

## Intervista

Giorgio Tuti illustra le sfide che attendono il SEV nel 2016.

Pagine 6 e 7



## Minibar addio

Colpo duro nella gastronomia ferroviaria: le FFS hanno annunciato la fine del servizio minibar sui treni.

Pagina 4



## Il futuro del SEV

La carica dei giovani che muovono il sindacato.

Pagine 8, 9 e 10

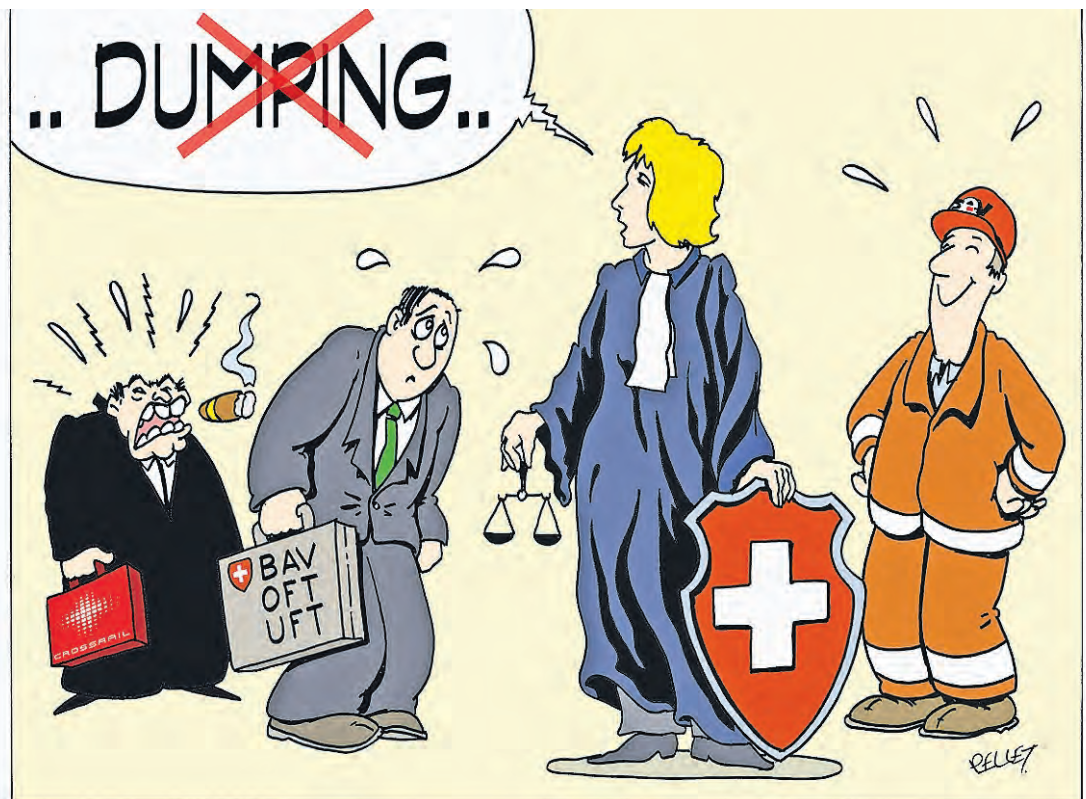
Caso Crossrail: il SEV ottiene ragione davanti al Tribunale amministrativo federale – un successo su tutta la linea

# Il dumping non passa

**La decisione dei giudici federali è inequivocabile: i macchinisti con sede di lavoro in Svizzera devono percepire i salari usuali del settore in Svizzera.**

Salari svizzeri su binari svizzeri: la lotta contro il dumping salariale portata avanti dal SEV con tenacia, ha dato i primi frutti. Il SEV ha infatti ottenuto ragione nella causa contro Crossrail e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT): il Tribunale federale amministrativo ha chiaramente smentito l'UFT che aveva autorizzato l'impresa ferroviaria Crossrail a considerare salari esteri per determinare i salari d'uso nel settore. Un caso palese di dumping visto che ai macchinisti di Crossrail che da Domodossola sono passati a Briga, il salario offerto è di 3600 franchi al mese, ossia 2000 franchi in meno al mese rispetto ai salari versati dalle imprese attive nel traffico merci.

alle pagine 2 e 3



## RACCOLTA FIRME

In questo numero trovate una cartolina per la raccolta firme contro la Legge sull'Ente ospedaliero cantonale, che introduce forme di privatizzazione negli ospedali pubblici e misure che mettono in pericolo strutture come Acquarossa e Faido. Il SEV aderisce al comitato referendario poiché la difesa del servizio pubblico rimane una priorità. A pag. 12 trovate un articolo che illustra la portata della posta in gioco.

Contro il raddoppio un'ampia alleanza che comprende anche il SEV

## Gottardo: «Il grande imbroglio»

■ La votazione sul Gottardo del 28 febbraio è un enorme imbroglio: lo ha ripetuto a Berna la coalizione contro il raddoppio del Gottardo. Si vuol far credere che la galleria stradale esistente debba essere risanata urgentemente. Invece, con piccoli lavori di manutenzione, potrebbe restare in esercizio senza problemi per i prossimi 20 anni, come hanno reso noto le stesse autorità federali.

Il risanamento è solo un pretesto per costruire una seconda galleria e raddoppiare così la capacità stradale al Gottardo. Ben presto 2 milioni di camion attraverserebbero la Svizzera e avremmo un transito infernale nel nostro paese. Il presidente del SEV **Giorgio Tuti** è stato molto chiaro: «Abbiamo investito miliardi per Alptransit per trasferire il traffico merci dalla strada alla

ferrovia. Con il raddoppio si silura la NTFA». E ha aggiunto: «Il «sì» del Consiglio d'amministrazione delle FFS al raddoppio del Gottardo suscita solo incomprensione nel personale delle ferrovie». Il SEV farà sentire la propria voce nel corso di un'azione nazionale il 2 febbraio.

## IN BREVE

## Anche l'NZZ contro il raddoppio

■ Gli oppositori al raddoppio del Gottardo ricevono una spinta inaspettata, con l'influente e autorevole «Neue Zürcher Zeitung», quotidiano dell'ala borghese, che ha pubblicato la sua raccomandazione: respingere la proposta del raddoppio in occasione della votazione del 28 febbraio.



## CCL tl respinto

■ Lo scorso 18 dicembre il personale dei tl (trasporti di Losanna) ha rifiutato il progetto di CCL nella misura dell'85,4%. La votazione è avvenuta in forma scritta. I membri SEV hanno dunque respinto il pacchetto alla direzione, chiedendo nuovi negoziati. La direzione non ha ancora risposto.

## Assalto ai treni... d'inaugurazione

■ A due settimane dall'inizio del concorso per i posti sui treni d'inaugurazione che percorreranno la Galleria di base del



San Gottardo gli organizzatori di Gottardo 2016 possono trarre un bilancio molto positivo. Dal 28 dicembre 2015 sono state registrate oltre 140.000 iscrizioni. Il concorso termina a fine gennaio 2016. Sui primi treni, che il 1° giugno inaugureranno la Galleria di base del San Gottardo viaggeranno dei rappresentanti della popolazione svizzera. Il concorso per le corse in galleria è iniziato il 28 dicembre 2015.

Una chiara sconfitta per l'Ufficio federale dei trasporti e per Crossrail

# IL SEV vince davanti alla salari svizzeri sui binari

**La decisione del Tribunale amministrativo federale è inequivocabile: i macchinisti con sede di lavoro in Svizzera devono percepire i salari usuali del settore in Svizzera.**

E il Tribunale amministrativo federale ha confermato la bontà della nostra posizione». Analizzata da un punto di vista politico più ampio, Giorgio Tuti vede

International e BLS Cargo. Aziende in cui il salario di base mensile oscilla tra i 5300 e i 5800 franchi. Per il SEV era chiaro fin dall'inizio che i salari



Una pioggia di guai a causa della deregolamentazione? No grazie. Muniti di ombrelli e mantelline impermeabili, i delegati al Congresso SEV del 2015, hanno espresso chiaramente la loro disapprovazione al direttore dell'UFT Peter Füglistaler.

Il SEV ottiene ragione nella causa contro Crossrail e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT): il Tribunale federale amministrativo ha infatti chiaramente smentito l'UFT che aveva autorizzato l'impresa ferroviaria Crossrail a considerare salari esteri per determinare i salari d'uso nel settore. Attualmente non è ancora noto se Crossrail e/o l'UFT impugneranno la decisione del Tribunale amministrativo federale.

## Valgono solo salari svizzeri

Il successo del SEV è chiaro: il tribunale esige dall'UFT una nuova definizione delle pratiche d'uso nel settore per i macchinisti impiegati nel traffico merci; conferma inoltre le basi giuridiche: «le pratiche d'uso nel settore, ai sensi dell'articolo 8d, paragrafo 1, comma d della Legge sulle ferrovie, riposano

su norme svizzere». I giudici federali sottolineano pure che «la posizione dell'UFT è indifendibile». Come noto l'UFT aveva ritenuto che «le condizioni di impiego si definiscono sulla base di tutte le imprese ferroviarie svizzere ed europee che propongono prestazioni di trasporto merci transfrontaliero».

Secondo il Tribunale amministrativo federale soltanto le norme applicate nelle imprese ferroviarie svizzere sono determinanti per decidere se Crossrail rispetta o meno le condizioni del settore.

## La linea del SEV si impone

Il presidente del SEV Giorgio Tuti parla di un successo per il personale della ferrovia: «Da quando in Europa si parla di liberalizzare le ferrovie, la nostra parola d'ordine è sempre stata: salari svizzeri su suolo svizzero.

In questa sentenza un prolungamento delle misure di accompagnamento dei bilaterali, come sottolineato nella sentenza. «Questo verdetto apre delle prospettive poiché conferma la Svizzera nella sua propria politica salariale; ne beneficiano i nostri ferrovieri, ma anche numerosi lavoratori e lavoratrici del nostro Paese».

## Dumping salariale evidente

Il SEV sta conducendo una feroce battaglia contro il dumping salariale dal 2014, da quando si è occupato dei macchinisti di Crossrail che da Domodossola sono passati a Briga. Il dumping è palese: 3600 franchi al mese – questo il salario percepito dai macchinisti – significa 2000 franchi in meno al mese rispetto ai salari versati dalle imprese attive nel traffico merci, come FFS Cargo, SBB Cargo

di Crossrail ledono l'articolo 8d delle legge federale sulle ferrovie. Questo articolo stipula che le condizioni di impiego d'uso nel settore sono necessarie per avere accesso alla rete ferroviaria svizzera.

## UFT chiaramente nell'errore

Il SEV è dunque intervenuto presso l'Ufficio federale dei trasporti inoltrando una denuncia contro Crossrail e chiedendo che a questa azienda fosse ritirato il diritto d'accesso alla rete nel caso in cui persistesse a non versare i salari usuali nel settore. L'UFT ha preso tempo, molto tempo, prima di prendere una decisione sulla base di una perizia. Alla fine l'UFT si è allineato sulla seguente posizione: occorre tenere conto anche dei salari esteri (molto più bassi) per stabilire i salari d'uso nel settore del traffico merci trans-

# giustizia: svizzeri

frontaliero. Il SEV ha dunque deciso di portare il caso davanti ai giudici del Tribunale amministrativo federale basandosi sugli argomenti della perizia affidata agli avvocati zurighesi Marco Donatsch e Stefan Schürer. I due giuristi hanno dimostrato – attraverso solide argomentazioni – che nelle discussioni attorno alla Legge sulle ferrovie, era emerso in modo molto chiaro la seguente volontà politica: metter al sicuro i salari svizzeri e non indebolirli (cfr. *contatto.sev* 6/15).

Il Tribunale amministrativo federale ha seguito tali argomentazioni rinviando il dossier all'UFT. Il mandato è molto chiaro: è possibile definire il traffico merci interno e il traffico merci transfrontaliero come due settori distinti, ma nei due casi si devono versare salari svizzeri in Svizzera. «Per noi le cose sono evidenti: l'Ufficio federale dei trasporti deve basarsi sui CCL esistenti e fissare di

## I MOMENTI SALIENTI

**4 aprile 2014:** Il SEV informa l'UFT sul dumping salariale praticato da Crossrail; l'UFT chiede all'azienda di prendere posizione.

**Giugno 2014:** Il SEV denuncia Crossrail.

**Gennaio 2015:** L'UFT presenta una perizia secondo cui è possibile autorizzare diversi calcoli per definire i salariali dal mo-

mento che i settori sono differenti.

**Marzo 2015:** Il SEV risponde con una controperizia.

**Maggio 2015:** L'UFT decide in favore di Crossrail. Il SEV impugna la decisione davanti al Tribunale amministrativo federale (TAF)

**15 dicembre 2015:** Il TAF dà ragione al SEV.

conseguenza i salari d'uso nel settore» sottolinea la vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger**, responsabile del settore giuridico. Del resto l'UFT ha proceduto in modo analogo quando si è trattato di fissare i minimi salariali nel settore dei conducenti di bus.

Insomma, la sentenza del Tribunale amministrativo federale è un successo a tutto tondo del SEV.

E una grande soddisfazione per i militanti che, in occasione del congresso del SEV lo scorso mese di maggio, si erano alzati con tanto di mantelline impermeabili e ombrelli aperti per accogliere il direttore dell'UFT Peter Füglistaler. Per un discorso alla tribuna dal sapore... temporalesco.

Peter Moor/frg

## Gardi Hutter contro il raddoppio del Gottardo



Nel giorno dell'Epifania Gardi Hutter ha vestito i panni della Befana invocando il «raddoppio dei camini, troppo traffico tra me e babbo Natale». A Mendrisio Gardi Hutter si è schierata contro il raddoppio del Gottardo consegnando ai rappresentanti della politica un simbolico assegno di tre miliardi di franchi, per progetti di mobilità sostenibile nel Sottoceneri, letteralmente soffocato dal traffico.

## EDITORIALE

La sentenza del tribunale amministrativo federale sulla questione Crossrail è di fondamentale importanza per il SEV e costituisce una ricompensa per anni di lavoro sindacale serio ad approfondito. Quando, nel 2014, è venuta alla luce l'intenzione di Crossrail di offrire a macchinisti italiani contratti di lavoro svizzeri con salari nettamente inferiori a quelli solitamente pagati nel nostro paese, il SEV è intervenuto, ha sporto denuncia e ha finito per ottenere ragione dal tribunale.

«È il risultato di un lavoro sindacale serio, ampio approfondito e portato avanti con molta costanza.»

Barbara Spalinger, Vicepresidente SEV

Ci si può chiedere come ha fatto il SEV ad essere così ben informato. Siamo un sindacato che, oltre a contare tra le proprie fila la maggior parte dei macchinisti, negoziare contratti collettivi di lavoro e definire gli stipendi con circa 70 imprese di trasporto, segue da sempre con attenzione l'evoluzione della politica dei trasporti, intervenendo quando questa rischia di degradare. In questo senso, per esempio, nel 1998 è stato decisivo il contributo dell'allora presidente SEV Ernst Leuenberger per rendere l'autorizzazione di accesso alla rete dipendente dal rispetto da parte dell'azienda delle condizioni usuali del settore. Una condizione di fondamentale importanza in vista della liberalizzazione del trasporto merci ferroviario e da allora il SEV non si è mai stancato di rilanciare l'argomento degli stipendi dei macchinisti nel traffico transfrontaliero. Argomento che ha contribuito a fare in modo che anche la BLS compisse il passo in direzione dell'elaborazione di un contratto collettivo di lavoro. Il SEV ha pure sottoscritto con le tre maggiori imprese di trasporto ferroviario merci un accordo per un impiego equilibrato di macchinisti svizzeri ed esteri, in modo da evitare una crescita incontrollata del ricorso a forze lavoro estere meno ben retribuite. I suoi contatti regolari con i sindacati amici degli altri paesi gli hanno infine permesso di venire facilmente a conoscenza delle reali intenzioni di Crossrail a Briga.

In conclusione, siamo un sindacato serio che, oltre a raccogliere affiliati, va a fondo dei problemi e interviene anche nelle questioni di politica dei trasporti, a livello nazionale e internazionale. Un sindacato che dispone anche della costanza necessaria, se pensiamo che segue con coerenza questo tema dagli anni novanta.

Tutto ciò fa del SEV un sindacato unico, che riesce a ritagliarsi un ruolo molto chiaro nel suo settore.

E tutto ciò, il SEV riesce a farlo solo grazie ai suoi membri, ossia grazie a noi tutti!

Elvetino e le FFS hanno una responsabilità sociale nei confronti della ristorazione ferroviaria

# I minibar sono parte dei viaggi in treno

**Le FFS hanno annunciato a sorpresa la fine del servizio minibar sui treni e la rinuncia ai caffè bar nelle stazioni, infrangendo anche i loro obblighi di informazione nei confronti del personale.**

Il SEV ha ricevuto in passato continue conferme da parte di FFS e Elvetino dell'importanza della ristorazione ferroviaria. La segretaria sindacale Regula Bieri, che si occupa del settore, è quindi stata profondamente sorpresa dall'annuncio che i Minibar sarebbero stati

definitivamente abbandonati a fine 2017: «Elvetino ha infranto il CCL, venendo meno all'obbligo di informazione preventiva a noi e alla commissione del personale». Obbligo al quale SEV e Unia hanno richiamato per iscritto Wolfgang Winter, capo di Elvetino.

## Rimproveri preoccupanti

Solo in un secondo tempo, il personale è stato invitato a riunioni in cui la direzione ha persino tentato di incolpare i sindacati per le reazioni negative dei media. In realtà, le FFS hanno scavato loro stesse la fossa dei Minibar, affittando nelle stazioni spazi sempre più

ampi a Take-away, in parte gestiti direttamente dall'azienda. FFS Immobili incassa parecchi soldi, mentre FFS Viaggiatori deve coprire i deficit crescenti della ristorazione ferroviaria nei treni, logica conseguenza del fatto che sempre più viaggiatori acquistano snack e bibite già in stazione. I Minibar danno lavoro a circa 200 persone. «Molte di queste sono attive da diversi anni, conoscono i viaggiatori, sono apprezzati e lavorano con grande impegno nei treni», sottolinea Regula Bieri.

## Riquilibrare il personale

Per il SEV, un'uscita completa

dall'offerta Minibar non è pensabile. I viaggiatori e il personale Minibar non devono pagare per le eccessive offerte nelle stazioni e nelle troppe carrozze ristorante delle nuove composizioni per il traffico a lunga distanza. Queste ultime hanno almeno il pregio di offrire nuovi posti di lavoro, per i quali Elvetino deve farsi il dovere di formare il personale dei Minibar in vista di un loro possibile reimpiego. Il SEV non accetterà infatti licenziamenti, nemmeno del personale dei 65 punti di vendita Segafredo che le FFS intendono liquidare. Il SEV chiede anche alle aziende subentranti, oltre al rispetto delle

regole per il reimpiego, di negoziare un CCL equivalente.

## Minibar servizio alla clientela

Il servizio minibar deve comunque avere un futuro: «i treni con un tasso d'occupazione sufficientemente alto, devono continuare ad offrire in modo affidabile questo servizio», aggiunge la vice presidente Barbara Spalinger. «I minibar sono un servizio alla clientela irrinunciabile che deve essere proposto al fine di garantire un certo comfort per i viaggi in treno; essi costituiscono una parte essenziale del servizio pubblico delle FFS.»

SEV

## Assemblea VPT Locarno

# «Siamo uniti e pure caparbi»

**Condizioni di lavoro e prospettive del settore al centro dell'assemblea della sezione VPT Locarno, che si è svolta lo scorso mese di dicembre. Un'occasione per fare il punto della situazione e passare una bella serata. Presenti il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro e il collega Peter Bernet, membro ticinese del comitato SEV.**

Una cinquantina di colleghi ha risposto presente alla serata ottimamente organizzata dalla sezione VPT Locarno presso il ristorante Al Parco di Locarno Minusio. L'assemblea che ha preceduto la cena ha permesso ai presenti di ricevere informazioni sulle attività svolte dalla sezione e dal SEV nel corso del 2014. Soddisfazione per la folta presenza è stata espressa, con la verve che lo contraddistingue, pure dal presidente Centrale VPT Gilbert d'Alessan-



Al centro i festeggiati presenti all'assemblea: Sergio Müller (con l'attestato) e alla sua destra Claudio Zerbini.

dro che nel suo discorso non ha dimenticato di sottolineare l'aumento dei membri in seno alla sottofederazione e le sfide alla quale è e sarà confrontata. Stroppini, riprendendo l'argomento delle sfide che ci attendono, ha posto al centro della sua relazione il senso del trasporto pubblico. Le misure di risparmio dettate dalla politica, si scontrano con lo sviluppo del trasporto pubblico in questo paese. Poche nazioni possono vantare un sistema così capillare di trasporti pubblici come la Svizzera. Per far funzionare tutto questo in sicu-

rezza ci vogliono le necessarie risorse. Il servizio pubblico, proprio perché a beneficio di tutti, ha un costo. Liberalizzazioni, messe a concorso e concorrenza, devono essere accompagnate da chiare regole a difesa delle condizioni di lavoro dei lavoratori e delle lavoratrici del settore. I contratti collettivi di lavoro sono in questo senso uno strumento indispensabile. Purtroppo, e la questione Crossrail ne è un esempio, la politica non considera adeguatamente la difesa di lavoratrici e lavoratori. Il compito del sindacato diventa così sempre

più arduo ma assolutamente indispensabile. Ne sono pienamente consapevoli anche i dipendenti delle FART e della NLM che in più di un'occasione hanno già avuto modo di schierarsi contro messe a concorso e liberalizzazioni. Unità e caparbità sono state parole ripetutamente pronunciate anche dal presidente sezione Alessandro Mutti e dal segretario-cassiere Andrea Sabetti. «Mi piacerebbe che la sezione diventasse ancora più viva» ha ricordato Sabetti, richiamando i colleghi ad una partecipazione ancora più attiva. E non poteva mancare da parte dei vertici sezionali un sollecito a far aderire al sindacato chi ancora non ne fa parte. Oltre alle questioni statutarie, l'assemblea ha votato

l'aumento della quota sindacale di 60 centesimi al mese. Questo ritocco permetterà al comitato di sezione maggior margine finanziario per organizzare a cadenza più ravvicinata eventuali appuntamenti conviviali come ad esempio l'apprezzata cena di Natale. Durante l'ottima cena, sono state consegnate le onorificenze per 25, rispettivamente 40 anni di appartenenza al SEV (vedi riquadro). Un ringraziamento per la fiducia riposta nel SEV anche da parte del segretario di Bellinzona. Un plauso particolare lo merita pure il dinamico ed entusiasta segretario e cassiere sezionale Andrea Sabetti per l'impegno profuso nell'organizzare la riuscitissima serata da tutti apprezzata. **Angelo Stroppini**

## Benemerenze

Durante la cena sono stati festeggiati i membri SEV fedeli al sindacato da moltissimi anni: per il 25esimo di appartenenza **Gaetano Lischer, Corrado Veneziano e Claudio Zerbini**.

Per il 40esimo **Andrea Keller e Sergio Müller**.

Un'ampia alleanza si schiera per contrastare un'opera non necessaria e persino dannosa

# No al raddoppio del Gottardo

**La votazione sul Gottardo del 28 febbraio è un enorme imbroglio: lo ha ripetuto a Berna la coalizione contro il raddoppio del Gottardo. Si vuol far credere che la galleria stradale esistente debba essere risanata urgentemente. Invece, con piccoli lavori di manutenzione, potrebbe restare in esercizio senza problemi per i prossimi 20 anni, come hanno reso noto le stesse autorità federali. Il risanamento è solo un pretesto per costruire una seconda galleria e raddoppiare così la capacità stradale al Gottardo. Ben presto 2 milioni di camion attraverserebbero la Svizzera e avremmo un transito infernale nel nostro paese.**

La proposta in votazione si basa su presupposti sbagliati. Proprio l'Ufficio federale delle strade USTRA ha cambiato le basi decisionali nelle ultime settimane, quelle basi che hanno portato alle decisioni del Consiglio federale e del Parlamento. Ora si scopre che la galleria stradale del Gottardo è in condizioni molto migliori di quanto si era affermato inizialmente. Secondo l'USTRA, la galleria può restare in esercizio senza problemi ancora per altri 20 anni, senza doverla chiudere di giorno. «Queste informazioni false al Parlamento, e ora anche alle cittadine e ai cittadini, sono ingannevoli, contraddittorie e poco serie», ha criticato **Evi Allemann**, consigliera nazionale bernese e presidente dell'Associazione traffico e ambiente ATA.

**Jon Pult:**

**«Si viola la Costituzione»**

Per **Jon Pult**, presidente dell'Iniziativa delle Alpi e co-Presidente dell'Associazione «No al raddoppio del Gottardo», la proposta in votazione è un attacco frontale alla nostra Costituzione. «Qui si creano fatti di cemento e acciaio e si incoraggia il transito stradale. Nessuno riesce a credere seriamente che, quando sarà disponibile, la capacità stradale non sarà usata appieno». Il Consiglio federale e il Parlamento smontano la politica dei trasporti praticata finora, che vuole trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Invece, si vuol raddoppiare la capacità stradale al Gottardo e ben presto ci sarebbero 2 milioni di camion in transito dalla Svizzera. Piuttosto che sprecare altri tre miliardi di franchi per un inutile tubo al Gottardo, si do-



*Un settembo contro il raddoppio*

vrebbero impiegare i limitati mezzi a disposizione nelle regioni urbane, dove i pendolari restano in colonna ogni giorno – e non al Gottardo, dove in media circolano altrettanti veicoli come nel centro d'una piccola città svizzera. «Se si sperano i soldi per una variante di lusso al Gottardo, mancheranno per la soluzione degli enormi problemi di traffico negli agglomerati», ha affermato il sindaco di Losanna e consigliere nazionale **Daniel Brélaz**. Ha inoltre ammonito che ciò non riguarda solo la Svizzera occidentale, ma tutte le città del nostro paese.

**Mario Branda:**

**«Regalo avvelenato al Ticino»**

**Mario Branda**, sindaco di Bellinzona, ha lanciato un appello per una vera solidarietà col Ticino: il raddoppio del Gottardo autostradale sarebbe «un regalo avvelenato». Il Ticino ha sempre votato NO a un secondo tunnel stradale. Non è un caso se anche i sindaci di Chiasso e Mendrisio sono chiaramente contrari al raddoppio. Già oggi l'inquinamento dell'aria in Ticino è così alto che ogni nuovo aumento del traffi-

co peggiorerebbe gravemente la qualità di vita e farebbe aumentare i casi di malattia dovuti all'inquinamento atmosferico.

«Una seconda canna stradale al Gottardo semplicemente non è al passo con i nostri tempi, ora che tutte le nazioni del mondo si sono impegnate per obiettivi climatici ambiziosi», ha rilevato da parte sua **Thomas Vellacott**, CEO del WWF. Il raddoppio dei camion in transito al Gottardo sarebbe un grave passo indietro per la Svizzera sulla via del conseguimento dei propri obiettivi climatici.

**Giorgio Tuti:**

**«Così si sabotano la ferrovia»**

La Svizzera ha investito miliardi nella nuova trasversale ferroviaria al Gottardo (NTFA), per trasferire sulla ferrovia il traffico delle merci in transito – come il popolo chiede da anni. «Le ferrovie possono – e il personale vuole – trasportare le persone e le merci sulle rotaie», ha detto **Giorgio Tuti**, presidente del Sindacato del personale dei trasporti SEV e vicepresidente dell'Unione sindacale Svizzera USS. «Con la

NTFA – ha ricordato Tuti – la maggior parte del traffico delle merci in transito può essere trasferita dalla strada alla ferrovia. Questa è stata la promessa del Consiglio federale nel libretto per la votazione sulla NTFA. E ora, a pochi mesi dall'apertura del tratto centrale della NTFA – la galleria di base del Gottardo che ne è il cuore – l'attuale Consiglio federale vuole potenziare le capacità stradali e così silurare duramente la NTFA. Il «sì» del Consiglio d'amministrazione delle FFS al raddoppio del Gottardo suscita solo incomprensione nel personale delle ferrovie. Ecco che il più alto gremio delle ferrovie federali si schiera con la concorrenza e dimentica che, dopo l'apertura della prima galleria stradale nel 1980, il numero dei passeggeri sui treni è crollato circa della metà. Anche un secondo tunnel stradale avrà effetti negativi per la NTFA e metterà in pericolo massicciamente la sua redditività.

*Iniziativa delle Alpi  
(comunicato stampa)*

## SEV INFO

Qual è la posizione delle FFS sulla votazione concernente il raddoppio del Gottardo? È la domanda che si pone la popolazione svizzera e, prima di tutti, il personale dei trasporti pubblici.

Con grande stupore, e perfino costernazione, abbiamo letto sulla stampa domenicale che le FFS sarebbero favorevoli alla realizzazione di un secondo tubo nella galleria stradale del San Gottardo. Normalmente le FFS non si esprimono sui temi politici. Ed ecco che improvvisamente si dichiarano favorevoli ad un progetto che nuoce fondamentalmente al trasferimento del traffico sulla ferrovia, ovvero sulle rotaie. Roba da non credere! Ma poi le FFS hanno reagito in fretta e furia con una smentita, spiegando che non sono né a favore né contro il secondo tubo.

Ma che cosa significa? Questa estate le FFS celebreranno in pompa magna l'apertura della galleria di base del Gottardo. Questa galleria è stata realizzata in vista del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Numerosi esperti hanno dimostrato che le due gallerie ferroviarie sono in grado di assorbire il traffico supplementare che deriverebbe dal trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia durante il risanamento della galleria stradale.

Per le FFS sarebbe incontestabilmente un buon affare! Pertanto chiediamo alle FFS una dichiarazione chiara in favore del traffico merci ferroviario: senza un secondo tubo le FFS trarrebbero un chiaro vantaggio nel trasferimento del traffico. E lo devono dire!

**Il SEV ha una posizione inequivocabile: sosteniamo il referendum contro il raddoppio del Gottardo e raccomandiamo di votare NO il prossimo 28 febbraio!**

## L'intervista di inizio anno



# «Nel 2016 mi auguro almeno 5 successi»

**Il SEV si appresta a vivere un anno carico di sfide già dai primi mesi dell'anno, impegnativi tanto sul piano sindacale quanto politico. Il presidente Giorgio Tuti si augura di poter festeggiare nel corso del 2016 almeno cinque vittorie.**

■ **Il 2016 conta 366 giorni. Ce n'è uno in particolare per cui ti rallegri?**

**Giorgio Tuti:** Spero che ce ne sia più di uno. A cominciare da quello in cui avremo sepolto il raddoppio del Gottardo per il bene dei trasporti pubblici. Ce ne potrebbe essere un altro se respingiamo la nociva iniziativa denominata «Pro Service public». Potremmo anche gustare la classica ciliegina sulla torta se porteremo in porto la nostra iniziativa AV5plus che prevede un aumento del 10% delle pensioni. Questo per la parte politica. Sarò felice quando avremo firmato un buon CCL con la BLS e quando potremo dire che il programma

RailFit non potrà essere implementato così come annunciato dalle FFS. Non è pensabile affrontare l'aumento programmato del traffico con meno personale. Sarebbero, tutti sommati, cinque giorni davvero lieti!

■ **Quale giorno vorresti avere dietro le spalle?**

(esita a lungo e poi sorride). L'appuntamento dal dentista.

■ **Quasi tutte le scadenze menzionate riguardano il primo semestre dell'anno. Si preannuncia un periodo intenso: come lo affronterà il SEV?**

Siamo abituati a fissare delle

priorità e ad unire le forze prestando attenzione a mantenere alta la qualità delle nostre prestazioni. Sono anche importanti i momenti di calma per permettere all'intera organizzazione di respirare un po'. I nuovi progetti saranno posticipati nel secondo semestre.

Ciò che importa davvero è che

**«Almeno ora è assolutamente chiaro che ci vuole un contratto collettivo di lavoro e che venga dichiarato di obbligatorietà generale».**

posso contare non solo su un personale molto motivato e molto impegnato, ma anche su numerosi membri attivi.

■ **Proprio prima di Natale è giunta la sentenza del Tribunale amministrativo federale sul caso dei salari della Crossrail: un successo su tutta a linea per il SEV. Come andremo avanti?**

Il giorno della sentenza è stato uno dei migliori dell'anno scorso!

Questa decisione è evidentemente centrale per il SEV, per i macchinisti e per l'insieme dei lavoratori dei trasporti pubblici. Ora siamo in attesa di sapere se le parti avverse presenteranno un ricorso. Se non sarà il caso, l'Ufficio federale dei trasporti dovrà emettere una nuova decisione che determina il salario minimo in uso nel settore del trasporto merci, in base ai principi indicati nella sentenza. Questo salario lo conosciamo: è quello dei macchinisti che figura nei Contratti collettivi di lavoro (CCL) che abbiamo negoziato e che non fanno differenze tra traffico interno e traffico transfrontaliero.

■ **Se l'Ufficio federale dei trasporti fa bene il suo lavoro, è ancora necessario un CCL di settore?**

Vogliamo immediatamente affrontare la questione di un CCL di settore e includervi il picco-

le imprese. E ancora più necessario adesso affinché sia dichiarato di obbligatorietà generale.

■ **Non basta che l'UFT definisca i salari d'uso nel settore?**

Sicuramente no. L'UFT definisce un salario minimo per una sola categoria, i macchinisti. Un CCL è un'altra cosa. Certo, il salario minimo ne fa parte, ma c'è ben altro.

■ **La primavera scorsa il SEV ha deciso di analizzare il futuro dell'albergo Brenscino. Quando saranno noti i risultati?**

Nel corso del 2016! Da tempo ci chiediamo se la gestione di un albergo sia ancora un compito del sindacato. Non vogliamo prendere una decisione precipitosa; stiamo studiando tutte le opzioni per prendere una decisione ponderata in base a tutti gli elementi. La parola finale spetterà all'assemblea dei delegati della Cooperativa delle case di vacanza del SEV, che potrà esprimersi avendo in mano tutte le carte necessarie.

■ **Quest'anno per il SEV c'è davvero molto lavoro. Ma, come hai detto tu stesso, il lavoro quotidiano non deve patirne. Quali sono i punti forti?**

In paragone ad altri sindacati che conosco per le mie prece-

## TRE DOMANDE PERSONALI

■ **Prima hai risposto alla domanda sul piano professionale. Ora te lo chiediamo a livello personale: c'è un giorno particolare nel 2016?**

La mia prima figlia ha appena compiuto 20 anni e in aprile la seconda festeggerà 18 anni. Sono due date molto, molto importanti per me.

■ **Sei escluso dal dovere di registrare il tempo di lavoro, come previsto dalla legge per la tua funzione. Che cosa fai per mantenere l'equilibrio tra la tua vita privata e quella professionale?**

Ho il privilegio di svolgere un lavoro utile e appassionante. Durante tutti questi anni non ho mai avuto l'impressione di essere stressato, perché secondo me lo stress è legato a qualcosa che non si ama veramente, o che ci travalica. L'equilibrio lo so trovare. Da qualche anno posseggo una bici per andare dappertutto. Il sabato e la domenica mi diletto a pedalare in montagna.

Quando risalgo la china mi vengono sempre in mente idee eccellenti e così ritrovo le mie energie. Per me è molto importante frequentare amiche e amici al di fuori del mio ambiente professionale; con loro è possibile parlare di temi che non sono legati all'attualità sindacale o politica.

■ **E ora ti tocca l'inevitabile domanda: chi sarà il campione europeo di calcio il prossimo 10 luglio?**

L'Italia!



Uno sguardo fiducioso verso un anno che si preannuncia molto intenso: Giorgio Tuti alla conferenza stampa contro il raddoppio del Gottardo.

denti attività, la grande differenza è questa: non solo abbiamo una vasta gamma di servizi, ma i nostri membri ci chiedono anche una certa profondità. Sono convinto che anche in futuro dobbiamo garantire questo ventaglio di prestazioni mantenendo il livello della qualità. I membri pagano le quote per questo. Non ci sono solo le prestazioni individuali, come la protezione giuridica, ma anche quelle collettive: primi fra tutti i CCL che sono al centro della nostra azione. Abbiamo CCL di elevata qualità e dobbiamo conservare questo livello ad ogni rinnovo dei CCL. E su questo punto non sono ammesse concessioni.

■ **Guardiamo un poco attorno a noi: sei vicepresidente dell'Unione sindacale svizzera (USS) e membro del comitato esecutivo della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Quali sono quest'anno le tue priorità in seno a questi organi?**

A livello europeo ci sono temi scottanti da ormai molto tempo. Si tratta di combattere le brutali ripercussioni della liberalizzazione dei trasporti pubblici, che hanno preso una brutta direzione. C'è inoltre l'iniziativa popolare europea per trasporti equi e contro il dumping salariale. Sul piano interno, invece, l'USS ha due grandi dossier: le discussioni sulle misure di accompagnamento e sugli accordi bilaterali, nel cui quadro andrà applicata l'iniziativa contro l'immigrazione di massa. Per noi si tratta di mettere l'accento sulle misure di accompagnamento necessarie più che mai se vogliamo proteggere il mercato del lavoro in modo conseguente. Saremo inoltre alle prese con l'iniziativa popolare AVSplus, all'apice delle nostre priorità e in stretta relazione con la riforma del consigliere federale Alain Berset «Previdenza vecchiaia 2020».

■ **In tutta la Svizzera, e in maniera generale, l'erosione**

**dei membri dei sindacati sembra inarrestabile. Anche il SEV è confrontato con questa tendenza. Che cosa si può fare?**

Reclutare nuovi membri, non c'è altro da fare.

**«Sono convinto che anche in futuro dobbiamo garantire questo ventaglio di prestazioni mantenendo il livello della qualità. I membri pagano le quote per questo».**

Il SEV non perde molti membri a causa dell'insoddisfazione o delle dimissioni. Perdiamo tuttavia dei membri perché lasciano il mondo dei trasporti e vanno a lavorare altrove. Il problema più grande del SEV è legato al numero dei decessi. Il potenziale di reclutamento dei nuovi membri è reale: le imprese di trasporto pubblico devono ringiovanire gli effettivi ed è qui che dobbiamo agire. Dobbiamo reclutare i più giovani per poter ottenere il meglio grazie a un forte tasso di organizzazione e a un buon rapporto di forza.

■ **Con gli altri sindacati avete delle strategie comuni?**

Sempre di più e alcuni sindacati si muovono già in questa direzione. Nel campo informatico, per esempio, collaboriamo già con l'Associazione del

■ **Che tipo di ruolo svolge il SEV? Attivo o piuttosto passivo?**

Il SEV intende giocare un ruolo attivo e propositivo. Stiamo organizzando attivamente la seconda giornata del servizio pubblico. Una riflessione fondamentale sul servizio pubblico partita dal SEV. Ovviamente il SEV non è l'unico sindacato del servizio pubblico, ma ha il suo peso. Credo che nel nostro Paese sia giunta l'ora di sviluppare un Servizio pubblico comune, affinché si possa dare una risposta sindacale agli ambienti politici che preferirebbero demolire il servizio pubblico o privatizzarlo. La difesa del servizio pubblico la dobbiamo ai nostri membri e prima di tutto alla popolazione.

Peter Moor/frg

Il SEV può contare su numerosi giovani disposti ad impegnarsi nelle sezioni e sottofederazioni

«Impegnarsi nelle sezioni e nelle sottofederazioni permette di trovare il proprio posto nel nostro sistema sindacale, permette di fare sentire la propria voce e smuovere le acque, anche se a volte può richiedere tempo e non tutto può andare in porto.»

Janos Jorosch, membro della commissione giovani e del comitato SEV



# I volti giovani del SEV impegnati a livello sindacale

contatto.sev vi propone alcuni ritratti di giovani membri che si sono assunti incarichi di responsabilità nelle rispettive sezioni, o che ripercorrono il percorso svolto da quando in gioventù hanno iniziato ad impegnarsi nel sindacato. Quali sfide vi hanno visto, con quali motivazioni le affrontano? Una panoramica molto parziale sulle realtà giovanili di oggi che costituiranno il SEV di domani.

■ Damian Vogel, LPV Basilea

«Darsi una mossa invece di brontolare»

Il giovane vice-presidente della LPV Basilea vuole incoraggiare i colleghi a lottare.

«Molti colleghi sono frustrati perché negli ultimi anni hanno sperimentato sulla loro pelle continui deterioramenti delle condizioni di lavoro» dichiara il macchinista 24enne. Basti pensare alla Cassa pensioni per cui si deve sacrificare un giorno di ferie, alla nuova tassazione delle FVP, alle crescenti pressioni sul lavoro legate anche all'aumento di produttività; per non parlare della mancanza di personale, che non permette per ora la riduzione della percentuale di lavoro. Damian sottolinea pure il malcontento dei giovani per una progressione salariale troppo lenta. «Il nostro CCL e ancora uno dei migliori del Paese – osserva – ma non basta per fare aderire i colleghi al SEV o per impedire dimissioni. Ciò che occorre sapere, però, è che solo con molti membri possiamo fare la differenza». Damian, che alla prossima assemblea sezionale di aprile intende candidarsi alla presidenza, è pure molto attivo all'interno della Commissione giovani del SEV, dove si occupa del sito web e della pagina FB; ha invece smesso i panni del delegato. Damian vuole soprattutto motivare i giovani macchinisti ad aderire al sindacato, oltre che a



Damian Vogel

partecipare alle assemblee della sezione. Per rendere più attraenti le riunioni sezionali, ci vorrebbe sempre qualcosa di speciale. Damian sottolinea anche ciò che distingue il SEV da altre organizzazioni: è la sua visione complessiva dei problemi e l'integrazione di diverse professioni. «Lottiamo anche sul piano politico per buone condizioni quadro nel settore dei trasporti pubblici e in questo possiamo contare sulla solidarietà di tutte le categorie». E questa specificità gli sta particolarmente a cuore. Dopo tre anni come manovratore a Langenthal, si è trasferito nel 2014 a Burgdorf, dove come giovane verde si è candidato per il governo, per poi giungere a Basilea per la formazione di macchinista. Oggi convive con una basilese. Continua a coltivare la passione per viaggi, escursioni, mercati medievali. E continua a coltivare le sue amicizie. **FI**

■ Myriam Bänninger, TS Svizzera nord occidentale

Garantire l'equità nell'azienda

Nella sua qualità di vicepresidente sezionale TS e di artigiana diplomata è sempre a disposizione di colleghe e colleghi per problemi sul lavoro.

Questa piastrellista diplomata di 29 anni ha iniziato ad occuparsi di sindacato nel 2011, quando lavorava al montaggio di trolleybus presso la carrozzeria Hess di Bellach. La ditta dovette far ricorso al lavoro ridotto e negoziare le condizioni con la commissione del personale, in cui Myriam Bänninger venne designata quale rappresentante del suo team. Aderì pertanto anche a Unia, entrando nel comitato della regione Bienne-Seeland-Soletta, di cui fa tutt'ora parte. Nell'aprile 2012, è poi passata alle Officine di Olten per occuparsi dell'arredamento interno dei treni della rete suburbana di Zurigo, dapprima quale collaboratrice temporanea e poi, dal settembre 2012, con un contratto FFS. A quel momento, ha aderito anche al SEV, del quale è divenuta fiduciaria nel febbraio 2013, nonché delegata alla conferenza CCL. Un anno dopo, con il passaggio della presidenza da Max Hodel a Markus Lanz dell'impianto servizio di Basilea, è poi stata eletta vicepresidente sezionale. Le abbiamo chiesto perché si impegna nel sindacato:



«Chi lavora ha il diritto di non sentirsi sfruttato»: Myriam Bänninger.

«chi lavora ha il diritto di non sentirsi sfruttato», ci risponde. Un mezzo per tutelare la sua posizione è il CCL, la cui elaborazione e il controllo della corretta applicazione competono ai sindacati. «Il SEV controlla abbastanza bene la corretta applicazione e aiuta i suoi membri in caso di problemi», ci indica. Lei è volentieri a disposizione per assistere colleghe e colleghi e non ha remore a chiedere aiuto a colleghi più esperti o ai professionisti del SEV. Le fa molto piacere anche poter discutere con i colleghi di comitato TS, oppure di altri settori alla conferenza CCL o ai corsi del SEV.

Da agosto, un giorno la settimana Myriam frequenta la scuola di commercio. Abita con la sua amica a Lucerna e gioca a rugby nella squadra di Berna. **FI**





Uscita di fine anno 2015 della commissione giovanile del SEV, che ha accolto l'invito del presidente della sezione VPT-SZU di Zurigo.

## Janos Jorosch: «Per i giovani è difficile sindacalizzarsi pensando sul lungo termine»

«Abbiamo grande difficoltà a coinvolgere i giovani della Svizzera francese e della Svizzera italiana alle attività della Commissione giovani» spiega **Janos Jorosch**, membro della commissione e del comitato SEV. Macchinista di 25 anni, lavora al 50% come specialista del materiale rotabile presso l'OCP a Berna. «Per quanto riguarda gli italo-foni la barriera naturale del Gottardo spiega la mancanza di coinvolgimento nella commissione giovani. Per quanto riguarda la Romandia, forse la commissione è vista come troppo germanofona?» Pure membro del Comitato centrale della LPV, questo romando perfettamente bilingue invita l'insieme dei giovani romandi sindacalizzati al SEV al di sotto dei trent'anni, a farsi avanti e a partecipare alle attività organizzate dalla Commissione giovani.

«Ogni anno organizziamo in particolare una giornata di slitta; quest'anno l'appuntamento è il 30 gennaio. Nel 2016 ci sarà anche un'arrampicata nella regione di Berna. Grazie a queste attività divertenti è possibile scoprire il sindacato attraverso le relazioni, che facilitano poi la

discussione sui temi professionali». Per ora la pagina di FB è esclusivamente germanofona... «ma se qualcuno vuole partecipare alle nostre attività, troverà sempre qualcuno che possa fare da traduttore». Lo dice lui che per la LPV assicura la traduzione simultanea. Al di là dell'aspetto ludico, sul tappeto c'è tutta la questione centrale del rinnovamento delle forze del SEV, giustamente al centro delle preoccupazioni della Commissione giovani. «I giovani d'oggi non necessariamente prendono in considerazione di seguire la stessa professione per

l'intera vita lavorativa. È quindi difficile sindacalizzarsi pensando al lungo termine, pensando a ciò che si vorrà fare tra 10, 15 o 20 anni o perfino di più. Focalizzati sul breve termine, i giovani devono dunque trovare i giusti motivi per sindacalizzarsi; motivi che non siano rilevanti sul lungo termine. A volte è necessario procedere più con la pancia che con la testa. D'altra parte, la mancanza di giovani influenza giustamente la linea del sindacato, poiché le decisioni prese dai più anziani non necessariamente tengono conto delle esigenze dei più

giovani. Altro problema: i comitati di sezione, le sottofederazioni e il SEV non smettono di dichiarare che i giovani sono importanti, perché il loro dinamismo è necessario al sindacato; ma poi le proposte dei giovani sono sicuramente ascoltate, ma raramente arrivano presso gli organi decisionali». È vero, per esempio, che la proposta della Commissione giovani di calcolare i contributi in base ai salari non è stata adottata all'ultimo congresso. Altra grande sfida secondo Janos Jorosch, la lotta contro quelli che chiama «i rassegnati», i quali a causa di eventi negativi risalenti a molti anni prima, trasmettono una cattiva immagine del sindacato ai giovani. «Non possiamo giudicare il SEV sulla base di vecchie storie. Impegnarsi nelle sezioni e nelle sottofederazioni permette di trovare il proprio posto nel nostro sistema sindacale, permette di fare sentire la propria voce e smuovere le acque, anche se a volte può richiedere tempo e non tutto può andare in porto. Ma questo fa parte del gioco. Chi non si impegna non ottiene comunque nulla. Ecco perché è meglio impe-

gnarsi invece di criticare». Per rendere l'adesione più attraente, si stanno valutando diverse piste, poiché il passaggio allo statuto di apprendista a quello di lavoratore attivo è notevole. «Quando sei un apprendista non paghi le quote e passi direttamente alla tariffa piena. Non ci vorrebbe forse una transizione meno drastica?»

vbo/frg



## HAI MENO DI 30 ANNI?

■ I/le giovani interessati/e alle attività della Commissione giovani – indipendentemente dalla sezione – possono rivolgersi al seguente indirizzo: [gioventu@sev-online.ch](mailto:gioventu@sev-online.ch). Oppure andare sulla pagina FB Gioventù SEV, sul sito internet [sev-young.ch/it](http://sev-young.ch/it) o contattare la segretaria sindacale Lucie Waser, responsabile della commissione, telefono 031 357 57 38.

## ■ Thomas Giedemann, macchinista, inizia la sua avventura sindacale all'età di 22 anni Lancette dell'orologio indietro per uno sguardo sul presente

**Avviciniamo Thomas Giedemann, vicepresidente della LPV Ticino, per un ben motivo preciso: ha cominciato il suo impegno nel SEV all'età di 22 anni. Può dunque avere, grazie al suo bagaglio di esperienza, uno sguardo retrospettivo e prospettivo molto chiaro.**

«Ho partecipato alla prima assemblea quando ho terminato la scuola di macchinista, nel 1993. Sono poi stato avvicinato dal presidente della LPV Bellinzona e Biasca, Armando Besomi, che mi ha chiesto di entrare in comitato». Inizia così il viaggio nel sindacato di **Thomas Giedemann**, che dura ancora oggi. «Vent'anni fa era diverso il mondo, erano diverse le ferrovie, ma non l'impegno sindacale, che da sempre richiede impegno, costanza,

perseveranza e determinazione». Nel 2000 si libera un posto nel Comitato centrale della LPV e Thomas inizia il suo percorso a livello nazionale, anche grazie alle sue conoscenze linguistiche. Ma che cosa spinge un giovane poco più che ventenne ad abbracciare il sindacato? «Sono sempre stato di sinistra. I valori e i principi difesi dalla sinistra e dai sindacati sono quelli in cui credo profondamente e che costellano la mia visione del mondo». Quindi l'ingresso nel mondo sindacale è stato un passaggio naturale? «Assolutamente sì, direi un atto di coerenza». Passano gli anni, ma i problemi restano. Thomas Giedemann ci conferma infatti che già vent'anni fa i turni generavano discussioni: «È inevitabile: il nostro posto di lavoro è la cabina di guida, ma i turni condizionano la nostra vita privata, familiare e sociale». Ma non solo. «Mi ricordo benissimo



Thomas Giedemann

un'assemblea molto affollata nel vecchio buffet della stazione di Bellinzona: sul tavolo la ventilata perdita di posti di lavoro. Anche sotto la presidenza di Paolo Bezzola siamo stati confrontati con queste preoccupazioni, che oggi sono di stretta attualità». Ma come? «Con l'apertura della galleria di base del Gottardo, in Ticino a livello di Divisione viaggiatori si rischia una contrazione dei posti di lavoro. Per quanto riguarda Cargo, dove vige la li-

bera concorrenza, i posti di lavoro in Ticino sono costantemente sotto pressione». Come fiduciario del SEV, Thomas ha un costante contatto con la base e quindi conosce molto bene il polso dei colleghi. Difficile dire se le persone aderiscono al sindacato per un motivo ideale o per le prestazioni offerte. Certo è che l'unico modo per essere credibili è fare, agire. «Nonostante i tempi, le persone che vogliono sindacalizzarsi ci sono. Tanto più oggi perché il mercato del lavoro è caratterizzato da forme acute di degrado e di precariato. In base alla mia esperienza posso dire che il motto *l'unione fa la forza* sia ancora valido, soprattutto in un periodo dove i diritti vengono calpestati». Ma tra la giovane e la vecchia guardia del SEV le distanze sono davvero così grandi? «Che ci siano delle diversità è inevitabile ed è giusto che sia così, perché le esperienze e i valori

tra generazioni sono diversi. Ciò che conta è metterli assieme in modo costruttivo». Secondo Thomas occorre lavorare molto sulla partecipazione perché, rispetto a chi ha qualche capello grigio, i giovanissimi faticano a presenziare alle assemblee. «Impegno sindacale significa anche investire nel tempo libero, lo so e me ne rendo conto. D'altra parte uno prende un impegno perché ci crede. Ma il futuro è per forza di cose in mano ai giovani. E a loro posso dire che la lotta e la solidarietà sono paganti. Basti pensare al caso Crossrail: denunciando il dumping salariale, il SEV non ha mollato e ha ottenuto ragione davanti al Tribunale amministrativo federale». Vale la pena ricordare sempre che chi lotta può perdere, ma chi non lotta ha già perso.

Françoise Gehring

## ■ Ricardo Pinto, presidente della sezione TPCV A 33 anni da Andorra a La Chaux-de-Fonds

**Siede nel comitato della sezione TPCV solo dall'agosto del 2014 e dal primo gennaio 2016 è già presidente.**

«Spero che il 2016 sarà più calmo rispetto ai due anni precedenti». Il tono è impostato. Desideroso di non aggiungere benzina sul fuoco, Ricardo Pinto non ha intenzione di chiudere gli occhi di fronte alle difficoltà incontrate a La Chaux-de-Fonds da parte dei/delle conducenti e di autobus. «Diciamo che alcune persone della gerarchia avevano metodi di conduzione piuttosto demotivanti. Questi anni difficili sono all'origine del mio coinvolgimento nel sindacato. Oggi, grazie ad uno spirito di ascolto costruttivo da tutte le parti – spiega Ricardo – l'ambiente di lavoro è molto più calmo. Questo cambiamento si riverbera in modo positivo anche sul terreno». Di origine portoghese, nato in Francia, dove ha vissuto fino al-



Motivato e capace di motivare

l'età di 10 anni prima che la sua famiglia tornasse in Portogallo, Ricardo lavora nell'azienda TransN da tre anni. «Prima di approdare a Zurigo perché mia moglie voleva avvicinarsi alla sorella, dal Portogallo sono emigrato nel Principato di Andorra dove ho guidato su linee internazionali e urbane». Grazie a un contratto di lavoro ottenuto presso la ex-Trn, Ricardo si è ritrovato all'età di trent'anni nelle montagne neocastellane. Ed ora eccolo ai vertici di un comitato composto di una

decina di persone. «Sono contento della composizione del mio comitato perché è misto; rappresenta pertanto la diversità culturale che rispecchia i membri della sezione. Sono felice anche per la composizione intergenerazionale e per la presenza di tutti i luoghi di servizio: Le Locle, Val-de-Ruz e La Chaux-de-Fonds». Come presidente si è dato delle priorità, tra cui il reclutamento di giovani poiché «rappresentano l'avvenire e il cambiamento. Dobbiamo impegnarci ad avvicinare i non sindacalizzati e convincerli ad aderire al SEV. I miglioramenti delle condizioni di lavoro sono un eccellente argomento di reclutamento. Come presidente ritengo molto importante creare eventi conviviali per rafforzare le relazioni tra i membri al di fuori del lavoro». A questo intrepido presidente possiamo solo augurare in bocca al lupo per il raggiungimento dei suoi obiettivi.

Vivian Bologna

## ■ Joël Jufer, AS Berna «Mi ha subito interessato»

**A 25 anni è già responsabile dei giovani e del reclutamento dell'AS Berna. A Joël Jufer piace l'impegno senza compromessi.**

Il primo contatto con il sindacato, Joël l'ha avuto ad una presentazione svolta ad incontro con gli altri apprendisti Login. Le idee gli sono piaciute, per cui ha firmato l'adesione e ha in seguito partecipato ad una manifestazione della commissione giovanile, dove ha incontrato persone con le quali ha avuto interessanti scambi di esperienze, che hanno consolidato la sua opinione positiva nei confronti del SEV. L'attivismo di questo giovane responsabile della circolazione treni non è del resto sfuggito neppure ai responsabili sindacali. La sua formazione è ormai conclusa da tempo e Joël continua nel suo slancio, ora presso la sezione AS Berna, dove si oc-



cupa dei giovani e del reclutamento. Lavora presso FFS Cargo come specialista incaricato di ottimizzare i vari processi. Gli piace la politica e aspira ad un mandato parlamentare. Dal punto di vista professionale, gli piacerebbe diventare capo progetto presso le FFS, oppure svolgere un'attività sindacale. Secondo lui, sono sbocchi molto simili.

pan.

Colpi di diritto

# Assicurazioni sociali: i cambiamenti nel 2016

Breve giro d'orizzonte su che cosa cambierà a partire dal primo gennaio 2016

## Primo pilastro

L'importo per il contributo minimo AVS-AI-IPG per le persone senza attività lucrativa e gli studenti passerà a 478 franchi (attualmente 480 franchi). Ciò si spiega per il fatto che il tasso dei contributi IPG scende a 0.45 % (invece di 0.5 %).

## Assicurazione infortuni

Il Consiglio federale ha alzato l'importo massimo del guadagno assicurato nell'assicurazione infortuni. Il tetto del salario preso in considerazione per i contributi sarà aumentato da 126 000 franchi a 148 200 franchi all'anno. Questo rialzo permette al 95 % degli assicurati di beneficiare di una copertura integrale in caso di infortunio.

## Assicurazione disoccupazione

Il nuovo importo massimo del guadagno assicurato nell'assicurazione infortuni avrà un effetto sui contributi e il salario assicurato presso l'assicurazione disoccupazione. Il tetto del salario considerato per i contributi presso l'assicurazione disoccupazione passa a 148 200 franchi all'anno. Il contributo di solidarietà si applicherà sulla parte del salario che supera 148 200 franchi; il tasso dei contributi rimane invariato.

## Secondo pilastro

Il tasso di interesse minimo nella previdenza professionale obbligatoria passerà nel 2016 da 1,75 % a 1,25 %. Il tasso minimo concerne solo gli averi del settore obbligatorio del se-

## Tassi dei contributi applicabili nel 2016

	AVS	AI	IPG	Totale	Assicurazione disoccupazione
Salariato/a (%)	4,2	0,7	0,225	5,125	1,1 % per la parte del salario fino a 148 200 fr. + 0,5 % per la parte da 148 201 fr. a illimitata
Datore di lavoro (%)	4,2	0,7	0,225	5,125	1,1 % per la parte del salario da 148 200 fr. + 0,5 % per la parte da 148 201 fr. a illimitata
Non attivi, in franchi da	392da 65	a da 21	a da 478	a –	
	a 19 600	3250	1050	23 900	

condo pilastro. Per il resto gli istituti di previdenza sono liberi di determinare un altro tasso.

## Assicurazione malattia

Nel 2016 il premio standard dell'assicurazione obbliga-

toria delle cure (LAMal) aumenterà mediamente del 4 %, come nel 2015. Ciò equivale a costi supplementari di 16,30 franchi al mese per assicurato. In funzione del cantone, l'aumento sarà compreso tra 2,2 e 8,2 %.

Il rialzo medio del 4 % si applica al premio standard, ossia all'assicurazione di base per un adulto con una franchigia di 300 franchi, compresa la copertura dell'infortunio.

Servizio giuridico SEV

## Valutare bene la situazione assicurativa

# Occhio in caso di trasloco

*A breve la nostra figlia maggiore intraprenderà un apprendistato e si trasferirà in un'abitazione condivisa. Qual è l'assicurazione più indicata per lei?*

Quando i figli lasciano la casa dei genitori, conviene valutare con attenzione la loro situazione assicurativa, concentrandosi sulle assicurazioni non obbligatorie. Tra le coperture principali rientra l'assicurazione responsabilità civile privata, che tutela dalle conseguenze finanziarie dei danni arrecati a terzi. Può trattarsi ad esempio di danni all'appartamento in affitto o delle pretese di persone coinvolte in un incidente con la bicicletta. Soprattutto queste ultime possono diventare facilmente molto costose. Di norma i bambini e i giovani sono inclusi nella copertura del nucleo familiare. Le regolamentazioni previste possono però variare notevolmente

a seconda che il figlio sia già adulto o che sia ancora registrato al domicilio dei genitori. In caso di trasferimento è bene inoltre stipulare una copertura specifica per la mobilia domestica, in modo da assicurare sia la mobilia che gli oggetti di valore. Va ricordato che per il furto della bicicletta o dell'attrezzatura da sci all'esterno dell'abitazione è necessario aver stipulato il complemento «Furto semplice fuori casa».

Tutta un'altra questione è invece la copertura dalle conseguenze finanziarie dell'incapacità di guadagno. Se per un bambino o un giovane subentra l'incapacità di guadagno a seguito di una malattia o di un infortunio, questo riceverà esclusivamente le prestazioni minime dell'AI. A differenza di un adulto, infatti, un bambino o un giovane non hanno ancora un reddito di lavoro e quindi vengono meno anche le prestazioni della cassa pen-

sione. Dato che anche gli apprendisti percepiscono solo un reddito molto modesto, anche nel loro caso è consigliabile stipulare una copertura di questo tipo.

Ma non ci sono solo assicurazioni da stipulare. Quando si entra nel mondo del lavoro si può anche rinunciare a uno specifico complemento: chi lavora almeno otto ore alla settimana presso lo stesso datore di lavoro è assicurato da questo contro gli infortuni. Di conseguenza, quando si comincia l'apprendistato è possibile annullare il complemento per l'infortunio della cassa malati.

Team di consulenza Helvetia

Per eventuali domande su questa o altre tematiche in materia di previdenza potete rivolgervi al vostro interlocutore, che trovate indicato alla pagina: [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)

## CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Fausto Sforza**, colpito negli affetti famigliari per il decesso del padre Antonio.

ZPV Ticino

## IMPRESSUM

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

Editore: SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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](mailto:contatto@sev-online.ch), telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45.

Tiratura: edizione italiana: 3555 copie; totale: 43 020; certificata l'8.12.2015

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

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch).

Prestampa: AZ Medien, Aarau, [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch).

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 4 febbraio 2016.

Chiusura redazionale: giovedì 28 gennaio, ore 10.

Governo e Parlamento vogliono privatizzare l'Ente ospedaliero cantonale!

# Sanità, grave passo indietro

L'Ente ospedaliero cantonale (EOC) fu creato dal Gran Consiglio il 20 dicembre 1982. Esso riunì una decina di istituti non in grado di assicurare una medicina moderna e di qualità, gestiti da fondazioni private, fatta eccezione per l'Ospedale Civico di proprietà della Città di Lugano. A quel tempo per diagnosi e interventi appena complessi ci si doveva recare in Svizzera Interna, da cui il diffuso detto «il miglior ospedale ticinese è il treno per Zurigo». Molti, tra i meno giovani, hanno dovuto sperimentare queste trasferte, non sempre facili per la distanza dal proprio domicilio, per luogo e persone poco o non conosciute e, non da ultimo, per le difficoltà derivanti dalla lingua. La creazione dell'EOC nel nostro Cantone, nel campo della medicina ospedaliera, ma anche ambulatoriale, ha rappresentato un cambiamento epocale. Nel sito dell'EOC si può leggere:

«Siamo un ospedale multisito: assicuriamo alla popolazione un'assistenza ospedaliera di qualità a costi adeguati su tutto il territorio cantonale. Vogliamo rimanere il punto di riferimento per la medicina d'urgenza e la medicina intensiva; vogliamo consolidare la nostra leadership nel quadro della medicina somatica acuta e divenire un partner riconosciuto nel campo della riabilitazione specialistica. Investiamo nella formazione, esercitando appieno la nostra responsabilità sociale verso i collaboratori e la collettività. Contribuiamo al progresso delle conoscenze nel campo medico e infermieristico promuovendo una ricerca di elevato valore scientifico... Condividiamo i valori etici propri al servizio pubblico quali l'equità d'accesso alle cure, l'attenzione per le comunità locali e lo scopo non lucrativo.»

In questi anni l'EOC ha infatti garantito una medicina di qualità, assicurando una presenza in tutti i campi e la formazione del personale sanitario. La pre-



All'OBV di Mendrisio potrebbero essere soppresse delle specialità

senza di un settore privato eccezionalmente elevato rispetto al resto della Svizzera, pari a quasi il 50% dei posti letto, addossò tuttavia al settore pubblico tutti i rischi, mentre le cliniche private si accaparrarono i casi redditizi. Sorsero pure problemi di doppioni, non volendo il privato essere escluso da taluni settori ritenuti finanziariamente redditizi dal profilo strettamente aziendale.

La nuova pianificazione ospedaliera, adottata dal Gran Consiglio il 15 dicembre 2015, in seduta notturna, avrebbe potuto chiarire i rapporti con il privato e rafforzare il ruolo dell'EOC, come entità centrale atta a garantire anche in futuro una medicina di alto livello alla popolazione ticinese, sottraendola per quanto possibile alle logiche mercantistiche, sostenute in particolare dall'industria farmaceutica (che fattura in Svizzera i medicinali al doppio dei prezzi praticati all'estero). In realtà è successo nulla di tutto questo. Complice i cambiamenti intervenuti ai vertici dell'EOC (nuovo direttore Giorgio Pellanda, in precedenza responsabile di cliniche private) e del Dipartimento della sanità e della socialità (nuovo direttore Paolo Beltramini, che non ha mai fatto mistero della sua vicinanza con le cliniche private), il Consiglio di amministrazione dell'EOC e il Consiglio di Stato (all'unanimità?) proposero un incredibile salto

indietro nell'organizzazione del settore sanitario, con ridimensionamenti significativi degli ospedali pubblici e la privatizzazione parziale del Civico (Lugano) e della Carità (Locarno). La pianificazione ospedaliera adottata dal Gran Consiglio significherà la chiusura degli Ospedali di Acquarossa e di Faido: verranno soppressi i reparti di medicina e i servizi di pronto soccorso; ad Acquarossa verrà eliminato anche il reparto di geriatria. Significa l'indebolimento di diversi ospedali regionali pubblici. A Mendrisio i letti sub-acuti saranno insufficienti; a Bellinzona saranno ridotti i posti letto di medicina. I cittadini saranno chiamati a contribuire con 30 franchi al giorno in caso di ricovero nei reparti «acuti di minore intensità» (AMI).

Ma la pianificazione fa ancora peggio: privatizza parzialmente l'Ospedale Civico e totalmente la Carità. Vediamo cosa propone.

Verrà costituita una società anonima denominata NewCo Locarno Salute SA comprendente l'Ospedale la Carità e la clinica Santa Chiara di Locarno (CSC). Secondo uno studio effettuato dall'Università della Svizzera italiana (agosto 2015) le azioni saranno ripartite in parti uguali tra EOC e CSC. Il Consiglio di amministrazione sarà formato da 5 persone, ripartite in parti uguali.

Il presidente dovrà essere una

persona indipendente dai due azionisti e garantire un ruolo di super partes. I due azionisti, dopo un periodo di quattro anni, potranno vendere le azioni secondo il loro piacimento. Il Consiglio di Stato avverte (osservazioni del 18 novembre) che «sarebbe errato considerare questi progetti un attacco al servizio pubblico. La prospettiva di una collaborazione dell'EOC con le cliniche private... rappresenta un'opportunità del privato verso il pubblico e non viceversa». Si tratta di un'affermazione che lascia senza parole. Margaret Thatcher quando privatizzava in Gran Bretagna tutto quanto era redditizio aveva perlomeno il pudore di chiamare le cose con il proprio nome. Il nostro Governo vorrebbe far credere che la creazione di una SA con un ospedale in precedenza di proprietà e gestito dall'EOC sia un rafforzamento nella sanità pubblica e non uno smembramento e una privatizzazione.

La stessa cosa vale per il Civico di Lugano. Verrebbe creata anche in questo caso una società anonima con il reparto donna-madre-bambino dell'Ospedale Civico e con la clinica S. Anna di Sorengo, appartenente al gruppo speculativo Genolier, tristemente famoso in Svizzera per la sua politica aggressiva sia nei confronti del personale sanitario sia verso la concorrenza degli ospedali pubblici. Nei due casi assistiamo a uno

## FIRMATE!

Contro questa incredibile decisione che indebolisce il servizio pubblico è stato lanciato un referendum da parte di PS e MPS. Il SEV sostiene il referendum e invita a firmare le cartoline inserite in questo numero di [contatto.sev](http://contatto.sev) e a rispedirle immediatamente. Occorre opporsi con determinazione a una nuova privatizzazione, che porterà solo peggioramenti.

Il comitato intende consegnare le firme alla cancelleria dello Stato mercoledì 3 febbraio, promuovendo anche un momento di partecipazione della popolazione.

scorporo dall'EOC, a Locarno di un intero Ospedale, e a Lugano di un importante e fondamentale settore della medicina. Su queste due nuove entità la direzione dell'EOC non avrà più nessuna competenza. Sarebbe la fine dell'ospedale multisito, che ha garantito il successo e la crescita in qualità della sanità ospedaliera ticinese. Invece di rafforzare la sanità residenziale pubblica, dopo esattamente 33 anni, il Gran Consiglio ha decretato l'inizio della fine dell'EOC e con esso degli Ospedali pubblici. Con questa decisione si sostituisce un servizio pubblico il cui obiettivo è la soddisfazione dei bisogni dei cittadini, con un servizio privato a scopo di lucro. Auspico vivamente che la popolazione ticinese sappia dire NO a una nuova privatizzazione, che potrà soltanto portare a peggioramenti per i cittadini, come lo dimostrano tutti gli esempi in Svizzera e all'estero.

Graziano Pestoni

segretario Associazione per la difesa del servizio pubblico

## ■ Gioventù SEV

### Una visita interessante di fine anno alla centrale della SZU

Dopo un anno ricco di eventi con incontri regolari durante l'estate, la Commissione giovani (CG) ha terminato il 2015 con un evento altrettanto informale, ospite della Sottofederazione SEV VPT. Guidata da Daniel Wollenmann, presidente della sezione VPT SZU, la CG ha potuto gettare uno sguardo

sull'interessante lavoro della centrale di comando della ferrovia Sihltal Zürich Uetliberg. Alla visita è poi seguita l'ascesa al Felsenegg con l'unica funicolare del Cantone di Zurigo, ad oltre 800 metri di altitudine, da dove si gode un panorama mozzafiato. Durante la cena, vecchi e nuovi membri si

sono intrattenuti con gli ospiti, stringendo nuovi contatti.

La Gioventù SEV è pronta alle sfide del 2016. Un anno che si annuncia molto appassionante, tanto per l'attività politica che sindacale. La Gioventù SEV non esiterà ad esprimersi sulle decisioni imminenti e a collaborare con le sezioni, poiché solo un SEV solidale è anche un sindacato forte. Per dare al dibattito lo spazio necessario, nel programma annuale della Gioventù SEV sono previste numerose nuove manifestazioni. Un grazie sentito a Lucie Waser e ad Eveline Tanner Steiner del segretariato centrale, che con grande impegno hanno assicurato alla Gioventù SEV un aiuto competente nel corso dell'anno!

Stefan Bruderer



## ■ TS – Settori Diagnosi dei veicoli e Controllori tecnici

### Lanciato nuovo progetto di formazione per specialista in diagnostica della ferrovia

Alla riunione organizzata a Zurigo dalla Sottofederazione del personale tecnico di servizio (TS) il 21 novembre, e diretta da Beat Jurt, si sono annunciati numerosi colleghi, pronti a sacrificare un sabato libero per dar forma insieme attivamente al loro avvenire professionale. Da anni confrontata con la liberalizzazione sul mercato del traffico merci nazionale e internazionale, FFS Cargo ha vissuto fino a oggi non pochi dolorosi processi di riduzione occupazionale. È assolutamente necessario migliorare la formazione e le competenze nel settore del controllo e della sicurezza dei treni.

I controllori tecnici Cargo (CTC) deplorano in particolare la mancanza di coordinamento nei team regionali di produzione Cargo (RCP). Non dovrebbe accadere che il CTC svolga prestazioni di manovra o di guida in misura maggiore dei suoi compiti primari al treno. Hanno fatto discutere anche i cambia-

menti nello svolgimento del servizio di manovra e CTC a RBL (Limmattal). Il rappresentante della CoPe Cargo è chiamato direttamente in causa.

Nell'ambito della diagnostica dei veicoli P, Beat Jurt ha illustrato il progetto di specialista in diagnostica della ferrovia con attestato professionale federale. L'intento è di assicurare il personale specializzato per il futuro e di offrire un'attività interessante sul mercato del lavoro. Il SEV si augura di poter convincere le FFS della bontà di queste scelte. Una prima consultazione risale a inizio dicembre. Il progetto ha ottenuto riscontri positivi sia fra i presenti, sia fra i rappresentanti delle CoPe Cargo e Viaggiatori. In questo momento le FFS devono compiere scelte decisive, per salvaguardare e rafforzare il futuro della loro formazione professionale ma anche con il reclutamento di giovani specialisti nei settori

diagnostica dei veicoli e tecnica. I presenti si sono schierati senza riserve per il nostro sistema di formazione duale e ritengono che le FFS sapranno capire e sostenere i vantaggi di un tirocinio professionale!

Se davvero vogliamo mantenere al nostro interno la manutenzione dei veicoli di ultima generazione, dobbiamo iniziare sin da oggi il reclutamento e la formazione, in modo rapido, mirato e coerente. I punti elaborati nell'ambito di due gruppi – Cargo e Diagnostica – saranno ripresi e trattati dalla sottofederazione SEV TS e dalla CoPe.

Al termine dell'interessante giornata, Beat Jurt ha chiesto che per il futuro (2017) venga definito un nuovo coordinatore per l'organizzazione di questi incontri specialistici. Vi è inoltre da augurarsi che le nuove figure professionali trovino la giusta accoglienza nella formazione FFS!

Beat Jurt

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Così è la satira

*Dopo l'assassinio del premier israeliano Yitzak Rabin, Vauro Senesi, una delle firme più graffianti della satira italiana pubblicò sul settimanale Cuore, una vignetta raffigurante il classico triangolo con al centro l'occhio divino, che tutto e tutti osserva, con la dicitura «Ecco l'identikit del mandante». Commentò così da par suo la dichiarazione dell'assassino Ygal Amer, un fondamentalista ebreo, che si disse «ispirato da Dio». Vi furono delle proteste degli ambienti religiosi, che ben prima di Bergoglio rifiutavano di vedere associato il nome di Dio alla violenza, proteste ora riesplse, in modo molto più netto, dopo l'uscita dell'ultimo numero di Charlie Hebdo per l'anniversario della strage di un anno fa a Parigi. Nella copertina è raffigurato un signore anziano, con una palandrana, barbuto, occhi sbarrati, cipiglio torvo, khalashnikov in spalla, vesti e mani sporche di sangue, il triangolo sulla testa per meglio identificarlo nel padreterno e la scritta «L'assassin court toujours», «L'assassino è sempre in fuga».*

*Inevitabili e scontate le proteste di parte, vista anche l'iconografia chiaramente cristiana della vignetta. Così «L'Osservatore Romano» se l'è presa con la bandiera ingannatrice della laicità che non riconosce la fede in Dio di ogni credente, di qualunque credo. Il quotidiano del Vaticano ha accusato il settimanale francese di volutamente ignorare quanto i leader religiosi, cristiani, musulmani ed ebrei, vanno ripetendo da tempo contro quanti predicano e praticano la violenza in nome della religione. Alle nostre latitudini, il giornalista Giuseppe Zois, firma «storica» del cattolicesimo locale, sul settimanale «Il Caffè» va oltre e giunge ad affiancare i giornalisti di Charlie Hebdo ai fondamentalisti islamici: se quest'ultimi sgozzano in nome di un loro dio, i primi sono scriteriati che pensando di fare ironia, contribuiscono a rendere molto più malato un mondo che lo è già abbondantemente.*

*Scrivete Zois: «Il vero Dio vorrebbe pace fra i popoli, non sangue». Ma si dà l'incontrovertibile fatto che il dio biblico delle tre civiltà monoteistiche si sia sempre contraddistinto, secondo quanto spiegato dai suoi autoinvestiti rappresentanti, come sanguinario, vendicativo, bellicoso. E per millenni è in nome di dio che questi rappresentanti hanno compiuto e giustificato atrocità a non finire, con svariate milioni di vittime innocenti.*

*Forse la copertina di Charlie Hebdo va un po' vista in questa prospettiva di continuità storica. In ogni caso, per dirla con Woody Allen, di certo non ce l'avevano con lui, (sempre che ci credano!) ma con il suo fan club.*

## Concorso per segretario/a sindacale e amministrativo/a

L'Unione sindacale svizzera – Ticino e Moesa (USS-Ti) mette a concorso un posto di

### segretario/a sindacale – amministrativo/a 80–100%

per il suo segretariato e per quello delle colonie dei sindacati.



#### ■ Compiti:

- gestione amministrativa e sindacale del segretariato
- coordinamento riunioni a livello regionale
- contatti con le federazioni sindacali
- sostegno e promovimento attività commissioni
- partecipazione alle riunioni a livello nazionale
- promovimento attività formative
- coordinamento campagne sindacali
- gestione amministrativa e sindacale delle colonie e della casa polivalente

#### ■ Si chiede:

- condivisione dei valori del sindacato, interesse spiccato per il mondo del lavoro, buone conoscenze della realtà cantonale e svizzera tanto dal profilo economico, sociale e culturale quanto dal profilo istituzionale, attenzione e sensibilità per le questioni migratorie e di genere;
- titolo universitario (un'adeguata esperienza può supplire alla mancanza di un titolo);
- ottima conoscenza della lingua italiana (capacità redazionali), ottima conoscenza di una seconda lingua nazionale (francese o tedesco) e buone conoscenze della terza lingua nazionale (francese o tedesco);
- capacità di lavoro in gruppo, capacità di mediazione e di relazione;
- disponibilità a lavorare in orari irregolari e durante il fine settimana;

#### ■ Si offre:

- un lavoro interessante e variato
- prestazioni sociali di qualità
- una buona collaborazione

■ **Sede di lavoro:** Bellinzona

■ **Entrata in servizio:** il più presto possibile

Le offerte sono da inoltrare a: USS Ticino e Moesa, Piazza Collegiata, 6500 Bellinzona, all'attenzione del presidente Graziano Pestoni, **entro il 15 febbraio 2016**

## ■ LPV Ticino

### Assemblea generale 17 febbraio, ore 17.00 Casa del Popolo, Bellinzona

L'assemblea avrà luogo alla Casa del Popolo di Bellinzona, con il seguente ordine del giorno:

1. Saluto e nomina del presidente del giorno
2. Lettura ultimo verbale
3. Relazione del presidente Massimo Piccoli
4. Relazione di un segretario sindacale
5. Rapporto del cassiere e dei revisori
6. Nomine comitato, delegati e revisori
7. Proposte per l'assemblea dei delegati
8. Onoreficenze
9. Eventuali

Seguirà un aperitivo offerto dalla sezione. Per la cena ci sposteremo a Giubiasco al Caffè Locarno.

Chi desidera parteciparvi è pregato di annunciarsi presso:  
Massimo 0512 816 824 o  
Thomas 079 505 04 57.

Vi attendiamo numerosi!

*Il comitato LPV Ticino*

## Assemblee di settore VPT 2016



### Giornata navigazione

29 gennaio, battello SGV, Lucerna, inizio ore 10.

### Giornata Bus-Gatu

25 febbraio, Olten, Congress Hotel, inizio ore 10.

### Giornata ferrovia (attenzione: ritrovo cambiato)

3 marzo, **su un battello del lago di Neuchâtel**, ore 10.

### Giornata dei pensionati

17 marzo, Olten, Congress Hotel, inizio ore 10.

## UNITI SIAMO SEMPRE PIÙ FORTI

Convinci colleghe e colleghi ad aderire al SEV e vinci nuovi premi attraenti!



## ■ VPT RhB

## Pensionati sempre... attivi

Il 12 novembre scorso, il presidente Felix Murk ha accolto all'assemblea generale 51 membri, il presidente sezionale VPT RhB Arnold Caviezel e il segretario sindacale SEV Peter Peyer. Murk si è detto particolarmente felice per la presenza del novantunenne collega Christian Bernet.

Un applauso ha sancito la riconferma del comitato per un altro anno: presidente Felix Murk, cassiere Rolf Dietisheim, segretario Max Schmitz, membri Georg Demont e Anna Schmid, membro e revisore Calvin Bäder. Durante lo scorso anno abbiamo registrato la dipartita di undici affiliati, che i presenti hanno onorato con un minuto di silenzio.

Nel suo conciso resoconto, il presidente ha passato in rassegna le attività dell'anno appena trascorso, con la riunione dei pensionati, l'escursione di

giugno a Feldis, quella a See-gräben nell'Oberland zurighe-se e la riunione VPT a Svitto. Per il 2016 è in programma la visita della fabbrica di tavole di ardesia di Elm.

Anche quest'anno al punto onorificenze vi era la consegna di numerosi attestati: tre colleghi sono stati premiati per 70 anni, 13 per 60 anni e quattro per 50 anni di appartenenza al SEV.

Pure approvato il rapporto finanziario. Al momento il gruppo VPT RhB pensionati vanta 289 membri. Vorremmo avere nei nostri ranghi il maggior numero possibile di affiliati. Poiché la Ferrovia retica conta anche le sezioni ZPV e LPV, è difficile raggiungere tutti i colleghi pensionati. Dunque, annunciatevi al gruppo VPT.

Il segretario SEV Peter Peyer ha suddiviso la sua relazione in due parti: una di natura pretta-

mente politica, dedicata in particolare al raddoppio del San Gottardo. Egli ha ricordato l'appuntamento con le urne di fine febbraio 2016 e sollecitato a votare convinti NO al mes-saggio.

La seconda parte ha toccato piuttosto temi sindacali. Oltre ad informare che al momento la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 115 per cento, si è accennato anche all'imposizione fiscale dell'AG FVP.

Il presidente ha infine ricordato la data della prossima assemblea, che si terrà di nuovo a Thusis il 17 novembre 2016. Durante il rinfresco offerto, Martin Pfister ha mostrato un filmato sulla vita della «carrozza 2012» dal 1889 ai giorni nostri.

Felix Murk

## A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

## ... sovrani

*Certi antichi sovrani sono passati alla storia con dei soprannomi piuttosto inquietanti: Luigi il Fanullone, Giovanna la Pazza, Carlo il Cattivo, Ivan il Terribile, Luigi l'Attaccabrighe, Thorfinn lo Spaccacranì, Vlad l'Impalatore o Pedro il Crudele. Quest'ultimo era re Pietro I del Portogallo (1320-1367): aveva sposato una dama di corte, Ines di Castro, che suo padre fece poi uccidere, non ritenendola adeguata al suo rango. Allora Pedro guidò una rivolta contro il padre, finché non riuscì a deporlo. Ma, secondo alcune ricostruzioni biografiche, alla cerimonia di insediamento volle comunque al proprio fianco la regina defunta. In pratica, la fece riesumare dal cimitero e ordinò che fosse vestita e puntellata, in modo che potesse restare in piedi per l'incoronazione. Più che crudele, forse aveva qualche rotella fuori posto! Molti regnanti furono detronizzati; ma alcuni lasciarono il trono più o meno spontaneamente, come Carlo V, imperatore del Sacro Romano Impero (quello «sul cui regno non tramontava mai il sole»), che a un certo punto si ritirò in convento. Oppure il re di Francia, Luigi Filippo, che in seguito a un'insurrezione popolare decise di rinunciare al trono talmente in fretta e furia da scrivere l'atto di abdicazione su una tovaglia! Una scelta più romantica fu quella di Edoardo VIII, re d'Inghilterra: aveva creato scandalo per essersi innamorato di una donna senza alcun titolo nobiliare, per giunta americana, divorziata e risposata! Così, nel 1936, rinunciò al trono pur di poter realizzare il suo «matrimonio impossibile» con Wallis Simpson. Era andato senz'altro peggio alla regina di Scozia, Maria Stuarda, quanto mai impopolare per via del suo credo cattolico e dei suoi pessimi mariti. Nel 1567 dovette lasciare il trono al figlio di un anno, fuggendo in Inghilterra dove sua cugina, Elisabetta I, invece di aiutarla la fece imprigionare e giustiziare. Andò meglio a Giacomo II d'Inghilterra: venne sì spodestato, sempre per la «colpa» di essere cattolico; ma riuscì a fuggire in Francia, mentre il parlamento inglese dichiarò che aveva «abdicato». In ogni caso la rinuncia al trono più clamorosa fu quella dell'imperatore romano Diocleziano. Il grande persecutore dei cristiani nel 305 a.C. si ritirò a coltivare cavoli nella propria residenza di Spalato e, quando gli fu chiesto di tornare a Roma a fare l'imperatore, rispose disarmante: «Se vedeste uno dei cavoli che ho coltivato, capireste perché preferisco le gioie dell'orto alle noie dell'impero».*

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## ■ Sottofederazione ZPV

## Petizione contro i risparmi nella sicurezza

Il presidente centrale Andreas Menet ha dato il benvenuto ai delegati all'AD per la riunione di fine anno sul Flumserberg. Le nuove norme in materia di distribuzione nella Regione Centro continuano a suscitare discussioni e sono all'origine dello scontento che regna fra il personale del treno. La ZPV comprende la difficile situazione e si dice pronta a trovare una soluzione ragionevole. I colloqui con il settore VM saranno continuati. Ci si attende chiaramente che le richieste dei diretti interessati siano prese sul serio. La sottofederazione ha lanciato una petizione in cinque depositi, che ha raccolto 383 firme.

Non poche sezioni sindacali soffrono per la mancanza di forze nuove. Purtroppo molti colleghi non osano assumere

la carica di presidente. Il comitato centrale ha a cuore il problema e vuole sostenere fattivamente le colleghe e i colleghi disponibili. Durante il 2016, nell'ambito di Movendo la ZPV svolgerà vari corsi su questo tema.

I delegati RhB hanno comunicato l'avvio delle trattative salariali. Gli agenti del treno faticano a comprendere perché mai, per risparmiare, le FFS vogliono rinunciare ad accompagnare con addetti alla sicurezza i treni critici del mattino presto. La ZPV segue attivamente l'evolvere della situazione e all'occorrenza adotterà i necessari provvedimenti. Contro queste misure di risparmio, all'assemblea autunnale della Regione Ovest a Bienne è stata lanciata una petizione, già presentata alla direzione VM.

Come sottofederazione ZPV crediamo decisamente che si risparmi al posto sbagliato.

Continueremo inoltre a tenere un elenco delle soppressioni di turni. Da gennaio a metà dicembre, il PT ne aveva già segnalate 258. Grazie, continuate ad annunciare i turni soppressi a [zk@zpv.ch](mailto:zk@zpv.ch). Solo così la ZPV potrà rimanere parte attiva in quest'ambito. I risultati delle precedenti segnalazioni sono già stati sottoposti a VM.

Thomas Walther, presidente della CoPe VM, ha informato sulla nuova applicazione SOPRE, la cui adozione (a giugno 2016) è seguita con occhio attento da una commissione speciale. I dettagli sono attualmente valutati con la CoPe VM e la ZPV.

Janine Truttmann

Impianti di risalita in crisi

# Pressioni sul personale a Gstaad

**Nella prestigiosa località, il personale viene chiamato alla cassa per compensare le conseguenze della mancanza di neve e di turisti.**

La «Neue Zürcher Zeitung» ha scritto di «Montagne senza più capitale», la «Frankfurter Allgemeine Zeitung» di una lotta per la sopravvivenza degli impianti di risalita in Svizzera. In effetti, la penuria di neve che ha sin qui contraddistinto quest'inverno, la sopravvalutazione del franco e le difficoltà economiche stanno facendo soffrire le imprese di impianti di risalita.

## Modalità inaccettabili

Ammortizzare le ingenti spese per impianti di risalita e di innnevamento diventa sempre più difficile, per cui si cercano altre possibilità di risparmio, che immancabilmente finiscono per coinvolgere anche il personale. Presso la BDG, l'azienda degli impianti di risalita di Gstaad, si ricorre a metodi particolarmente discutibili, chiedendo ad ogni singolo dipendente di controfirmare pesanti rinunce nell'ambito dell'orario

di lavoro e di riposo. Se è vero che la legge sulla durata del lavoro e la relativa ordinanza lasciano un certo margine per eccezioni, è altresì vero che queste devono essere concordate con il sindacato o, in via eccezionale, con una commis-

sione del personale regolarmente costituita, ciò che presso la BDG non è avvenuto. L'azienda avrebbe inoltre un'altra possibilità per beneficiare di tutte le eccezioni previste da LdL e OLdL: aderire all'associazione delle funivie del

Canton Berna. Invece di solidarizzare con tutti i datori di lavoro seri dell'Oberland bernese, riconoscendo ai propri dipendenti anche la tutela di un CCL quadro, i dirigenti di Gstaad preferiscono forzare la mano per tentare di procurarsi van-

taggi unilaterali. Per il SEV, queste modalità sono inaccettabili. Qualora i responsabili non volessero intendere ragioni, si riserva di aprire un procedimento presso l'Ufficio federale dei trasporti.

Peter Peyer

## Lavoro ridotto in crescita: nuove condizioni

Numerose aziende di impianti di risalita si vedono costrette a far capo al lavoro ridotto. Grazie agli sforzi del SEV, le modalità per farvi capo sono più semplici, in particolare grazie al fatto che l'annuncio non deve più avvenire in anticipo, ma può essere

inoltrato entro il 5 del mese successivo. I dipendenti che volessero chiarire se il proprio datore di lavoro può far capo al lavoro ridotto, possono rivolgersi per un chiarimento ai sindacalisti del SEV.

## Fate una prova come membri SEV

Poter far capo ad un partner affidabile per tutte le questioni riguardanti il proprio rapporto di lavoro è particolarmente importante proprio nei momenti di crisi. Dall'inizio della stagione invernale 2015/2016, il SEV ha deciso di offrire ai dipendenti delle imprese di risalita un'ade-

sione di prova, per la quale le persone interessate possono semplicemente telefonare al SEV. Del settore si occupano in particolare i segretari sindacali: Roman Gugger, telefono 031 357 57 41 e Peter Peyer, telefono 081 284 49 07.



Panorami magnifici, ma condizioni di lavoro miserabili.

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 27 gennaio 2016:**

**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](mailto:mystere@sev-online.ch);

**per internet:** sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://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.

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

Sono in palio buoni Reka del valore di 40 franchi, che verranno sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione è stata scattata alla stazione di Zofingen. Troverete una foto esplicativa sul sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Il fortunato vincitore del set di scrittura Caran d'Ache con il logo SEV è:

**Josef Blättler di Wauwil**, membro della sezione Lavori della Svizzera nord-occidentale.