

elvetino

Un progetto di trasferimento contestato.

Pagina 5



Officine FFS di Bellinzona

Nel dibattito sul futuro delle Officine sono improvvisamente sorti nuovi aspetti, sui quali le FFS però non si esprimono.

Pagina 4



Focus.sev

Discriminata per maternità: il SEV ricorre al TF.

Pagina 16

Il personale di navigazione chiede di definire le condizioni d'impiego usuali per il settore

Condizioni sotto pressione

Il settore navigazione del SEV chiede all'ufficio federale dei trasporti di definire le condizioni di lavoro usuali nel settore, come ha fatto nel settore Bus.

La rivendicazione è scaturita considerando i recenti attacchi alle condizioni di lavoro registratisi su diversi laghi. Su quello Bodanico, l'arrogante offensiva di un «risanatore» ha potuto essere rintuzzata solo grazie all'esistenza di un CCL e sui laghi di Neuchâtel e Morat il personale ha dovuto mobilitarsi per respingere diversi peggioramenti.

Sui laghi ticinesi, il rinnovo delle concessioni ha permesso di tirare un sospiro di sollievo, ma vi sono alcuni aspetti che dovranno essere chiariti. Presso la SNL sono in corso delicate trattative per il rinnovo del CCL.



Sul Ceresio e il Verbano, le società operano a livello transfrontaliero. Qui un battello SNL allo scalo di Ponte Tresa Italia.

Da pagina 6 a pag. 9

Otto marzo 2017



La locandina dell'Otto Marzo
pagina 15

Riforma dell'imposizione delle imprese (RII) III

Un rifiuto che rincuora

■ Domenica il popolo ha respinto decisamente la terza riforma dell'imposizione delle imprese, con un magnifico 59.1% percento di voti contrari. Un voto chiarissimo, del quale il SEV può prendere atto con grande soddisfazione anche grazie al contributo che vi ha dato, sia nella raccolta delle firme che con l'impegno della propria base, presente sul territorio per informare la popola-

zione sulla portata della posta in palio. Senza questo impegno e quello degli altri membri della coalizione contraria, questo risultato non sarebbe stato possibile.

La RII III avrebbe avuto conseguenze gravissime sulle prestazioni del trasporto pubblico e per il suo personale e avrebbe messo sotto grande pressione finanziaria enti pubblici come cantoni,

città e comuni. Una constatazione che ha indotto non pochi politici anche di destra ad impegnarsi contro la riforma. Il risultato soddisfa evidentemente anche il presidente SEV Giorgio Tuti: «per il trasporto pubblico, questa vittoria vale oro», commenta. Ora ci attende la riforma della previdenza 2020.

Editoriale a pag. 3

IN BREVE

Aumentano i pendolari

■ In Svizzera, nel 2015, nove lavoratori su dieci erano pendolari, ovvero persone che lasciano il loro domicilio per recarsi sul posto di lavoro. Il dato corrisponde a circa 3,9 milioni di persone, il 70% delle quali lavora al di fuori del proprio Comune di domicilio. Lo mostrano dati pubblicati dall'Ufficio federale di statistica (UST). La quota di questi pendolari «intercomunali» ha registrato una forte crescita negli ultimi cinque anni (+12%). Allo stesso tempo però, fra il 2010 e il 2015, è cresciuta quasi del 10% anche la quota dei lavoratori da casa, arrivando ad un totale di 425.000 persone. Secondo i dati dell'UST, poco più della metà dei pendolari (52%) ha utilizzato l'automobile come mezzo di trasporto, mentre il 30% si è recato al lavoro con i trasporti pubblici e il 16% a piedi oppure in bicicletta. In media, i pendolari percorrono 14,5 km per il tragitto casa-lavoro (andata) e impiegano 30 minuti.

Viaggiare in Italia costerà più caro

■ A partire dal 1 gennaio 2018 per un treno internazionale i viaggi in Italia saranno più cari. Per un convoglio passeggeri la tariffa per la traccia ferroviaria subirà infatti un aumento del 66%. Mentre per le merci si parla di un rincaro del 46%. E il gestore dell'infrastruttura Rete ferroviaria italiana (RFI) prevede anche una differenziazione per fasce orarie, con costi più alti durante la notte.

Raggio laser

■ Un 54enne autista di bus delle linee cittadine di Zurigo VBZ dovrà rimanere assente dal lavoro per diverse settimane dopo essere stato abbagliato venerdì sera con un puntatore laser. La polizia comunale indica oggi in una nota che ha già potuto scoprire i responsabili: tre dodicenni.

Comitato SEV

I nodi del reclutamento

Reclutamento è stato uno dei punti principali della riunione del Comitato SEV lo scorso 10 febbraio. «Non possiamo mettere la testa nella sabbia», ha sostenuto Giorgio Tuti. Il Comitato ha inoltre designato i/le candidati/e alla presidenza e alla vicepresidenza del Comitato. Il Congresso deciderà a maggio.

Nervi belli pecunia. Il denaro è il nerbo della guerra. Questo detto vale anche per il SEV che deve affrontare molti decessi, che non riesce a compensare con i nuovi membri, il cui numero nel 2016 è stato leggermente al di sotto delle dimissioni. «Al di là dell'aspetto finanziario, ad essere centrale è la questione della rappresentatività nelle aziende», ha osservato il presidente Giorgio Tuti.

Il reclutamento è stato al centro delle discussioni dopo che la responsabile Elena Obreschkow ha tracciato un bilancio dell'azione di adesione gratuita negli ultimi quattro mesi dell'anno. «I responsabili del reclutamento delle diverse sottofederazioni ritengono che l'azione ha avuto successo, ma è difficile quantificare al momento l'impatto di questa azione. Tuttavia, si è visto che il numero dei membri rimane stabile».

La giornata nazionale del reclutamento, lo scorso 14 settembre, ha dimostrato che il coordinamento di una tale azione rappresenta una vera sfida per le sezioni, le sottofederazioni e l'apparato professionale del SEV. A ciò si aggiunge la difficoltà di fare delle azioni all'interno delle aziende, in particolare alle FFS, che limitano l'accesso ai sindacati, quando non lo vietano.

Il campanello d'allarme è stato suonato, poiché all'interno delle FFS il tasso di organizzazione sindacale è in calo. Secondo

Elena Obreschkow il 2017 è certamente iniziato bene, ma è giunto il momento di riflettere. «Abbiamo bisogno di chinarci sul reclutamento prendendo il toro dalle corna, non possiamo nascondere la faccia nella sabbia», ha detto Giorgio Tuti. Nelle sottofederazioni il problema è noto e nei prossimi mesi il problema sarà approfondito.

Il calo di membri ha un impatto diretto sul numero di mandati SEV all'assemblea dei delegati (AD) dell'USS. Così, nel 2017, ci saranno otto seggi contro gli undici precedentemente conferiti in SEV. Intanto il comitato ha trovato la formula magica: i presidenti centrali andranno all'AD USS; la sottofederazione Lavori ha rinunciato a favore della Commissione Donne. Anche le commissioni migrazione e giovani hanno rinunciato perché sono già rappresentati dai loro omologhi dell'USS. «È davvero importante che questi mandati vengano presi sul serio. I presidenti centrali che non possono partecipare all'AD USS, si mettono in contatto con le commissioni migrazione e giovani per essere sostituiti», ha raccomandato Giorgio Tuti. Infatti in agenda il prossimo 24 marzo c'è almeno un tema centrale: la Previdenza vecchiaia 2020.

Vivian Bologna/frg

CONGRESSO E VOLTI NUOVI

La scadenza del congresso SEV, in agenda il 23 e 24 maggio, si avvicina. All'ordine del giorno vi saranno anche le elezioni: il comitato ha deciso all'unanimità di riproporre Giorgio Tuti alla carica di presidente SEV, come pure Barbara Spalinger e Manuel Avallone quali vicepresidenti e Aroldo Cambi come amministratore.

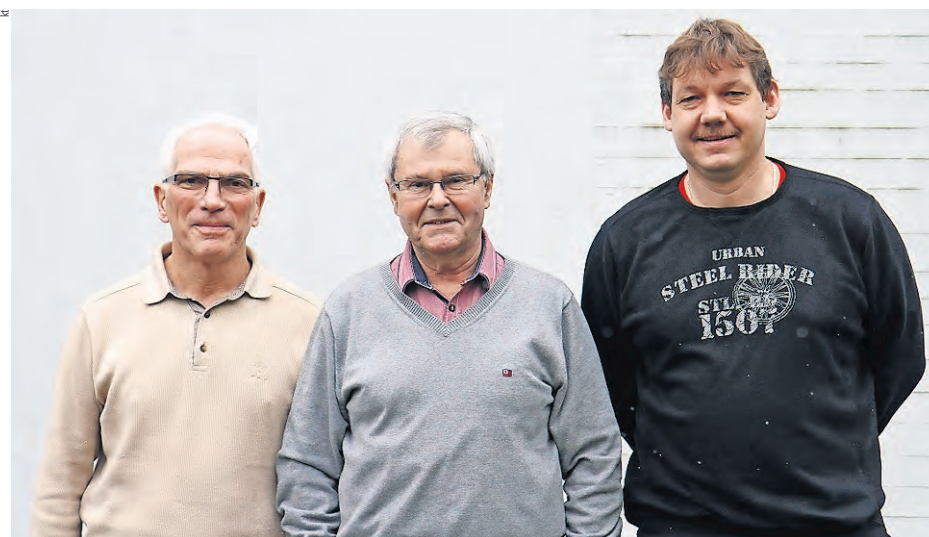
Il congresso dovrà designare anche presidente e vicepresidente del Comitato. Il presidente uscente Andreas Menet è ormai giunto al termine del suo mandato e non può essere rieletto. A succedergli, il comitato ha deciso all'unanimità di proporre l'attuale vicepresidente Danilo Tonina (RPV). Quale nuovo vicepresidente, il comitato propone, sempre con voto unanime, Peter Kappeler (AS).

Volto nuovi in comitato

A fine 2016, i presidenti centrali di tre sottofederazioni (Lavori BAU, personale tecnico di servizio TS e Pensionati PV) hanno rinunciato alla loro carica in comitato.

I tre nuovi presidenti centrali che subentrano, in quanto tali, anche in comitato sono Markus Kaufmann (BAU), Claude Meier (TS) e Roland Schwager (PV).

Vi saranno cambiamenti anche nel personale del segretariato SEV: oltre al passaggio alla pensione di Pietro Gianolli (vedi anche a pag. 4), che sarà sostituito da Pascal Fiscalini, attuale vicepresidente della ZPV, Henriette Schaffter ha deciso di riorientarsi professionalmente e di lasciare il SEV dopo 8 anni di lavoro.



I nuovi volti del Comitato: Jean-Pierre Genevay (PV), Roland Schwager (presidente centrale PV) e Jan Weber (Lavori). Manca Claude Meier (presidente centrale TS) assente per malattia.

Polizia dei trasporti: ottenuta l'indennità retroattiva

Successo del SEV

Su segnalazione dei propri membri, il SEV ha richiesto e ottenuto un indennizzo retroattivo in contanti per gli agenti che negli ultimi cinque anni sono stati chiamati a superare la durata massima del lavoro.

L'estate scorsa, in vista dell'apertura della galleria di base del San Gottardo, sono stati formati anche agenti della polizia ferroviaria a Faido. Per alcuni di loro, ciò ha comportato giornate lavorative di oltre 13 ore, compreso il viaggio di andata e ritorno, mentre il limite legale per questi casi è di 12 ore, composto dal massimo di 10 ore di lavoro e due ore di viaggio senza prestazione lavorativa. Un collega si è quindi rivolto, a posteriori, al segretario SEV Jürg Hurni, che è immediatamente intervenuto presso il servizio del personale della

divisione viaggiatori. Oltre a protestare per l'eccessiva durata di queste giornate lavorative, Hurni ha anche chiesto che queste fossero indennizzate ai sensi dell'articolo 5 della legge sulla durata del lavoro (LdL): il tempo che eccede la durata massima del lavoro deve essere indennizzato con tempo libero della stessa durata e da un'indennità calcolata sulla base del salario orario maggiorato del 25%. Lo stesso articolo della LdL precisa inoltre che questi superamenti sono ammissibili solo «per motivi imperativi come casi di forza maggiore o perturbazioni dell'esercizio».

«Anche i colleghi dovrebbero richiamare i superiori su queste condizioni, quando si vedono attribuiti orari che superano la durata massima del lavoro», raccomanda Hurni, dopo aver ricevuto segnalazioni di conteggi errati del tempo di lavoro anche in caso di manifestazioni sportive.

Per questi casi, i partners sociali avevano convenuto di portare la durata massima del lavoro a 15 ore, riconoscendo tuttavia un'indennità conforme all'art. 5 LdL per il tempo di lavoro che supera le 10 ore. Jürg Hurni ha quindi richiesto una verifica a posteriori di tutti i turni della Polizia dei trasporti. Questa verifica ha confermato diversi superamenti, che verranno indennizzati nel primo trimestre 2017 sulla base dello stipendio annuo di dicembre 2016.

Questo indennizzo verrà riconosciuto anche ai colleghi che nel frattempo hanno lasciato la Polizia dei trasporti.

Markus Fischer

RailFit 20/30: assemblee in Romandia e nella Svizzera tedesca

Il pensiero va al CCL

La grande mobilitazione contro RailFit 20/30 ha permesso di scardinare in parte i progetti di smantellamento delle FFS, in particolare l'invalidità professionale. Ma soprattutto – come è stato evidenziato nelle diverse conferenze delle sezioni che si sono tenute in Svizzera tedesca e in Romandia – ha spinto tutti quanti ad alzare la guardia, perché in occasione del rinnovo del CCL di FFS e di FFS Cargo c'è da scommettere che le FFS torneranno alla carica. Da Losanna a Yverdon-les-Bains, da Sion a Berna, passando da Zurigo, la sensazione – che si è ben presto tramutata in certezza – è stata unanime: l'offensiva della liberalizzazione fa temere il peggio per i posti di lavoro. I vicepresidenti del SEV Barbara Spalinger e Manuel Avallone l'hanno detto chiaramente: la politica contrattuale e i negoziati per i CCL sono diventati più difficili. «Dobbiamo combattere per mantenere il livello dei contratti che abbiamo negoziato». E Spalinger fa notare con piacere che in diversi settori, il grado di organizzazione del SEV rimane alto. Tornando sull'invalidità professionale, Manuel Avallone ha parlato di successo della base,

che ha saputo mobilitarsi al momento giusto. «Senza di voi – ha detto il presidente del SEV – questo risultato non l'avremmo ottenuto».

Il ruolo fondamentale della base è stato sottolineato anche a Losanna, dove è stata ribadita la necessità di lavorare molto sul terreno per rafforzare la capacità di mobilitazione. A Ginevra è stato inoltre ricordato che uno degli obiettivi principali delle assemblee legate a RailFit 20/30 è di proseguire la riflessione e di condividere le informazioni concernenti la realtà quotidiana di tutti i settori professionali. Perché è solo così che si tesse una solida solidarietà. Una solidarietà per far fronte anche alla sofferenza sul lavoro, che colpisce molte persone, come registrato da Daniel Froidevaux e Jean-Pierre Etique.

Il messaggio conclusivo è chiaro: per portare avanti le lotte sindacali, a cominciare dai rinnovi del CCL, occorre essere in tanti. Poiché laddove il tasso di organizzazione sindacale è debole, lo sono anche i CCL.

frg

EDITORIALE

Il sorriso sulle labbra era giustificato, dopo la chiara bocciatura della Riforma fiscale III delle imprese (RII III) di domenica scorsa. Una vittoria che vale oro per i trasporti pubblici. I nostri e le nostre militanti l'hanno ben capito. Sono stati/e esemplari durante la raccolta delle firme. Inoltre, durante la campagna, la base del SEV ha pure distribuito volantini in diverse stazioni della Svizzera per richiamare l'utenza sui pericoli della RI III e sul fatto che essa avrebbe pesantemente inciso sulle pre-

«E proprio questa presenza costante sul territorio del SEV e delle altre organizzazioni della coalizione ha finito per costituire l'elemento fondamentale della vittoria di domenica.»

Giorgio Tuti, presidente SEV

stazioni dei trasporti pubblici e le condizioni di lavoro. I e le militanti sono evidentemente riuscite a far passare questo messaggio anche sui posti di lavoro. Gli squilibri della riforma e le perdite fiscali di almeno quattro miliardi hanno poi fatto il resto, dato che le loro conseguenze avrebbero colpito in due modi tutto il ceto medio, chiamandolo a pagare maggiori imposte sulle persone fisiche e a subire tagli delle prestazioni pubbliche.

Alla vittoria del referendum hanno contribuito persino politici di destra, che hanno constatato le nefaste conseguenze della riforma sui conti di molte città. Questa divisione del fronte borghese ha evidenziato l'arroganza della compagine parlamentare, manifestatasi con l'introduzione di strumenti di deduzione fiscali senza un'adeguata compensazione per gli enti pubblici.

Di questo risultato possiamo certo andare fieri, anche se non dobbiamo dimenticare che sindacati e forze progressiste, per far passare i loro messaggi, devono fare appello ad alleanze più ampie. È però vero anche il contrario e i partiti che vogliono attaccare le prestazioni sociali devono rendersi conto che la prossima edizione della RII III dovrà essere corretta. Prima di questo progetto vi sarà però la riforma della previdenza vecchiaia 2020. Se da una parte ci si poteva aspettare un attacco frontale al nostro sistema di rendite, il risultato di domenica dovrebbe ispirare più miti consigli e favorire la volontà di trovare compromessi accettabili per tutti.



Officine FFS di Bellinzona: chiesta chiarezza alle FFS

Scenari (e carte) in tavola!

La discussione sul futuro delle Officine di Bellinzona sembra assumere una nuova dimensione, anche se continua a mancare ogni spunto concreto a sostegno di questa evoluzione.

Il problema principale delle Officine sono e rimangono infatti i volumi di lavoro che, come hanno più volte denunciato i rappresentanti del personale, negli ultimi anni hanno subito una contrazione di circa il 20%, rispetto a quanto le FFS si erano impegnate a fornire. I tentativi di giustificare questo calo con motivi di ordine congiunturale, rispettivamente in un'inevitabile diminuzione della necessità di manutenzione del settore Cargo non sono mai riusciti a convincere più di tanto.

Questa situazione ha conseguenze molto negative, soprattutto a livello occupazionale e

le FFS continuano a non presentare, al di là di misure di cui parleremo in seguito, provvedimenti in grado di sovvertire questa tendenza. Appaiono invece piuttosto inclini ad adeguarsi, tramite un ridimensionamento di tutta la struttura produttiva, oltre che degli effettivi.

Nuovi scenari?

Improvvisamente, senza che nessuno, in particolare da parte FFS, le abbia evocate concretamente, sono state ventilate nuove possibilità, legate in particolare allo spostamento delle Officine stesse. A togliere ogni fondamento a questa ipotesi a prima vista attraente, è proprio la cura con la quale le FFS evitano di pronunciarla, al di là di esternazioni di gruppi di lavoro che hanno in seguito dichiarato di aver abbandonato questa ipotesi e di qualche fumosa interpretazione di fantomatici colloqui dall'elevato tasso alcolico tra l'alter ego del CEO FFS ed il sindaco di Bellin-

zona di inizio novecento. Anzi, le indicazioni concrete date dalle FFS ai colloqui di piattaforma vanno in altro senso: hanno smentito categoricamente ogni necessità tecnica di spostare le Officine, confermando la loro accessibilità per ogni tipo di materiale rotabile «comprese le composizioni di Intercity a due piani».

Un'altra conferma, e questa ancor più concreta, è venuta dall'attribuzione degli incarichi di risanamento delle composizioni FLIRT, mentre per anni si era negata la possibilità che queste potessero accedere alle OBe.

Quali interessi?

Ma se non vi sono necessità tecniche che richiedono il trasferimento delle Officine, perché adesso se ne sente parlare con insistenza sempre maggiore? La spiegazione più logica è legata al valore del sedime delle Officine, ubicate a pochissimi minuti a piedi dalla stazione di Bellinzona.

Ma il fatto che le FFS, proprietarie del sedime, si guardino bene di parlare di trasferimento la dice lunga sulla loro disponibilità a mantenere le attività industriali in un nuovo stabilimento e lascia spazio ad un'altra interpretazione: che si voglia semplicemente liberare quanto più spazio possibile da destinare ad altri scopi, evitando di prestare il fianco a richieste di compensazione. Senza trascurare il fatto che la discussione su di un ipotetico trasferimento contribuisce a distogliere l'attenzione dal calo dei volumi di lavoro.

Sia come sia, a chi stanno a cuore le prospettive occupazionali della regione e del cantone, queste ipotesi non possono evidentemente star bene. Veder sopresse queste attività industriali, significherebbe rassegnarsi a divenire un semplice comparto residenziale per pendolari il cui raggio di spostamento è stato ampliato sino a Lucerna e Zurigo dall'apertura di Alptransit.

A scampo di equivoci, preciso che quanto esposto è semplicemente un'interpretazione del sottoscritto, che sarebbe molto lieto e sollevato dall'essere smentito da una discussione seria e approfondita tra le parti su un futuro delle Officine volto in primo luogo a consolidarne l'occupazione.

Sinora però, mancano riscontri concreti in questa direzione che, nonostante siano stati richiesti, non sono giunti dalle FFS neppure nell'ultima riunione di piattaforma a fine gennaio. Questa mancanza di chiarezza non può pertanto che suggerire la massima prudenza e magari anche un po' di sana diffidenza.

Pietro Gianolli

Pascal Fiscalini assunto come sindacalista

Nuova forza al SEV

In vista del prepensionamento di Pietro Gianolli, **Pascal Fiscalini** è stato assunto come nuovo sindacalista presso il segretariato regionale di Bellinzona. Inizierà a lavorare il primo giugno.

Pascal Fiscalini è un volto molto noto all'interno della nostra organizzazione sindacale. Capotreno di lungo corso, è vice presidente nazionale della ZPV. Fa pure parte del ristretto gremio del Comitato SEV, dove vengono prese numerose decisioni importanti. Militante appassionato e convinto, parla perfettamente le lingue nazionali, si muove con facilità nel mondo sindacale, all'interno del quale ha costruito numerosi contatti, anche a livello in-



ternazionale. Contatti che gli saranno utilissimi nel suo nuovo ruolo. Conosce le dinamiche dei negoziati, il centrale ruolo del reclutamento e il lavoro di prossimità con i membri. Socievole, spigliato (lo si è visto

durante i congressi del SEV) è pronto ad affrontare la nuova sfida. Al nuovo collega tutto il SEV dà il più caloroso benvenuto.

SEV

Bus a lunga distanza

Bilancio oscuro

In Svizzera FlixBus si sta facendo strada, allorché il cabotaggio è vietato. Sui suoi bus, l'azienda tedesca l'anno scorso ha accolto oltre un milione di passeggeri nel nostro Paese. A livello europeo, ne ha trasportati 30 milioni: un record. Eppure l'azienda non sarebbe redditizia, cosicché dichiara di voler migliorare l'occupazione dei propri bus per cavarsela dal profilo finanziario in breve tempo. Per quanto riguarda la Francia, aziende simili non stanno vivendo l'Eldorado promesso dal candidato alla presidenza della Repubblica Emmanuel Macron. Il leader di «En marche» propone la liberalizzazione totale dei trasporti bus. Questa riforma, avviata da

18 mesi circa, non ha ottenuto gli effetti sperati e ha creato pochi posti di lavoro. Megabus, per esempio, ha già dovuto gettare la spugna dopo aver beneficiato di denari pubblici per colmare i buchi. I pochi impieghi creati si sono declinati nella forma della precarietà: 15 ore di lavoro al giorno e salari tra i 1800 e i 2000 euro al mese. Il CCL dei trasporti stradali viaggiatori, attualmente in revisione, prevede il pagamento dei conducenti solo se circolano e non guadagnano nulla se trascorrono la notte altrove. E ciò che è peggio, e che la revisione del CCL rischia di precarizzare ulteriormente le condizioni di lavoro.

Henriette Schaffter

elvetino intende trasferire a breve termine 14 collaboratori da Milano verso Basilea e Ginevra

Progetto di trasferimento criticato

Secondo i piani dell'azienda, 14 dipendenti di elvetino dovrebbero essere trasferiti da Milano a Basilea e Ginevra entro il 1° aprile. Le informazioni in merito sono state ancora una volta lacunose.

Gli 85 dipendenti di elvetino che prestano servizio da Milano, hanno ricevuto il 14 gennaio una e-mail in cui si accennava a possibili trasferimenti, senza precisare provvedimenti accompagnatori di alcun genere. Solo il 23 gennaio, elvetino ha poi scoperto le carte, annunciando di voler trasferire sette persone a Basilea e sette a Ginevra entro il 1° aprile. La notizia ha suscitato allarme, dato che tutti i dipendenti abitano con i loro famigliari nella regione di Milano. Il giorno seguente, il SEV è intervenuto presso l'azienda, annunciando di voler indire un'assemblea sul posto con il personale il 26 gennaio e chiedendo di conseguenza che

nessuno fosse indotto a prendere una decisione prima di questo evento. Il 25 gennaio, il SEV ha invece ricevuto la comunicazione che tutto il procedimento era già stato evaso. Nella sua comunicazione, il CEO di elvetino Wolfgang Winter, che dal 1° di ottobre ha assunto anche la direzione della vendita in Svizzera – risultando così anche il responsabile operativo per le tre sedi in questione – ha liquidato la frettolosa e lacunosa comunicazione attribuendone i motivi all'assenza per vacanze di un quadro aziendale.

elvetino sia responsabile

Per Regula Bieri, titolare del dossier, tali trasferimenti sono in diretta relazione con i cambiamenti alla testa di elvetino. Da un punto di vista aziendale ed economico, è infatti evidente che è più opportuno avere più personale a Basilea e Ginevra, anziché inserirlo in partenza da Milano e farlo pernottare in Svizzera. «Ciò non giustifica però che si debbano correggere in fretta e furia e a spese del



Da Milano a Basilea e Ginevra, ovvero cercare un alloggio o una possibilità di pernottamento.

personale in loco gli errori gestionali del passato. L'azienda non può semplicemente ignorare le proprie responsabilità». Senza contare che elvetino è venuta ancora una volta meno agli impegni presi nei confronti di SEV e Unia.

«Nell'aprile 2016, elvetino aveva sottoscritto una convenzione con i due sindacati in cui si impegnava a migliorare nettamente l'informazione e questa è andata disattesa», constata Regula Bieri. Una con-

statazione ammessa anche da elvetino, nell'incontro a Zurigo dell'8 febbraio.

Rinvio di un mese e punti in sospeso

La necessità di questi trasferimenti rimane incontestabile. Ad essere criticate sono tuttavia le modalità di applicazione. «Da questo primo incontro è già scaturito un primo rinvio di un mese della scadenza prevista», ci indica Regula Bieri. Suscita molti interrogativi la

scelta del personale interessato dai trasferimenti, che secondo il SEV dovrebbe essere fatta sulla base dei criteri definiti dalla stessa elvetino, tra i quali in particolare l'anzianità di servizio. Il SEV ha inoltre richiesto non solo maggiore disponibilità nel sostenere i dipendenti nella delicata fase di trasloco, ma anche un chiaro riconoscimento al personale per la flessibilità dimostrata.

Markus Fischer

La lobby degli autotrasportatori vorrebbe far cadere il divieto di circolazione notturna

Attenti, niente giochetti

L'iniziativa delle Alpi apprezza che la Commissione del Consiglio degli Stati non voglia indebolire il divieto di circolazione notturna per i camion. Questo divieto è un elemento importante per proteggere la popolazione e per l'auspicato trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia. L'iniziativa delle Alpi valuta anche positivamente che la Commissione non voglia adeguare il limite di 40 tonnellate per i trasporti di legname. Sarebbe stato un precedente pericoloso.

In Svizzera i camion non possono circolare fra le 22 e le 5 del mattino. Le eccezioni, per esempio per il trasporto di merci deperibili, sono tuttavia frequenti. La lobby dell'autotrasporto svizzero e internazionale vorrebbe volentieri far ca-

dere questo divieto e ora cerca di intaccarlo con un intervento politico, rispettivamente di accorciare di un'ora la pausa notturna. «Sarebbe il primo passo verso l'abolizione del divieto di circolazione notturna», afferma Jon Pult, presidente dell'Iniziativa

delle Alpi. «Siamo perciò contenti che la Commissione del Consiglio degli Stati non ceda a questi giochetti». Un ammorbidimento del divieto di circolazione notturna metterebbe in pericolo il trasferimento dei trasporti di merce dalla strada alla ferrovia, voluto dal popolo. Inoltre, svaluterebbe gli investimenti nelle nuove trasversali ferroviarie alpine e minerebbe i successi della politica di trasferimento svizzera. Nuovi studi dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) mostrano che il traffico pesante causa una parte proporzionalmente alta del rumore complessivo. Proprio il di-

sturbo del sonno nelle prime ore mattutine può causare gravi danni alla salute ed è un carico non sopportabile per la popolazione svizzera. «Il divieto di circolazione notturna è un fattore centrale nel traffico di transito internazionale. Se cominciamo a pasticciare in questo campo, ciò porterà solo svantaggi alla Svizzera», dice Jon Pult.

Con un secondo intervento parlamentare si vorrebbe portare il limite di 40 tonnellate per i trasporti di legname a 44 tonnellate. «Così si aprirebbero le porte anche per altri settori che vorrebbero circolare con camion ancora più grandi e

pesanti», avverte Jon Pult. Nell'UE c'è forte pressione per l'ammissione dei camion da 60 tonnellate. «Non ha senso favorire singoli settori e rischiare che cedano tutte le dighe», argomenta Jon Pult. Perciò l'Iniziativa delle Alpi apprezza che la Commissione del Consiglio degli Stati respinga la proposta delle 44 tonnellate.

Iniziativa delle Alpi

Il convegno del settore navigazione del SEV chiede di definire le condizioni di lavoro usuali

«Potete contare sul sostegno della sottofederazione VPT e di tutto il SEV»

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT



La navigazione si appella all'UFT

32 dipendenti di 12 aziende hanno partecipato il 25 gennaio al convegno del settore navigazione, indetto a Lucerna dalla SEV-VPT. I diversi attacchi alle condizioni di impiego hanno indotto i partecipanti ad accogliere una risoluzione in cui chiedono all'Ufficio federale dei trasporti di concordare con il SEV la definizione delle condizioni di lavoro di riferimento per il settore. La risoluzione esprime anche la volontà di tutti i dipendenti di battersi uniti contro le pressioni sui posti di lavoro.

bei tempi per il settore della navigazione, semmai siano esistiti, appaiono ormai tramontati. «L'anno scorso, siamo stati confrontati con importanti difficoltà in ben quattro aziende» è stato il bilancio della vicepresidente SEV Barbara Spalinger ai delegati, tra i quali vi erano per la prima vol-

ta anche rappresentanti del Walensee e del lago di Hallwil.

Liberalizzazione e disdette di CCL in Ticino

Le concessioni per le aziende naviganti sui due laghi ticinesi Maggiore e Ceresio, sono giunte a scadenza a fine 2016, per cui la NLM e la SNL hanno do-

vuto richiedere il loro rinnovo all'Ufficio federale dei trasporti e al governo italiano. Il rinnovo, per dieci anni, è finalmente giunto a fine dicembre, ma l'Ufficio federale dei trasporti non ha detto se e come intendere permettere l'accesso al mercato per ulteriori operatori, né ha precisato come vanno definite le condizioni di impiego del personale.

Il SEV ha per il momento solo potuto prendere atto che per la NLM queste ultime in futuro non dovranno più riferirsi alle condizioni previste dal contratto collettivo di lavoro delle FART, ma semplicemente a quelle usuali del settore, lasciando intendere che potrebbero quindi ricalcare quelle vigenti presso la SNL. «Secondo noi, sono però condizioni che devono essere esaminate con un orizzonte più ampio di quello di una sola azienda» ha precisato Barbara Spalinger all'as-

semblea, che ha adottato una risoluzione (vedi riquadro) in cui chiede all'UFT di definire queste condizioni usuali d'impiego del settore unitamente al SEV. «Potrete contare sul pieno sostegno di tutta la sottofederazione VPT e di tutto il SEV», ha assicurato anche il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro.

Il personale SNL ha anche manifestato una comprensibile preoccupazione per le proprie condizioni d'impiego, rimesse in discussione dall'azienda che ha disdetto il CCL in vigore dal 2006. A metà gennaio sono finalmente iniziate le trattative per il suo rinnovo che si stanno però rivelando difficili e delicate. I rappresentanti delle due aziende SNL e NLM hanno anche messo in guardia dal pericolo rappresentato dalla possibilità di avere aziende italiane che, con prezzi e condizioni di lavoro italiane, potrebbero sot-

trarre clientela per le corse speciali sui bacini svizzeri. Hanno inoltre criticato la mancanza di sostegni finanziari da parte degli enti pubblici, nonostante le loro aziende siano un importante contributo all'economia e al turismo delle loro regioni. Settori oltretutto già molto indeboliti dalla rivalutazione del franco svizzero, con ripercussioni negative sul numero di passeggeri.

URh: la tutela del CCL

Anche presso la società di navigazione del basso lago Bodanico e del Reno URh vi sono stati pesanti attacchi alle condizioni di lavoro, in particolare dopo che la direzione si era rivolta ai cantoni Sciaffusa e Turgovia per ottenere un credito senza interessi di due milioni per la sostituzione dei motori di due battelli. I due cantoni hanno infatti condizionato il rilascio di questo credito ad un



Attivi sui due maggiori laghi svizzeri: due colleghi del Lemano (CGN) e uno del lago Bodanico (SBS).



La motonave «Weggis» della SGV che ha accolto il convegno.



I rappresentanti del lago di Zurigo (ZSG).



Michel Resegatti della SNL con i due colleghi del lago di Bienna (BSG).

RISOLUZIONE

L'assemblea del settore navigazione della VPT/SEV svoltasi a Lucerna, ha preso atto con preoccupazione degli attacchi portati presso diverse imprese di navigazione alle condizioni d'impiego, dettati da pressioni finanziarie esercitate da azionisti pubblici e privati, nonché della volontà di liberalizzazione manifestate dall'UFT. In particolare, i recenti rinnovi di concessioni sono stati caratterizzati da aperture a processi di liberalizzazione, mentre manca ogni parametro che permetta di definire «le condizioni di impiego usuali per il settore» alle quali le concessioni fanno riferimento.

A questa stregua, la definizione di queste condizioni rischia di trasformarsi in una spirale al ribasso, che il personale del settore non intende accettare.

Considerato per contro come il settore sia attualmente coperto in larghissima misura da con-

tratti collettivi di lavoro sottoscritti tra le aziende e i sindacati, e come esso sia contraddistinto da figure con un profilo professionale molto esigente, i delegati del personale:

■ chiedono che tra SEV, sindacato di riferimento del settore e l'UFT vengano definite le condizioni usuali del settore alle quali le aziende titolari di una concessione devono fare riferimento;

■ affermano la loro volontà di battersi uniti a sostegno delle colleghe e dei colleghi che nelle loro aziende si ritrovano confrontati con pressioni sulle condizioni salariali e di lavoro, promuovendo e partecipando ad azioni sindacali per difendere i loro posti di lavoro e le condizioni di impiego;

■ che il SEV trasmetta copia di questa risoluzione alle imprese di navigazione e la loro associazione mantello (VSSU).



Il comitato del settore Navigazione: Patrick Clot (CGN), Barbara Schraner (ZSG) e Roger Maurer (SGV), con il segretario SEV Baptiste Morier (da sinistra).

abbassamento dei costi aziendali entro il 2017. Per rispondere a questa imposizione, la URh ha fatto capo ad un «risanatore» che era già intervenuto l'anno precedente sulla navigazione del lago Bodanico (SBS) e che voleva risparmiare 200 000 franchi all'anno sulle spese di personale sopprimendo giorni di vacanza e tempi di trasferta, per esempio tra Sciaffusa e Kreuzlingen, tagliando parte delle indennità, dei premi di fedeltà e altro ancora.

Il SEV avevano tuttavia sottoscritto un CCL con la URh che poteva essere disdetto solo per la metà del 2017. Ciò ha obbligato il risanatore a negoziare con il personale, che non si è fatto impressionare dalle minacce e dalle pressioni, ottenendo così una revisione del CCL che si è mantenuta entro termini accettabili (vedi intervista con il segretario regionale SEV Felix Birchler a pagina 9).

Direzione LNM in crisi

L'annuncio del direttore della società di navigazione dei laghi di Neuchâtel e Morat di voler risparmiare sulla formazione del personale, nonostante i pensionamenti previsti nei prossimi cinque anni, ha rap-

presentato la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso. Il SEV ha quindi elaborato un rapporto che circoscriveva le preoccupazioni del personale e che ha indotto il Consiglio di amministrazione a commissionare un audit esterno, che ha poi portato all'allontanamento del direttore (vedi anche l'intervista con il segretario SEV Jean-Pierre Etique a pagina 8).

Stagnazione dei salari, ma orari impegnativi

La mini inchiesta condotta durante l'assemblea sull'esito delle trattative salariali 2017 ha evidenziato come presso nessuna delle 13 aziende presenti sia stato possibile ottenere aumenti reali di stipendio. Nel migliore dei casi, ci si è dovuti accontentare di una gratifica (1200 franchi alla SGV; 500 alla CGN e ZSG e 500 in buoni Reka alla BSG). Per contro, gli interventi dei presenti hanno confermato ancora una volta la grande flessibilità richiesta al personale di navigazione, soprattutto durante l'alta stagione, per far fronte ai cambiamenti di orari e alle corse speciali.

Markus Fischer

«L'esempio della URh conferma l'importanza di un CCL»

Quello del 2017, è stato l'ultimo convegno al quale Kurt Hunziker ha riferito delle trattative salariali e su altre questioni presso la sezione VPT SGV (Navigazione lago dei quattro cantoni). Dopo 20 anni, ha infatti rimesso la presidenza al suo omonimo (ma non parente) Stefan Hunziker, dopo aver pilotato il giorno di San Silvestro la motonave «Rigi» per la sua ultima corsa d'orario, prima di passare al beneficio della pensione. Kurt è giunto alla SGV nel 1974, dopo aver concluso la formazione di dirigente d'esercizio presso le FFS. «Non vedo l'ora di poter lavorare sui battelli» ricorda. Adesso è però giunta l'ora di voltar pagina e non intende più riprendere il timone, nemmeno per eventuali rimpiazzi, «anche per non rubare il posto a qualcuno», precisa. Per contro, continuerà ad occuparsi della rivista «Dampferzeitung» e potrebbe rappresentare il SEV nel comitato dell'Unione sindacale di Lucerna. Sarà pure a disposizione del nuovo comitato di sezione per even-



tuali consigli, senza però interferire nelle sue decisioni. Gli fa comunque molto piacere che si siano messi a disposizione giovani piloti per svolgere un lavoro spesso molto intenso.

Grado d'organizzazione elevato

L'esternalizzazione del cantiere, passato alla filiale «Shiptec» che preferisce negoziare con la commissione del personale invece che con i sindacati, ha portato qualche dimissione dal SEV. Invece, presso il personale viaggiante (circa 120 dipendenti in estate, di cui una decina di stagionali) il grado di organizzazione continua ad essere dell'80-85%. Entro il 2020, vi saranno una ventina di piloti che potranno passare alla pensione, per cui la SGV sta provvedendo alla formazione dei rimpiazzi, che si iscrivono anche al sindacato, in primo luogo per l'assistenza giuridica. «Per noi, si tratta di una prestazione molto importante, come ha dimostrato il caso della collisione di due battelli la scorsa estate, in cui il SEV ha fornito un' apprezzata assistenza ad entrambi i piloti».

«I rapporti con l'azienda sono generalmente positivi. Non possiamo dire di essere coinvolti nelle decisioni, ma perlomeno veniamo informati e consultati tempestivamente. Peccato che sino ad ora non siamo riusciti ad ottenere dalla direzione e dal consiglio di amministrazione di trasformare l'attuale regolamento del personale in un CCL, come abbiamo più volte chiesto, per evitare che le condizioni d'impiego possano essere modificate in modo unilaterale e senza trattative. L'esempio della URh dimostra l'importanza della tutela data da un CCL» si rammarica Kurt.

La SGV attraversa un buon momento: battelli nuovi e altri a vapore riescono, grazie ad un ottimo marketing e a buone offerte, ad attirare numerosi turisti su questo lago nel cuore della Svizzera. Da anni, però, il personale non vede rivalutata il proprio stipendio e si deve accontentare di gratifiche dipendenti dall'andamento aziendale. «In questo modo, però, i giovani che vogliono metter su famiglia si rendono presto conto che anche la moglie deve continuare a lavorare...».

FI

Navigazione: mobilitazione delle sezioni URH e LNM

«Il personale non ha mai avuto alcun altro scopo se non quello di gettare le basi per un solido futuro della LNM. E non di fare cadere delle teste.»

Jean-Pierre Etique



Due aziende, due lotte

Il lavoro sindacale del SEV nella navigazione è stato messo in evidenza nelle ultime settimane. Vi proponiamo l'intervista a due segretari sindacali, Jean-Pierre Etique e Felix Etique Birchler, rispettivamente responsabili delle sezioni del lago di Neuchâtel e Morat (LNM) e del Lago inferiore e Reno (URH).

Jean-Pierre Etique ha accompagnato la sezione VPT Lago di Neuchâtel e di Morat nella lotta per salvare l'azienda dal naufragio.

Jean-Pierre, il personale della LNM è stato confrontato con un difficile secondo semestre nel 2016. Il 19 gennaio è finalmente venuto a sapere che il direttore lasciava l'azienda. Acque tranquille allora?

No, sarebbe troppo semplice se fosse sufficiente la partenza del direttore per fare tornare il bel tempo, ma è vero che il personale è sollevato e l'ambiente sul posto di lavoro è buono. I colleghi sanno anche che saranno coinvolti nella creazione di una vera cultura d'impresa, nella creazione di un organigramma e nella definizione dei compiti. Finora non c'era nulla di tutto ciò. Il cambiamento sarà probabilmente radicale, ma è necessario. Il SEV aveva chiesto un'audizione per far luce sulle disfunzioni all'interno della società. Ma nessuna risposta è giunta dal Consiglio di Amministrazione. Insomma la LNM stava per arenarsi. Il personale ha combattuto per l'azienda ed è probabilmente una delle principali lezioni.

Il personale si è mobilitato, ha fatto appello al SEV e ciò ha portato i suoi frutti. Un completo successo. Quali gli ingredienti?

In primo luogo la fiducia tra la sezione e il SEV. Legame che si è accentuato negli ultimi anni in occasione dei negoziati per il CCL, entrato in vigore il 1° gennaio 2015. Questo lavoro di prossimità ha permesso di essere all'ascolto del personale. I problemi all'interno della LNM non risalgono agli ultimi sei mesi. È stato necessario fissare delle priorità, cominciando dalla firma del CCL atteso da oltre dieci anni. Poi, grazie alle informazioni raccolte presso il personale, abbiamo potuto preparare un dossier solido e credibile che è stato consegnato al Consiglio di amministrazione (CdA) nel mese di settembre, previa approvazione della sezione. Per me era importante agire con l'adesione della sezione ai contenuti del dossier, il cui elemento centrale era la richiesta di un'audizione esterna. Avevamo la netta impressione che la LNM fosse diretta come si dirige la banda del paese.

La sezione era dunque in linea con il rapporto?

Non è stato facile perché alcune persone – e lo capisco – non volevano che si esigessero le dimissioni del direttore, con cui il rapporto di fiducia si era tuttavia deteriorato da tempo. Era comunque meglio che le nostre rivendicazioni andassero oltre la partenza del direttore. Era fondamentale che un organismo esterno si pronunciasse sulla situazione. In que-

sto processo la «pazienza» di chi voleva andare in fretta, è stata salutare. Alla fine, tutti andavano nella medesima direzione. Il personale si è schierato compatto con le conclusioni del rapporto e, uniti, i colleghi hanno avuto il coraggio di incontrare, a metà ottobre, una delegazione del CdA che voleva sincerarsi della veridicità del nostro dossier. Si è trattato di un momento chiave. Presenti marinai e personale di terra, che hanno sostenuto le loro posizioni con precisione e coerenza, mostrando una grande dignità malgrado le paure di rappresaglie e malgrado il rischio di non avere più lavoro per gli ausiliari. Tanto di cappello a tutti loro. Da quel momento, il CdA ha chiesto un'audizione esterna. Abbiamo chiesto di sentire anche l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). E ci hanno ascoltati. È emerso chiaramente che i problemi non erano solo legati alla gestione delle risorse umane.

Veniamo al contenuto del rapporto che il SEV ha consegnato l'estate scorsa, con un tempismo che non è fortuito...

Posso affermare che la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stato un articolo apparso sul quotidiano L'Express/Impartial il primo luglio 2016, in cui si annunciava che la situazione finanziaria non era buona e che era condizionata dalla formazione del personale e che

questi costi, nel 2017, sarebbero scomparsi poiché in fondo tutti erano già formati, secondo il direttore. In quell'occasione ci siamo resi conto che per lui il partenariato sociale non aveva più importanza. Sebbene la formazione sia inclusa nel CCL, non ha mai implementato una politica di gestione del personale in questa direzione, cosicché con i prossimi pensionamenti dei capitani, c'era il rischio di una mancanza di personale.

Allo stesso tempo, con un'interpellanza al Gran Consiglio ha chiesto di studiare scenari per la LNM. Come hanno reagito i colleghi?

La LNM si apprestava a fusioni con altre aziende? Non era più in grado di navigare sola? Insomma una serie di domande legittime, mentre leggendo la stampa siamo venuti a conoscenza che il CdA stava elaborando una strategia aziendale 2022. Tra l'altro, all'inizio del 2016, avevamo scoperto che la LNM stava lavorando a stretto contatto con la CGN e affittava i capitani «Vapeur». Alcune situazioni individuali lasciavano temere il peggio. Un giovane capitano aveva superato la sua prova teorica, che rappresenta una bella fetta della formazione, ma non ha potuto fare la pratica necessaria, perché la LNM non aveva ritenuto necessario di concedere al pilota il tempo necessario. Ma senza la pratica, l'esame teorico è nullo

e si deve rifare tutto. Nel mese di ottobre del 2015 avevamo chiesto alla direzione LNM di chiedere all'UFT l'estensione della validità della licenza teorica. Ma le cose si sono trascinate. Se la richiesta fosse stata fatta in tempo utile, l'UFT forse non avrebbe rifiutato...

I guai della società erano noti anche dall'UFT, che aveva garantito la concessione solo per il 2015 e il 2016, invece degli abituali dieci anni. Per il 2017, a settembre la concessione non era ancora stata accordata...

La LNM ha appena ricevuto la concessione per due anni, 2017 e 2018. I problemi di conformità con i requisiti di legge e con la legge sulla durata del lavoro e relativa ordinanza, ha reso l'UFT prudente. La concessione per soli due anni confermata nel 2015, avrebbe dovuto suonare come un avvertimento. Ma il direttore ha lasciato che tutto si arenasse giocando in modo irresponsabile con il futuro della LNM.

I colleghi hanno espresso timori anche per lo stato della flotta. È davvero così grave?

Il monitoraggio sullo stato della flotta ha suscitato preoccupazione perché era mal tenuta. Come se la manutenzione dei battelli non fosse una priorità. La parola d'ordine sembrava questa: «finché la barca va... tanto meglio». Ma qui non stiamo parlando di un mezzo di

trasporto privato, bensì pubblico. E non solo: si tratta di un patrimonio finanziato in gran parte da denari pubblici. Questa gestione avrebbe potuto avere pesanti conseguenze per il personale.

Che cosa intendi?

Di fronte a certi incidenti, sono emersi dei dubbi. Erano correlati a problemi tecnici o ad errori umani? La cosa peggiore, in tutto questo, è che il direttore pensava sempre all'errore umano quando alcuni capitani erano al timone. Una visione parziale! Questa arbitraria gestione del personale è emersa in modo lampante nell'audizione esterna.

L'audizione ha evidenziato la problematica ripartizione dei compiti in seno all'azienda. Ci fai degli esempi?

Il responsabile dell'esercizio sembrava non avere più il tempo di fare ciò per cui era pagato, da quando cioè gli era stato chiesto di assumere il compito di conducente del personale di Cap Gourmand... Peggio ancora; è persino accaduto che i capitani fossero contraddetti dal direttore allorché avevano ordinato ai marinai di effettuare ore di lavoro! Una situazione di discredito totale. La direzione ha addirittura ammonito un capitano perché, mentre era al

timone, non sorvegliava la propria ciurma. Doveva dunque scegliere tra due mansioni contrastanti: reggere il timone o gestire la ciurma. Poteva solo sbagliare.

In questo processo, la collaborazione con il CdA è stata importante?

Va detto che il CdA era già stato avvertito dal SEV nel 2012, evidenziando malfunzionamenti nella gestione del personale e dell'orario di lavoro. A quel tempo, il CdA aveva voluto dare una possibilità al direttore assegnando un «coach». Inoltre non era stata fatta un'audizione così approfondita come quella attuale, grazie a cui la verità è venuta alla luce. Per me è importante sottolineare l'atteggiamento responsabile del CdA che ha visto che la situazione era davvero grave. Per contro, mi dispiace che nella sua comunicazione, non abbia messo in risalto il ruolo del personale e del SEV in questa vicenda. Lo ripeto un'altra volta: il personale ha dimostrato il proprio impegno a favore di tutta la regione e il proprio attaccamento all'azienda. Il personale non ha mai avuto alcun altro scopo se non quello di gettare le basi per un solido futuro della LNM. E non di fare cadere delle teste.

Vivian Bologna/rg

«La coesione del personale URH è stata molto forte»

Nel 2016 il personale della compagnia di navigazione Rhein und Untersee (URH) ha dovuto contrastare un attacco massiccio contro il CCL. Cosa è successo?

Felix Birchler: La compagnia di navigazione URH doveva motorizzare due battelli e perciò il suo Consiglio di amministrazione



(CdA) ha chiesto ai cantoni di Sciaffusa e Turgovia un prestito senza interessi di 2 milioni di franchi. Questi hanno posto come condizione il risanamento dell'URH e l'assunzione da parte del CdA di un esperto che porti avanti questo compito. Quest'ultimo ha ricevuto il mandato di negoziare un nuovo CCL aziendale sulla base delle condizioni di lavoro della compagnia di

navigazione del lago di Costanza (Bodensee-Schiffahrt SBS), che corrispondono al minimo legale. A partire dal 16 giugno ci sono stati diversi incontri in cui l'esperto ha tentato di imporre le medesime condizioni della SBS. Ma noi ci siamo opposti a tali deterioramenti. L'esperto ha gradualmente perso la pazienza, così in occasione della nostra assemblea del personale del 20 settembre, ha presentato un catalogo di rivendicazioni unilaterali. Ha preteso che il personale accettasse, perché altrimenti il risanamento sarebbero fallito a causa del personale e tutti avrebbero perso il lavoro. Per sostenere la propria minaccia, aveva anche detto di aver pronto un comunicato stampa. L'assemblea ha evidentemente respinto l'ultimatum all'unanimità. Questa informazione è stata trasmessa per iscritto all'esperto solo

una settimana più tardi. La medesima lettera – in cui si precisava che eravamo pronti a negoziare – è stata poi inviata anche ai membri del CdA e dei governi cantonali.

Perché l'esperto non ha dato seguito alla minaccia?

Nella settimana in cui non avevamo inviato la nostra risposta, Sciaffusa ha inserito il prestito nel preventivo raccomandando il Parlamento di accettarlo. Le minacce dell'esperto sono dunque crollate e i suoi tentativi di pressione ridotti a zero. Ci siamo concessi una pausa di un mese prima di riprendere i negoziati.

Gli interventi nei parlamenti vi hanno aiutato?

Sì. Hanno spinto i due governi can-

tonali a riconsiderare la domanda perché significava l'introduzione di condizioni di lavoro peggiori. I media hanno preso la palla al balzo e i governi hanno fatto di tutto affinché non venissero accusati di dumping sociale. E alla fine hanno gettato la colpa sull'incaricato del risanamento aziendale. Le nostre relazioni politiche sono state molto utili, in particolare le unioni sindacali cantonali. Nei negoziati successivi abbiamo notato che i datori di lavoro volevano trovare rapidamente una soluzione. Abbiamo proposto di includere nei negoziati i capitani e il capo cantiere. Così, alle tue parti del tavolo c'erano persone che conoscevano molto bene le questioni e ciò ha permesso di giungere a soluzioni accettabili in dicembre.

Quale ruolo hanno giocato il CCL e il grado di organizzazione sindacale?

Senza il CCL ci sarebbero stati nuovi contratti; chi non voleva firmarli, avrebbe dovuto lasciare l'azienda. Prima del conflitto, circa un quarto del personale era membro SEV, oggi su 18 dipendenti, 12 sono del SEV. Abbiamo avuto la buona idea di invitare tutto il personale nei nostri incontri, non solo i nostri membri. Durante il conflitto, tutti coloro che potevano venire, hanno partecipato. La coesione del personale è sempre rimasta alta, nonostante le pressioni.

Le conoscenze nautiche del personale hanno contato?

Sì e no. Naturalmente, la compagnia URH ha bisogno di persone competenti, ma l'esperto non ne ha tenuto conto. Alla fine due persone sono state licenziate e tre si sono dimesse. Se ci saranno altre partenze, la situazione diventerà critica.

Markus Fischer/rg



Colpi di diritto

Treno contro auto – chi vince?

Piccola guida degli intricati procedimenti in caso di delitti perseguibili d'ufficio.

Max non sa proprio come comportarsi, per un incidente successogli un anno fa, alla guida del suo treno, sulla solita linea.

All'incrocio tra l'Hasenweg e la Weltpoststrasse, la sua composizione si è scontrata con un'auto. Per fortuna, si sono registrati solo danni materiali, rilevati come da prassi dalla Polizia locale. Max ricorda come l'autista l'abbia accusato di aver urtato deliberatamente la sua auto ma, dopo essere stato interrogato dal procuratore, non ha più avuto alcun riscontro.

Si rivolge pertanto al proprio superiore, che l'aveva pure interrogato dopo l'incidente giungendo alla conclusione che non aveva commesso alcun errore.

Il suo capo non è però a conoscenza dell'andamento del procedimento penale, né può dargli alcuna indicazione in merito.

Questo silenzio provoca in Max una certa inquietudine, nonostante abbia continuato regolarmente a guidare il treno, senza che il suo datore di lavoro abbia mai prospettato provvedimenti di sorta. Si rivolge quindi all'assistenza giuridica SEV per sapere cosa potrebbe accadere.

Procedimento poco trasparente

Il team di assistenza giuridica gli spiega che l'incidente è stato ritenuto dalla procura come delitto perseguibile d'ufficio e sia quindi sfociato in un procedimento. Senza questa condizione, polizia e procura avrebbero promosso un'inchiesta solo

dietro presentazione di una denuncia. Per i delitti perseguibili d'ufficio, il sistema giuridico svizzero prevede i passi seguenti: una fase preliminare si limita ad esaminare lo svolgimento dei fatti, raccogliendo le testimonianze (nella fattispecie è stato sentito anche Max). La procura ha tuttavia anche la facoltà di rinunciare all'audizione di testi. Una volta raccolte le prove principali, le parti (accusato e datore di lavoro, ma non altre persone eventualmente coinvolte) possono chiedere al tribunale la visione degli atti. Al termine del procedimento preliminare, i risultati vengono raccolti in vista della promozione del procedimento d'inchiesta e vengono definite le responsabilità imputate a chi ha commesso il delitto.

Denuncia o abbandono

Il procedimento d'inchiesta porta poi a decidere se viene promossa un'accusa o se il procedimento viene abbandonato. Se vi è stato d'accusa, il tribunale può richiedere dei complementi d'inchiesta, come l'audizione di ulteriori testimoni, perizie ecc., prima di decidere se e come condannare l'accusato. Contro la sentenza vi è la facoltà di interporre ricorso, ma solo da parte dell'accusato o del procuratore pubblico.

Per delitti minori, si può adottare un procedimento semplificato, tramite un decreto d'accusa, che presuppone tuttavia che l'accusato abbia ammesso la sua colpa e che la pena sia di lieve entità.

I testimoni non vengono mai informati dell'esito del procedimento né, nella maggior

parte dei casi, i datori di lavoro, salvo nei casi in cui è stata sporta una denuncia privata, che fa del datore di lavoro una parte in causa.

Qualora il datore di lavoro, rispettivamente la parte lesa dovessero rivendicare un indennizzo materiale (a titolo di risarcimento di danni, o di torto morale o altro), devono promuovere in un secondo tempo un procedimento civile.

Queste indicazioni contribuiscono a rasserenare lo spirito di Max, che può così tornare a svolgere il suo lavoro con la necessaria tranquillità, sapendo di non aver contravvenuto ad alcuna regola della circolazione, né di aver compiuto altri errori.

Team di assistenza giuridica SEV

ELEZIONI SUPPLETIVE COPE FFS INFRA

Il SEV incoraggia i propri membri a candidarsi Termine di annuncio 8 marzo

Presso sette commissioni del personale della divisione Infrastruttura delle FFS vi sono seggi vacanti. Per il primo luglio avranno quindi luogo elezioni suppletive nelle seguenti circoscrizioni (in grassetto):

Commissione del personale	Circoscrizione	seggi vacanti
■ CoPe Divisione Infrastruttura	Divisione Infrastruttura	4
■ CoPe superficie I-B-OCI	OCI (senza intervento)	1
■ CoPe superficie I-B-ROT	I-B-ROT	1
■ CoPe superficie I-FN	I-FN	1
■ CoPe superficie I-IH-RME	I-IH-RME	1
■ CoPe superficie I-IH-ROT	I-IH-ROT	1
■ CoPe superficie I-PJ	I-PJ	1

Requisiti per la candidatura:

- essere impiegato nella rispettiva circoscrizione elettorale;
- essere assoggettato al CCL FFS;
- avere un rapporto di lavoro a tempo indeterminato e aver concluso il periodo di prova;
- avere un grado di impiego di almeno il 50 per cento.

Annunciarsi adesso

Il SEV ha tutto l'interesse ad avere i suoi membri attivi nelle CoPe. Il regolamento elettorale prevede un procedimento di annuncio semplificato per i membri dei sindacati firmatari: se proposti dai sindacati, i candidati non devono raccogliere le firme di proponenti. **I membri SEV interessati sono quindi pregati di annunciarsi entro l'8 marzo al presidente centrale della propria sottofederazione o al segretario SEV Urs Huber: urs.huber@sev-online.ch o ancora al segretariato ticinese: sev-ticino@sev-online.ch**

Urs Huber

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch.

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter, Karin Taglang.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15.

Tiratura: edizione italiana: 3541 copie; totale: 42 046; certificata il 24.10.2016

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: 9 marzo.
Chiusura redazionale: giovedì
2 marzo, ore 10.**

Persi più di due anni di vita a causa delle scarse condizioni socioeconomiche

Se il lavoro fa più male del fumo

La povertà accorcia la vita. È la conclusione di uno studio pubblicato su Lancet, secondo cui vivere in condizioni sociali ed economiche svantaggiate, per esempio avendo un basso profilo professionale, può privare una persona di 2,1 anni in media.

«Uno status socioeconomico basso può essere letale quanto fumare, avere il diabete o condurre una vita sedentaria. Il tabacco è associato alla perdita di 4,8 anni di vita, che diventano 3,9 per il diabete, 2,4 per l'inattività fisica e meno di 1 per l'elevato consumo di alcol». Sono i dati cruciali della ricerca condotta da Lifepath, un progetto finanziato dalla Commissione europea per individuare i meccanismi biologici alla base delle differenze sociali nella salute. Insomma vivere in condizioni sociali ed economiche povere, avendo per esempio un basso profilo professionale, può privare una persona di 2,1 anni di vita.

Si tratta di un tema, quello della salute correlata al lavoro, che sta molto a cuore ai sindacati, compreso il SEV secondo cui fattori come lo stress e la flessibilizzazione del lavoro, hanno conseguenze negative sulla salute e sulla sicurezza sul posto di lavoro.

Persino per la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) condizioni di lavoro sfavorevoli (a livello organizzativo, ergo-

nomico, fisico, chimico o biologico) possono causare problemi di salute. Al contrario, buone condizioni di lavoro e un senso di realizzazione nell'attività professionale sono fonti di benessere fisico e psichico e possono accrescere la motivazione e le prestazioni dei lavoratori. L'obbligo del datore di lavoro di garantire la protezione della salute dei lavoratori è disciplinato all'articolo 6 della legge sul lavoro. L'ordinanza 3 concernente la legge sul lavoro precisa tale esigenza sancendo, all'articolo 2, il principio secondo cui «il datore di lavoro deve adottare tutti i provvedimenti necessari per salvaguardare e migliorare la tutela della salute e assicurare la salute fisica e psichica dei lavoratori». Lo studio condotto da «Lifepath» va comunque oltre, mettendo in relazione le condizioni socioeconomiche, il lavoro svolto e il loro impatto sulla salute.

«Ci siamo sorpresi – commenta nella nota stampa di «Lifepath» Silvia Stringhini, ricercatrice al Centro ospedaliero universitario vodese (CHUV) di Losanna e coordinatrice dello studio – quando abbiamo scoperto che vivere in condizioni sociali ed economiche povere può costare caro quanto altri potenti fattori di rischio come il fumo, l'obesità e l'ipertensione.

Queste circostanze possono essere modificate con interventi politici e sociali mirati, per questo dovrebbero essere incluse fra i fattori di rischio su



Dati importanti per la politica e i responsabili delle politiche sanitarie e sociali.

cui si concentrano le strategie globali di salute pubblica».

«È noto che educazione, reddito e lavoro – spiega dal canto suo Mika Kivimaki, professore all'ateneo britannico University College di Londra e co-autore dello studio – possono influire sulla salute, ma pochi studi avevano cercato di valutare quale fosse il peso effettivo di questi fattori. Per questo abbiamo deciso di confrontare l'impatto dello status socioeconomico sulla salute mettendo a confronto con quello di sei fra i principali fattori di rischio». Un basso livello socioeconomico, secondo l'equipe di ricercatori, può quindi essere un efficace indicatore di un calo nell'aspettativa di vita. «Lo status socioeconomico è importante – conclude Paolo Vineis, professore all'ateneo Imperial College di Londra e coordinatore di Lifepath – perché include l'esposizione a diverse circostanze e comportamenti potenzialmente dannosi,

che non si limitano ai classici fattori di rischio come fumo e obesità, su cui si concentrano le politiche sanitarie. L'obiettivo dello studio è dunque di for-

nire dati scientifici seri per migliorare l'efficacia delle strategie di intervento sulla salute pubblica».

frg

DUE PAROLE SU LIFEPAATH



«Lifepath» è un progetto fondato dall'Unione europea con lo scopo di fornire dati aggiornati, significativi e innovativi sulla relazione fra disuguaglianze sociali e disuguaglianze di salute. Dati sui quali potranno basarsi le future strategie politiche per il miglioramento del benessere della

popolazione. Gli esperti di «Lifepath» hanno sviluppato un approccio di ricerca originale, che combina scienze sociali, biologia e analisi di «big data», usando coorti di popolazione già esistenti e innovative tecniche di analisi biologica.

LO STUDIO E GLI OBIETTIVI DELL'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ

Lo studio è il primo a confrontare l'aspettativa di vita fra persone appartenenti a diverse categorie socioeconomiche, correlando queste differenze con quelle dovute a sei noti fattori di rischio per la salute. I ricercatori hanno raccolto e analizzato dati da 48 coorti (insieme di individui che hanno sperimentato uno stesso evento in un periodo definito, ndr) indipendenti di Gran Bretagna, Italia, Portogallo, Stati Uniti, Australia, Svizzera e Francia, per un totale di più di 1,7 milioni di partecipanti, seguiti per una

media di tredici anni. I dati ottenuti da questa lunga fase di osservazione sono stati analizzati con appositi metodi statistici e confrontati con quelli relativi ad alcuni principali fattori di rischio inclusi nel piano strategico dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) chiamato «25x25» (riduzione della mortalità prematura del 25% entro il 2025).

L'OMS ritiene che occorra intervenire sulle discriminazioni sociali per lavorare sulla salute in termini di benessere.

Promuovere una maggiore equità è dunque essenziale. La salute, infatti, non è distribuita equamente nella popolazione. Quando le differenze nello stato di salute sono causate da fattori sociali modificabili si parla di disuguaglianze sociali nella salute. Sono evitabili e ingiuste perché sono il risultato di processi culturali, economici e politici sui quali è possibile intervenire per promuovere una società più equa.

Attivazione della linea commerciale il prossimo mese di dicembre 2017

Stabio–Arcisate più vicina

Alla presenza di diverse autorità lombarde e del ministro dei trasporti italiano Graziano Delrio, è stato abbattuto alla fine del mese di gennaio l'ultimo diaframma della galleria di Induno Olona lunga 950 metri.

Un momento simbolico che celebra un traguardo, quello dell'«ultimo miglio» rimanente. Un momento atteso, dopo le vicissitudini che hanno caratterizzato la realizzazione della Ferrovia Mendrisio–Varese e che hanno fatto scorrere fiumi di inchiostro. Una volta terminata, la ferrovia consentirà la piena funzionalità della linea internazionale tra Varese e Mendrisio, prevista per la fine del 2017. Resta ora da completare il collegamento ferroviario sull'ultimo tratto verso Stabio, in modo da collegare i binari con quelli già attivi in Ticino dal 2014.

In un comunicato stampa, la Rete ferroviaria italiana (RFI) ha spiegato che il tunnel è stato realizzato scavando in parallelo lato Varese e lato Stabio; la galleria (lunga 950 metri) è costituita da un tratto centrale realizzato in galleria naturale e



da due tratti laterali realizzati in galleria artificiale. «La galleria – si legge nella nota stampa – si sviluppa planimetricamente con un andamento in curva, ad una profondità di oltre 50 metri sotto la galleria ferroviaria della precedente linea ferroviaria, che sarà trasformata in pista ciclopedonale».

Un'opera importante per Svizzera e Italia

Sul posto erano presenti il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, il governatore di Regione Lombardia Roberto Maroni, l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Ita-



liana Maurizio Gentile, oltre ai sindaci del territorio e il presidente della Provincia di Varese Gunnar Vincenzi. Le autorità italiane hanno ribadito l'importanza di quest'opera nell'ambito dei collegamenti internazio-

nali tra l'Italia, in particolare da Malpensa, e la Svizzera. «Il collegamento – spiega RFI – permetterà di raggiungere l'aeroporto internazionale di Malpensa dalle città della Svizzera centrale, meridionale e

connettere le direttrici del Sempione e del Gottardo grazie all'interscambio ferroviario di Gallarate».

Una linea utile per i frontalieri

La nuova linea ferroviaria dovrebbe cambiare non solo le abitudini di moltissimi frontalieri, ma anche la viabilità stradale ticinese che gioverebbe di un alleggerimento considerevole del traffico, specie nelle ore di punta. La nuova tratta transfrontaliera prevede due linee: la S40 Varese–Mendrisio–Como e la S50 Malpensa–Varese–Bellinzona.

La nuova linea Arcisate–Stabio, sviluppandosi principalmente in territorio italiano (oltre 8 km) fino al confine con la Svizzera, collegherà Varese con il Canton Ticino e Como. A regime, la nuova linea avrà una capacità di traffico di 8 treni passeggeri ogni ora (4 coppie) per i collegamenti Mendrisio–Varese, Lugano–Malpensa, Como–Varese (via Mendrisio) e Svizzera Occidentale–Svizzera Orientale (via Gallarate).

Comunicato stampa RFI/frg

Il progetto del nodo ferroviario di Bellinzona-San Paolo è strategico per il trasporto ferroviario delle merci

San Paolo, scalo merci importante

Il 9 gennaio 2017 sono iniziati i lavori di ampliamento dello scalo merci di Bellinzona-San Paolo con un investimento di circa 100 milioni.

I provvedimenti sono previsti nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie (ZEB/SIF) per aumentare la capacità sull'asse nord-sud del San Gottardo. Tra i vari lavori,

il nodo ferroviario di San Paolo sarà potenziato con nuovi binari da 750 metri per il traffico merci. Il progetto del nodo ferroviario di Bellinzona-San Paolo rappresenta un'opera d'importanza strategica per il trasporto ferroviario delle merci lungo l'asse nord-sud del San Gottardo. Con la messa in esercizio della Galleria di base del San Gottardo, lo scorso dicembre, e della Galleria di base del Monte Ceneri, nel 2020, è atteso un forte aumento del

traffico su rotaia, sia merci che viaggiatori. Gli interventi previsti al nodo San Paolo permettono di rispettare l'orario pianificato e la qualità del servizio offerto alla clientela.

Rinnovo dell'infrastruttura per 100 milioni di franchi

Il cantiere, che ha preso avvio il 9 gennaio, è situato presso lo scalo merci di San Paolo (Bellinzona) per un'estensione di circa 1,85 km. I lavori di ammodernamento del nodo merci

contemplano il prolungamento a 750 metri degli attuali binari di sorpasso per il traffico merci, il rinnovo di binari, la realizzazione di binari di ricovero per le locomotive e di nuovi scambi. Per quanto concerne le opere di genio civile sono previsti la realizzazione di muri di sostegno, l'adattamento delle scarpate su terreno ferroviario, il prolungamento di sottopassi stradali esistenti e la posa di nuovi ripari fonici in sostituzione degli attuali. La fine dei la-

vori è prevista per marzo 2020 e l'investimento complessivo per i lavori di realizzazione del progetto è di circa 100 milioni di franchi. Gli interventi saranno eseguiti gestendo il traffico e mantenendo i collegamenti ferroviari lungo l'asse nord-sud. Lo scalo merci di San Paolo per FFS Cargo è un punto d'esercizio fondamentale per il cambio personale locomotive e cambio locomotive.

Comunicato

Sezione Pensionati PV Ticino e Moesano

BUON
COMPLEANNO

Il festeggiato con i membri di comitato Eliana Biaggio e Alberto Rusconi.

AUGURI!

Lunedì 9 gennaio, abbiamo festeggiato i 100 anni del nostro socio Ovidio Ponzio alla casa Anziani Greina di Bellinzona, attorniato dai suoi famigliari, dalle autorità e da tanti amici che hanno ricordato molti simpatici aneddoti della sua lunga vita.

Ovidio è entrato a far parte del sindacato SEV il 15 gennaio 1945. Sono quindi ben 72 anni di fedele militanza e la nostra sezione lo ringrazia per l'esempio di devozione e di condivisione dei valori sindacali. Porgiamo i migliori auguri di ogni bene e di tanta salute.

Sezione SEV-PV Ticino e Moesano,
pensionati ferroviari

Sottofederazione ZPV

Un gruppo forte per il futuro

La ZPV dimostra ancora una volta di essere tenace nel portare avanti le proprie lotte. Le tracce e le ferite inferte da SOPRE sono ancora profonde. L'immagine di VM è ormai macchiata e la fiducia dei collaboratori e delle collaboratrici ha preso un duro colpo. «Ora insisteremo nel rivendicare un indennizzo» hanno dichiarato i rappresentanti della ZPV in occasione della riunione del comitato centrale, lo scorso dicembre. Il cambiamento dell'orario è ormai realtà e i treni che circolano sulla vecchia linea del Gottardo non sono più accompagnati. Ma com'è possibile che i treni che circolano sotto la nuova e super moderna galleria di base siano accompagnati, mentre i treni che circolano sulla linea di montagna, i cui dispositivi di sicurezza sono lacunosi, non prevedano nessun accompagnamento? Per il personale treno è incomprensibile.

Durante la riunione sono state discusse altre tematiche, come il cambiamento dei profili professionali del personale treno e le potenziali conseguenze nel caso in cui dovessero venir meno alcune prescrizioni dell'OCVM.

I/le partecipanti si sono anche chinati sulle sfide legate alla certificazione delle competenze linguistiche; un fatto che crea qualche mal di pancia al



personale, anche se per ora nessuno ha ancora parlato di esami. La ZPV può comunque contare sempre su nuovi membri, molti dei quali giovani motivati. È ovvio che il futuro si presenta con qualche incognita, ma la ZPV crede in se stessa più che mai.

4 profili professionali in 1?

Il 13 gennaio, alcuni rappresentanti della ZPV si sono veramente chiesti come ciò possa funzionare. Le FFS hanno infatti annunciato un nuovo progetto pilota da maggio 2017 a Zurigo e Ginevra, volto a flessibilizzare la distribuzione, grazie ad un impiego maggiormente variato del personale di accompagnamento treno. Alla fine, dovremmo avere un profilo professionale nuovo e maggiormente attrattivo, con un avvicinamento tra l'impiego sui treni regionali e a lunga percorrenza. Il nuovo profilo professionale dovrebbe così raggruppare quattro

professioni oggi distinte, come ZUR, RZB, sorveglianza P e ZFQ. Ci si chiede però cosa accadrà con le esigenze sin qui poste alle singole professioni. E come questo sia compatibile con i diversi profili linguistici richiesti. Il personale potrà ricavarne un valore aggiunto? Sono tutti interrogativi che la delegazione ZPV ha sollevato al workshop sulla strategia, che dimostrano come vi siano diversi punti da chiarire. Speriamo che ciò possa avvenire con questi tre mesi di prova. La ZPV resta scettica e non trascurerà alcuna possibilità di intervento. Alcuni suoi rappresentanti sono già attivi nei diversi progetti parziali, ai quali contribuiscono anche CoPe e SEV. Seguiremo quindi con attenzione l'evoluzione di questo progetto, senza mancare di tenervi al corrente.

Sabrina Tessmer

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Non solo Trump, ahinoi

La tentazione di tornare a parlare di Trump è davvero forte, ma è evidente che non può essere il solo argomento dell'attualità internazionale. E poi il neopresidente e il suo staff offrono una tale abbondanza di argomenti, che nemmeno un quotidiano riesce a darne integralmente conto. Un esempio? La strage islamica di Bowling Green, nel Kentucky, compiuta da due rifugiati iracheni, ma di cui non avete mai sentito parlare. Ne ha dato notizia Kellyanne Conway, alla Casa Bianca come collaboratrice presidenziale. Lo ha fatto per sostenere il Muslim Band di Trump. Strage ignota, a detta della Conway, perché ignorata dalla stampa. In realtà non c'è mai stata alcuna strage. Unicamente, nel 2011 vi furono arrestati due cittadini iracheni, da tempo lì dimoranti, per avere cercato di vendere armi ad Al Qaeda in Iraq.

La solerte e fantasiosa consigliera avrebbe in realtà potuto far riferimento a veri terroristi islamici entrati con regolari visti negli USA, responsabili, quelli sì, di un reale massacro, ma si tratta dei sauditi che attaccarono le Torri Gemelle, e l'Arabia Saudita è una fedele alleata e, ciò che più conta, partner commerciale e finanziario di primo piano, anche del presidente.

Provo a cambiare argomento, però leggo dell'ultima nomina di Trump. A vice-comandante in capo della CIA ha chiamato «Lady Tortura», al secolo Gina Haspal. Ha meritato tale appellativo per aver sistematicamente fatto ricorso alla tortura sui prigionieri che gli USA detenevano segretamente in una prigione della Thailandia, da lei diretta. Visto che il nuovo capo della CIA, sul ricorso alla tortura, ha fatto un passo indietro, ecco che Trump, che ne è un fautore, corre ai ripari.

Certo che l'America di Trump non finisce di stupire. Tanto per non perdere punti rispetto al presidente, la Camera ha approvato la legge che stralcia le norme introdotte da Obama che prescrivono controlli particolari per le vendite di armi a persone con turbe mentali. Fra breve, dopo il passaggio al Senato, la legge finirà sul tavolo di Trump per la firma presidenziale. Il quale, a proposito di turbe, ha da tempo fatto sapere che intende invitare i docenti ad andare a scuola armati «per scongiurare il rischio di stragi»!!

E così non c'è più spazio per parlare di François Fillon, il candidato presidenziale francese gollista, incastrato per incarichi di consulenza dati a moglie e figli, che hanno fruttato alcune centinaia di migliaia di euro. Fillon sembrava lanciato verso l'Eliseo grazie a una campagna basata su due parole d'ordine: onestà e trasparenza. Ma mica si riferiva a se stesso!

■ LPV Ticino

**Assemblea generale
23 febbraio, ore 17.00
Chiasso**

L'assemblea avrà luogo presso la sala riunioni cabina CCE a Chiasso, con il seguente ordine del giorno:

1. Saluto e nomina del presidente del giorno
2. Lettura ultimo verbale
3. Relazione del presidente
4. Relazione di Pietro Gianolli, segretario sindacale
5. Rapporto del cassiere e dei revisori
6. Revisione regolamento di gestione
7. Nomine delegati e revisori
8. Proposte per l'assemblea dei delegati e per il congresso
9. Eventuali

Seguirà la trasferta a Balerna presso il ristorante Starna Federale per l'aperitivo offerto dalla sezione e la consueta cena.

Chi desidera partecipare è pregato di annunciarsi presso:

Massimo 079 505 11 07 o

Thomas 079 505 04 57.

Vi attendiamo numerosi!

Il comitato LPV Ticino

■ Sottofederazione AS

**Assemblea di settore traffico viaggiatori
6 marzo, ore 08.45, Olten**

L'assemblea avrà luogo all'hotel Olten a Olten.
Riservate la data!

Maggiori info: peter.kaeppler@sev-online.ch

Assemblee di settore VPT 2017■ **Giornata Bus-Gatu, 23 febbraio**, albergo Olten, Olten,

dalle 09.30. Temi: bus a lunga percorrenza e conseguenze; petizione «Via sicura».

■ **Giornata ferrovia: 9 marzo**, ore 10.15, Rigi, Hotel Kulm. Tema: i problemi di salute legati ai diversi comportamenti durante il lavoro dal profilo della medicina del lavoro.

■ **Giornata VPT pensionati, 14 marzo**, albergo Olten, Olten dalle 09.30. Tema: «Previdenza vecchiaia 2020». Presentazione da parte del Consiglio svizzero degli anziani.

Informazioni e iscrizioni su www.vpt-online.ch

Per la giornata dei pensionati del 14 marzo iscrizioni al presidente sezione Peter Bernet, mail: peter.bernet@vpt-online.ch o al segretario sindacale Vincent Brodard (031 357 57 57), mail: vincent.brodard@sev-online.ch.

■ RPV Ticino

**Assemblea generale annuale
4 marzo, ore 18.00, Riva San Vitale**

L'assemblea avrà luogo presso l'oratorio di Riva San Vitale, con il seguente ordine del giorno:

- | | |
|--|--|
| 1. Apertura riunione | 9. Proposte del comitato |
| 2. Nomina del presidente del giorno | 10. Eventuali |
| 3. Lettura e approvazione ultimo verbale | |
| 4. Rapporto del presidente | Seguirà la classica cena in comune. |
| 5. Rapporto del cassiere | Per poter meglio organizzare il tutto, per favore annunciarsi a: |
| 6. Rapporto dei revisori | |
| 7. Intervento sindacale | Yuri de Biasi, tel. 076 567 40 07 o |
| 8. Giornata del manovrante | Giuseppe Lupica, tel. 079 542 55 49. |

CONDOGLIANZE

Vicini al nostro collega **Gianni Gianocca**, per la scomparsa del padre, porgiamo sentite condoglianze.

LPV Ticino

Avviso

Il segretariato regionale di Bellinzona sarà chiuso il 23 febbraio per impegni fuori sede.

■ **PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati****Assemblea generale ordinaria – giovedì 23 marzo, ore 15.30 presso la Casa del Popolo di Bellinzona**

Ordine del giorno:

- | | |
|--|--|
| 1. Apertura assemblea e approvazione O.d.G. | 8. Consegna attestati di benemeranza (25.mo, 40.mo, 50.mo, 60.mo, 70.mo e 80.mo affiliazione SEV) |
| 2. Nomina scrutatori | 9. Eventuali |
| 3. Approvazione verbale ultima assemblea | |
| 4. Rapporti: a) del Presidente b) del Cassiere c) della Commissione di verifica della gestione d) discussione e approvazione rapporti | Il verbale dell'assemblea 2016 e i conti 2016 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 15.00. |
| 5. Preventivo 2017, comprendente credito straordinario per i festeggiamenti del Centenario | |
| 6. Nomine: a) di un supplente nella commissione di verifica della gestione b) di due rappresentanti all'assemblea dei delegati PV e al congresso SEV | Avviso importante: al termine avrà luogo una cenetta alla quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi entro il 15 marzo al cassiere Renato Bomio, telefono 091 743 80 66, e-mail: pvticino&moesano@bluewin.ch. |
| 7. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV | |

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... Robert

Quando assistette, in gran segreto, alla prima esplosione atomica sperimentale, Oppenheimer, maledicendo sé stesso, citò un antico verso induista: «Sono diventato la Morte, il distruttore di mondi». Il 18 febbraio ricorrerà il cinquantesimo della morte di quest'uomo che, non solo riuscì a cambiare il corso della guerra, ma cambiò il corso della storia dell'umanità! Poco più che ventenne Robert Oppenheimer venne anche in Svizzera, a Zurigo, per lavorare con i fisici impegnati nella ricerca sull'atomo, sulla scorta di nuove teorie. Ben presto elaborò, insieme a Max Born, una parte essenziale della rivoluzionaria teoria quantistica, diventando anche il primo docente universitario di questa nuova materia. Nel '39 gli USA capirono che la Germania hitleriana aveva scoperto la fissione nucleare. Oppenheimer e altri suoi illustri colleghi immaginarono che i ricercatori tedeschi avrebbero tentato di ottenere una reazione a catena, che avrebbe reso possibile la produzione di una bomba di potenza infinitamente più grande degli esplosivi convenzionali. Gli scienziati avvisarono il presidente Roosevelt del pericolo, in una famosa lettera firmata anche da Einstein e gli Stati Uniti, nel più assoluto segreto, finanziarono il Progetto Manhattan per arrivare alla bomba atomica prima dei nazisti, avvalendosi anche della collaborazione dei tanti scienziati europei, costretti a fuggire dai loro paesi. Fu così che, all'inizio del '42, Oppenheimer fu chiamato a coordinare tutte le attività di ricerca, dimostrando subito di avere la capacità di far lavorare insieme i suoi geniali ma litigiosi colleghi, almeno una dozzina dei quali avrebbero poi ricevuto il premio Nobel. Tuttavia, dopo la guerra, non ritenendo necessario sviluppare un'ulteriore arma nucleare così devastante, Oppenheimer ebbe l'ardire di opporsi al progetto americano di creare anche una bomba all'idrogeno e per questo cadde in disgrazia: fu condotto davanti alla Commissione McCarthy per la repressione delle «attività antiamericane» e giudicato un «pericolo per la sicurezza nazionale». Soltanto 4 anni prima della sua morte venne riabilitato, con il conferimento del Premio Fermi per la fisica. Nelle sue memorie Oppenheimer ha lasciato scritto: «Non lasciamoci ingannare dalle promesse dei politici di voler ridurre o eliminare le armi nucleari. Dal momento in cui l'uomo ha fabbricato la prima bomba atomica il mondo è cambiato, perché le conoscenze per fabbricarne un'altra non potranno mai più essere cancellate».

Gruppo Donne Unione Sindacale Svizzera (USS-TI)
in collaborazione con
Coordinamento donne della sinistra
vi invitano ad una serata evento con concerto

Otto marzo 2017 - Giornata internazionale della donna

Donne sulle frontiere

mercoledì 8 marzo 2017

dalle 19.00 alle 23.00
ex fabbrica di confezioni
Via Mastri Ligornettesi 25
Ligornetto

buffet dolce e salato

Ospiti

Amalia Mirante
economista

Giangiorgio Gargantini
sindacalista

Elvira Dones
scrittrice, lettrice e giornalista

Concerto

Lamorivostri
tra canti, passioni e libertà

entrata libera

■ Sottofederazione RPV

La radio LISA è fonte di preoccupazioni

Lo scorso 27 gennaio, la commissione centrale RPV ha incontrato la commissione di gestione e Aroldo Cambi, responsabile delle finanze del SEV.

Il presidente centrale ha passato in rassegna le attualità sindacali della sottofederazione. La radio LISA continua ad essere fonte di preoccupazioni, poiché le aziende che ne sono all'origine sono in fallimento. La decisione sul seguito sarà nota solo nel primo trimestre di quest'anno.

Un responsabile del progetto LISA sarà invitato alla giornata del manovrante il prossimo 8 ottobre. È stato ricordato che alla cooperativa delle case di vacanza e di sci dei ferrovieri (FSG) è in agenda una votazione generale sul cambiamento degli statuti; la commissione centrale si è chinata sul tema. Sono stati distribuiti i mandati concessi alla sottofederazione RPV in vista del congresso SEV. Si cerca un rappresentante di FFS Cargo per la conferenza CCL. Eventuali interessati, rivolgersi direttamente a Bruno Kirchhofer o al loro presidente. Dal primo di gennaio di

quest'anno, l'indennità per il lavoro domenicale passa a 16 franchi per tutti. È uno dei risultati delle ultime trattative per il rinnovo del CCL FFS e FFS Cargo.

La commissione della gestione ha verificato i conti gestiti da Heinz Schneider, cassiere centrale. I membri hanno verificato tutti i documenti e ringraziato il cassiere per l'eccellente tenuta dei conti. Pure controllato e approvato l'inventario del presidente centrale.

Servizio stampa RPV

Discriminazione alle FFS: ricorso al Tribunale federale (TF)

Penalizzata dalla gravidanza

Una dipendente delle FFS era stata sconfessata dal Tribunale amministrativo federale nel mese di maggio 2016, quando aveva denunciato il suo datore di lavoro. È stato perciò presentato un ricorso al Tribunale federale di Losanna e il verdetto dovrebbe essere noto a breve.

Frank de Klion / creative commons



Il SEV in prima linea contro un caso di discriminazione

La nostra affiliata, impiegata presso le FFS, è stata in congedo maternità a due riprese: nel 2010 e nel 2014; l'assenza per maternità ha purtroppo inciso negativamente sul suo livello salariale. Secondo le FFS un'assenza di più di sei mesi avrebbe impedito una corretta valutazione delle sue prestazioni. L'agente del treno ritiene che si tratti di una discriminazione. Il SEV, a cui ha fatto appello per ottenere giustizia dopo che le FFS si sono rifiutate di concedergli l'aumento, è al

suo fianco per questa importante battaglia.

Il regolamento FFS prevede che una persona assente più di sei mesi all'anno, non ha diritto a un aumento di stipendio. Ma in nessun caso il congedo di maternità è citato tra i motivi di assenza.

Il TAF ha deciso in maggio

Nel mese di maggio del 2016, il Tribunale amministrativo federale (TAF) ha negato l'esi-

stenza di qualsiasi forma di discriminazione in base al genere da parte delle FFS. Va detto che la denunciante è sì stata assente più di sei mesi, ma per quattro mesi ha beneficiato di un regolare congedo maternità. Nel 2010, per esempio, è stata liberata dal suo obbligo di lavorare poiché con la gravidanza avanzata non poteva più svolgere il suo lavoro. Le FFS erano riuscite a trovarle un altro impiego.

Ricorso in settembre

La sentenza del TAF, a fine luglio, non ha convinto né il SEV, né la denunciante, ragion per cui nel mese di settembre è stato inoltrato un ricorso al Tribunale federale (TF) di Losanna. Si è sempre in attesa del verdetto, ma potrebbe esserci un seguito e il ricorso non sarà considerato ammissibile o se sarà respinto. In questi casi è infatti possibile fare appello alle istanze internazionali.

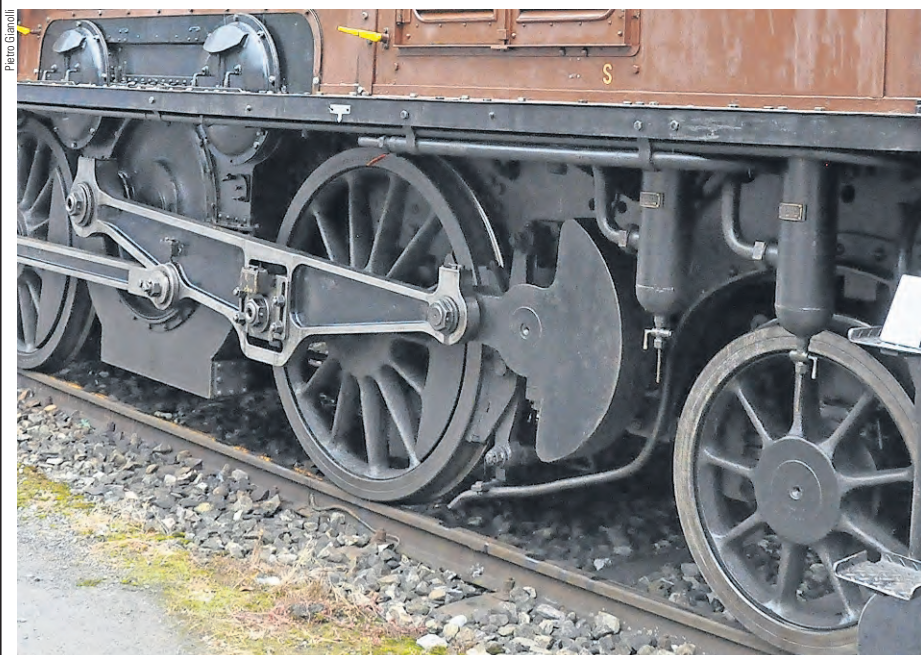
Una chiara discriminazione

La sentenza del TAF considera che l'assenza per motivi di maternità è simile all'assenza per malattia. «Se effettivamente il congedo maternità viene computato nei sei mesi di assenza che determinano un mancato aumento salariale, allora siamo di fronte ad una discriminazione contro le donne», ha detto Vincent Brodard, membro del servizio di protezione giuridica del SEV e titolare di questo dossier. Per lui, questa direttiva FFS va chiaramente contro l'articolo del CCL che protegge la maternità. Esattamente come il congedo maternità non interferisce sul diritto alle ferie, esso non deve compromettere il diritto agli aumenti salariali.

Il TF ha intanto coinvolto l'Ufficio federale per l'uguaglianza tra donne e uomini, chiedendo un parere preciso su questo caso. I giudici di Mon Repos dovrebbero emettere la sentenza fra poche settimane.

Henriette Schaffter/frg

Photomystère: «di che veicolo si tratta?»



Pietro Garavelli

La domanda di questo numero riguarda uno dei veicoli storici più famosi delle ferrovie svizzere. La risposta è quindi più facile di quanto non appaia. Potete rispondervi **entro mercoledì 1° marzo:**

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 set da scrittura composto da una penna a sfera e da una matita porta mina Caran d'Ache, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava uno scorcio della stazione di Linthal. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore del coltellino tascabile «Outrider» con il logo SEV è:

Hans Triaca di Glis, VPT Matterhorn-Gotthard.