

Marcia mondiale

Donne USS solidali con le donne di tutto il mondo.

Pagina 5



Agenzie viaggi

Chiudono le agenzie viaggi nelle stazioni delle FFS. Il SEV si rammarica e chiede di potenziare gli sportelli.

Pagina 2



Focus.sev

La commissione paritetica vedese dà ragione al SEV.

Pagina 16

Il congresso di una giornata è come una corsa contro il tempo

Appello alla disciplina

Oggi si svolge il 78esimo congresso ordinario del SEV. Per giungere in porto in 8 ore e mezza, il programma verrà fatto rispettare alla lettera. Perciò occorre una buona disciplina, specialmente per quanto concerne gli interventi.

«E' importante che i/le delegati/e rispettino il tempo concesso per gli interventi», sottolineano il presidente e il vicepresidente del congresso, Andreas Menet e Danilo Tonina. A dare man forte ai due timonieri, la segretaria dell'organizzazione Christina Jäggi. Punti centrali del congresso saranno gli interventi del presidente del SEV Giorgio Tuti, del direttore dell'UFT Peter Füglistaler e del presidente dell'USS Paul Rechsteiner. Altri punti centrali: i sei testi di orientamento, risoluzioni e proposte congressuali.



alle pagine 6 e 7 *Andreas Menet, Christina Jäggi e Danilo Tonina timonieri pronti a condurre in porto il congresso.*

I volti della Cope

Il SEV è di gran lunga il più importante sindacato del trasporto pubblico, per cui è normale che presenti il maggior numero di candidati per le commissioni del personale. Il fatto che possa però continuare a contare anche il maggior numero di membri di queste commissioni dipende dall'esito delle diverse elezioni, per cui il SEV lancia un appello ai suoi membri a sostenere i nostri candidati.

alle pagine 8, 9 e 10

Assemblea a Bellinzona: personale preoccupato

Rinviate le trattative per il CCL BLS

■ A causa del rafforzamento del franco svizzero, BLS ha chiesto misure provvisorie che interessano anche il personale. Le parti hanno quindi deciso di prendersi un anno supplementare per rinnovare il CCL. Le trattative in merito avevano del resto già evidenziato alcune difficoltà. Nel corso di un'assemblea svoltasi lunedì scorso a Bellinzona, il personale attivo in Ticino ha espresso

la propria preoccupazione. La vicepresidente Barbara Spalinger e il responsabile della BLS Tony Feuz, hanno illustrato come il SEV intende procedere con i vertici della BLS per uscire dalle secche in cui si sono arenati i negoziati. I sentimenti dominanti dell'assemblea bellinzonese sono stati perplessità e scetticismo. Non convince la giustificazione del nuovo calo dell'euro: «Una

delle maggiori voci di costo di un treno è l'acquisto della traccia d'orario, il cui prezzo viene stabilito in franchi e deve essere pagato anche dai concorrenti provenienti dalla zona euro». L'assemblea ha chiesto che si faccia chiarezza su una situazione che non convince pienamente.

a pagina 4

IN BREVE

Granges-Marnand,
indagine sulle FFS

Il Ministero pubblico vedese dovrà chiarire eventuali responsabilità delle FFS nello scontro fra due treni avvenuto a Granges-Marnand (VD) nel luglio 2013, costato la vita a uno dei macchinisti. La Camera dei ricorsi del Tribunale cantonale vedese ha accolto una richiesta in questo senso dei famigliari della vittima. «La Camera dei ricorsi mi invita a svolgere investigazioni in merito a determinati elementi che appaiono oscuri», indica oggi il procuratore Stephan Johner, confermando una notizia de «Le Matin Dimanche». Il magistrato non ha voluto fornire precisazioni al riguardo. Le FFS, dal canto loro, stanno esaminando la decisione della Camera. In febbraio, il Ministero pubblico vedese aveva rifiutato di dar seguito alla denuncia per omicidio colposo presentata contro le FFS dai parenti del macchinista di 24 anni deceduto nella collisione. Aveva invece deciso di sottoporre a giudizio il secondo macchinista, accusato di omicidio colposo e lesioni personali colpose. La decisione della Camera dei ricorsi avrà quale conseguenza di ritardare lo svolgimento del processo, che avrebbe potuto tenersi ancora quest'anno, oppure nel 2016.

Dialogo sulla parità
salariale al SEV

Il SEV non solo aveva invitato le aziende a partecipare al Dialogo sulla parità salariale (progetto federale ora chiuso per mancanza di partecipazione, che era su base volontaria), ma si è messo lui stesso in gioco esaminando al proprio interno i salari per verificare la parità salariale tra i dipendenti. Il risultato è ora noto: in seno al sindacato SEV, a livello salariale le donne non sono discriminate. Il risultato è persino migliore di quanto ottenuto dalle FFS; va comunque ricordato che pure presso le FFS i risultati erano molto buoni.

Quarta riunione del comitato SEV del 22 maggio a Berna

«Sono davvero fiero di

Il comitato ha preso conoscenza dei risultati di due inchieste condotte in seno al SEV.

In seguito al desiderio espresso dalla CoPe SEV, il sindacato ha condotto un sondaggio sulla soddisfazione personale. I risultati sono molto buoni, ma ci sono alcune aree di miglioramento. Una seconda indagine è stata condotta, questa volta

presso le sezioni, sulle prestazioni dei servizi finanza e amministrazione. Buoni risultati anche qui.

Personale da soddisfatto a molto soddisfatto

Miriam Brand, responsabile del personale presso il SEV, ha presentato i risultati dell'indagine sulla soddisfazione del personale condotta tra il 9 e il 20 febbraio. Il sindacato ha in-

caricato la società «know.ch» di San Gallo di sondare gli umori e il 95% dei/delle dipendenti ha risposto al sondaggio anonimo on-line. Sono stati invitati ad attribuire un voto su una scala da 1 a 5 (da «per niente soddisfatto» a «molto soddisfatto») su diversi argomenti. La media complessiva dei voti si attesta a 3,99, che equivale a un risultato molto buono. Tra i punti molto apprezzati, le prestazioni del datore di lavoro tra ferie, prestazioni sociali, la possibilità di organizzare il proprio lavoro in modo autonomo e la facoltà dei/delle dipendenti di prendere posizione. Altri punti hanno ricevuto un voto inferiore, senza tuttavia tradursi in un cattivo risultato. Il coinvolgimento nelle decisioni, la pianificazione della direzione sindacale e il coinvolgimento dei segreterati regionali sono considerati punti «deboli»; come pure avere una persona a cui rendere conto ma ricevere il lavoro da un'altra. Tre aree da migliorare, insomma.

Ma Giorgio Tuti ha sottolineato che il SEV è stato promosso su tutta la linea e non ci sono punti di criticità realmente problematici. Il seguito da dare a questo sondaggio sarà discussa tra la direzione del SEV e la CoPe in giugno.

Qualità delle prestazioni amministrative

Aroldo Cambi, direttore del settore finanze e amministrazione del SEV, ha presentato i risultati del secondo sondaggio; anche in questo caso i risultati sono molto buoni sia a livello del servizio mutazioni (che storicamente aveva una reputazione non molto bella), sia a livello di centrale telefonica, degli stampati, della spedizione e del servizio traduzioni. Giorgio Tuti ha spiegato che questi risultati sono evidentemente stati accolti con grande soddisfazione da parte dei/delle dipendenti. E ha concluso: «Sono davvero fiero di questi risultati. Possiamo esserne orgogliosi».

Henriette Schaffter



Marisa Filippi, una delle telefoniste attive all'accoglienza presso la centrale sindacale a Berna. La qualità del centralino è stata molto apprezzata dalle sezioni.

Gli sportelli devono restare punti vendita attrattivi

Chiudono le agenzie viaggi

Le FFS continuano a smantellare la loro offerta nelle stazioni. La chiusura delle agenzie di viaggio è perlomeno discutibile. Il SEV auspica che l'attrattiva degli sportelli nelle stazioni venga migliorata per colmare la soppressione di prestazioni. Il SEV evidenzia comunque un aspetto positivo: il mantenimento dei posti di lavoro.

La direttrice della divisione Viaggiatori Jeannine Pilloud ha appena inaugurato in pompa magna un nuovo centro viaggi a Winterthur ed ecco che le FFS decidono di chiudere tutte le altre agenzie. Ciò mostra inequivocabilmente a che punto la decisione è discutibile. Certo, è ormai noto che la vendita di viaggi tramite agenzie soffre della concorrenza di internet, dove esplodono offerte di ogni

tipo. Ma le agenzie nelle stazioni sono specializzate e in quanto tali potrebbero avere un avvenire. La strategia delle FFS, che consiste ad allontanare la clientela dagli sportelli, è totalmente incomprensibile; il contatto personale tra la clientela e il personale di vendita è una delle qualità della ferrovia ed è parte integrante del servizio pubblico. Oggi come ieri e come deve essere in futuro.

«Le stazioni devono restare un punto di vendita di riferimento per tutti i viaggi in treno», afferma il segretario sindacale del SEV Jürg Hurni, che aggiunge: «Colui o colei che desidera viaggiare in treno deve poter acquistare il prodotto corrispondente in stazione». Se le agenzie di viaggio vengono chiuse, questo prodotto e questo servizio devono essere offerti agli sportelli. Per il SEV si tratta di un'opportunità per migliorare l'offerta agli sportelli, soprattutto per quanto riguarda gli orari di apertura. Con la ripresa del personale delle agenzie di viaggio all'interno dei gruppi vendita esistenti, dovrebbe essere possibile ridurre gli enormi tempi di at-

sa e lo stress che pesa sulle spalle del personale attivo agli sportelli.

Il SEV considera tuttavia positivamente l'assenza di conseguenze sul personale, a cui è garantito il posto di lavoro. «Come sindacato esigiamo che tutte le persone finora attive nelle agenzie di viaggio al 100% o a tempo parziale, possano svolgere il loro lavoro con un grado di occupazione equivalente, sullo stesso sito», conclude a chiare lettere Hurni.

SEV

questi risultati»

Altri temi sul tappeto

■ I romandi del comitato lanciano un invito a partecipare alla **manifestazione del 30 maggio a Losanna**, contro il progetto Previdenza vecchiaia 2020 del Consiglio federale.

■ **Elezioni federali:** Giorgio Tuti ha spiegato che i/le candidati/e al Consiglio nazionale e al Consiglio degli Stati che desiderano essere sostenuti dal SEV, devono rivolgersi al sindacato entro metà agosto.

■ **Congresso dei pensionati a Rapperswil Jona:** è stata fissata una data: si tratta del 27 agosto. Il programma è pronto. In quell'occasione si esprimeranno anche Helmut Hubacher, Paul Rechsteiner e Giorgio Tuti.

■ **Campagna per la votazione su AVSPPlus:** Movendo e l'USS sono alla ricerca di futuri ambasciatori/trici per questa campagna. E' prevista una riunione giovedì 25 giugno. Il presidente Giorgio Tuti ha chiesto

ai presidenti centrali di partecipare e di parlarne nei loro ambienti.

■ **Incontro europeo tra sindacati e CEO delle aziende di trasporto ferroviario:** sono stati affrontati tre temi, ossia il dumping salariale, il dumping sociale e il dumping sulla sicurezza.

■ Elezione di un membro supplente nella **commissione di gestione del SEV:** si rinuncia ad eleggere una persona e si lascia il posto vacante fino alle prossime elezioni del 2017.

■ **Pianificazione SEV 2016/2017:** è stata accettata, ad eccezione della data dell'assemblea dei delegati 2016, poiché coincide con una festività cattolica; è stato dunque scelto il giorno seguente 25 maggio 2016.

■ Il comitato ha deciso, su proposta del presidente centrale AS, Peter Käppler, di organizzare una **giornata SEV per i membri delle commissioni del perso-**

nale FFS, allo scopo di chiarire le aspettative in merito alla collaborazione tra CoPe e SEV; si tratterà anche di stabilire un accordo sulla collaborazione reciproca e, ovviamente, di fare conoscenza e tessere relazioni. Ciò potrebbe permettere, secondo Andreas Menet, di «rompere il ghiaccio e migliorare la collaborazione». Anche Manuel Avallone ha caldeggiato la proposta.

■ Il comitato ha pure dato le **raccomandazioni di voto per le votazioni del 14 giugno**. Si attiene sostanzialmente a quelle dell'USS: sì all'iniziativa sulle borse di studio, sì all'iniziativa sulle imposte di successione (per finanziare l'AVS) e sì alla modifica sulla Legge radiotelevisione. Nessuna indicazione di voto sulla diagnosi preimpianto.

Hes

EDITORIALE

Liberalizzazione, concorrenza, tagli di posti di lavoro, flessibilizzazione e peggioramenti delle condizioni di lavoro sono i problemi con i quali sono confrontati oggi tutti i sindacati in Svizzera ed in Europa, che si ritrovano uniti nella lotta politica e sindacale contro questa pericolosa ondata di deregolamentazione. È una lotta dura, che non ci vede sempre vincitori. Siamo però consapevoli di una cosa: chi non è disposto a lottare, ha già

«Il congresso SEV non è solo un esercizio di retorica, ma un esempio di democrazia vissuta.»

Giorgio Tuti, presidente SEV

perso e il prezzo di questa sconfitta è molto elevato in quanto ne va dei peggioramenti delle condizioni di impiego.

È quanto accade anche in Svizzera e nel nostro settore dei trasporti pubblici, dove dobbiamo confrontarci con continui attacchi e con le loro conseguenze negative per le condizioni quadro di tutto il settore dei trasporti pubblici. Dobbiamo inoltre opporci ai tentativi delle aziende di trasporto di peggiorare le condizioni di impiego del personale. Basti pensare, per esempio, ai peggioramenti della legge sul trasporto merci, alle difficoltà incontrate dalle trattative per il rinnovo del CCL BLS o ai casi di dumping salariale, come quello della Crossrail, che vuole far circolare i propri macchinisti a 3600 franchi al mese. Oppure possiamo pensare alla visione ideologica e ultraliberale dell'UFT per i trasporti pubblici dell'anno 2030, che sostiene concetti come appunto liberalizzazione, deregolamentazione e concorrenza senza mai spendere nemmeno una parola sul personale. Per noi è chiaro che dobbiamo batterci contro questa ondata di liberalizzazioni con forza, determinazione e tenacia ancora maggiori.

Una lotta che deve essere condotta su di un fronte ampio e ben coordinato. Il nostro congresso cade quindi in un momento quanto mai opportuno e con i nostri 250 delegati sezionali, delle sottofederazioni e delle commissioni discuteremo proprio di questa lotta contro la deregolamentazione dei trasporti pubblici, sulle posizioni da elaborare e sulla rotta da seguire nei prossimi due anni. Saranno i nostri membri a dirci dove questo viaggio ci dovrà portare, dando nel contempo la miglior prova del fatto che il congresso SEV non è solo un esercizio di retorica, ma un esempio di democrazia vissuta. Un esempio di cui vado fiero.

L'ERA fornisce supporto tecnico per migliorare l'interoperabilità

La Svizzera nell'Era

Una partecipazione della Svizzera all'Agenzia ferroviaria europea (ERA) permetterebbe al nostro Paese di far valere i propri interessi nel processo di regolamentazione ferroviaria dell'Unione europea (UE). Inoltre, le imprese costruttrici di materiale rotabile in Svizzera potrebbero fare omologare i propri prodotti più facilmente e a costi inferiori. Per queste ragioni, il Consiglio federale ha approvato un mandato di negoziato con l'UE.

L'ERA fornisce supporto tecnico per migliorare l'interoperabilità e la sicurezza del sistema ferroviario europeo. Diventerà l'autorità europea preposta al rilascio delle autorizzazioni per i veicoli ferroviari che circolano nel traffico internazionale e dei certificati di sicurezza («sportello unico»). Attualmente questa procedura di autorizzazio-

ne deve essere ripetuta in ciascuno Stato membro dell'UE, provocando costi aggiuntivi. Una partecipazione all'ERA dovrebbe quindi contribuire a ridurre i costi di omologazione del materiale rotabile. I treni impiegati unicamente nel traffico nazionale svizzero continueranno ad essere omologati dall'Ufficio federale dei tra-

sporti. Per la Svizzera, che si trova al centro della rete ferroviaria europea, è importante che a livello europeo vengano elaborate norme armonizzate in materia di interoperabilità e di sicurezza ferroviaria. In futuro tale compito sarà affidato principalmente all'ERA. Partecipando a questo organismo, la Svizzera potrà rafforzare il proprio ruolo nel processo di regolamentazione ferroviaria dell'UE. Il Consiglio federale vede inoltre vantaggi anche per i trasportatori e i costruttori svizzeri. Questa partecipazione rientra nel quadro dell'accordo sui trasporti terrestri firmato tra l'UE e la Svizzera, entrato in vigore nel 2002.

Comunicato stampa

La riduzione del corso dell'euro pone nuovi problemi

Trattative per il CCL BLS rinviate

A causa del rafforzamento del franco svizzero, BLS ha chiesto misure provvisorie che interessano anche il personale. Le parti hanno quindi deciso di prendersi un anno supplementare per rinnovare il CCL. Le trattative in merito avevano del resto già evidenziato alcune difficoltà.



Un treno di traffico combinato di BLS Cargo nei pressi di Vespolate (1). Il rafforzamento del franco svizzero sta mettendo in difficoltà le aziende svizzere di trasporto merci.

Lo scorso 11 maggio, la direzione ha comunicato al SEV che l'abbandono del corso minimo dell'euro, reso noto il 15 gennaio dalla Banca nazionale, sta mettendo in difficoltà, oltre a BLS Cargo attiva nella zona Euro, anche l'azienda BLS nel suo complesso.

BLS chiede di contenere le conseguenze del franco forte

Le condizioni economiche attuali hanno quindi indotto le parti sociali – BLS e la comunità di trattative composta da SEV, transfair, VSLF – a dare la priorità a misure a breve termine per assorbire le conseguenze dell'indebolimento dell'euro. Le discussioni su questo tema sono iniziate il 20 maggio, con le BLS che hanno illu-

strato i retroscena, le aspettative e la loro concezione dei provvedimenti da prendere.

Il SEV ha quindi indetto due assemblee del personale della BLS e di BLS Cargo assoggettato al CCL: una a Bellinzona il 25 maggio (vedi riquadro qui sotto) e una il 26 (dopo la chiusura di questo numero) a Berna, per analizzare e discutere le richieste dell'azienda, raccogliere le rivendicazioni del personale ed elaborare di conseguenza un mandato per le trattative. La prossima trattativa è prevista il 19 giugno.

Nuovo CCL solo per il 1.1.2017

A questa situazione si è aggiunta la constatazione che le trattative per il rinnovo del CCL si sono rivelate più ostiche del

previsto, in particolare per quanto riguarda il nuovo sistema salariale che BLS avrebbe voluto introdurre per il 2016. L'obiettivo di giungere ad una conclusione positiva entro giugno 2015 appariva sempre meno realistico e raggiungibile. «La BLS ha sovraccaricato il carro» ha commentato il segretario sindacale SEV Michael Buletti, che cura i contatti con la BLS.

Nuove priorità

L'11 maggio, le parti contraenti hanno quindi deciso di darsi un ulteriore anno di tempo, per concludere le trattative entro giugno 2016 e poter applicare il nuovo CCL dal 1. gennaio 2017. Queste trattative tratteranno naturalmente anche il

Condizioni per provvedimenti volti a fronteggiare la forza del franco

Al di là della formulazione di questi provvedimenti, il SEV ritiene indispensabile che essi rispettino alcune condizioni.

La prima riguarda la verifica a scadenze regolari della situazione, che non si deve limitare all'effettivo insorgere delle situazioni previste e temute, ma anche all'efficacia delle misure convenute.

Secondariamente, queste misure non devono intaccare gli stipendi. Non possiamo infatti accettare che la definizione dei salari dipenda adesso dalle fluttuazioni dei corsi delle valute estere.

La terza condizione, seppur evidente, viene molto spesso trascurata: se il personale assoggettato al CCL deve fare un sacrificio, i superiori devono dare il buon esempio. Non vi saranno quindi provvedimenti che non prevedano anche un'implicazione dei quadri, il cui contributo deve

risultare straordinario, nella medesima misura di quello richiesto ai dipendenti. In questo ambito, bisogna tener presente che la fissazione dei Bonus tiene conto per definizione delle condizioni economiche. Una loro riduzione non può quindi essere ritenuta un sacrificio straordinario, ma i quadri devono dare un loro contributo come i dipendenti assoggettati al CCL, quantificabile e delimitato nel tempo. Infine, il SEV chiede che BLS Cargo, che di per sé non è partecipe contrattuale, sottoscriva unitamente a BLS una convenzione che ne definisca gli impegni nella medesima misura della casa madre.

nuovo sistema salariale, che verrà quindi applicato, se del caso, solo un anno dopo, ossia nell'aprile 2017.

Le trattative per il nuovo contratto collettivo riprenderanno quindi solo nella seconda metà

del 2015 con un workshop volto a esprimere e chiarire ancora una volta le rispettive posizioni. **Fi**

Assemblea del personale BLS in Ticino

Perplessità e scetticismo

Questi sono stati i sentimenti dominanti nel personale BLS confrontato con l'evoluzione delle trattative per il rinnovo del CCL e le richieste dell'azienda.

La situazione è stata illustrata dalla vicepresidente SEV Barbara Spalinger e dal nuovo segretario Toni Feuz, coadiuvati dai segretari regionali Angelo Stroppini e Pietro Gianolli.

Quanto sentito non ha comprensibilmente suscitato, per usare un eufemismo, grandi entusiasmi: «sono considerazioni che abbiamo già dovuto sentire quando l'euro era sceso da 1,50 a 1,20. E già allora, i dirigenti di BLS ci avevano detto che avrebbero preso tutti i provvedimenti per evitare di ritrovarci in queste condizioni», ha ricordato un collega. Né convince la giustificazione del nuovo calo dell'euro: «Una delle maggiori voci di costo di un

treno è l'acquisto della traccia d'orario, il cui prezzo viene stabilito in franchi e deve essere pagato anche dai concorrenti provenienti dalla zona euro» gli ha fatto eco un altro. Da qui la richiesta che si faccia chiarezza su una situazione che non convince pienamente. Nessuno ha però voluto escludere categoricamente la possibilità di fare un ulteriore sforzo in favore dell'azienda. Un macchinista ha fatto notare che ciò si ripercuoterà negativamente

sull'attrattiva della professione, già intaccata, in un momento in cui BLS è confrontata anche con una mancanza di personale (proprio in queste pagine vi è un'inserzione per la ricerca di macchinisti, ndr.). Questi sforzi non dovranno però coinvolgere unicamente il personale al fronte che lavora a turni. Di conseguenza, non possono entrare in linea di conto peggioramenti di indennità o supplementi di tempo. I partecipanti hanno anche

escluso riduzioni salariali, dalle quali sarebbe difficile staccarsi in futuro. Rimane quindi solo la possibilità, una volta chiarite le effettive necessità, di discutere della durata del lavoro, accompagnata da un'adeguata partecipazione dei quadri. In questo senso, il mandato impartito alla delegazione alle trattative SEV risulta molto chiaro.

Non smetteranno di camminare finché non saranno libere

Donne sempre in marcia

Una carovana di donne e uomini ha accompagnato la Marcia delle donne attraverso il Cantone, unendosi a una delegazione di donne partita dalla Turchia il 7 marzo e diretta in Portogallo, dove l'arrivo è previsto il 17 ottobre.

Prima tappa svizzera della Marcia mondiale a Chiasso, cittadina di frontiera che per le donne vuole essere simbolo di superamento di ogni chiusura. Ad accoglierle molte donne e uomini, tra cui le promotrici dell'iniziativa, ossia DAISI – Donne Amnesty International della Svizzera Italiana e Inter-Agire/COMUNDO, in collaborazione con le Botteghe del Mondo, COOPI Suisse, il Tavolino Magico e le ACLI. Presenti - al lume di una torcia accesa per dare il benvenuto alle camminatrici - anche alcune rappresentanti del Gruppo donne USS Ticino e Moesa (vedi box). Quattro le tappe previste sul nostro territorio: Chiasso, Lu-



Le donne della Marcia mondiale approdano sul lungolago di Lugano

gano, Bellinzona e Faido. Dopo aver percorso il Ticino le marciatrici si dirigeranno a nord delle Alpi, dove sono previste tappe a Zugo, Friburgo e altre città prima di raggiungere la Francia.

Per le organizzatrici della MMD nessuno è libero fino a quando tutte le donne non saranno libere. Ecco perché in tutto il mondo è importante che si continui a camminare, un passo alla volta, alla conquista

della libertà: «Marceremo finché tutte le donne non saranno libere».

In Svizzera il movimento chiederà al Paese di impegnarsi a promuovere la sovranità alimentare; regole chiare e vincolanti per garantire il rispetto dei diritti umani e degli standard ambientali da parte delle imprese con sede nel nostro paese, ovunque esse siano presenti; fine degli abusi fisici, sessuali e psicologici nei con-

fronti delle donne, il versamento di pensioni sociali corrette, l'applicazione della legge sull'uguaglianza in ambito lavorativo e l'equa divisione dei compiti in ambito domestico. Le sostenitrici intendono promuovere il messaggio di una Svizzera solidale, che apre le proprie frontiere alle vittime di guerre politiche, economiche ed etniche.

frg

LE TAPPE

■ Accompagnate dal motto «Vogliamo il pane e le rose», nel 1995 in Québec, 850 donne hanno percorso 200 chilometri in 10 giorni rivendicando il miglioramento delle loro condizioni economiche. Al loro arrivo davanti al Parlamento, il 4 giugno 1995, sono state accolte da 15000 persone.

■ Due mesi più tardi una importante delegazione ha partecipato a Pechino al Forum mondiale delle ONG sulle donne, in parallelo alla IV Conferenza mondiale sulle donne dell'ONU.

■ Lo slogan «Vogliamo il pane e le rose» costituisce anche la base di una piattaforma di lotta per l'uguaglianza e la pace che prende forma nel 1998 in occasione d'un primo incontro internazionale della MMD a Montréal.

■ Il lancio ufficiale della Marcia Mondiale delle Donne si è poi svolto l'8 marzo 2000 a Ginevra, con «2000 buone ragioni per marciare insieme contro la femminilizzazione della povertà e della violenza contro le donne», per far fronte alla mondializzazione della violenza neoliberista.

NELLA SCATOLA DEI SOGNI I MESSAGGI DELLE DONNE

«I sogni sono necessari alla vita» diceva la scrittrice americana Anaïs Nin. I sogni sono necessari per nutrire la speranza delle donne, per dare forma a progetti, per mettere in moto energie. In un mondo in cui quotidianamente le donne soffrono, vengono umiliate, ferite, abbandonate, uccise, abbiamo tutte bisogno di un grande sogno collettivo che diventi realtà: non ci basta che i diritti delle donne vengano rispettati, anche se è un primo passo maledettamente vitale, assolutamente fondamentale. Vogliamo che le donne possano scegliere liberamente come vivere, come crescere, come evolvere.

Vogliamo che le donne possano avere spazio per respirare, lavorare, amare, credere, fare, progettare, sognare, sostenere.

Essere, semplicemente. E muoversi in una terra senza frontiere, unite da un comune sentire e da una comune volontà di superare quelle frontiere che ancora ostacolano il cammino, sia esso interiore ed esteriore. A Chiasso il Gruppo Donne USS Ticino e Moesa ha consegnato alle donne in marcia la scatola dei sogni, in cui custodire desideri, sogni, speranze e messaggi che verranno raccolti lungo il percorso e che potranno essere letti in Portogallo. Messaggi scritti sul momento, affidati soprattutto al cuore delle donne in marcia.

E custoditi nella scatola dei sogni nata nell'Atelier Ritaglio del Soccorso Operaio svizzero Ticino e confezionata da donne in cerca di un'altra possibilità nella vita; anche loro in marcia, in qualche modo, verso un

destino diverso, un porto più sicuro. Il primo messaggio inserito (cfr. foto in basso) è stato quello del Gruppo Donne USS Ticino e Moesa: a testa alta, perché il valore delle donne non ha frontiere. Le donne sono cittadine del mondo.



La scatola dei sogni del Gruppo Donne Ticino e Moesa.

Françoise Gehring

Linda Cortesi

Gruppo Donne USS Ticino e Moesa

A testa alta, perché il valore delle donne non ha frontiere

Gruppo Donne USS Ticino e Moesa

Chiasso 14 maggio 2015

Quattro chiacchiere con la presidenza del Congresso del SEV il 28 maggio a Berna



Danilo Tonina

«Un giorno intero tutto d'un soffio»



Andreas Menet

Che cosa si aspettano Andreas Menet e Danilo Tonina dal congresso del SEV 2015 e quali saranno le sfide del sindacato nei prossimi anni?

■ **Entrambi avete già guidato un congresso, ma non ancora uno di un giorno. Pensate che sia più difficile da gestire rispetto a uno di due giorni?**

Andreas Menet: Certamente, dal momento che lo stesso numero di questioni che normalmente si affrontano in due giorni, devono essere affrontate e concluse in un giorno solo. Un ordine del giorno così nutrito in un solo giorno rende veramente essenziale la disciplina dei/delle partecipanti.

■ **Quali sono i punti critici del programma?**

Danilo Tonina: Senz'altro la difficoltà più grande è la stima del tempo necessario per ogni punto in discussione, per le azioni, gli interventi e i testi

che illustrano le strategie del sindacato. Sarà soprattutto delicata la gestione del dibattito sulle proposte e sulle relative indicazioni del Comitato; c'è da scommettere che le richieste di interventi saranno molte e che spesso anche i contenuti rischiano di ripetersi. Dobbiamo prestare molta attenzione. Per proposta dovrebbero bastare due interventi.

■ **E se chi prende la parola non dovesse ripetere ciò che è stato detto?**

Danilo T.: Sarebbe utile, ma per esperienza so che presta poca attenzione. Ci sono persone che amano esprimersi al microfono. Di per sé va bene, ma in un congresso di un solo giorno può causare problemi di tempo. Ecco per-

ché abbiamo deciso, a livello di Comitato, di limitare la parola ad un massimo di 5 minuti. In 5 minuti si possono dire molte cose.

Andreas M.: È importante che i delegati rispettino il tempo di parola, a maggior ragione quando ci sono gli ospiti, per poter dare spazio a domande e risposte.

■ **Uno dei punti culminanti è la presenza di Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti, che ha preso una posizione contro il SEV nella vertenza che riguarda Crossrail e i salari dei macchinisti. Come pensate di gestire i probabili malumori dei delegati?**

Andreas M.: Alla vigilia e in occasione delle assemblee

dei delegati, cercheremo di sensibilizzare le persone invitandole a trattare gli ospiti con rispetto e decoro. Non

«Peter Füglistaler non ha nulla da temere da parte dei nostri delegati.» *Andreas Menet*

possiamo tuttavia garantire che non si alzino voci di disappunto contro l'UFT, che svolge anche un ruolo discutibile con la sua «Strategia dei trasporti pubblici 2030». Chiaramente Peter Füglistaler non ha nulla da temere da parte dei nostri delegati, anche se è il responsabile dell'UFT.

■ **Quali delle 23 proposte congressuali hanno colto il tuo interesse?**

Danilo T.: Tra le proposte che il Comitato raccomanda di re-

spingere, ce ne sono un paio che sono impossibili da attuare. O perché sono obsolete, o perché una decisione giuridi-

camente vincolante è già superata.

Andreas M.: Ci sono proposte che fanno capolino ad ogni congresso, anche se sono già state ampiamente discusse a più riprese e respinte dalla maggioranza. Tutte le proposte, tuttavia, sono interessanti e vertono su questioni importanti per chi le propone. Occorre tenere presente che c'è sempre un aspetto soggettivo: quello che può essere importante per uno, non lo è per l'altro. Questo dipende anche dal settore professionale.

BIO

Andreas Menet (50) ha svolto il suo apprendistato di conduttore a San Gallo e dal 1996 è capotreno a Coira. Dal 2001 al 2013 è stato vicepresidente della CoPe superficie del personale treno e dall'agosto 2013 fa parte della CoPe divisione P. Dal 1988 è membro del comitato centrale ZPV, di cui è diventato presidente nel 2009. Nel 2011 è stato eletto presidente del comitato SEV. È sposato, ha tre figli adulti e abita a Sargans. Hobby: lettura, escursioni, viaggi.

Danilo Tonina (50) dopo l'apprendistato d'esercizio ha fatto carriera in manovra, per diventare specialista di manovra a Sciaffusa, dove partecipa ad un programma di ricambio dei quadri. Sino a luglio è membro della CoPe Cargo Est. Era già vicepresidente del congresso nel 2009, anno in cui ha diretto il comitato federativo. Dal 2013 è vicepresidente del comitato. Abita con la sua seconda moglie a Sciaffusa e ha 4 figli adulti. Hobby: famiglia e suonare la batteria.

PROGRAMMA DEL GIORNO

- 9.00: apertura, questioni organizzative, ricordo dei defunti
- Relazione del presidente SEV Giorgio Tuti
- Elezione del presidente del comitato e della commissione di verifica della gestione SEV (cinque membri senza sostituti)
- Rapporto sociale 2015 (retrospettiva degli ultimi due anni), proposte della CVG, revisione di statuti e regolamenti, stralcio delle proposte evase e trattamento di quelle non evase da congressi precedenti, lancio della campagna (io sono anche...)
- Pranzo al Kursaal (non sono previste altre pause)
- Discussione dei sei documenti programmatici, iniziando con quello sulla politica dei trasporti e la relazione del direttore dell'UFT Peter Füglistaler, approvazione delle risoluzioni sui rispettivi temi, saluto del presidente dell'USS Paul Rechsteiner
- Esame delle nuove proposte al congresso
- Altre risoluzioni, commiati, eventuali
- 17.30 circa chiusura del congresso

■ **Quali sono per voi i punti salienti del congresso?**

Andreas M.: Certamente il dibattito sui testi di orientamento, sulle risoluzioni e sulle proposte al congresso. Queste devono essere elaborate e implementate; se non fosse possibile e se non fosse così semplice, i proponenti devono comunque vedere che si cerca di fare qualcosa.

Danilo T.: Per ogni proposta c'è una persona di riferimento presso il segretariato centrale, ma alla fine tornano sempre sul tavolo del Comitato; le sottofederazioni e le commis-



Christina Jäggi, Danilo Tonina e Andreas Menet ascoltano le spiegazioni del predecessore di Christina, Rolf Rubin, passato alla pensione lo scorso anno.

sioni che hanno presentato la proposta desiderano ovviamente che sia accettata. E ciò a volte non è semplice.

■ **Che cosa vi aspettate personalmente, al di là di essere rieletti presidente e vicepresidente del Comitato?**

Danilo T.: Di poter brindare al successo del congresso con Andreas e Christina Jäggi la sera, quando tutto è finito. E di condividere la soddisfazione con tutti gli altri.

Andreas M.: In seno alla presidenza del Comitato lavoriamo molto bene insieme, con spirito collegiale. Spero proprio di poter continuare così, a lavorare con tutti gli altri membri e con la direzione del SEV per il bene del SEV.

■ **Qual è il vostro bilancio intermedio in Comitato?**

Andreas M.: Il Comitato ha trovato una buona composizione, ci conosciamo personalmente. Tutto ciò ci permette di procedere in modo spedito.

Danilo T.: Per noi è sempre stato di aiuto il segretario dell'organizzazione, Rolf Rubin. E ora abbiamo il piacere di lavorare con chi gli è succeduto, ossia Christina Jäggi.

■ **Quali sono le prossime sfide del SEV?**

Andreas M.: Prima di tutto dobbiamo stabilizzare il numero dei membri. Negli anni scorsi il reclutamento ha dato buoni risultati, ma dobbiamo fare meglio e di più. È molto importante prestare attenzione al partenariato sociale in tutte le aziende.

■ **Funziona ancora?**

Andreas M.: Certo che funziona, anche se in modo diverso rispetto a quanto abbiamo conosciuto negli ultimi vent'anni. Ciò riguarda soprattutto l'arrivo ai piani alti di una giovane generazione di manager, molto più esperta. Dobbiamo pertanto adattarci. A livello di settori professionali funziona meglio. Va detto che spesso i

negli ultimi anni il partenariato sociale è funzionato molto bene. Basti citare l'esempio delle soluzioni trovate per gli specialisti RCP o delle nuove figure professionali, grazie anche al contributo della Commissione del personale. A volte però siamo confrontati con datori di lavoro che hanno un problema con i sindacati definendoli superflui. Questo però non è un partenariato sociale sano. In questi casi è importante negoziare su un piano di parità. Le due parti devono chiedere e concedere fintanto che non si giunge ad una soluzione, suggellata da una stretta di mano. Nel partenariato sociale è importante la buona fede, l'onestà, lo scambio tempestivo di informazioni e che la direzione af-

«**Dobbiamo mostrare ai membri che vogliamo un partenariato sociale e che è importante che funzioni bene.**» Danilo Tonina

dirigenti non capiscono le preoccupazioni e le esigenze delle persone colpite, poiché troppo fissate con gli obiettivi di redditività e produttività. Come presidente centrale della ZPV sono felice di poter contare su una sottofederazione forte.

Danilo T.: Presso SBB Cargo,

■ **vremo forse dire più spesso che il SEV svolge un buon lavoro?**

Danilo T.: Certo: «fai del bene e parlane!»! Ciò che conta per noi è l'opinione dei nostri membri. Quando si sentono cose brutte sui sindacati, si perde automaticamente la fiducia. Dobbiamo mostrare ai membri che vogliamo un partenariato sociale e che è importante che funzioni bene. Soprattutto in un momento come questo caratterizzato dalla pressione del franco forte sul traffico merci.

Andreas M.: Con un lavoro serio e rigoroso possiamo lustre l'immagine del sindacato meglio di tante declamazioni. Ma dobbiamo anche riconoscere che il lavoro sindacale è impegnativo e spesso difficile. Il lavoro è l'unica cosa che dobbiamo assicurare ai nostri membri e con esso guadagnare la fiducia.

■ **Che cosa bolle in pentola per il personale treno?**

Andreas M.: La sfida più grande riguarda la liberalizzazione nel settore del traffico ferroviario, con tutte le conseguenze ad essa associate. È molto importante essere riusciti a concludere dei CCL in «nuovi settori operativi». Solo in que-

sto modo possiamo esercitare un certo controllo. Dobbiamo però renderci conto che politici e imprenditori che sostengono la liberalizzazione, sono difficili da frenare.

■ **E per i manovratori?**

Danilo T.: L'apprezzamento del nostro lavoro può e deve essere migliorato e va detto che purtroppo le razionalizzazioni continuano. Da noi ci si aspetta sempre di più in termini di polivalenza. Per molti manovratori di lungo corso, la formazione e gli esami rappresentano un grosso ostacolo. Se non ci riescono, è importante che possano continuare a lavorare nella squadra. È per questo che considero molto positivo il modello di pensionamento anticipato «Valida». Mi rallegra per tutti coloro che potranno andare in pensione nei prossimi anni senza grandi perdite finanziarie. Il pensionamento anticipato, del resto, è la realizzazione di una vecchia rivendicazione formulata al nostro congresso. Restano naturalmente aperte tante altre questioni per cui occorre una soluzione.

Markus Fischer

■ **Contro i sindacati ci sono forti sentimenti ostili. Do-**

Le elezioni delle commissioni del personale FFS si concluderanno il 12 giugno

Molti membri del SEV si sono messi a disposizione

Il SEV è di gran lunga il più importante sindacato del trasporto pubblico, per cui è normale che presenti il maggior numero di candidati per le commissioni del personale. Il fatto che possa però continuare a contare anche il maggior numero di membri di queste commissioni dipende dall'esito delle diverse elezioni, per cui il SEV lancia un appello ai suoi membri a sostenere i nostri candidati.

Le commissioni del personale FFS contano in totale circa 200 membri. La maggior parte di essi sono raccolti nelle commissioni di base, dette di «superficie», oltre alle quali troviamo quelle delle divisioni. La commissione del gruppo FFS, infine, non viene eletta, in quanto costitui-

ta dai presidenti delle commissioni di divisione. È possibile che le attuali elezioni siano le ultime a svolgersi secondo queste modalità, in quanto FFS e sindacati hanno concordato di voler negoziare modifiche per le modalità della partecipazione aziendale in vista del prossimo CCL.



Le CoPe FFS verso una nuova partenza.

INFO

Le commissioni del personale (CoPe) FFS vengono elette all'entrata in vigore di un contratto collettivo di lavoro per un periodo di quattro anni. Molte di esse sono state elette tacitamente, in quanto il numero di candidati non era superiore a quello dei seggi disponibili. Su *contatto.sev* 8/15 abbiamo elencato le CoPe elette. Le altre vengono elette tramite procedura scritta che si concluderà il **12 giugno**.

Il SEV lancia un appello a tutti i suoi membri a partecipare alle elezioni e a sostenere i membri SEV candidati. Laddove la contesa elettorale riguarda solo membri SEV, il sindacato rinuncia invece ad emettere raccomandazioni. Questo dossier presenta tutti i candidati che partecipano alle elezioni

scritte. Per ragioni di spazio, abbiamo rinunciato a pubblicare le foto dei candidati alle commissioni per le quali sono annunciati solo membri SEV di una o più sottofederazioni.

Sono per contro presentati **con foto** i candidati alle commissioni in cui i membri SEV si trovano confrontati con candidati di altri sindacati o a candidati autonomi, **per i quali il SEV auspica che i suoi membri sostengano le colleghe e i colleghi del nostro sindacato messi a disposizione per queste importanti cariche.**

pmo

■ CoPe Cargo superficie Grosso interesse per la regione centro

Presso Cargo si è resa necessaria solo l'elezione dei cinque membri della regione centro.

Sono infatti state avanzate nove candidature, di cui sei da parte del SEV:

Beat Geisseler, 55 anni, macchinista a Basilea, nella CoPe da tre anni, specialista della LdL, proposto da LPV.



Roger Amsler, 49 anni, specialista RCP a Oensingen, nella CoPe da 4 anni, si impegna per i diritti sul lavoro.



ro. Proposto da RPV.

Sandro Kälin, 53 anni, controllore tecnico a Aarau, vuole contribuire a risolvere i conflitti. Proposto da TS.



Adrian Arnold, 46 anni, macchinista a Goldau, membro uscente con diverse esperienze professionali. Proposto da LPV.



Bruno Kirchhofer, 64 anni, impiegato d'esercizio a Basilea,



vorrebbe continuare nella sua attività a favore di colleghe e colleghi. Proposto da RPV.

Bruno Ruff, 52 anni, macchinista a Berna con formazione nelle risorse umane, membro della CoPe dal 2000, vuole contribuire a plasmare il futuro. Proposto da LPV.



Le elezioni nella divisione viaggiatori

Divisione P: commissioni molto ambite dai macchinisti

Nella divisione viaggiatori sono ben 10 le commissioni del personale per le quali si terranno elezioni.

Cope divisione: distribuzione e servizi (VS)

Vi sono cinque candidati, di cui quattro presentati dalla AS SEV, per quattro seggi:

Diana Oertig, 49 anni, venditrice di viaggi a San Gallo, attiva nel settore Care e delle comunicazioni delicate. Membro della Cope da 10 anni.



Remo Tschannen, 37 anni, responsabile tecnico a Berna, membro della CoPe da 6 anni, delegato alla conferenza CCL.



Ruth Schweizer, 62 anni, venditrice di viaggi a Zurigo e da numerosi anni membro della CoPe, responsabile del settore P della sottofederazione AS.



Clemens Cola, 52 anni, venditore di viaggi a Uzwil, membro della CoPe dal 2003 e capo del gruppo di lavoro tutela della salute.



Condotta treni: per cinque seggi si sono presentati nove candidati, di cui quattro da parte della LPV SEV.

Urs Frank, 50 anni, macchinista a Olten, presidente della LPV Mittel-land e dell'assemblea dei delegati LPV, delegato alla conferenza CCL.



Michel Roth, 45 anni, macchinista a Ginevra e rappresentante romando bilingue nella CoPe.



Christian Meyer, 54 anni, macchinista P dal 2014. Dopo una formazione nell'esercizio ha lavorato come macchinista di manovra alla BLS e nel traffico viaggiatori.



Mathias Bachofner, 48 anni, macchinista a Zurigo nel gruppo speciale ICE/DB. Membro CoPe di fresca nomina, vuole impegnarsi in favore delle rivendicazioni del personale senza remore.



Livello superficie, VS Romania: per cinque seggi sei candidati, di cui cinque SEV:

Johann Haas, 20 anni, membro della CoPe dal marzo 2014, animato dalla volontà di sostenere colleghe e colleghi. Proposto da AS



Yaneck Rigo, 48 anni, attivo nella vendita e nell'accompagnamento treni, dopo una formazione come dirigente d'esercizio. Nella Cope dal 2013, presidente dal 2014. Proposto dalla ZPV.



Karine Posse, 45 anni, da oltre 20 nella vendita e da 2 nella CoPe. Vorrebbe mettere a disposizione di colleghe e colleghi la sua esperienza. Proposta da AS.



Jean-Marc Descloux, 47 anni, vorrebbe contribuire a concretizzare le disposizioni del nuovo CCL. Proposto da AS.



Michel Paquis, 51 anni, venditore di viaggi a Losanna, non teme le sfide e non usa giri di parole. Proposto da AS.



Per i cinque seggi della **CoPe VS Nordwestschweiz/Zentral-schweiz/Solothurn-Aargau** sono candidati sei membri del SEV: **Daniel Rogenmoser** (Rida), 49 anni capoteam a Oensingen, da diversi anni membro della CoPe, di cui è vicepresidente. Proposto da TS.

Daniel Pfirter, 46 anni, caposervizio a Pratteln, da 30 anni alle FFS e membro della CoPe da 8 anni. Proposto da AS. **Barbara Ettlin**, 43 anni, venditrice a Emmenbrücke e Lucerna, con conoscenze dei piccoli e dei grandi servizi, vorrebbe mettere a disposizione il suo spirito di giustizia. Proposta da AS. **Susanne Hehlen**, 38 anni, formazione di dirigente d'esercizio alla BLS, dal 2002 venditrice a Olten. Vorrebbe migliorare la soddisfazione del personale. Proposta da AS. **Michèle Blanco**, 41 anni, venditrice di viaggi a Basilea, nella CoPe da due anni, vorrebbe difendere le rivendicazioni del personale nella ristrutturazione a Basilea. Proposta da AS. **Daniel Hafner**, 50 anni, dirigente di agenzia viaggi FFS, appassionato di viaggi con spiccato interesse per il prossimo. Proposto da AS.

Christof Buchelli, 55 anni, macchinista a Basilea, nella CoPe dal 2009, vorrebbe continuare a dare il suo contributo.



Maja Fischer, 40 anni, bibliotecaria e macchinista, vorrebbe impegnarsi in favore di una comunicazione trasparente ed una maggior considerazione. **Christof Schai**, 49 anni, macchinista a Coira, nella CoPe dal 2007, apprezza la comunicazione aperta.



pe dal 2001, vorrebbe rappresentare il personale invece di limitarsi ai compiti di conduzione. Proposto da AS. **Claudia Bai**, 42 anni, venditrice di viaggi a Ziegelbrücke, in precedenza ricezionista d'albergo, assistente Kaizen, vorrebbe rappresentare la regione Grigioni/Walensee. Proposta da AS. **Mirjam Kubisek**, 52 anni attiva in diversi settori a San Gallo, membro uscente della CoPe vorrebbe contribuire a risolvere i problemi. Proposta da AS. **Alois Tschaudi**, 46 anni, capoteam a San Gallo, membro da anni della CoPe e di diverse commissioni speciali. Proposto da TS.

Condotta treni: per i 13 seggi di questa commissione nazionale, vi sono 19 candidati, di cui sette proposti dalla LPV SEV:

Yan Nick, 43 anni, macchinista a Bellinzona, che vuole contribuire ad una maggior sicurezza e un maggior rispetto nonché alla ricerca di soluzioni innovative.

Christof Buchelli, 55 anni, macchinista a Basilea, nella CoPe dal 2009, vorrebbe continuare a dare il suo contributo.

Maja Fischer, 40 anni, bibliotecaria e macchinista, vorrebbe impegnarsi in favore di una comunicazione trasparente ed una maggior considerazione.

Christof Schai, 49 anni, macchinista a Coira, nella CoPe dal 2007, apprezza la comunicazione aperta.

Markus Kröpfl, 55 anni, macchinista a Biene, nella CoPe dal 2002, vuole offrire la sua esperienza oltre le barriere.

Andreas Brühwiler, 35 anni, macchinista a Zurigo, in precedenza dirigente d'esercizio. Vorrebbe migliorare le condizioni di lavoro.

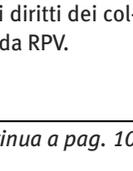
Hanspeter Aregger, 62 anni, macchinista a Lucerna con esperienza nella CoPe dalla sua fondazione, vorrebbe dare un segnale forte.

Approntamento treni centro: per tre seggi, vi sono sei candidati, di cui cinque proposti dal SEV:

Markus Lanz (IH Bs), 57 anni, collaboratore del team combinato TLP e coordinatore IH vorrebbe migliorare la soddisfazione del personale. Proposto da TS.

Frederico Mafli, 31 anni, ETCS First Level Support, APFZ First Level Support, TiloDesk, Maestro Artigiano a Bellinzona. Bilingue, cerca la miglior soluzione per tutti. Proposto da TS.

Gerardo Sibilia, 58 anni, manovrante a Basilea, membro della commissione di pianificazione del lavoro, vorrebbe impegnarsi per i diritti dei colleghi. Proposto da RPV.



Continua a pag. 10

segue da pagina 9

Kuno Saner, 46 anni, specialista di pulizia a Olten, dopo aver lavorato a Högendorf, Brugg e Herdern, vorrebbe partecipare alla definizione della struttura delle FFS. Proposto da RPV.



Giuditta Purtschert, 60 anni, membro della commissione donne SEV e USS, vuole rappresentare l'AFZ nella CoPe, proposta da RPV.



Approntamento treni Ovest: per due seggi, vi sono quattro candidati, tutti membri del SEV:

Pierre Burkhalter, specialista di manovra e formatore login, membro delle CoPe dalla sua fondazione, vorrebbe continuare a difendere come sinora gli interessi dei colleghi. Proposto da RPV.

Laurent Martin, addetto al materiale, ha accumulato diverse esperienze che vorrebbe mettere a disposizione della CoPe. Proposto da TS.

Gilles Favre, macchinista di manovra a Ginevra, membro da due anni della CoPe, interessato a continuare questa esperienza. Proposto da RPV.

Giovanni Musaro, addetto alla manutenzione al CEG di Ginevra, ha accumulato anche un'ampia esperienza nella CoPe che vorrebbe continuare a mettere a frutto. Proposto da TS.

SI Bienne: per tre seggi vi sono quattro candidati, di cui tre proposti da TS SEV:

Peter Wymann, 56 anni, falegname, vetraio e imbianchino, vuole migliorare le condizioni del personale.



Roland Maeder, 41 anni, con responsabilità di conduzione e specialistiche, presidente uscente della CoPe.



Raphael Boscacci, 37 anni, addetto alla revisione dei motori, fiduciario VMV, delegato conferenza CCL, vuole fare rispettare le disposizioni del CCL.



Officine Bellinzona: per sei seggi vi sono sette candidati. SEV e Unia sostengono i tre



candidati uscenti: **Mauro Beretta**, **Ivan Cozzaglio** e **Gianni Frizzo**, nonché **Manuele Dell'Era**, **Giancarlo Penone** e **Fiore Raso**.

Divisione Infrastruttura: candidati del e attorno al SEV

Nella divisione Infrastruttura, la CoPe di divisione sarà eletta tacitamente. Sono invece necessarie elezioni scritte per numerose commissioni di superficie.

Orario e design della rete (FN): per tre seggi vi sono quattro candidati, di cui due proposti da SEV AS:

Ruedi Sutter, 63 anni, lavora come supporto della dirigenza NRM a Olten. È presidente uscente della CoPe dal giugno 2014.



Urs Bischoff, 54 anni, pianificatore del traffico a Zurigo, ha iniziato come agente del movimento, per poi passare alla pianificazione orari nel 2002.



Manutenzione Svizzera romanda:

cinque candidati per quattro seggi, tutti designati dalla sottofederazione lavori del SEV: **Jean-Luc Hehlen**, 54 anni, capoteam della linea a Bienne,

membro uscente.

Claude Frund, 46 anni, responsabile dei mandati a Bienne, alle FFS dal 1984.

Valentin Schmutz, 41 anni, capoteam a Neuchâtel, capo degli esperti per la certificazione degli IS, membro della CoPe da quattro anni.

Emmanuel Pierroz, 47 anni, capoteam a Sion, membro della CoPe da otto anni.

Olivier Fortis, 50 anni, CVM a Bienne, che vorrebbe migliorare e canalizzare i flussi di informazione.

Manutenzione Svizzera orientale:

sei candidati per quattro seggi, tutti presentati dalla sottofederazione lavori:

Urs Casanova, 55 anni, CVM a Sargans, membro uscente.

Norbert Stutz, 52 anni, conducente veicoli ferroviari a Winterthur.

Roman Graf, 51 anni, scorta macchine da cantiere a Zurigo, membro uscente della CoPe.

Peter Müller, 51 anni, maestro artigiano a Bülach, vuole attivarsi alla ricerca di soluzioni e garantire il collegamento tra CoPe III e II.

Yves Weitzel, 42 anni, regolatore

nel team della linea di Zurigo, vorrebbe rappresentare il proprio servizio e apportare la sua esperienza nella LDL.

Martin Roth, 56 anni, capomontatore a Zurigo, vorrebbe continuare a collaborare nel reciproco rispetto.

Esercizio ovest: cinque candidati per tre seggi, tutti proposti da SEV AS:

Jean-Maurice Chesaux, 42 anni, regolatore al centro d'esercizio di Losanna, presidente uscente della CoPe superficie.

Jean-Marc Mollard, 60 anni, capo della circolazione treni a Losanna, membro CoPe da 10 anni.

René Büchel, 56 anni, capo della circolazione treni a Briga, membro della CoPe dal 2003, delegato CCL.

Pierre Delalay, 60 anni, capo della circolazione treni a Sion, vorrebbe farsi carico delle questioni inerenti la migrazione nella superficie.

Christophe Liehti, 42 anni, capo della circolazione treni a Losanna, bilingue, molto impegnato in favore dei lavoratori e nelle questioni sociali.

Acquisti/Supply Chain (ESP): sei candidati del SEV per quattro seggi:

Markus Schnüriger, 28 anni, addetto alla logistica all'officina di Rapperswil; vuole cercare nuove soluzioni, accettando di buon grado i cambiamenti. Proposto da TS.

Marco Zumstein, 58 anni, maestro artigiano a Högendorf, membro della CoPe da sei anni, vorrebbe continuare a rappresentare il suo luogo di lavoro. Proposto dalla sottofederazione Lavori.

Peter Frei, 48 anni, capomontatore a Spreitenbach, vorrebbe agire e smuovere le questioni, proposto dalla sottofederazione lavori.

Vincenzo Cammarata, 46 anni, addetto agli acquisti a Losanna, molto interessato a diversi aspetti, vuole migliorare le condizioni di lavoro. Proposto dalla sottofederazione AS.

Hanspeter Roos, 44 anni, assistente tecnico alla tipografia interna a Berna, vorrebbe migliorare i contatti con i membri. Proposto dalla sottofederazione AS.

Josef Roos, 54 anni, addetto alla logistica a Dulliken, vuole garantire il suo appoggio ai

colleghi e aiutarli. Proposto dalla sottofederazione AS.

Energia/Telecom (ET):

per quattro seggi, vi sono cinque candidati, di cui tre proposti dalla sottofederazione lavori del SEV:

Harald Hüther, 55 anni, montatore specialista a San Gallo, membro CoPe dal 2006 e del comitato della sezione lavori Est.



Urs Wettstein, 59 anni, specialista a Zurigo, conosce molto bene la LDL e segue il personale nella registrazione del tempo di lavoro e delle prestazioni.



Patrick Conventini:

32 anni, elettricista a Winterthur, vuole impegnarsi per la giustizia sociale e il rispetto dei diritti del personale.



Ferrovia storica del Gottardo, l'Astuti è preoccupata per la scarsa attenzione prestata dal Ticino

Nubi sulla vecchia linea del Gottardo

L'Astuti (Associazione degli utenti del trasporto pubblico - Sezione ticinese di Pro Bahn) esprime la propria forte preoccupazione per i destini della linea ferroviaria storica del San Gottardo tra Biasca ed Erstfeld e, questo, dopo l'apertura della galleria legata alla Nuova traversale ferroviaria alpina (Ntfa).

Quando, alla fine del 2016, sarà aperto il nuovo tunnel di base lo scenario dei collegamenti su rotaia tra il Sud ed il Nord della Svizzera è destinato a cambiare radicalmente. Il traffico passeggeri a lunga percorrenza e quello delle merci utilizzerà il nuovo tracciato e ciò senza attendere l'apertura del-

la futura galleria del Monte Ceneri (2019). Di fronte al rischio di abbandono della vecchia linea la quale, attualmente, comporta spese di manutenzione di circa 48 milioni annui e un ammontare degli investimenti di rinnovamento pari a 50 milioni, le FFS, dopo aver ottenuto il rinnovo del diritto di esercizio fino al 2017, intendono garantire un collegamento orario tra Erstfeld e Biasca nelle due direzioni (con eventuale prolungamento fino a Lugano) con treni Regio Express (RE).

Il progetto delle FFS fa seguito al rifiuto, da parte dell'Ufficio federale dei trasporti, di prendere in esame la candidatura della Südostbahn. Per quanto riguarda il Ticino fermate regolari sono garantite (come attualmente per i treni Interregio - IR) ad Airolo, Faido e Biasca, con l'eventuale aggiunta di altre soste supplementari. Per

questa soluzione, secondo il rapporto del 14 ottobre 2014 elaborato dal Consiglio federale in seguito agli interventi in parlamento di Remigio Ratti (1999) e di Isidor Baumann (2012), sono da prevedere perdite di esercizio tra i 16 ed i 18 milioni.

Si aggiunga che alla fine del 2017 dovrà essere rinnovata la concessione per l'utilizzo del vecchio tracciato il quale, a causa delle perdite di esercizio citate (nonostante il previsto calo dei costi di manutenzione ed investimento attuali) potrebbe essere declassato da linea di lunga percorrenza a percorso per il traffico regionale e ciò chiamerebbe alla cassa, in misura importante, i Cantoni di Ticino e Uri. È una ipotesi per nulla fantasiosa. Se questa ipotesi dovesse tradursi in realtà, sarà in grado il Ticino di far fronte agli impegni che gli



potrebbero venire richiesti? Quali contatti sono stati stabiliti con il Canton Uri a questo proposito? Sono domande legittime perché in gioco vi è il diritto ad un collegamento regolare e sicuro per la popolazione delle aree periferiche (la Leventina nel caso specifico) e un supporto essenziale per la sua economia turistica. Si tratterebbe anche di apparecchiare proposte per uno sfrutta-

mento alternativo della linea ad esempio per il trasporto delle auto sulla scia di quanto avviene al Loetschberg, alla Vereina e al Furka. Ma è solo una delle possibilità da studiare. Alla luce di quanto scritto e delle nubi che si stagliano all'orizzonte l'Astuti è del parere che in Ticino ci si stia occupando troppo poco del futuro della vecchia linea.

Comunicato stampa

Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati

Traffico merci su rotaia

La Commissione propone alla propria Camera, senza voti contrari, di approvare la nuova legge sul trasporto di merci (14.036), allineandosi sostanzialmente alla posizione del Consiglio federale. Diversamente dal Consiglio nazionale intende tuttavia prendere una decisione di principio su FFS Cargo soltanto quando le diverse opzioni saranno state vagliate in modo approfondito. La Commissione ha pertanto respinto una mozione del Consiglio nazionale e depositato un proprio postulato.

La Commissione propone alla propria Camera, senza voti contrari, di approvare la nuova legge sul trasporto di merci (14.036), allineandosi sostanzialmente alla posizione del Consiglio federale. Diversamente dal Consiglio nazionale intende tuttavia prendere una decisione di principio su FFS Cargo soltanto quando le diverse opzioni saranno state vagliate in modo approfondito. La Commissione ha pertanto respinto una mozione del Con-

siglio nazionale e depositato un proprio postulato.

La Commissione ha concluso la deliberazione di dettaglio sulla revisione totale della legge sul trasporto di merci (14.036). Nel corso della sua ultima seduta è entrata in materia sul progetto con una netta maggioranza, appoggiando a due riprese in linea di massima le proposte del Consiglio federale. Il Consiglio federale nel suo messaggio ha proposto di allentare l'obbligo delle FFS di



fornire prestazioni nel traffico merci (art. 3 LFFS). Con 8 voti contro 5, la Commissione ha deciso di mantenere il diritto vigente. Nella sessione primavera, il Consiglio nazionale si è spinto oltre la posizione del Consiglio federale chiedendogli, mediante una mozione 14.3998 Mo. CTT-N - sviluppo

di FFS Cargo, di presentare direttamente un progetto volto a scorporare il settore Cargo dal gruppo FFS. Con 7 voti contro 2 e 1 astensione, la Commissione ha proposto alla propria Camera di respingere tale mozione. Con 8 voti contro 0 ha invece depositato un postulato (15.3496 Valutazione delle

possibilità di sviluppo per FFS Cargo) che incarica il Consiglio federale di esaminare in dettaglio diverse varianti.

Nella votazione sul complesso, la Commissione ha approvato la revisione totale della legge sul trasporto di merci con 9 voti contro 0 e 3 astensioni. Con 6 voti contro 4, ha fissato il limite di spesa a 210 milioni di franchi per motivi di politica finanziaria, seguendo così l'indicazione del Consiglio federale. Con 8 voti contro 4, la Commissione ha inoltre depositato un postulato (15.3497) che incarica il Consiglio federale di valutare ulteriori provvedimenti intesi a ridurre i rischi nel trasporto di merci pericolose, in particolare il cloro.

Servizi del Parlamento



Sulla buona rotaia. 

Circa 3'000 collaboratori motivati si impegnano affinché 60 milioni di passeggeri all'anno e 35'000 tonnellate di merci al giorno arrivino a destinazione all'insegna dell'affidabilità e in sicurezza. Contribuiamo a strutturare le ferrovie e il trasporto pubblico, mantenendo la nostra prossimità alla clientela grazie alle sedi regionali. Per ampliare il nostro efficiente team di macchinisti stiamo cercando un/una

macchinista (m/f) a Chiasso

OVF, categoria B

Mansione: guida sicura e affidabile dei treni merci di BLS Cargo sull'asse del San Gottardo sulle tratte Chiasso/Luino – Bellinzona – Erstfeld. Svolgendo questa attività, da un volto all'azienda e contribuisce a crearne un'immagine positiva.

Requisiti: assolvimento di un corso di perfezionamento per macchinisti ed esperienza lavorativa, categoria B con modulo Cargo in conformità all'OVF. Inoltre ha una licenza di condurre della categoria B. Spiccata attitudine alla prestazione di servizi per soddisfare attivamente le esigenze della nostra clientela. La sua madrelingua è italiana o tedesca con conoscenze dell'altra lingua, almeno di livello A1 (TELC e EFR).

Salga a bordo! Un ambiente caratterizzato da familiarità e apprezzamento le offre le migliori condizioni per proporre le sue idee e valorizzare i suoi punti forti contribuendo a forgiare il futuro di BLS. Si lasci affascinare dalle tante sfaccettature del mondo del trasporto pubblico.

Ha voglia di mettere in moto qualcosa? Presenti la sua candidatura, preferibilmente online su www.bls.ch/jobs oppure per posta.

BLS SA, Personale, Candidatura ref. MASC1053, Genfergasse 11, CH-3001 Bern

Per farsi un'idea più precisa si può rivolgere al signor Daniel Müller, Responsabile personale addetto alle locomotive Lucerna / Chiasso, tel. +41 (0)79 505 06 76 oppure al signor Matteo Cannonica, Coordinatore BZL Ticino, tel. +41 (0)79 505 00 32

affidabili, ambiziosi, simpatici



www.bls.ch

Colpi di diritto

Quando un contratto diventa tale?

La moderna tecnologia offre nuove possibilità, ma presenta anche nuove insidie

Una volta era tutto più semplice. Si esaminava l'oggetto che si voleva acquistare, si trattava più o meno intensamente sul prezzo, una stretta di mano e via, si rientrava con l'affare concluso.

Oggi invece, tutto è più complesso e a volte basta un click per ritrovarsi confrontati con accordi che in realtà non si volevano prendere.

Per definizione, un contratto è un atto legale tra due parti, frutto di intenzioni congiunte, che viene concluso una volta raggiunto un accordo sull'aspetto fondamentale.

Se una volta, presso gli antichi romani, alle cui usanze noi ci rifacciamo tuttora, l'oggetto di un contratto era

il passaggio di oggetti, oggi invece i contratti possono regolare tutto, o quasi. Si pone così innanzitutto il problema dell'espressione delle rispettive volontà.

Queste devono essere chiare e riconoscibili da entrambe le parti, che devono evidentemente essere d'accordo sulle stesse. Pensare di aver ricevuto una donazione e sottoscrivere in realtà un contratto di prestito non è certo la stessa cosa. In caso di espressione errata della propria volontà, a certe condizioni, è comunque possibile far valere un errore.

Secondariamente, deve essere chiaro qual è l'effetto del contratto. Definire un oggetto in genere basta a chiarire ogni dubbio. Oggetto di un contratto può essere una prestazione lavorativa, oggetti di uso quotidiano, una casa, un'auto, ma anche denaro, l'astenersi da

un'azione, la creazione di un'opera, l'acquisto regolare di giornali. In altre parole, tutto ciò di cui possiamo aver bisogno o desideriamo, a condizione che sia possibile e legale. È però importante che le parti concordino con precisione l'oggetto, l'azione o l'azione dalla stessa, poiché la rimessa in discussione dell'oggetto sbagliato comporta il mancato adempimento del contratto.

Se abbiamo sottoscritto un contratto d'affitto per un appartamento in via Tizio, di 120 m², non siamo d'accordo che i m² siano solo 80. In questo caso il contratto non risulta adempiuto, per cui si apre la via per una causa.

La questione si complica poi quando si tratta di un lavoro da svolgere, per il quale si deve essere d'accordo sul suo genere, sul luogo in cui svolgerlo e sullo stipendio

da percepire. In sé, descrizioni dettagliate del posto di lavoro non sono indispensabili, ma possono rivelarsi utili, anche se va tenuto presente che esse rientrano nelle competenze del datore di lavoro, che può modificarle senza che il contratto di lavoro decada per questo. Se datore di lavoro e lavoratore si sono messi d'accordo, il contratto può essere concluso e se il CCL o il regolamento aziendale non lo esigono non è neppure richiesta la forma scritta.

La maggior parte dei contratti sono regolati dal punto di vista giuridico in modo che le parti sono a conoscenza di dove ci si deve rivolgere per sollevare opposizioni o inoltrare cause. La questione è invece più complessa per contratti conclusi in internet, quando con un click di troppo abbiamo sottoscritto un abbonamento a riviste di dubbio tenore, oppure ci impegniamo a rice-

vere prodotti indesiderati. Anche in questo campo, però, la conclusione di contratti sottostà alle medesime premesse: in primo luogo, deve essere evidente che premendo il tasto OK si conferma la conclusione del contratto, pena l'invalidamento dello stesso. Spesso la controparte risulta però di difficile identificazione e ciò complica notevolmente la rescissione del contratto.

«Pactum sunt servanda» dicevano i Romani, ossia «i patti (contratti) vanno rispettati». Se abbiamo la facoltà di sottoscrivere e di disdire contratti, abbiamo però anche l'obbligo di rispettarli. Vi sono anche diverse possibilità di impugnarli o di far ricorso, che sono tuttavia sempre più impegnative. Per cui val senz'altro la pena di riflettere, prima di agire.

Assistenza giuridica SEV

Helvetia risponde alla domanda di un lettore

La previdenza riguarda anche le donne

Non sono sposata, ho 45 anni e ho due figli. Il mio compagno lavora come capotreno e io sono impiegata a tempo parziale nel settore dei trasporti pubblici. Come devo pormi nei confronti della mia previdenza? S. M. di Z.

Cara signora M.,
ci permetta di dire che fa molto bene a preoccuparsi di questo problema; di fatto troppo spesso le donne fanno conto sul loro partner, come anche dimostrato da un sondaggio di Axa Asset Managers; il sondaggio mette in luce che la questione previdenziale è trascurata dalle donne: tre donne su dieci non sanno quanto percepiranno di pensione. In caso di decesso del partner o di una separazione, oltre al

dolore e al carico emotivo, possono anche sorgere problemi di ordine finanziario dovuti ad una mancata conoscenza.

AVS: importi minimi e svantaggi del concubinato

Le principali questioni possono essere chiarite con i tre pilastri della sicurezza sociale. Per quanto riguarda il primo pilastro (AVS e AI) occorre sapere che nel caso in cui il partner dovesse morire o rimanere invalido, l'altro non beneficerà della rendita. In caso di separazione dal partner convivente non vi è alcun diritto alla compensazione dell'aver presso la cassa pensioni e l'AVS. Nel caso in cui una donna fosse soprattutto casalinga e non eserci-

tasse alcuna attività professionale, può versare il cosiddetto contributo minimo AVS. In caso contrario vi saranno delle lacune contributive che incideranno sulle prestazioni.

Persone non sposate: occhio al secondo pilastro

Per quanto riguarda la previdenza professionale del secondo pilastro, la situazione è leggermente migliore. Tuttavia le prestazioni sono subordinate a determinate prestazioni. Il concubinato deve essere durato almeno 5 anni affinché le prestazioni possano essere trasferite al/alla partner sopravvissuto/a. Altri criteri riguardano i figli avuti in comune e l'aiuto che il partner ha garantito al partner assicurato. In caso di separa-

zione delle coppie non sposate, non vi è alcun diritto di partecipare alla divisione del patrimonio dei fondi pensione. In determinate circostanze anche le prestazioni di entrambi i primi pilastri, nel caso di concubinato possono essere fortemente imitati. La perdita di reddito è collegata ad una sensibile perdita del tenore di vita. In caso di morte bisogna inoltre prestare attenzione al diritto di successione dei figli.

Colmare possibili lacune con un terzo pilastro

Lei e il suo partner fareste bene a chiedere una competente consulenza per vedere come fare fronte ad eventuali problemi di reddito e soddisfare le modalità di successione.

Un buco può essere chiuso attraverso un terzo pilastro, con un'assicurazione contro il rischio di morte e di invalidità. Con appropriate agevolazioni potrà contare su una maggiore sicurezza finanziaria e contribuire a colmare almeno in parte le lacune contributive del primo pilastro di entrambi. I fondi di previdenza vecchiaia e di copertura del rischio possono essere combinati con soluzioni assicurative nel quadro del terzo pilastro 3a. Dal momento che entrambi i partner sono assicurati da un fondo pensione, ognuno può versare al massimo 6768 franchi all'anno e beneficiare di agevolazioni fiscali che valgono anche per le coppie sposate.

Consulenza Helvetia

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

I volti dell'egoismo

L'Europa degli egoismi è pronta alla guerra. Quell'Europa tronfia dispensatrice dei valori democratici all'intero pianeta, si rivela poi incapace di tradurli in pratica, la fratellanza la trova nel ricorso alle armi. Per far fronte all'«invasione» dei migranti che solcano le acque del Mediterraneo, visti come la massima minaccia per la più forte potenza economica al mondo, per bloccare alcune dozzine di migliaia di poveracci che cercano aiuto a una comunità di oltre 500 milioni di persone, si è deciso di ricorrere alle corazzate, ai caccia e alle unità di assalto (ONU permettendo, cosa che ci pare assai improbabile, come ben sanno a Bruxelles...).

Poco importa se la forza non risolve le crisi umanitarie, che di questo si tratta, l'importante è far credere ai propri elettori, che i governi sono pronti a tutto pur di scongiurare l'invasione dei «negri» e dei terroristi.

Tutti d'accordo dunque sull'avventura militare, ma, con l'attenzione sempre rivolta all'opinione pubblica interna, l'intesa europea è sfumata allorché si è trattato di suddividere in modo più equo la ripartizione di alcune decine di migliaia di migranti che hanno diritto all'asilo politico.

L'obiettivo dichiarato è di fermare gli scafisti, visti come i negrieri di una volta, affondarne i barconi e bloccarli in tal modo sulle sponde del Nord-Africa, dove i migranti potranno morire senza disturbare più di quel tanto le nostre coscienze. Come si dice: lontano dagli occhi, lontano dal cuore.

Nessuno, al momento, ha potuto spiegare come si intenda procedere. Non certo colpendo i barconi in mare, già colmi di persone. Distruggendo dunque le imbarcazioni ormeggiate, per forza di cose in modo indiscriminato, con la certezza di colpire anche innocenti (in gergo: danni collaterali), affondando pescherecci o imbarcazioni da diporto? Di sicuro gli yacht di lusso verrebbero risparmiati. Arrecando inoltre gravissimi danni alle strutture portuarie di Paesi terzi.

Che gli scafisti siano dei criminali è indubbio: sfruttano i profughi in modo indegno, spesso causandone la morte. Questa è la loro colpa, e non quella di fare i traghetti. Se a offrire i barconi per solcare il Mediterraneo fossero volontari di ONG, di associazioni umanitarie, di opere religiose, si penserebbe ugualmente a bombardarli? Infine non sarebbe forse il caso, oltre a prendersela con gli scafisti, di agire nei confronti dei governi responsabili delle situazioni dalle quali i migranti fuggono? Un'ipotesi irrealistica considerata la correttezza di quanti oggi intendono armarsi.

PV Ticino e Moesano

Gita lago dei Quattro Cantoni
11 giugno 2015

Dopo tanti anni di sconfinamenti oltre frontiera abbiamo pensato che sarebbe stato ideale fare un giro nella nostra bella Svizzera. Abbiamo scelto una meta non troppo lontana ma molto ambita dai turisti e che sicuramente molti di voi ricordano con piacere. Anche il mezzo di trasporto ci riporta ai nostri ricordi di attivi e pertanto utilizzeremo il treno, che per il momento sale ancora lungo le rampe sud e nord del Gottardo, ma che molto presto sfreccerà nelle sue viscere. I possessori della tessera FVP utilizzano la Carta giornaliera (CG) e hanno così modo di sfruttare il buono che le nostre FFS ci mettono annualmente a disposizione. Eventuali interessati che non hanno la tessera FVP devono procurarsi una Carta giornaliera presso uno dei Comuni che la offrono a prezzo ridotto.

Dopo un comodo viaggio fino a Lucerna, saliremo sul battello in partenza dal **molo 1 al-**

le ore 10.12 che sull'arco di due ore ci mostrerà le bellezze della Svizzera centrale e ci condurrà fino a Brunnen. Qui ci verrà servito, all'Albergo City, l'aperitivo e poi a seguire il pranzo: insalatina, arrosto di maiale con gratin di patate casalingo e verdure e come dolce fragole fresche con gelato alla vaniglia e panna. Il tutto bagnato da un buon vino, acqua minerale ed il caffè.

Costo della gita CHF 50.- comprendente l'aperitivo, il pranzo e le bibite a Brunnen (escluse le CG).

L'iscrizione dovrà pervenire entro lunedì 1° giugno a: Marco Hefti, via Salim 7, 6653 Verscio, tel. 091 796 28 16, e-mail: heftimarco@g mail.com oppure a Renato Bomio, via R. Simen 77A, 6648 Minusio, tel. 091 743 80 66, e-mail: renatobomio@bluewin.ch

Chiusure segretariato

Informiamo che il segretariato regionale di Bellinzona sarà chiuso:

- **giovedì 28 maggio: per il congresso SEV a Berna**
- **venerdì 5 e 26 giugno: per impegni fuori sede**

Pensionati Ferrovia Retica RhB

Gita nei Grigioni al museo di Feldis
12 giugno 2015

Questa gita prevede un'interessante visita al museo di Feldis e il benvenuto di Plasch Barandum, storico e suo fondatore.

Dopo l'arrivo individuale alla stazione di Rhäzüns, ritrovo alle 10.00 presso la funivia Rhäzüns-Feldis (LRF) da dove partiamo per Feldis, a 1500 m.l.m. In seguito ancora circa 3 minuti a piedi fino al museo. Dopo la visita seguirà alle ore 13.00 il pranzo al ristorante Mira-Tödi di Feldis, con due menu a scelta: classico con la scaloppina di maiale e tagliatelle, insalata o zuppa al prezzo di franchi 29.50 oppure il

menu «tödi» con spezzatino di petto di pollo e salsa ai funghi, spätzli (pizokels), insalata o zuppa a franchi 27.50. Dessert e bibite à la carte.

Iscrizioni **entro il 9 giugno** e informazioni a: Felix Murk, Brämabühlstrasse 7c, Davos Platz, telefono 078 606 60 25 o 081 413 74 65, mail: felix.murk@bluewin.ch.

Ritorno previsto a Rhäzüns attorno alle 16.40. La gita avrà luogo con qualsiasi tempo.

DATA DELLA NOSTRA PROSSIMA GITA AUTUNNALE: 17 SETTEMBRE

La cucina è un sapere aperto: venite a scoprirlo Viaggi e incontri culinari alla Casa del Popolo

«La cucina è un sapere aperto». Parola di Pepe Carvalho, detective nato dalla penna dello scrittore catalano Manuel Vázquez Montalbán. È con questo spirito curioso, aperto e avventuroso che la nuova gestione della Casa del Popolo vi invita a sostare nei suoi locali. Perché ogni viaggio che si rispetti prevede una sosta, un momento dove fermarsi, guardarsi attorno, scoprire, sentire, assaporare, tessere nuove relazioni. Cominciamo i nostri incontri culinari a tema, rievocando un mito:

L'Orient Express, treno famoso e teatro di mille avventure. **Il nostro viaggio inizia dalla Turchia**

(in cucina **Pelin Kandemir Bordoli**, presidente SOS Ticino e suo marito **Andrea Bordoli**) e ci porta, lungo i binari che si snodano attraverso paesaggi meravigliosi, in Svizzera.

Qui a prendere i comandi sarà **il macchinista Massimo Piccioli (presidente dei macchinisti ticinesi affiliati al sindacato SEV) che ci proporrà alcuni celebri piatti della ferrovia**, riproposti a modo suo. Terminata la seconda sosta, **spiccheremo il volo verso il Cile**, terra di origine di **Angelica Maury Vicari, attuale gerente della Casa del Popolo e chef di cucina**, che ci incanterà con una cucina ricca e variata.

Viaggiate con noi! Sostate con noi!

Ecco le date delle cene. Riservate per tempo.

■ **Sabato 30 maggio:** cucinano per noi Pelin Kandemir Bordoli e Andrea Bordoli

■ **Sabato 13 giugno:** cucina per noi Massimo Piccioli

■ **Sabato 27 giugno:** cucina per noi Angelica Maury Vicari

Riservazioni

■ Potete riservare entro il 28 maggio per la prima cena a: riservazioni@casadelpopolo.ch.



A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... nascite

Se i nostri genitori non si fossero uniti al momento giusto, noi non saremmo qui. E se i loro rispettivi genitori non l'avessero fatto con altrettanta tempismo, noi non saremmo qui. Lo stesso vale per i genitori dei genitori dei loro genitori e così via... Senza tutte le nascite precedenti, semplicemente noi non saremmo mai venuti al mondo. Se viaggiassimo indietro nel tempo, questi nostri debiti ancestrali andrebbero accumulandosi in maniera esponenziale. Tenendo come unità di misura il tempo (stimato in circa un quarto di secolo) di una cosiddetta «generazione», basterebbero appena otto generazioni per risalire - grosso modo - al periodo storico in cui nascevano personaggi come Charles Darwin, Abraham Lincoln o Giuseppe Garibaldi. Scopriremmo così che la nostra esistenza è stata resa possibile dall'accoppiamento di un paio di centinaia di persone. Proseguendo ancora a ritroso, fino all'epoca di Shakespeare, di Keplero o di Giordano Bruno, troveremmo oltre sedicimila antenati che si sono diligentemente scambiati il materiale genetico che abbiamo ereditato nel nostro DNA. Venti generazioni fa, il numero di persone che hanno procreato nel nostro interesse supera già il milione. Trenta generazioni fa (ossia all'epoca di Marco Polo), il numero totale dei nostri diretti progenitori è di oltre un miliardo. Se tornassimo indietro di una sessantina di generazioni, ai tempi degli antichi romani, il numero di persone dai cui sforzi coordinati dipende la nostra odierna esistenza, raggiungerebbe all'incirca il milione di triloni; ossia diverse migliaia di volte il numero totale di persone mai vissute su questo pianeta. È chiaro che i conti non tornano. La risposta è che la nostra discendenza non è una linea pura; ma ci sono di mezzo degli accoppiamenti incestuosi fra parenti. Magari non proprio tra fratelli e sorelle; ma senz'altro fra cugini. Per cui, quando abbiamo una relazione con qualche nostro connazionale o anche semplicemente con qualcuno della nostra stessa razza, ci sono ottime probabilità che si tratti in qualche modo di un nostro lontano parente. Tutte le persone che abbiamo intorno, sebbene possano sembrarci completamente diverse da noi e perfettamente estranee, sono in qualche misura nostri consanguinei, nel senso letterale del termine: perché portiamo nel nostro sangue parti comuni di eredità genetica. Ragion per cui, quando qualcuno si vanta di essere un pronipote di Guglielmo Tell, di Dante Alighieri o di Leonardo da Vinci, dovremmo rispondere: «Anch'io!».



Prossima fermata Bellinzona, Casa del Popolo, 13 giugno, ore 19.30

La cucina in testa al treno

Cucina per noi Massimo Piccioli, macchinista FFS



Affettato ticinese

Risotto del ferroviere

Roast beef alla lucernese

Sorbetto di Hörndli

Menu completo 50.-

Compresi acqua e caffè

Bevande alcoliche a parte

Riservazioni entro il 10 giugno:
riservazioni@casadelpopolo.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, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 8250115, fax 091 8261945.

Tiratura: edizione italiana: 3609 copie; totale: 43612; certificata il 14.11.2014.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

Pre stampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch.

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

Prossima edizione:

11 giugno 2015. Chiusura redazionale: giovedì

5 giugno, ore 10.

La commissione paritetica professionale vodese dà ragione al SEV

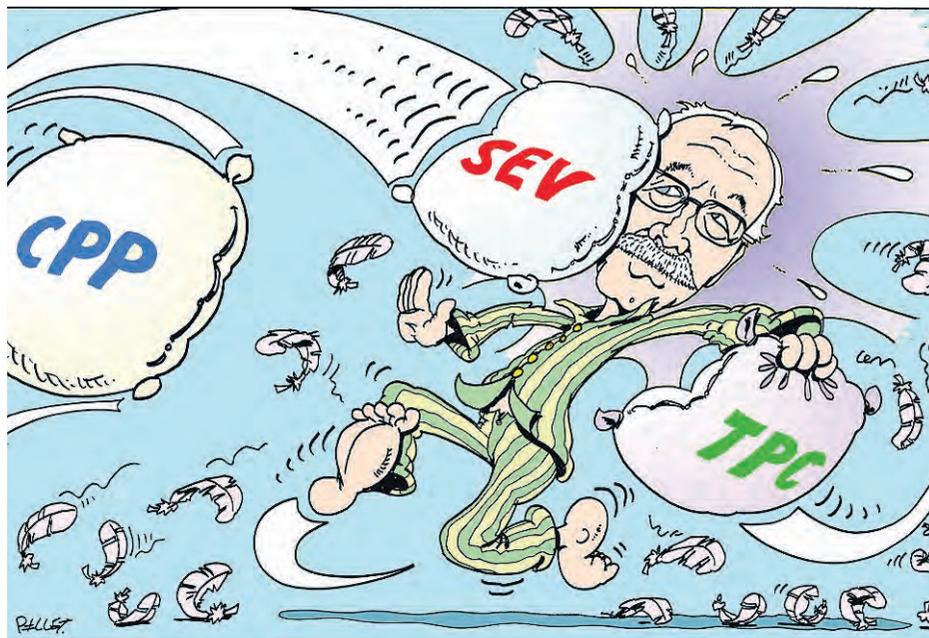
Il calice fino all'ultima goccia

Il SEV esce vittorioso dalla vertenza con Transports Publics du Chablais. In meno di un'ora, la commissione professionale paritetica ha constatato che il CCL quadro del canton Vaud non è stato rispettato nel caso di un licenziamento.

Si tratta di una vittoria di tappa molto importante per la difesa collettiva dei/delle dipendenti delle aziende vodesi di trasporto pubblico. La Commissione professionale paritetica (CCP) - composta da rappresentanti dei lavoratori e da rappresentanti dei datori di lavoro - ha accolto la denuncia del SEV inoltrata lo scorso 16 aprile. Per la cronaca, il SEV riteneva che la procedura di licenziamento di X, impiegato presso i TPC, aveva violato l'articolo 40 del CCL quadro vodese. Un articolo che specifica i termini di cessazione del rapporto di lavoro del personale. «Prima di essere licenziato, al dipendente va inviata una notifica in debita forma. La lettera di avvertimento deve menzio-

nare le modalità di ricorso», spiega il segretario sindacale Jean-Pierre Etique che in questa occasione ha presieduto la CPP. Nel presente caso, anche se le intenzioni dell'azienda erano state esplicitate a X in una prima lettera inviata nel mese di agosto del 2013, l'articolo 40 non è stato rispettato. La CPP, tuttavia, ha ritenuto di non essere competente per decidere nel merito se il licenziamento fosse giustificato o meno. Ricordiamo che X aveva lasciato il suo lavoro e chiuso lo sportello prima del tempo, in più occasioni. Aveva riconosciuto i propri errori e il SEV aveva fatto proposte concrete per trovare una soluzione in vista di evitare un licenziamento che avrebbe messo X in condizioni di precarietà. La direzione aveva respinto tutte le proposte del SEV. La CPP ha però invitato le parti a trovare un accordo amichevole per non dover ricorrere al tribunale dei Probi Viri.

Inoltre, la CPP - preoccupata di sensibilizzare le aziende dell'UVTP al rispetto dell'articolo 40 - ha deciso di inviare una lettera firmata dal SEV, dalla CPP e dal direttore dell'Unione



Il signor Oreiller (= cuscino in francese) andò per suonare e rientrò... suonato.

vodese dei trasporti pubblici (UVTP). Solo che quest'ultimo altro non è che Claude Oreiller, ossia il direttore dei TPC, senza il quale tutta questa vertenza non sarebbe mai stata avviata. Il dirigente ha così dovuto bere il calice amaro fino all'ultima goccia. Un destino meritato per un personaggio che ha voluto prendersela con la difesa

collettiva del personale vodese e che con ostinazione ha rifiutato di riconoscere i propri errori. Malgrado la chiarezza del verdetto, non possiamo abbassare la guardia nei confronti del l'atteggiamento intransigente di quest'uomo. Vedremo se giungerà a più miti consigli sedendosi al tavolo delle discussioni o se insisterà a lan-

ciarsi in altre battaglie e provocazioni. Indipendentemente dalle scelte del signor Oreiller, il SEV sarà pronto a difendere interessi e diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Vivian Bologna

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



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

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 3 giugno 2015, 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.

È in palio una confezione esclusiva Caran d'Ache con penna a sfera e matita dal design SEV, che verrà sorteggiata 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 riportava un treno dei trasporti pubblici friborghesi. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore è: **Erwin Suter, di Suhr, membro della PV Aargau.**