

Lavoro interinale

Temporanei: più nessun licenziamento a causa delle regole dei 4 anni

Pagina 2



SBB Cargo international

Approvato l'accordo sulle misure di stabilizzazione della cassa pensione. Macchinisti sempre in guardia.

Pagina 4



NTFA Gottardo

Le nostre impressioni dell'inaugurazione.

Pagine 8-10

Dopo aver vinto la votazione, la lotta in favore del servizio pubblico deve continuare

Per un servizio di qualità

La decisione sorprendentemente chiara del popolo non deve far dimenticare che il futuro del servizio pubblico è tutt'altro che certo.

Molti degli aspetti criticati dai promotori dell'iniziativa rimangono d'attualità. Si tratta ora di anteporre la qualità del servizio e delle prestazioni alla ricerca di profitto. Vi sono iniziative sul piano politico, ma anche i sindacati sono chiamati ad agire, in particolare continuando la loro lotta in favore di buone condizioni di impiego, ma anche in favore di aziende dal volto umano, che si contraddistinguono proprio per la loro capacità di offrire rapporti umani, in un'epoca sempre più digitalizzata.

pmo

Intervista alle pagine 6 e 7



Una latteria al posto degli sportelli: il futuro del servizio pubblico non può essere questo.

In questo numero un appello per AVSplus:

Il 25 settembre saremo chiamati a votare per AVSplus, argomento che i sindacati intendono sostenere con il massimo impegno. Il SEV ha quindi deciso di ricorrere ad un canale per lui inusuale: allegare a questo numero una richiesta di sostegno finanziario, invitando i propri membri ad offrire un contributo libero. La direzione del SEV garantisce di persona che le offerte saranno destinate esclusivamente a questa campagna di voto.

allegato a questo numero

Troppa inerzia: appello dell'USS Ticino e Moesa alle istanze sindacali centrali

«Aprite gli occhi e ascoltate la nostra voce»

Tre risoluzioni: una a favore dell'AVS, una di sostegno alla parità e un'altra di denuncia contro il dumping salariale e l'inerzia della classe politica, che lancia segnali inequivocabili di ostilità, in un clima di incertezze e in un mercato del lavoro dove la precarietà si estende a macchia d'olio. «La situazione del mercato del lavoro in Ticino è molto degradata e la questione salariale – sottolinea **Raoul Ghisletta** (VPOD) – è centrale: mancano oggi salari dignitosi per i giovani, che non hanno prospettive».

La lotta contro il dumping, evidenzia **Enrico Borelli** (UNIA), è una delle priorità del movimento sindacale (cfr risoluzione): «Purtroppo oltre San Gottardo le centrali sindacali sembrano non rendersi conto della disperata situazione che attanaglia il Ticino. Lanciamo dunque un appello affinché si spalanchino finalmente gli occhi». **Abbondio Adobati**, sindacalista in pensione, non resta indifferente e invita tutti «ad avere maggiore fiducia in noi stessi. Dobbiamo anche avviare un'offensiva di carat-

tere culturale se vogliamo limitare i danni». Danni che pagheremo anche a livello di sistema previdenziale, anch'esso sotto attacco dalla maggioranza di destra di questo Paese. Lo ha ben spiegato Michela Bovolenta, segretaria centrale della VPOD, che ha tenuto una relazione su AVSplus e la sedicente riforma Previdenza vecchiaia 2020.

IN BREVE

Milano-Francoforte

■ I CEO di FFS, DB ed FS si sono accordati per introdurre un nuovo collegamento: da dicembre 2017 tra Francoforte e Milano, passando per la Svizzera, circoleranno treni del tipo ETR 610 delle FFS. In generale, l'offerta ferroviaria transfrontaliera diventerà più puntuale e offrirà migliori coincidenze. Allo stesso vertice dei CEO di Lugano gli amministratori delegati di tutte le aziende ferroviarie europee hanno confermato, con una dichiarazione congiunta, di voler affrontare insieme le sfide della mobilità del futuro. Nella corsa con altri vettori di trasporto, la ferrovia si posizionerà al meglio nella catena della mobilità grazie alle nuove tecnologie e alla digitalizzazione. Per il traffico merci, la galleria di base del San Gottardo crea nuovi vantaggi per il traffico ferroviario. I CEO hanno discusso sulle differenti possibilità di sfruttare al meglio gli effetti del tunnel di base sull'asse di transito delle merci Rotterdam-Genova con una pianificazione delle tracce transfrontaliere e una riservazione delle tracce internazionali sul modello del San Gottardo.

A 67 anni? Giammai!

■ Il pensionamento a 67 anni avrebbe ben poche possibilità d'essere accettato in votazione popolare. È il responso di un sondaggio condotto per conto di Sonntagszeitung e Le Matin Dimanche. Dei 13.000 interpellati solo il 27% s'è detto favorevole; il 16% del campione ha invece affermato d'essere indeciso, mentre il 57% metterebbe un «no» nell'urna. Nessuna categoria d'età sostiene la proposta e i meno inclini sono quelli che hanno tra i 50 e i 64 anni, ovvero i primi che potrebbero avere a che fare con la modifica. La stessa constatazione vale tenendo conto della fede politica, eccezion fatta per liberal-radicali e verdi-liberali, il cui 50% sarebbe favorevole. I meno convinti sono i sostenitori di Unione democratica di centro (68%) e Partito socialista (60%).

Temporanei: più nessun licenziamento a causa delle regola dei 4 anni

Una necessaria correzione

Una buona intenzione con effetti collaterali negativi: sui temporanei il SEV ha chiesto chiarezza e nuovi impegni alle FFS.

Parallelamente al contratto collettivo di lavoro FFS/FFS Cargo 2015-18, i sindacati hanno raggiunto un accordo con le FFS in base al quale i temporanei hanno un diritto a un impiego fisso dopo 4 anni di lavoro presso le FFS.

Tra il dire e il fare, c'è di mezzo...

Purtroppo il SEV si è reso conto che le FFS non erano disposte a rispettare alla lettera questo accordo. Persino durante i negoziati, il SEV è venuto a sapere che le FFS avevano proceduto ai primi licenziamenti, con l'unico scopo di evitare di dover offrire un impiego fisso.

Nel frattempo, le FFS hanno comunque offerto un'assunzione fissa a numerosi collaboratori temporanei; un fatto certamente apprezzabile. Parallelamente, però si sono accumulati diversi licenziamenti equivoci e le FFS hanno persino emanato una direttiva per non più occupare temporanei per più di 3 anni.

Il senso è proteggere i più vulnerabili

Tutto ciò non ha nulla a che vedere con lo spirito dell'accordo e non corrisponde neppure alla volontà del SEV di proteggere i lavoratori più vulnerabili in seno alle ferrovie. Il SEV ha accettato di aggiungere un complemento all'accordo, teso ad evitare l'emanazione di nuovi licenziamenti motivati unicamente dalla volontà di aggirare la regola dei 4 anni. L'aggiunta all'accordo riprende una nuova regola - a suo tempo inserita unilateralmente dalle FFS - in base



alla quale l'azienda può proporre un impiego fisso solo in presenza di un posto libero. Così, di fatto, il termine dei 4 anni non sarà più in vigore. Le FFS, tuttavia, si impegnano a non più licenziare nessuno per aggirare questo termine.

I complementi al contratto

Ecco i principali punti dell'aggiunta all'accordo:

- Le FFS propongono un impiego fisso, nella misura in cui il dipendente temporaneo dispone delle qualifiche necessarie e se c'è un posto libero.
- In linea di principio, dopo 4 anni di lavoro temporaneo viene proposto un impiego fisso.

Le FFS non licenziano nessuno solo per il fatto di avere raggiunto la soglia dei 4 anni.

Nell'insieme l'accordo garantisce un miglioramento della situazione dei lavoratori temporanei. L'accordo riprende la prospettiva di un impiego fisso dopo 4 anni; verrà inoltre creata una commissione di accompagnamento, composta da rappresentanti delle FFS e del SEV, per valutare i singoli casi di possibili irregolarità. D'altra parte, il SEV riconosce che, oltre all'impiego di lavoratori temporanei per far fronte ai picchi di lavoro, presso le FFS esistono modelli di gestione che prevedono una quota fissa di personale temporaneo.

Peter Moor

Anche il SEV si è schierato nell'interesse del trasporto pubblico

Sì alla tassa di collegamento

Sul filo di lana, ma pur sempre sì: la modifica delle legge sui trasporti è stata accolta con il 50,7% dei sì.

«Fino all'ultimo non abbiamo mollato e fino all'ultimo siamo rimasti con il fiato sospeso per il risultato, ma contenti che alla fine ha prevalso il Sì». Grande soddisfazione per il gruppo di sostegno della tassa di col-

legamento, di cui ha fatto parte anche il SEV. Per l'ampia alleanza, domenica 5 giugno ha dunque vinto il «buonsenso», «la voglia di salvaguardare il nostro territorio e la qualità della vita» mentre i cittadini hanno mostrato di non cadere nella trappola di slogan facili e di altrettanto facili populismi. Nella nota stampa dell'alleanza si sottolinea che: «I cittadini ticinesi hanno fatto capire che

non sono disposti a sacrificare la loro qualità di vita per gli interessi di pochi. L'esito del voto esprime la volontà dei cittadini ticinesi di voler meno traffico e inquinamento sulle strade ticinesi, in particolare nel Sottoceneri e nei principali centri cittadini». A parte Vacallo, da tutto il Mendrisiotto è giunto un sì compatto alla tassa. Ma anche da Lugano e nel Sopraceneri da Bellinzona e

Locarno. Il Ticino ha scelto di agire con una misura concreta per ridurre il traffico nelle ore di punta, accettando il principio che i grandi generatori di traffico debbano contribuire al finanziamento dei trasporti pubblici». Con questo sì non si perdono i 18 milioni di franchi all'anno destinati ai trasporti pubblici.

frg

Primi piccoli passi verso il consolidamento

Treni Flirt alle Officine

Le trattative tra FFS Operating e la CoPe delle Officine hanno permesso di individuare qualche prospettiva positiva. Molto resta però da fare.

Anche dopo l'ultimo incontro del 25 maggio, le posizioni restano distanti, soprattutto per quanto riguarda i volumi di lavoro commissionati dalle FFS alle Officine. Gli accordi sottoscritti alla fondazione del centro di competenze indicavano circa 430.000 ore, ossia circa 80.000 in più di quelle attuali e i vari incontri non hanno permesso di ridurre questa importante differenza.

Nell'ultimo, tuttavia, le FFS hanno presentato alcune prospettive interessanti: la prima è la conferma del compito di sanare le sottocasse delle composizioni FLIRT, attaccate dalla corrosione. Un incarico importante, dato che riguarda gran parte dei 171 treni delle FFS, che oltretutto potrebbero



Si amplia il parco veicoli lavorato alle Officine

aver bisogno di questi interventi a scadenze regolari. In Europa sono inoltre in circolazione numerosi treni di questo tipo, che potrebbero necessitare di interventi simili. L'onere lavorativo potrà essere definito solo dopo l'elaborazione di due prototipi, prevista per i prossimi mesi, ma dovrebbe trattarsi di un incarico di una certa portata. Le infrastrutture necessarie per svolgerlo metteranno alle Officine di sostituire anche i carrelli, operazione attualmente svolta a Olten. Infine, alle Officine verrà messo a punto un sistema per

la grande manutenzione delle locomotive 482 (Bombardier 185) di FFS Cargo, con l'ambizione di vendere questa prestazione anche alle altre ditte proprietarie di questo genere di locomotiva in circolazione sull'asse del Gottardo. Come detto, non tutto è risolto, ma questi incarichi riflettono l'intenzione di dare alle Officine prospettive a lungo termine, che implicano conoscenze e competenze su materiale rotabile moderno. Ora si tratta di consolidarle.

Pietro Gianoli

EDITORIALE

La questione non era stata pensata così!

La convenzione sui dipendenti temporanei delle FFS, elaborata contemporaneamente al Contratto collettivo di lavoro, avrebbe dovuto dare una sicurezza alle persone che avevano lavorato per anni in condizioni precarie. Anni prima, avevamo accettato che in alcuni settori, come nella pulizia carrozze, si potesse far ricorso per periodi prolungati a dipendenti temporanei, il cui impiego non era quindi dettato solo dalla necessità di coprire punte di lavoro. Ci sembrava però

«Permangono diverse situazioni spiacevoli, che ci rattristano profondamente.»

Manuel Avallone, vicepresidente



più che giustificato porre un limite chiaro. Quanto è successo dopo, era però l'esatto contrario di quello che volevamo ottenere.

Nonostante il tenore dell'accordo scritto, le FFS hanno sottoposto ogni possibile assunzione alla disponibilità di un posto di lavoro concesso, mentre noi eravamo in buona fede convinti che questo posto le FFS, avendo occupato il dipendente per un periodo così lungo, l'avrebbero creato.

Oltre a ciò, siamo stati confrontati con un'autentica ondata di licenziamenti: in diverse località si è fatto ricorso ai più svariati pretesti per non dover incorrere nell'obbligo di assumere queste persone. Il nostro accordo aveva così portato ad una situazione del tutto opposta a quella che avremmo voluto: invece di ottenere sicurezza, queste persone si sono ritrovate sulla strada.

Siamo intervenuti più volte presso le FFS, senza però riuscire a fermare questi abusi. Non ci è quindi rimasta altra possibilità che accettare, sia pure a denti stretti, un accordo che ridimensiona chiaramente l'obbligo di assumere le persone dopo quattro anni di impiego temporaneo. In compenso, le FFS ci hanno assicurato che non avrebbero più fatto ricorso a licenziamenti solo per evitare di superare il limite dei quattro anni. In questo modo, abbiamo almeno ottenuto di fermare all'ultimo momento dei licenziamenti, rispettivamente di annullarne alcuni già emessi. Ciononostante, permangono diverse situazioni spiacevoli, che ci rattristano profondamente.

Il nostro compito resta di ottenere per tutti i dipendenti del trasporto pubblico buone condizioni di impiego, in particolare per coloro che, per uno stipendio basso, sono chiamati a svolgere un lavoro duro e sgradevole. Continueremo a farlo, contando sul fatto che anche i datori di lavoro conoscano il significato di valori come onore e rispetto.

Resistenza al Castello contro l'assedio alla parità



20 anni di legge federale sulla parità tra i sessi. 20 anni di continue discriminazioni salariali: le donne hanno perso la pazienza. Perciò il 14 giugno 2016 - esattamente 25 anni dopo lo storico sciopero delle donne e con il motto scelto dalle donne USS «Vogliamo tutta la torta» - in Svizzera le donne hanno fatto una pausa pranzo più lunga per protestare contro la persistente disparità salariale. Nella foto l'evento al Castelgrande di Bellinzona.

Misure di stabilizzazione della cassa pensione presso SBB Cargo International: l'assemblea approva

Luce verde all'accordo

I macchinisti di Cargo International sono pronti a fare la loro parte. Ma sull'accordo 50:50 che riguarda l'interoperabilità mantengono alta la guardia.

Numerosi, come al solito, pronti e sempre attenti alle loro condizioni di lavoro. I macchinisti di SBB Cargo International, riuniti domenica a Bellinzona, hanno approvato l'accordo relativo alle misure di stabilizzazione della cassa pensione, dopo che il 13 gennaio 2016 avevano dato al SEV un mandato negoziale. **Martin Allemann**, titolare del dossier, ha dunque elencato gli aspetti positivi, ovvero: prolungamento dell'attuale CCL fino al 2020 (misura condivisa anche dal presidente del SEV Giorgio Tuti); per gli anni 2016 e 2017 verranno concessi aumenti individuali pari almeno allo 0,7% della massa salariale; per gli anni 2018-2019-2020 gli aumenti saranno dello 0,8% della massa salariale. In contro-



Per il SEV l'accordo di reciprocità sul traffico interoperabile resta un tema prioritario.

partita l'azienda ha chiesto che: dal primo gennaio 2017 la durata giornaliera del lavoro viene aumentata a 498 minuti per un importo annuo di 2075 ore; e dal 2016 al 2020 il singolo giorno di vacanza ai sensi dell'articolo 68.2 del CCL viene sospeso.

Dopo un'accesa e vivace discussione, che ben esprime lo spirito critico dei macchinisti, **Angelo Stroppini** e **Thomas**

Giedemann hanno riportato al centro la palla; la partita si è dunque chiusa con l'approvazione – a grande maggioranza – dell'accordo proposto.

Resta invece a centrocampo la palla per una partita assai più complessa e molto combattuta: l'accordo di reciprocità nel traffico interoperabile. «Come sapete – ha spiegato Stroppini – SBB Cargo International – contesta l'interpretazione di

questo importante accordo in base ad una chiave di lettura che non ci piace per nulla perché non tutela i posti di lavoro dei macchinisti svizzeri, andando così contro il principio stesso dell'accordo. Sarà dunque in ogni caso un tribunale a dover decidere. L'azienda entro il 17 giugno deve farci sapere se desidera ricorrere in sede civile o se ricorrere al Tribunale arbitrale».

Thomas Giedemann, che segue attentamente il dossier, ha comunque avvisato i colleghi: «I tempi della giustizia sono piuttosto lunghi, lo ha dimostrato il caso Crossrail. Allo stato attuale della vertenza è l'unica via percorribile. Perché come sindacato vogliamo chiarezza».

Françoise Gehring

Conferenza CCL a Berna: il punto sui negoziati riguardanti il futuro della partecipazione aziendale, ossia le CoPe

Contrari alla riduzione dei seggi

Già durante le ultime trattative, le FFS avevano richiesto di rivedere le norme della partecipazione aziendale con il chiaro obiettivo di risparmiarle. Alla fine, vi è stato un accordo con la comunità di trattative composta da SEV, VSLF, Transfair e AQTP di riprendere nel CCL 2015 le norme attuali e di elaborarne di nuove entro giugno 2016. Da ottobre 2015, vi sono stati quattro incontri in cui sono stati espressi i vari punti di vista e il 13 maggio scorso è stato costituito un gruppo di lavoro per approfondire alcuni aspetti. «Il rinvio di due incontri da parte delle FFS ha generato un certo ritardo, per cui

non vi possiamo sottoporre un mandato di trattativa. Dovremmo poterlo fare alla prossima conferenza CCL del 6 ottobre», ha precisato Manuel Avallone, ricordando come le nuove disposizioni entrerebbero in vigore solo con il CCL 2019.

La parti concordano comunque sull'esigenza di mantenere i tre livelli di CoPe: superficie, divisione e gruppo. Le FFS vorrebbero ridimensionare gli effetti dei primi due, in particolare nelle divisioni viaggiatori e infrastruttura, ma queste intenzioni hanno suscitato reazioni molto accese, in particolare presso le categorie più numerose, come macchinisti,

personale treno e di vendita. Secondo i delegati, sarebbe opportuno avere più persone, magari con una liberazione dal lavoro inferiore, invece di meno persone che dovrebbero ridurre il grado di impiego nella loro professione, rischiando di perdere il contatto con la realtà quotidiana e di trovarsi in difficoltà per il rientro in caso di mancato rinnovo del mandato. In merito, la conferenza ha svolto una votazione consultiva che ha chiaramente confermato questa opinione.

Una seconda votazione consultiva ha riguardato il tema della retribuzione, indicando come di preferenza i membri CoPe

dovrebbero ricevere un'indennità basata sul loro livello di esigenze originale, alla quale si aggiungerebbe un'indennità forfettaria, invece di definire un livello specifico per le CoPe. Diversi interventi hanno poi criticato la tendenza delle FFS di sommergere le CoPe con progetti, altri hanno ribadito che le riunioni convocate dalle FFS debbano essere considerate anche in futuro come tempo di lavoro.

La commissione ha anche respinto la prospettiva di stralciare i gruppi specialistici e di discussione delle ripartizioni dei circondari elettorali, che dovrebbero essere strutturati in

modo da permettere di rappresentare anche le categorie professionali meno numerose. Un'ultima votazione consultiva ha poi confermato gli orientamenti espressi nel corso della riunione, che ha in seguito toccato altri punti.

Avallone ha così riferito della revisione della convenzione sui lavoratori temporanei e Dore Heim, segretaria dell'USS, ha presentato gli inconvenienti dell'iniziativa sul servizio pubblico (respinta in votazione il 5 giugno, ndr).

Markus Fischer

Assemblea dei delegati dell'USS Ticino e Moesa

Aria di controriforma

Lavoratori, lavoratrici, pensionati e pensionate, donne e uomini senza lavoro, giovani precari. E il futuro non è roseo neppure sul fronte della previdenza vecchiaia.

Il punto cruciale parte dal cuore della discussione: «I sindacati e la sinistra fanno delle buone analisi. Ma è sulle risposte che faticiamo». Parole di **Gabriele Milani**, anima carismatica di UNIA, che richiama tutti all'ordine di fronte al disordine di un mondo del lavoro dove l'unica regola è l'assenza di regole. Il bilancio di attività tracciato dal presidente dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa **Graziano Pestoni**, mette in evidenza una serie di lacerazioni, che si specchiano anche nell'esito delle votazioni popolari: abbiamo bloccato la nuova legge sull'ente ospedaliero, ma abbiamo perso le votazioni sugli orari dei negozi, il raddoppio del Gottardo, il rafforzamento della scuola media. Segnali inequivocabili anche di un clima politico ostile, che semina incertezze e forme di precarie-



Assemblea USS Ticino a Bellinzona, sabato 11 giugno 2016

tà palesi soprattutto nel settore privato. «La situazione del mercato del lavoro in Ticino è molto degradata e la questione salariale – sottolinea **Raoul Ghisletta** (VPOD) – è centrale: mancano oggi salari dignitosi per i giovani, che non hanno prospettive». La lotta contro il dumping, evidenzia **Enrico Borelli** (UNIA), è una delle priorità del movimento sindacale (cfr risoluzione): «Purtroppo oltre San Gottardo le centrali sindacali sembrano non rendersi conto della disperata situazione che attanaglia il Ticino. Lanciamo dunque un appello affinché si spalanchino finalmente gli occhi». **Abbondio Adobati**, sindacalista in pensione, non

resta indifferente e invita tutti «ad avere maggiore fiducia in noi stessi. Dobbiamo anche avviare un'offensiva di carattere culturale se vogliamo limitare i danni». Insomma non sono momenti tranquilli né sul fronte del lavoro, né sul fronte delle pensioni, come ha ben illustrato **Michela Bovolenta**, segretaria centrale della VPOD attiva a Losanna. Presentando i vantaggi dell'AVSplus, Bovolenta ha ricordato il valore profondamente solidale ed equo dell'AVS e ha smontato – cifre alla mano – gli allarmismi sulla salute finanziaria dell'AVS. Parlando della riforma Previdenza Vecchiaia 2020, attualmente al va-

glio del parlamento, ha insistito piuttosto sul carattere controriformista del progetto. E lo ha fatto con un affondo: «Alla NZZ Alain Berset ha parlato di «riforma borghese» affermando: *Questo pacchetto contiene molte misure che da tempo sono state proposte dai borghesi: l'aumento dell'età di pensionamento delle donne, la riduzione dell'aliquota di conversione o ancora un meccanismo di intervento nell'AVS*». Insomma, ce n'è abbastanza per salire sulle barricate. Quindi mobilitiamo numerosi il prossimo 10 settembre per la manifestazione nazionale a Berna. L'avvenire comincia adesso.

Françoise Gehring

AVS FORTE

Il sistema pensionistico svizzero dovrebbe consentire di mantenere il livello di vita anteriore, grazie alle rendite AVS e al II pilastro. Ciò però non è il caso per chi percepisce salari bassi o medi o per chi lavora a tempo parziale. In un mondo sempre più precarizzato la potenziale fragilità delle pensioni riguarda un numero sempre maggiore di lavoratrici e lavoratori. E la riforma Previdenza vecchiaia 2020 non lascia presagire nulla di buono. In occasione dell'assemblea dell'USS Ticino e Moesa, è stata votata la seguente risoluzione:

- sostegno all'iniziativa popolare AVSplus (in votazione il 25 settembre 2016), tesa a rafforzare il primo pilastro;
- appello alla manifestazione nazionale del 10 settembre a difesa della previdenza vecchiaia;
- opposizione a qualsiasi aumento dell'età di pensionamento di donne e uomini (aleggiano già i 67 anni) ricorrendo anche al referendum; opposizione alla soppressione o alla riduzione della vedovanza; opposizione al rafforzamento del secondo pilastro a scapito del primo (AVS); opposizione allo smantellamento della compensazione automatica del rincaro per le rendite AVS e all'aumento dell'IVA per finanziare l'AVS.

CONTRO IL DUMPING

L'assemblea dei delegati dell'USS ha pure approvato una risoluzione contro il dumping, che crea precariato, degrado sociale e del clima di lavoro. La sola misura adottata dalle Autorità federali riguarda l'aumento delle sanzioni da 5 a 30.000 franchi per i datori di lavoro che manifestamente non rispettano i contratti collettivi di lavoro. Non è stato fatto nulla, o quasi, invece per risanare il mercato del lavoro in territorio elvetico, come per la generalizzazione dei contratti collettivi di lavoro e l'adozione di contratti normali di lavoro con stipendi e condizioni contrattuali adeguate per ogni categoria di dipendenti.

Pertanto l'USS Ticino e Moesa denuncia l'atteggiamento di molti datori di lavoro, senza o con pochi scrupoli, che contribuiscono a deteriorare il mondo del lavoro; denuncia l'atteggiamento della maggioranza delle forze politiche federali e cantonali che fanno poco o nulla per porre rimedio a questa grave situazione; ripropone alle forze politiche e a quelle padronali le sue proposte concrete contenute nel documento del giugno 2015 «No al dumping, analisi del mercato del lavoro in Ticino e proposte operative».

Approvata una risoluzione delle Donne USS per la parità salariale

A 20 anni dall'introduzione della legge sulla parità dei sessi, le discriminazioni continuano e la politica si chiama fuori: il Consiglio nazionale non entra nel merito della revisione della legge e boccia il congedo paternità.

Il Consiglio nazionale ha cancellato dal programma di legislatura la revisione della Legge sulla parità (91 contro 89 e 8 astenuti). Come se non bastasse ha pure bocciato, con 97 voti contro 90 e 5 astensioni, un'iniziativa parlamentare sul congedo paternità di 2 settimane. Non c'è che dire: la maggioranza conservatrice e retrograda del Parlamento si fa sentire, mostra il volto del maschilismo e del patriarcato e conferma un clima di palese restaurazione culturale: che l'uomo vada a lavorare e la donna resti a casa! Il messaggio è chiaro: la disparità salariale può continuare ad essere tollerata. Così si cancella dal programma di legislatura la revisione della legge federale sulla parità –

che quest'anno compie 20 anni. Benché timida, la proposta di revisione prevedeva reali controlli nelle aziende e il dovere di porvi rimedio. Con la scandalosa decisione della maggioranza della Camera del popolo, la Legge federale sulla parità dei sessi continuerà a restare l'unica legge ad essere violata impunemente, contribuendo alla persistenza di palesi discriminazioni. Ma il vento maschilista non si è fermato lì. Anche il principio del congedo paternità è stato spazzato via. Si ritiene che fondare una famiglia sia un affare privato, facendo finta di non vedere che la società chiede dei cambiamenti.

L'assemblea dell'USS Ticino e Moesa si oppone a questa visione della società e auspica che misure incisive per la parità di genere (come i controlli dei salari e il congedo parentale) siano messe all'ordine del giorno dell'agenda politica e introdotte subito!

La votazione sull'iniziativa non ha certo posto fine al dibattito sul servizio pubblico



«Vogliamo una ferrovia dal volto umano»

Il responso delle urne è risultato molto più chiaro di quanto ci si aspettasse ed ha seccamente respinto l'iniziativa «a favore del servizio pubblico». Anche il SEV si era impegnato contro questa iniziativa i cui argomenti, come conferma il presidente Giorgio Tuti, restano comunque una priorità del sindacato.

■ **Cos'hai provato quando sono stati comunicati i primi risultati della votazione?**

La prima reazione è stata di soddisfazione per il risultato della nostra campagna. È poi seguita una certa sorpresa per la proporzione dei No, che i sondaggi non davano certo così elevata, né per l'iniziativa sul servizio pubblico, né per quella sulla vacca da mungere.

■ **Il SEV si era impegnato a fondo nella campagna di voto e tu, quale presidente, hai sottoscritto una lettera aperta ripresa da diversi giornali. Non tutti i membri avevano capito queste posizioni, anche perché provavano una certa simpatia per l'iniziativa sul servizio pubblico.**

Queste simpatie erano il frutto del grande malinteso suscitato dall'iniziativa, alimentato dalle contraddizioni tra quanto affermato dai promotori e quanto era effettivamente indicato nel testo. Dobbiamo quindi ripetere loro, oltre che alle e agli utenti di trasporti e degli altri servizi pubblici, che questa iniziativa non era che un imbroglio. Se un Sì all'iniziativa avesse effettivamente permesso di evitare la chiusura di uffici postali o di sportelli ferroviari, l'avremmo sostenuto. Ma questo era appunto quanto l'iniziativa non faceva.

■ **Si potrebbe quindi affermare che, anche se l'iniziativa è stata respinta, i problemi rimangono?**

Absolutamente sì: da anni criticiamo la «disumanizzazione» del trasporto pubblico. Questa critica si rivolge in particolare alle FFS. Noi ci impegniamo affinché nelle stazioni e sui treni si possa contare sull'assistenza di personale in uniforme, che mette a disposizione della clientela le proprie competenze e conoscenze. Le FFS, da questo orecchio, non hanno mai voluto sentirci. Anche se l'iniziativa non lo affrontava nei dovuti modi, era uno degli aspetti giustamente criticati dai promotori e noi dovremo ora mantenere questa pressione. Noi vogliamo una ferrovia dal volto umano.

■ **Vi era poi la questione dello stipendio di Meyer...**

Anche qui: sin dal primo giorno abbiamo detto chiaramente di trovar fuori posto il fatto che Meyer guadagnasse di colpo diverse centinaia di migliaia di franchi in più del suo predecessore. Ci siamo anche schierati in favore dell'iniziativa 1:12. Ma questa non è la questione centrale. Il nostro compito consiste piuttosto nel

fare in modo che ogni dipendente di una ferrovia riceva un salario decente. La rivendicazione dei sindacati è questa e mi sento di affermare che sinora siamo riusciti a realizzarla. Constatiamo però un aumento della pressione a causa dei processi di liberalizzazione. Per esempio, la BLS, nell'ambito delle trattative per il rinnovo del CCL, richiede libertà totale e l'abolizione di

«Constatiamo un aumento della pressione a causa dei processi di liberalizzazione. Per esempio, la BLS, nell'ambito delle trattative per il rinnovo del CCL, richiede libertà totale e l'abolizione di ogni regola per il sistema salariale. Una richiesta che nei prossimi anni ci verrà ripresentata sempre più spesso.»

Giorgio Tuti, Presidente SEV

ogni regola per il sistema salariale. Una richiesta che nei prossimi anni ci verrà ripresentata sempre più spesso.

■ **E non vedi segnali per una possibile inversione di tendenza?**

No. Basti pensare che l'Unione europea sta licenziando il quarto pacchetto ferroviario, che contempla la totale liberalizzazione del traffico viaggiatori a lunga percorrenza, per constatare che la pressione aumenterà ulteriormente.

■ **Tornando in Svizzera, assistiamo ad una certa proliferazione di iniziative parlamentari sul servizio pubblico, che dimostrano**

come gli oppositori all'iniziativa appartengano a due compagini diverse: da una parte chi, come il SEV, è convinto che i pericoli vengano dalla liberalizzazione e dalla privatizzazione e dall'altra chi invece ritiene che l'iniziativa non fosse sufficientemente profilata proprio in favore di queste due tendenze. Cosa ti aspetti tu dalla politica?

cia del nostro sistema democratico e della possibilità del referendum.

■ **Pensi che il Parlamento limiterà gli stipendi dei manager?**

Vedremo come saranno accolte queste proposte. Io ne sarei contento. Se la Politica non agirà, resterà comunque anche un compito del sindacato.

■ **L'attività parlamentare nel campo della politica dei trasporti appare meno frenetica. Abbiamo raggiunto una certa stabilità?**

Non direi. Anche in questo campo si percepisce il vento freddo della liberalizzazione e al più tardi dalla pubblicazione delle strategie 2030 dell'Ufficio federale dei trasporti sappiamo che questa è la via che si intende seguire. Prossimamente, il Consiglio federale pubblicherà un rapporto sul traffico regionale, dal quale ci aspettiamo una nuova ondata di privatizzazioni e di tagli sui costi. Siamo pronti a fronteggiarla e ad impegnarci, assieme ai nostri alleati politici, in favore del servizio pubblico. Questo è il compito che dobbiamo continuare ad assumerci dopo l'accesa discussione sull'iniziativa sul servizio pubblico.

Peter Moor

■ **Una ventata di speranza?**

Non proprio, piuttosto la parvenza di un minimo di ragionevolezza. Il fatto che anche le grandi testate borghesi richiamino i Parlamentari a non voler strafare, conferma l'effica-



Il personale del servizio pubblico si è battuto unito e con successo contro l'iniziativa, come dimostra l'azione promossa dall'USS sulla piazza federale.

Dore Heim, segretaria dirigente dell'USS preposta al settore del servizio pubblico

«In primo piano il benessere comune»

L'Unione sindacale svizzera ha combattuto, con il SEV e gli altri sindacati del settore, l'iniziativa sul servizio pubblico. Per Dore Heim, segretaria dell'USS che segue questi problemi, questa ha avuto il pregio di rilanciare la discussione.



■ **Cosa ha lasciato il dibattito sull'iniziativa sul servizio pubblico?**

Anzitutto la conferma che la discussione su FFS, Posta e Swisscom accende immancabilmente gli animi tra due fazioni della popolazione: vi è chi si sente trascurato dalle aziende parastatali e chi invece è soddisfatto dalle loro prestazioni. Vi è poi una terza componente, fortunatamente minoritaria, che ha perso di vista come le prestazioni del servizio pubblico siano fondamentali per il buon funzionamento della nostra so-

cietà. È del resto una constatazione che abbiamo fatto già un anno fa, in occasione della votazione sulla legge sulla radiotelevisione.

■ **E cosa dobbiamo attenderci da questo dibattito in futuro?**

Ogni tanto, si aveva l'impressione che l'iniziativa avesse scatenato una specie di «Shitstorm» nei confronti delle aziende parastatali. Dobbiamo però prendere sul serio queste lamenti, perché coinvolgono anche i nostri membri che vi lavorano. In Parlamento, vi sono

proposte di una privatizzazione completa di Swisscom e, prendendo spunto da questa iniziativa, numerosi Parlamentari hanno assunto posizioni che non possiamo assolutamente condividere.

■ **Come possiamo riassumere la posizione del sindacato sul servizio pubblico?**

La discussione in vista della votazione ha evidenziato chiaramente come i sindacati non siano i soli a volere aziende parastatali forti, in grado di offrire prestazioni valide a prezzi favorevoli e contraddistinte da un rapporto ragionevole tra stipendi minimi e massimi. In primo piano dobbiamo porre il benessere comune e le aziende devono offrire condizioni di lavoro corrette ad un numero sufficiente di dipendenti da poter svolgere un servizio di sponendo del tempo necessario. Queste sono condizioni fondamentali per garantire prestazioni di buona qualità.

■ **Quale sarà la prossima lotta sul servizio pubblico?**

Si sta delineando una discussione lunga e molto intensa sul servizio pubblico svolto dai media. Quest'anno, è stata consegnata l'iniziativa popolare «No Billag» e settimana prossima il Consiglio federale dovrebbe pubblicare il suo rapporto sul servizio pubblico nei media elettronici, quindi, in particolare, sulla SSR.

■ **Non vi è però da attendersi un cambiamento drastico di impostazione da parte del governo, tanto più che la commissione dei media ha pubblicato un rapporto in cui valuta positivamente la situazione attuale.**

Il Consiglio federale non stravolgerà certamente l'impostazione della SSR, che si è sin qui fatta apprezzare. In Parlamento vi sono però correnti molto forti che sostengono che la SSR sia eccessivamente influente. D'altra parte, si tratta ora di definire il futuro del digi-

tale, di fondamentale importanza non solo per i media elettronici. L'evoluzione digitale coinvolge tutti i settori, dalla sanità alla formazione. Anche FFS e Posta devono tenerne conto, per non parlare di Swisscom.

■ **Il popolo ha però sempre respinto, laddove è stato chiamato ad esprimersi, privatizzazioni e liberalizzazioni. Temi che ciò cambierà?**

Non credo. Il popolo continua a respingere l'idea di finanziare utili privati tramite prestazioni pubbliche. Auspica invece un'offerta valida ad un prezzo corretto e ciò implica anche buone condizioni di lavoro per il personale. Spetta quindi a noi, ora, richiamare costantemente la politica e le aziende alla soddisfazione di questi auspici.

Peter Moor

Di miti e di minatori: l'apertura della più lunga galleria ferroviaria del mondo.

«La Francia si inchina al cospetto della Svizzera.»

François Hollande, presidente francese



Via libera al Gottardo, ora deve essere utilizzato

Un'imponente cerimonia, che ha riunito politici ed esponenti dell'economia di tutta Europa e una festa popolare di due giorni hanno inaugurato la galleria di base del Gottardo, elemento fondamentale delle nuove trasversali ferroviarie alpine: breve retrospettiva e alcune riflessioni sulla portata di quest'opera.

No ma... ci mancava proprio anche questa...» Dal volto e dalla voce di questa anziana signora traspare tutta la sua delusione. Occupata il 4 e 5 giugno, ha deciso all'ultimo momento di recarsi col marito in auto a Erstfeld per assistere all'inaugurazione ufficiale della galleria di base, sia pure da oltre le transenne. Peccato che queste siano posate talmente lontano dai festeggiamenti, da non permetterle in alcun modo di seguirli. La strada cantonale a nord di Erstfeld è sbarrata a diverse centinaia di metri dal luogo della festa da elementi di cemento, che solo chi è munito di lasciapassare può superare. Senza questo documento, rilasciato unicamente su richiesta e previo superamento di un esame di sicurezza, non passano nemmeno i giornalisti, né il personale delle stesse FFS. Tutto il fondovalle è presidiato da auto e moto della polizia urana o dai rinforzi da lei invocati. In aiuto sono venuti persino i militari, mentre binari e treni sono sorvegliati dagli agenti della polizia ferroviaria.

Sicurezza anzitutto

Per accedere alla sede della festa, recintata e occultata da teloni, bisogna sottoporsi ad un controllo con il metal detector e permettere la verifica ai raggi

X del proprio bagaglio. Finalmente a destinazione, aspettiamo pazientemente gli ospiti più importanti: i parlamentari federali e un manipolo selezionato di capitani d'industria. Prima dell'arrivo della parata proveniente dal treno speciale, abbiamo la possibilità di rivolgere qualche domanda ai consiglieri federali presenti.

Cerimonia d'apertura imponente

Dopo un primo spuntino per gli ospiti di riguardo, la televisione collega i portali nord e sud delle gallerie, il presidente della Confederazione tiene un breve discorso, prima di dare il via ai due treni che, nelle rispettive direzioni, aprono fisicamente la galleria di base. In seguito, gli ospiti a Nord prendono posto nella «Betonhalle» (il capannone del cemento) del cantiere di Rynächt per assistere allo spettacolo inaugurale, messo in scena dal regista tedesco Volker Hesse con circa 600 figuranti, tra attori professionisti, allievi della scuola Dimitri, attori dilettanti e coristi della regione, oltre alla fanfara militare e a dipendenti delle ferrovie. Lo spettacolo presenta i miti del Gottardo e i contrasti derivanti dall'intrusione del mondo moderno in quello alpino, rendendo anche un doveroso omaggio alle vittime dello scavo della galleria, prima di

terminare con un tributo a Santa Barbara, patrona dei minatori.

In memoria delle vittime della galleria

Terminato lo spettacolo, tutti escono per salutare il treno inaugurale in partenza verso sud. È un momento banale, di un treno in transito come ne abbiamo visti tanti. Segue poi però un altro, che carica tutti gli ospiti, per portarli nella galleria di base, illuminata per l'occasione. In Ticino veniamo accolti dalla fanfara militare, dai discorsi dei politici e, naturalmente, dal pranzo. Nel suo intervento, la cancelliera tedesca Angela Merkel ricorda le vittime dello scavo della galleria, riscuotendo un sentito applauso. È pure presente il capo del governo del Liechtenstein, nonché il presidente francese, che rende omaggio all'opera: «La Svizzera può andarne fiera. La Francia ha sempre ammirato le grandi opere e per questa si inchina davanti alla Svizzera». Aggiunge anche che il nostro paese fa parte dell'Europa e parla dello spirito della galleria di base del Gottardo, che risulterà di grande importanza per tutte le nazioni del continente. È poi la volta di tutti i responsabili di questo cantiere di salire sul palco: dai vertici di Alptransit e delle FFS,



Lo spettacolo ha inneggiato anche agli operai dei cantieri...



... ricordando anche chi ha vi ha perso la vita.



Non poteva mancare il taglio del nastro da parte del Presidente.

all'Ufficio federale dei trasporti, dal Consiglio federale ai governi cantonali e via discorrendo... per giungere al taglio del nastro da parte del presidente della Confederazione Johann Schneider-Ammann, inscenato, tra gli applausi di rito, sul palco, per semplificare la coreografia. La ciliegina sulla torta l'hanno poi messa con le loro evoluzioni i Tiger e i PC7 della Patrouille Suisse.

Una galleria da utilizzare

Nelle sue «conversazioni con Goethe», Johann Peter Eckermann riporta come Goethe, il 21 febbraio del 1827, quando aveva ormai 78 anni, avesse espresso il desiderio di assistere alla realizzazione di opere come i canali di Panama, di Suez e tra il Danubio ed il Reno.

Per vederle, secondo lui «sarebbe valsa la pena di resistere anche 50 anni».

A noi è per contro toccato il privilegio di assistere alla realizzazione di un'opera che ha richiesto sforzi paragonabili a quelli necessari per le opere citate dal poeta tedesco. Possiamo quindi chiederci se ne è veramente valsa la pena. Una galleria, a maggior ragione una delle dimensioni di quella di base del Gottardo, non può essere fine a sé stessa ma deve servire, come è stato sottolineato più volte nei discorsi inaugurati, ad avvicinare le genti, spianando loro il collegamento attraverso le Alpi.

Risparmi di tempo e di energia

Ai pendolari chiamati al frequente spostamento tra il Ticino e la Svizzera tedesca, la galleria di base offrirà in primo luogo un sensibile risparmio di tempo. Dai tre giorni che occorrevano ai tempi di Goethe per andare da Lucerna o Zurigo a Milano si è ormai scesi a poco più di tre ore. Il traffico merci, oltre al tempo, risparmierà anche molta energia, incrementando così la propria efficienza e riducendo nel contempo anche le conseguenze negative del traffico, quali inquinamento e rumore. A condizione però di riuscire a concretizzare finalmente il trasferimento dalla strada alla ferrovia. Questa è la sfida principale posta alla politica dei trasporti e per vincerla occorre una stretta collabora-

zione tra ferrovie, aziende di trasporto merci e politica.

La NTFA quale opportunità per la linea di montagna

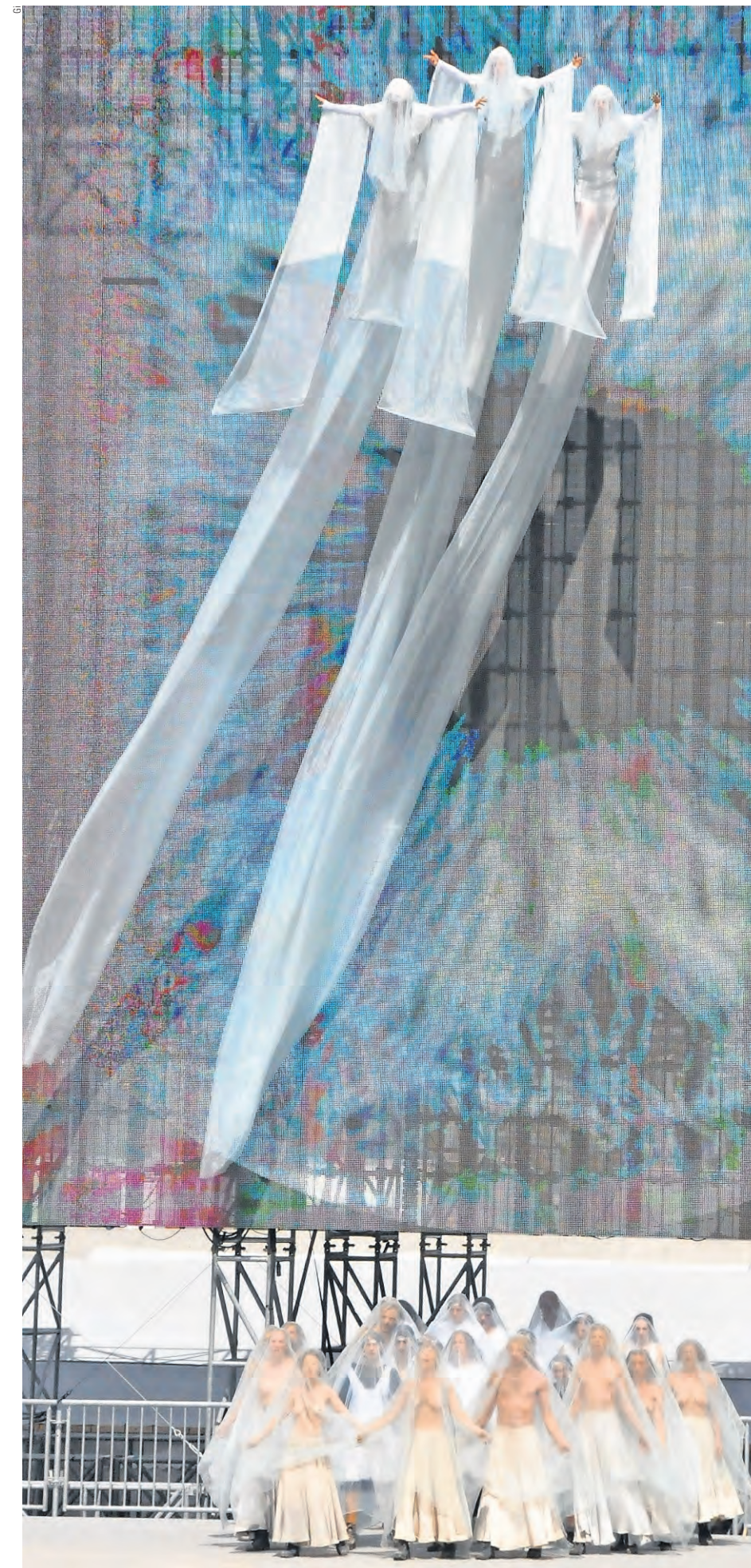
Per la regione attraversata dalla vecchia linea di montagna, la galleria di base potrebbe costituire una grande opportunità, soprattutto in caso di concretizzazione del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. L'alleggerimento dal traffico pesante dell'autostrada gioverebbe infatti a tutte le regioni, in particolare alla valle della Reuss e alla Leventina che abbandonerebbero la riduttiva immagine di «rampe d'accesso al Gottardo» per recuperare il ruolo di regioni dai paesaggi incantevoli e dall'elevato potenziale turistico.

Ciò presuppone naturalmente la conservazione della linea ferroviaria di montagna, nonostante i costi senza dubbio elevati che comporta.

Questa è però una condizione indispensabile per lo sviluppo della regione e per favorirlo occorre un servizio svolto con treni accoglienti, accompagnati da personale competente in grado di assistere tutti i turisti che non si accontentano di attraversare il nostro paese nel minor tempo possibile a bordo di una moderna metropolitana sotterranea, ma che ne vogliono apprezzare il territorio. Senza contare che le varie previsioni parlano di una crescita continua e marcata del traffico per i prossimi decenni. Assorbire queste crescita e trasferire il traffico stradale richiederà inevitabilmente di dar fondo a tutte le risorse di trasporto ferroviario, linea di montagna compresa.

Sono tutti fattori dei quali si dovrà tener conto nel prossimo futuro.

Peter Anliker/gi



Lo spettacolo ha suscitato anche un eco in Parlamento, con un intervento della Consigliera UDC argovese Sylvia Flückiger che vi ha visto anche dei Dervisci (asceti musulmani) danzanti. Il Consiglio federale non si è scomposto, precisando solo che si trattava di comuni covoni di fieno.

Una festa popolare... e il popolo ha festeggiato

Viva la ferrovia e viva la galleria di base

Siamo senz'altro di parte e lo riconosciamo volentieri. Mescolandoci al folto pubblico ai due portali della galleria di base del Gottardo, abbiamo però percepito un certo orgoglio per quest'opera dai molti superlativi.

Come abbiamo percepito l'attaccamento dei visitatori alla ferrovia, espresso in mille aneddoti che rimbalzavano tra uno stand e l'altro.

La festa è stata organizzata in quattro sedi diverse: oltre ai due portali della galleria di base di Pollegio e Rynächt, vi erano Biasca ed Erstfeld ad attendere i visitatori con un programma ricco di spunti, al quale la popolazione ha risposto in massa. 80.000 persone si sono recate alle pendici del Gottardo per rendersi conto di come queste si siano avvicinate e, diciamo subito, sono state accolte da un'organizzazione all'altezza dell'avvenimento e dell'importanza dell'opera. Merito certo degli ampi spazi a disposizione, di un budget adeguato, ma ancor di più del personale, che ha saputo contagiare tutti con il proprio entusiasmo. Gli addetti ai lavori erano ovunque, pronti ad aiutare e a rispondere alle mille esigenze che inevitabilmente sorgono in queste occasioni e gli spostamenti da una postazione all'altra, grazie alle numerose autopostali impiegate e al potenziamento dei treni, non ha mai generato attese tali da rovinare l'umore.



Folla numerosa ed entusiasta a Pollegio



Il simulatore di volo dell'EPFL

Mobilità e molto altro

Molti degli stand erano dedicati ai vari aspetti della mobilità presente e futura, trattati da enti competenti come i due politecnici di Zurigo e Losanna e l'università di San Gallo. A Biasca, Autopostale offriva un giro del piazzale a bordo di un veicolo elettrico privo di conducente, quale soluzione di trasporto all'interno di aree aziendali, oppure di zone pedonali cittadine ed era presente anche il centro di competenze delle Officine. Altri stand parlavano di spostamenti aerei, virtuali o reali. Ma la regina di queste giornate era evidentemente la ferrovia e, trattandosi della linea del Gottardo, non potevano mancare i veicoli storici, da quelli a vapore a tutta la gamma di quelli elettrici che per decenni hanno trascinato innumerevoli vagoni merci sulle rampe eli-

coidali. Vi erano anche i primi elettrotreni, come il TEE Gottardo che, come molti ricordano, in epoche non sospette era già afflitto da mali simili a quelli che avrebbero tormentato i suoi oscillanti successori. Né potevano mancare gli stand di ristoro dalle proposte classiche, come salsicce grigliate e birra, ma anche con alternative più ricercate, e le postazioni degli sponsor più diversi, con i loro gadget in offerta.

Al centro dell'attenzione

Tutti però sono venuti per lei: la galleria di base. Lo dimostra l'autentico assalto al suo stand di souvenir, che in un baleno ha esaurito le scorte di pin e di coltellini dedicati. Numerosi stand hanno poi ripercorso i diciassette anni di scavo e di realizzazione, fungendo da aperitivo alla traversata. Per provare qualche emozione, bi-



Non sono venuto per questi, ma già che ci sono...



Tre generazioni di locomotive merci

sogna però ripensare a quanto presentato dalle esposizioni: due chilometri di copertura rocciosa sopra la testa, 40 gradi centigradi, dolomia saccharoide da consolidare, massicci durissimi da sbriciolare e quant'altro sono difficoltà che svaniscono nel treno che silenziosamente ci porta sul fondovalle della Reuss. Non tutti si perdono però in queste riflessioni, ma si limitano ad estrarre l'immane smartphone, confortati anche dalla costanza della copertura di rete, ma ammassando inevitabilmente l'ambiente solenne di questa prima: non fosse per il comfort di questo moderno IC a due piani e per l'assenza di odori strani, si potrebbe pensare di esser in una qualsiasi metropolitana.

Tutta un'altra cosa

Aspetti messi ancora più in ri-

salto dal rientro che, per coronare questa giornata, facciamo a bordo della carrozza panoramica di un interregio. A costo di risultare banali: rivedere i panorami della vecchia linea è un'altra cosa, anche se questo piacere dura tre volte tanto. Ai 27 minuti impiegati dall'IC per attraversare in tutta scioltezza la galleria di base, si contrappongono i 70 impiegati sulla tortuosa linea di montagna. Per chi a Zurigo o a Lucerna ci va per lavoro, con gli occhi sullo schermo del PC o il naso tra le pagine dei giornali o dei documenti da rileggere, si tratta di differenze importanti. Sarebbe però bello poter continuare a disporre di entrambe le possibilità. Anche questa è una riflessione suggerita dalla giornata trascorsa attorno e sotto il San Gottardo.

Pietro Gianolli

Assemblea dei delegati TS a Göschenen

TS in rotta verso il futuro

Il punto centrale dell'ottava assemblea dei/dele delegati/e TS è stata l'elezione di un vicepresidente e la successione di Werner Schwarzer, presidente centrale. Grazie alla buona gestione della ricerca di nuove leve, la carica di vicepresidente – che sarebbe stata vacante da gennaio 2017 – è stata assegnata.

Werner Schwarzer ha porto il benvenuto ai/alle 27 delegati/e accorsi/e al Berggasthaus Dammagletscher sul Göschenalp: per lui si tratta dell'ultima assemblea dei/delle delegati/e in veste di presidente centrale; alla fine dell'anno lascerà infatti questo incarico dopo 27 lunghi anni, una longevità che gli dà diritto al titolo di più vecchio presidente centrale del SEV.

Nella sua introduzione ha precisato di non volere fare un intervento interminabile e che farà il suo discorso di commiato quando non sarà più in funzione, ossia in occasione dell'assemblea dei delegati del 2017. Evidentemente quella che si è tenuta sopra Göschenen, è stata un'assemblea comunque un po' speciale, perché dopo 27



anni di presidenza lascerà a fine anno. Ha spiegato di non essere stanco della sua funzione, ma la scelta di andare in pensione anticipatamente lo conduce su altri sentieri. Sa comunque di poter andare in pensione lasciando una sottofederazione vigorosa e dinamica in buone mani.

Questioni statutarie

Sotto la guida del presidente centrale, le questioni statutarie sono passate in rassegna molto rapidamente. Delegati e delegate hanno in particolare accettato all'unanimità i conti 2015 malgrado un piccolo deficit, causato da tassi di interesse sfavorevoli sul mercato azionario ma comunque sopportabile. Il cassiere centrale Kurt Wyss è stato ringraziato per il suo lavoro e per la buona gestione della cassa. Malgrado questa leggera perdita, le quote della sottofederazione TS re-

steranno invariate anche per il 2017.

Elezioni

Werner Schwarzer lascerà la sua funzione alla fine del 2016. Per la sua successione la sottofederazione è stata impegnata per un anno e mezzo. Per procedere alla scelta del nuovo candidato sono state fornite molte informazioni, come la descrizione delle mansioni, l'elenco dei requisiti, il tipo di profilo. Queste informazioni sono state molto utili ed efficaci nella ricerca dei pretendenti anche per ringiovanire la commissione centrale. Claude Meier era già stato nominato vice presidente TS nel 2015 affinché potesse essere formato (ha pure seguito un seminario specifico) ed essere pronto a prendere le redini della sezione alla partenza di Werner Schwarzer. Claude Meier è stato pertanto eletto presiden-

te centrale TS all'unanimità e si insedierà a gennaio 2017.

L'elezione di Claude Meier ha creato un posto vacante a livello di vicepresidenza, perciò è stato necessario trovare un altro pretendente per sostituirlo. Anche in questo caso la gestione del cambio della guardia è stata efficace. Christoph Geissbühler, individuato come possibile candidato, è stato ascoltato. Il suo percorso, la sua esperienza e la sua motivazione per assumere la funzione di vicepresidente, hanno convinto tutti ed è stato eletto all'unanimità. Christoph Geissbühler sarà integrato subito nel comitato centrale per esaminare tutti i dossier ed essere pronto ad assumere l'incarico di vicepresidente nel gennaio 2017.

Tutte le altre persone titolari di un mandato o membri di una commissione sono state confermate nelle loro funzioni per il periodo 2017-2020.

Werner Schwarzer ha ringraziato i colleghi che si sono messi a

disposizione per i diversi compiti e ha augurato loro un buon successo. Ha inoltre incoraggiato i colleghi Christoph Geissbühler e Claude Meier augurando loro un buon inizio ai vertici della sottofederazione dal primo gennaio 2017.

Adeguamenti e proposte

I delegati e le delegate hanno approvato alcuni adattamenti del regolamento di gestione TS. L'assemblea ha inoltre adottato due proposte sui mandati, l'occupazione dei seggi e il regolamento finanziario del gruppo manutenzione dell'ETF (Federazione europea dei lavoratori dei trasporti).

Servizio stampa TS



A sinistra Christoph Geissbühler (nuovo vicepresidente centrale), al centro Werner Schwarzer (presidente centrale fino al 31.12.2016); a destra Claude Meier (nuovo presidente centrale dall'1.01.2017)

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati Gita al Ricetto di Candelo

Alla fine di maggio ben 103 pensionati e pensionate hanno preso parte alla gita. Grazie al tempo clemente abbiamo girovagato in lungo e largo nel vecchio ma ben conservato borgo, adibito un tempo solo a magazzino per vivande e foraggio. La conservazione dei beni per la sopravvivenza era molto importante e da qui la necessità di proteggerli con una struttura fortificata. Per

evitare il ristagno d'acqua tutte le cinque stradine sono state costruite in pendenza convergente in modo che l'acqua potesse defluire in un unico «tombino» al centro delle mura di cinta. Dopo la visita ci siamo recati alla Taverna del Ricetto dove il signor Giuseppe ed il suo staff ci hanno accolti con molto calore. Nello scantinato ci attendeva un ricco aperitivo allietato anche

dalle note del nostro musicista Elvezio, che qui ringraziamo per la sua disponibilità. Le sue note ci hanno anche intrattenuti durante l'eccellente pranzo servito ai piani superiori della Taverna, un tempo adibita a cantina e fienile, trasformata con molto buon gusto in ristorante molto accogliente. La pioggia ci ha impedito un'ulteriore visita nel pomeriggio. Un doveroso ringraziamento va ai due autisti che con la loro guida sicura e calma ci hanno riportati a casa. Grazie anche ad Angelo ed a Emilio che si sono assun-

ti il controllo dei passeggeri lungo il percorso da Airolo rispettivamente da Lugano.

Ricordiamo i prossimi appuntamenti autunnali: 8 settembre, visita galleria Baumgartner a Mendrisio;

18 ottobre, castagnata a Biasca, 20 ottobre, castagnata a Vacallo.



Assemblea PV Ticino e Moesano del 13 aprile

Il resoconto dell'assemblea generale della sezione PV Ticino è risultato troppo succinto, per motivi di spazio. Rimediamo qui di seguito, riportando dove-rosamente le decisioni assembleari.

All'assemblea, diretta dal presidente del giorno Franco Pagani, erano presenti 73 colleghi pensionati, il Comitato sezionale al completo, il segretario SEV Gianolli e il Consigliere di Stato Claudio Zali, (vedi *contatto.sev* 7 del 21 aprile). Il verbale dell'ultima assemblea è accettato da tutti. Seguono i diversi rapporti del presidente uscente Eligio Zappa e del cassiere Renato Bomio. L'esercizio 2015 chiude con una perdita che va a debito dell'ingente capitale sociale a disposizione della sezione. Giuliano

Gola legge il rapporto della Commissione di verifica dei conti, confermando che la contabilità è tenuta conformemente alle prescrizioni SEV. Esprime quindi un plauso a cassiere e comitato. I rapporti vengono approvati da tutti. Il preventivo 2016 prevede una perdita abbastanza rilevante, ma non si prevede alcun aumento di quote sociali.

Seguono le nomine: il presidente Zappa accetta la riconferma e gli uscenti Alberti, Beti, Biaggio, Bomio, Cereghetti, De Angelis, Hefti e Meienberg si mettono ancora a disposizione quali membri di comitato, per il quale viene proposto quale nuovo suo membro Alberto Rusconi, da tempo attivo specialmente durante i soggiorni al mare e ad Abano terme. La proposta è accolta all'unanimità. La commissione di verifica vede uscenti Gola e Ru-

sconi e nuovi eletti Köppel e Brenta.

Vengono quindi distribuiti i certificati di benemerita ai presenti, mentre agli altri verranno spediti per posta. Ricevono il certificato: 6 colleghi per 25 anni al SEV, 8 per 40 anni, 18 per 50 anni, 39 per 60 anni e 6 per 70 anni.

Agli eventuali si è venuti a sapere che la Cassa risparmio FFS non potrà più essere amministrata da Postfinance per ordine della FINMA. Il tutto sarà trasferito presso una banca. Tutti saranno avvisati a tempo debito.

Il presidente Zappa annuncia che il 04.5.2017 la PV Ticino e Moesano festeggerà i 100 anni. Tutti possono fare proposte per un'appropriata cerimonia per festeggiare la ricorrenza.

PV Ticino e Moesano

In memoria

Mirco Cereghetti

Il comitato della sezione SEV RPV Ticino esprime alla moglie Pamela e a tutti i famigliari ed amici la più profonda commozione per la prematura scomparsa del collega di lavoro e di sindacato **Mirco Cereghetti**, 51 anni. Entrato in ferrovia nel 1982 come impiegato di esercizio, ha lavorato in diverse stazioni del Ticino. Nel 1988 è stato nominato nella manovra di Bellinzona dove è rimasto fino al 1995. Il primo gennaio 1996 è stato nominato impiegato di manovra a Chiasso smistamento e, grazie alle sue qualità umane e professionali, ha fatto carriera, diventando capo squadra nel 1998, capo manovra nel 2001 e dalla fine del 2001 responsabile team. Tra i suoi ultimi compiti l'accompagnamento e l'istruzione di otto giovani assunti a Chiasso smistamento. Sarà ricordato come una persona capace di farsi accettare e ben volere da tutto il personale. Ne sentiremo la mancanza. Lo rimpiangeremo e lo ricordiamo con affetto e profonda stima.



Sezione RPV Ticino

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Graziano Cavadini**, colpito negli affetti familiari per il decesso della madre.

RPV Ticino

I nostri morti

La sezione VPT Sottoceneri ha il mesto compito di annunciare l'avvenuto decesso del proprio socio **Giovanni De Micheli**. Porgiamo le nostre sincere condoglianze ai familiari.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Bir Zeit per la Palestina

«Non esiste qualcosa come il popolo palestinese. Non è che siamo venuti e li abbiamo buttati fuori e abbiamo preso il loro paese. Essi non esistevano» È una famigerata affermazione di Golda Meir, l'allora primo ministro israeliano, rilasciata al «Sunday Times», il 15 giugno 1969. Da qualche settimana, l'inesistente popolo palestinese ha un proprio museo dedicato alla sua storia, alla sua cultura e alla sua esistenza, oggi, di nazione senza Stato.

La struttura museale sorge a Bir Zeit, nella Cisgiordania occupata, su un terreno messo a disposizione dall'omonima università. Si tratta di un museo in divenire dove dovranno essere raccolte testimonianze, documenti, cimeli e ricordi di un popolo diviso in patria e disperso all'estero (e all'estero sarà spostata anche parte delle collezioni permanenti che verranno create, per scongiurare possibili ingerenze o addirittura confische da parte di Israele). Una sorta di «casa madre» nei Territori Occupati che funga da punto di riferimento per tutti i palestinesi residenti, o in esilio. In altri termini, come spiegato dal direttore Omar al-Qattam, una sorta di piattaforma poliedrica e multi-disciplinare, in grado di operare nel contesto internazionale dei musei, e usufruibile con collegamenti on-line.

Non è un caso che la prima mostra-satellite sia stata organizzata a Beirut. È dedicata alla storia del ricamo palestinese, una storia «politica» che analizza le trasformazioni avvenute nel corso dei decenni, in particolare dal 1948, segnando i vari momenti della lotta palestinese.

La prima mostra che si terrà nei locali veri e propri del Museo di Bir Zeit si aprirà in autunno e costituirà, con documenti audiovisivi e oggettistica della più disparata natura, un profilo storico, culturale, sociale e politico della Palestina del XIX e XX secolo. Una cronologia che sarà disponibile anche on-line.

In prospettiva, il Museo palestinese di Bir Zeit si delinea così come uno strumento fondamentale per combattere le limitazioni di movimento e le restrizioni imposte dalla potenza occupante nei diversi settori della vita pubblica palestinese. Museo che è stato inaugurato il 18 maggio, tre giorni dopo il 48esimo anniversario della Nakba («disastro») quando oltre 750.000 palestinesi furono espulsi o fuggirono alla creazione dello Stato d'Israele. Quello Stato che «esiste come compimento della promessa fatta da Dio stesso. Sarebbe ridicolo chiedere conto della sua legittimità». È ancora Golda Meir in un'intervista a Le Monde del 1971.

Colpi di diritto

La libera scelta dell'avvocato

Le disposizioni procedurali devono essere rispettate, anche quando si richiede l'assistenza giuridica professionale.

Nell'ambito dell'assistenza giuridica, a chi compete la decisione di rivolgersi ad un avvocato esterno? E chi lo sceglie?

Rodolfo (nome fittizio ndr) ha alcuni problemi sul posto di lavoro, a seguito dei quali sorgono contrasti con i suoi superiori. Si sente trattato ingiustamente e sorge in lui la convinzione di essere vittima di mobbing. Si consulta quindi con il sindacato, ma preferisce non affidare il suo caso all'assistenza giuridica del SEV, ritenendo che i rapporti tra il sindacato e i superiori avrebbero intralciato la difesa dei suoi interessi. Decide pertanto di rivolgersi ad un avvocato, avanzando in seguito la richiesta alla protezione giuridica di copertura delle spese.

La sua richiesta viene però

respinta per cui, sempre per il tramite del suo legale, Rodolfo inoltra un regolare ricorso al comitato SEV.

Il comitato non segue però le argomentazioni addotte nel ricorso, respingendolo per due motivi: non vi erano ragioni fondate per sostenere che i suoi interessi non sarebbero stati difesi in modo adeguato e Rodolfo si era rivolto ad un legale senza coinvolgere preventivamente il SEV.

Fa testo il regolamento

L'articolo 6 del regolamento dell'assistenza giuridica del SEV precisa che spetta al SEV decidere se e in che forma l'assistenza giuridica viene concessa. Di conseguenza, come viene precisato al paragrafo 2, decide, se necessario, di affidare il caso ad un legale. Le proposte da parte del membro possono essere accolte solo in casi eccezionali. Nei casi nor-

mali è quindi chiaro che la decisione di ricorrere o meno ad un legale non spetta al singolo membro, ma al SEV e nella maggior parte dei casi è il sindacato a definire a quale avvocato ci si rivolge. Il SEV dispone infatti di una rete di avvocati che da anni intervengono in favore dei suoi membri. Il team dell'assistenza giuridica li conosce ed è quindi anche consapevole delle loro qualità e dei settori in cui sono specializzati. I casi eccezionali in cui un membro può avanzare delle richieste sono per esempio quelli che riguardano problemi inusuali per l'assistenza giuridica del SEV, per cui nessuno dei suoi legali di fiducia presenta qualifiche particolari. Sono però casi molto rari, anche perché settori particolari come il diritto successorio esulano dalla copertura dell'assistenza giuridica professionale. Vi sono poi

stati anche altri casi, per esempio in cui il membro aveva già ricevuto l'assistenza di un legale nell'ambito della protezione giuridica Multi, dove si è riconosciuto il ricorso allo stesso. Si tratta però di eccezioni, che non possono essere invocate per ottenere l'assistenza di legali di grido, o presunti tali, e che in ogni modo deve essere concordata preventivamente con il SEV.

Avvocato della prima ora

L'unico caso in cui il SEV riconosce il patrocinio di un legale senza previo accordo è quando improvvisamente e fuori dagli orari normali sorgono questioni che possono avere valenza penale, per esempio quando un bus viene coinvolto in un incidente della circolazione con feriti. Dal 2011, il codice di procedura penale prevede la figura «dell'avvocato della

prima ora» e la facoltà per l'interrogato di non rispondere alle domande della polizia prima di essersi consultato con un legale. Evidentemente, se questo incidente avviene di notte, si deve poter far capo ad un legale in breve tempo e non è pensabile di attendere la conferma scritta dell'incarico da parte del SEV. In casi simili, il membro può comunque contare sull'assunzione delle spese legali da parte del sindacato, al quale si dovrà trasmettere al più presto la richiesta di assistenza giuridica.

Anche in questi casi, il SEV si riserva tuttavia di trasmettere l'incarico dopo i primi verbali ad un suo legale di fiducia, soprattutto quando il legale coinvolto si distingue soprattutto per l'elevato livello ... della sua tariffa oraria.

Assistenza giuridica SEV

Previdenza professionale

Nuovo consiglio di fondazione Symova

La cassa pensioni

Symova ha rinnovato il consiglio di fondazione per il periodo

1.7.2016-30.6.2019.

Il consiglio della fondazione comune viene eletto dalle commissioni di previdenza delle 70 imprese di trasporto affiliate, che assicurano circa 7500 attivi e 4000 pensionati. Il rinnovo delle cariche ha potuto essere svolto in forma tacita. Nel consiglio di fondazione sono stati confermati quali rappresentanti degli assicurati: Edith Graf-Litscher, SEV; Heinz Niederer, Appenzeller Bahnen AG e Beat Reichen, BLS AG; ai quali si sono aggiunti i nuovi Stephan Hunziker, SGV AG e Vincent Brodard, SEV (quale rappresen-

tante per le minoranze di lingua francese ed italiana). Per i datori di lavoro sono stati confermati Manuela Hutter, SOB AG; Franziska Jermann, BLS AG; Fabian Schmid, RBS e Werner Trachsel, VZO, ai quali si è aggiunto Pascal Vuilleumier, transN per francofoni e italo-foni.

I compiti del consiglio di fondazione e degli altri organi di Symova

Il consiglio di fondazione è l'organo supremo e, in quanto tale, deve provvedere all'organizzazione e alla gestione professionale della fondazione comune, nonché definirne gli orientamenti strategici. Esso viene affiancato da una commissione per gli investimenti, incaricata

di applicare la strategia di investimenti da lui definita. La direzione e la gestione operativa di Symova sono curati dalla direzione di Berna, guidata dal direttore Urs Niklaus e da Sara Gabriel, direttrice delle finanze e degli investimenti. Ogni azienda affiliata alla fondazione comune Symova dispone di un proprio istituto di previdenza, con bilancio commerciale e tecnico separato. Symova calcola separatamente il grado di copertura per ogni istituto, che viene gestito da una commissione paritetica di previdenza, incaricata di definire il piano previdenziale dell'azienda.

Symova/Fi

Aumento dei contributi in vista: titolari e committenti devono assumersi le loro responsabilità

«Tutte le casse pensioni sono sotto pressione», ha scritto la direzione di Symova ad inizio giugno alle aziende affiliate ed alle commissioni di previdenza. Negli ultimi anni, Symova ha ottenuto ottimi risultati, anche dal punto di vista del reddito dei capitali, ma si stanno profilando nuove difficoltà che inducono la cassa a modificare le proprie basi di calcolo. Per farsi carico delle sue responsabilità nei confronti degli assicurati, il livello delle rendite dovrebbe subire solo modifiche minime. Ciò comporterà però adeguamenti dei contributi del datore di lavoro e dei

lavoratori dal gennaio 2018. Entro fine settembre si svolgeranno alcuni eventi informativi per i membri delle commissioni di previdenza.

«È importante che le rendite non vengano ridotte e che le aziende possano tener conto degli aumenti di contributi nelle offerte da sottoporre ai committenti delle prestazioni di trasporto», rileva Edith Graf-Litscher, segretaria sindacale del SEV e membro del consiglio di fondazione. «Anche questi ultimi, ossia Cantoni e Confederazione devono assumersi l'impegno di garantire la solidità delle casse pensioni». **Fi**

Una propaganda che vale triplo!

Chi recluta un nuovo membro riceve 50 franchi dal SEV e per ogni nuovo membro, ogni sezione riceve un premio ulteriore dalla VPT fino al 31.12.2016. Il SEV e la VPT, grazie ad ogni nuovo membro, migliorano il loro grado di rappresentatività ed hanno più forza per ottenere migliori condizioni di impiego.

La VPT contribuisce alla cassa sezionale con: 1-3 nuovi membri = ognuno fr. 20.-

4-6 nuovi membri = ognuno fr. 30.-



7-9 nuovi membri = ognuno fr. 40.-

10 e + nuovi membri = ognuno fr. 50.-

p. es. 8 nuovi membri = $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 2 \times 40.- =$ fr. 230.- oppure 11 nuovi membri = $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 3 \times 40.- + 2 \times 50.- =$ fr. 370.-

■ I premi di reclutamento saranno versati alle sezioni nel febbraio 2017. Il premio massimo per sezione ammonta a fr. 1500.-

Per domande: info@vpt-online.ch

Pensionati RhB Escursione estiva



Siamo lieti di invitarvi il 23 giugno alla gita estiva che prevede un giro in battello sul lago di Zugo con caffè e torta e il pranzo allo Zugerberg, che avrà luogo con qualsiasi tempo. Partenza da Coira alle 09.16, arrivo a Landquart alle 09.25; rientro con partenza da Landquart alle 19.32 e arrivo a Coira alle 19.43. Per maggiori informazioni e per l'iscrizione entro il 20 giugno, vogliate rivolgervi a: Felix Murk, Davos, tel. 081 413 74 65 o 078 606 60 25; mail: felix.murk@bluewin.ch, indicando per favore anche il menu scelto. Ecco le proposte menu a franchi 36.50, compreso il dessert. Menu 1: minestra, sminuzzato e polenta ticinese, verdure; menu 2: minestra, salmerino con riso e verdure. Vi attendiamo numerosi!

UNITI SIAMO SEMPRE PIÙ FORTI

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



An der Technischen Universität Graz ist am Institut für Elektrische Anlagen die Universitätsprofessur für



«Elektrische Anlagen und Netze»

voraussichtlich ab 1. 10. 2017 in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis zur TU Graz gem. § 98 UG zu besetzen.

Weitere Details zu den Anforderungen und den Ausschreibungsmodalitäten befinden sich auf der Website: www.e-i.tugraz.at/dekanat.

Die Technische Universität Graz strebt eine Erhöhung des Frauenanteils an und lädt deshalb qualifizierte Frauen ausdrücklich zur Bewerbung ein. Frauen werden bei gleicher Qualifikation vorrangig aufgenommen.

Bewerbungen senden Sie bitte unter zwingender Verwendung des bereitgestellten Bewerbungsformulars bis spätestens 31. 7. 2016 (Datum des E-Mail-Eingangs) an dekanat.etit@tugraz.at.

Der Dekan: Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Bösch, MBA

www.tugraz.at

TEMPO D'ESTATE AL SEV



Ritmo estivo per il giornale contatto.sev: avvisiamo i nostri lettori e le nostre lettrici che dopo il prossimo giornale n. 12 del 30 giugno, l'edizione numero 13 uscirà il 28 luglio, mentre l'edizione numero 14 il 1. settembre.

Vi preghiamo anche di prendere nota che il segretariato SEV resterà chiuso dal 29 luglio al 7 agosto compresi.

■ USFS TENNIS

50. Campionato Svizzero di tennis USFS il 13-14 agosto a Vevey



50^{èmes} championnats suisses de tennis USSC
50. SVSE Tennis-Meisterschaften
50. Campionato Svizzero di tennis USFS

Sono aperte le iscrizioni al cinquantesimo campionato nazionale di tennis dell'Unione sportiva ferrovieri svizzeri, che si svolgerà a Vevey, presso il centro tennis de la Vevey, dal 13 al 14 agosto 2016. Il programma dettagliato verrà inviato agli iscritti in luglio.

Sono previsti tornei per le seguenti categorie:

- uomini 1: classifica da N a R6 o equivalenti e finalisti cat. 2 del 2015
- uomini 2: classifica R7- R9 e non classificati
- uomini senior: dai 55 anni. Se vi sono meno di 8 iscritti, verranno integrati nel tabellone uomini 2
- uomini veterani: dai 65 anni
- donne: con e senza classifica
- donne senior: dai 50 anni. Se vi sono meno di 8 iscritte, verranno integrate nel tabellone donne
- juniores: sino ai 18 anni (nati dal 1998). Se vi sono meno di 8 iscritti, verranno integrati nel tabellone corrispondente.
- fun: categoria mista aperta a tutti.

Meteo permettendo, verrà indetto anche un torneo di consolazione.

Per il pernottamento, vedi link degli hotel nella regione:

www.vevey.ch/N304/hebergements.html?M=305.

Iscrizioni entro il 25 giugno a: Athos Keller, via Paiardi 16a, 6592 San Antonino, tel. 076 679 81 05, mail: athoskeller@gmail.com indicando nome e cognome, indirizzo, tel. privato e cellulare, sezione USFS e no. di membro; categoria; classifica e data di nascita.

Spese di iscrizione: al torneo CHF 50.- per persona; CHF 25.- per gli juniores. Cena e serata ricreativa CHF 45.-; supplemento per i non membri USFS CHF 10.-. Il pagamento va effettuato a CSC Riviera, Jean-Luc Burgy et André Porret, 1806 St-Légier, IBAN CH50 0900 0000 1420 1355 1.

Commissione donne



Incontro tra le sindacaliste di 4 paesi

Lo scorso mese di maggio si è tenuto a Basilea il classico incontro tra le segretarie sindacali dei trasporti pubblici di provenienza dai quattro paesi germanofoni: Germania, Austria, Lussemburgo e Svizzera, a cui è spettato il ruolo di paese ospitante. Tra i temi discussi l'avvento della digitalizzazione nel mondo dei tra-

sporti pubblici e le conseguenze sul lavoro. La relatrice Claudia Dunst ha illustrato gli orientamenti e le strategie tedesche. Già quest'anno saranno al centro di una contrattazione per le tariffe (CCL) e saranno al centro di nuove pratiche. L'incontro tra le sindacaliste dei quattro paesi ha permesso di affrontare tutti i

temi dalla specifica angolatura femminile, necessaria per valutare i cambiamenti che in futuro concerneranno tutti. Dopo una prima riflessione a Vienna nel 2015 e dopo la seconda a Basilea, la riflessione verrà ripresa nel mese di ottobre. Insomma le donne vanno avanti con gli occhi sempre aperti.

Lucie Waser

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... Paracelso

Il grande medico, alchimista e astrologo svizzero del '500 era uno scienziato di altri tempi, a metà tra il mago e il guaritore, tra l'uomo di scienza e il ciarlatano. Ad esempio, ha lasciato questi appunti piuttosto allucinanti: «Se la fonte di vita, chiusa in un'ampolla di vetro sigillata ermeticamente, viene sepolta per quaranta giorni in letame di cavallo e opportunamente magnetizzata, comincia a muoversi e a prendere vita. Dopo il tempo prescritto, assume forma e somiglianza di essere umano; ma sarà trasparente e senza corpo fisico. Nutrito artificialmente con «*arcanum sanguinis hominis*» per quaranta settimane e mantenuto a temperatura costante, prenderà l'aspetto di un bambino umano. Chiameremo un tale essere «*Homunculus*» e potrà essere istruito e allevato come ogni altro bambino fino all'età adulta, quando otterrà giudizio e intelletto». Oltre a usare i segni zodiacali come strumento di indagine psicologica, aveva dato credito anche alla Fisiognomica di Aristotele, la strampalata teoria secondo cui dall'aspetto fisico si può desumere il carattere e finanche il destino di una persona! Precursore dell'omeopatia ma anche della farmacologia, sfidò le convinzioni ancora medioevali dei medici, affermando che le malattie sono causate da agenti esterni al corpo e che possono essere contrastate per mezzo di sostanze chimiche. Tuttavia si inimicò i farmacisti basilesi, perché esortava i suoi pazienti a utilizzare dei medicinali poco costosi fatti in casa. Qualcuno ha detto che era anche un po' svitato, di certo non soffriva di complessi d'inferiorità: era talmente pieno di sé che gli inglesi inventarono il termine «*bombastic*» per definire le persone arroganti: il suo nome completo era, infatti, Philippus Aureolus Teophrastus Bombastus von Hoenheim e si autodefinì molto modestamente Paracelso, ovvero più grande di Celso (uno dei padri della medicina antica). Perseguitato, girovagò per mezza Europa e pare che morì cadendo da un burrone, perché era talmente ubriaco da non reggersi in piedi. Eppure Paracelso anche in quelle condizioni riusciva a compiere operazioni chirurgiche delicatissime ed era specializzato nelle guarigioni impossibili. Probabilmente a ucciderlo, più che la sua passione per l'oppio e per l'alcool, fu la delusione di aver incontrato una platea di menti ottuse tra i grandi dotti, medici e sapienti dell'epoca. «Che cos'è un medico?» si chiedeva sempre Paracelso. «Un medico è semplicemente colui che riesce a curare i malati.» Come dargli torto?

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, 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, tel. 091 8250115.

Tiratura: edizione italiana: 3555 copie; totale: 43020; certificata l'8.12.2015.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

Prestampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch.

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch. ISSN 1662-8470

Prossima edizione:
30 giugno 2016. Chiusura
redazionale: giovedì
23 giugno, ore 10.



«Sono anche
una ispettrice
di tratta»

Lea Boner
Cuoca di squadra



Solidarietà: la carta vincente del SEV.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Beim SEV spielt die Solidarität.



Manfred Nyfeler
Ispettore di tratta

«Sono anche
un cuoco
di squadra»



Il personale viaggiante ha bisogno di locali di pausa e di servizi igienici

«WC e non cespugli»!

L'assenza di WC – puliti – ai capolinea, non è per la verità una delle lacune più piccole delle imprese di trasporto.

Spetta agli ispettorati del lavoro cantonali, il dovere di fare rispettare la legge.

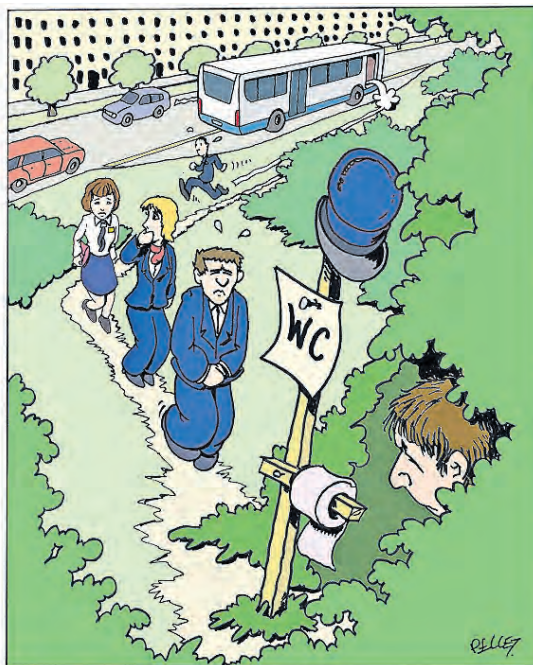
Nella legislazione federale è l'ordinanza 3 della legge sul lavoro che regola le questioni afferenti la protezione della salute del personale (articolo 29 e seguenti). Tra di essi figura la necessità di mettere a disposizione del personale dei servizi igienici puliti, che contemplano spazi riservati e separati per donne e uomini, al fine di permetterne correttamente l'uso.

C'è un però: le imprese faticano a seguire queste indicazioni, specialmente nel traffico regionale. A Ginevra il SEV interviene da tempo presso l'azienda RATP DEV, subappaltatore dei Trasporti pubblici ginevrini (tpg). Quale delle due imprese deve farsi carico del rispetto della legge? L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è l'or-

gano di vigilanza delle imprese di trasporto pubblico. Il rispetto dell'ordinanza 3 è di sua competenza? «Spetta piuttosto all'ispettorato del lavoro dei singoli cantoni il compito di controllare l'applicazione della legge», afferma Valérie Solano, segretaria sindacale responsabile del dossier RATP. Abbiamo dunque interpellato l'Ufficio cantonale dell'ispezione e delle relazioni di lavoro (OCIRT) presente nel cantone Ginevra.

Tavola rotonda indetta dall'OCIRT

Lo scorso 2 giugno, l'OCIRT ha organizzato una tavola rotonda a cui ha invitato il SEV, il delegato del personale della RATP DEV – Pierre Delias –, il direttore dell'azienda con il suo aggiunto, come pure il vice responsabile dei subappalti delle linee presso i tpg. Pierre Delias ha ricordato che «la presenza di WC ai capolinea è cruciale. I gabinetti pubblici non sono sufficienti». Inoltre l'igiene «lascia alquanto a desiderare. In assenza di un accordo con un esercizio pubblico, spesso i conducenti devono consumare una bibita», ha ag-



Un primo incontro di buon auspicio, ma il problema non è risolto

giunto Valérie Solano. I tpg e l'azienda insistono nel dire che il personale viaggiante ha il diritto di avere il tempo per andare al gabinetto, anche se non è arrivato al capolinea; gli basta annunciarlo alla clientela. «Beh, insomma, oltre all'imbarazzo, questa soluzione pone anche un problema di

servizio pubblico perché interrompe la corsa», precisa Valérie Solano.

Allora un WC solo al capolinea e non ai due estremi come suggerito da RATP DEV? «Certi percorsi durano 40 minuti. Può dunque capitare che prima di poter andare al gabinetto, trascorrono 80 minuti», reagisce

la segretaria sindacale del SEV. Anche se ci si rende conto che non è sempre facile trovare delle soluzioni perché i comuni non fanno sempre la loro parte, la situazione attuale non è soddisfacente. Va comunque detto che RATP DEV ha mostrato il desiderio di trovare delle soluzioni. «Per il SEV occorre andare nella direzione della creazione di commissioni per l'igiene e la sicurezza, come quella dei tpg. Questa commissione controlla le linee e segnala i problemi. Il pagamento del tempo per raggiungere i gabinetti è pure una possibile pista da seguire, poiché il personale non può godere della sua pausa come ne avrebbe diritto. Devono pure essere messi a disposizione del personale dei locali adeguati per le pause. Troppo spesso i conducenti devono mangiare e riposare a bordo del loro veicolo», conclude Solano. Le parti si incontreranno dopo l'estate. Una cosa è sicura: il SEV manterrà la pressione per fare rispettare la protezione della salute del personale.

Vivian Bologna/rrg

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 22 giugno 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;

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. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie

legali sono escluse.

In palio vi è un coltellino modello «Outrider» con i colori e il logo SEV, che sarà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava un dettaglio della stazione di Berna Wankdorf, a fianco dello stabile della direzione generale FFS. Troverete una foto esplicativa sul sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Michael Lehmann, di Neuhausen, membro della sezione lavori di Zurigo.