

PV Ticino

La Sezione ha festeggiato 100 anni, portati benissimo.

Pagina 13



Sondaggio su CCL FFS/FFS Cargo

Il SEV consulta la base in vista delle trattative sul rinnovo del CCL, che inizieranno nel corso del 2018.

Pagina 16



ZPV Ticino

Bruno Castaldo assume le redini della sezione.

Pagina 13

Congresso del SEV a Berna: sindacato determinato a difendere il settore e le condizioni di lavoro

Giù le mani dai trasporti pubblici



Il Congresso del SEV, svoltosi il 23 e il 24 maggio a Berna, ha lanciato un messaggio chiarissimo all'Ufficio federale dei trasporti e alla consigliera federale Doris Leuthard: la politica della concorrenza ad oltranza nel settore dei tra-

sporti pubblici, è semplicemente intollerabile. I danni della liberalizzazione, del resto, sono stati ben illustrati dal giornalista svedese Mikael Nyberg. Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha poi tracciato un ritratto davvero poco lusing-

hiero sulla concorrenza nell'UE nel settore dei trasporti pubblici, salvati da una rovinosa caduta grazie al personale (vedi foto). Il Congresso del SEV ha confermato il sostegno alla Previdenza vecchiaia 2020, ha riletto per altri

quattro anni la direzione sindacale e ha approvato i cambiamenti all'interno del Comitato, ora presieduto da Danilo Tonina.

Discorso del presidente del SEV Giorgio Tuti

«Fermare la liberalizzazione»

Giorgio Tuti, nel suo discorso introduttivo, ha lanciato un chiaro appello a FFS, BLS e SOB affinché si siedano intorno a un tavolo per scongiurare la frammentazione del traffico a lunga percorrenza. Ha inoltre criticato la politica dei trasporti europea e quella dell'UFT. Ha poi lanciato un appello a favore della Previdenza vecchiaia 2020.

«Nel settore dell'aviazione, il 50% dei contratti di lavoro sono contratti a tempo determinato. Ci sono situazioni incredibili. I piloti devono versare dei soldi alla compagnia aerea che li ha assunti perché vogliono raggiungere il monte ore di volo per ottenere o mantenere la loro licenza di pilota commerciale. Pagare per lavorare, uno scandalo puro! In apertura del Congresso del SEV, il presidente **Giorgio Tuti** ha stilato un severo atto d'accusa contro la politica europea di liberalizzazione dei trasporti.

C'è l'aviazione in cui gli abusi sono evidenti, ma il settore stradale non fa eccezione. «Se in Svizzera il salario medio di un camionista è di 4700 franchi, in Francia è di 1500 euro mentre in

Bulgaria di 215 euro! Importi che non meritano commenti. Ma c'è di peggio. Pensate che ci sono conducenti pagati al chilometro. Imprigionato nel traffico? Peggio per te, non vieni pagato. Questa è schiavitù!»

Il presidente del SEV non ha inventato queste situazioni estreme di deregolamentazione delle condizioni di lavoro. Sono il frutto di un'analisi dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), di cui Giorgio Tuti presiede il settore ferroviario da questa primavera. L'ETF ha analizzato le conseguenze della politica europea di liberalizzazione del trasporto. In Europa, anche la ferrovia ha il suo carico di problemi. «In Germania, ci sono decine e decine di agenzie di lavoro che assumono personale per gli operatori ferroviari privati. Si tratta di un mercato lucrativo. Ma solleva la questione della formazione. Nelle ferrovie la formazione è correlata alla sicurezza. In Europa la formazione di un macchinista può variare da 20 a 1000 ore. Questa carenza di formazione mette in pericolo l'intera ferrovia». Giorgio Tuti si è tuttavia affrettato a chiarire di non essere antieuropeo. Al contrario: «Sono per un'Europa unita e sociale».

Combattere i bus low cost

Il presidente del SEV ha poi indirizzato i suoi dardi contro i bus



Giorgio Tuti ha condannato la politica di liberalizzazione in Europa

low cost nel traffico a lunga percorrenza, «un settore in cui i Contratti collettivi non sono rispettati, dove il divieto di cabotaggio viene beffato in modo disinvolto. In questo settore le condizioni di lavoro sono totalmente deregolate: i conducenti lavorano fino a quindici ore al giorno. Ci si chiede per quale motivo il popolo svizzero

gliamo salari svizzeri! Nonostante questa vittoria, l'UFT, con la complicità del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), persiste nella sua volontà di liberalizzazione ad oltranza».

Verso il nuovo CCL FFS

Giorgio Tuti ha rivolto uno sguardo anche al rinnovo dei contratti collettivi. «La migliore garanzia per la salvaguardia delle nostre condizioni di lavoro, sono i CCL. Il prossimo anno inizieranno le trattative per il rinnovo del CCL di FFS e FFS Cargo. Dobbiamo essere pronti a mobilitarci. Sono certo che nel corso dei negoziati potremo contare sulla solidarietà dei/delle dipendenti delle ITC e dei/delle nostri/e colleghi/e in pensione».

Appoggio alla PV 2020

Giorgio Tuti ha pure invitato il Congresso ad accettare la riforma Previdenza nel 2020 (vedi anche a pagina 4): «Si tratta di un autentico compromesso che dobbiamo guardare con attenzione. La diminuzione del tasso di conversione e il pensionamento a 65 anni per le donne non mi piace. Ma nel pacchetto complessivo ci sono comunque dei miglioramenti. Questo progetto può e deve essere sostenuto».

«Ich habe fertig»

E per finire, un ringraziamento a tutti i presidenti delle sezioni e delle sottofederazioni del SEV per il grande impegno. Ma anche a tutto il personale del SEV per il lavoro svolto. Si congeda strizzando l'occhio a un allenatore di calcio con le sue stesse iniziali: Giovanni Trapattoni, più abile ad allenare, meno agile con le lingue. Quando era allenatore al Bayern di Monaco, al termine di una conferenza stampa esclamò: «Ich habe fertig». Prendendo in prestito questa ormai famosa espressione, Tuti ha concluso il suo discorso tra fragorosi applausi.

Alberto Cherubini/frg

Trasporti pubblici: azione dei congressisti

Salvati dal SEV

Secondo giorno del Congresso: azione di impatto. I 250 presenti hanno inviato un messaggio molto chiaro all'UFT e alla consigliera federale Doris Leuthard: «Non lasceremo cadere i trasporti pubblici». Il SEV ha criticato la politica ultraliberale che li mette in pericolo.

Congresso, il SEV ha messo in scena il massacro dei trasporti pubblici voluto dall'UFT ed illustrato nella «sua» Visione 2030. Simbologgiati da giganteschi dati raffiguranti i sei pitogrammi dei settori di cui si occupa il SEV, i trasporti pubblici sono stati gettati nel vuoto da un personaggio malvagio con l'effigie dell'UFT. Il tutto sotto lo sguardo indifferente di una finta consigliera federale. Fischiate in tutti i modi, i/le

salvataggio conferma la posizione del SEV che intende contrastare le spinte neoliberaliste, che la Svizzera vuole interpretare da prima della classe. Persino Matthias Rohrmann (cfr. pagina 5) l'ha confermato! Il SEV continuerà ad opporsi alle conseguenze del liberismo e della liberalizzazione sul servizio pubblico e sulle condizioni salariali e lavorative del personale.

Vivian Bologna/frg



I 250 congressisti del SEV hanno simbolicamente salvato i dadi del trasporto pubblico, di cui l'ufficio federale dei trasporti ha deciso di sbarazzarsi.

Appollaiata su una scala, la consigliera federale Doris Leuthard osserva passivamente la scena. Distoglie lo sguardo e lascia la strada libera all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che attualmente pratica una politica di distruzione massiccia dei trasporti pubblici. Basti pensare al rischio di frammentazione del traffico a lunga percorrenza o alla concorrenza da parte dei bus a lunga percorrenza che danneggia la ferrovia. Dossier scottanti (cfr. pagina 2), non c'è che dire. Il secondo giorno del proprio

congressisti/e hanno anche scandito la loro rabbia a suon di «vergogna, vergogna» – «fuori». Un segnale chiarissimo per l'UFT.

Trasporti pubblici salvati!

I/le partecipanti non avevano la minima intenzione di assistere senza reagire. L'azione, supportata dallo slogan «Non lasceremo cadere i trasporti pubblici», ha coinvolto i/le 250 delegati/e, alcuni in abiti da lavoro, altri avvolti/e in un gilet e altri/e ancora sventolando delle bandiere del SEV. Il

EDITORIALE

Per tirare le somme di un congresso, occorre la mente fredda. Cosa dobbiamo tenere in particolare conto a una settimana di distanza? Anzitutto, i sentimenti di collegialità e solidarietà. Non ho incontrato nessuno venuto semplicemente per dovere, ma solo congressisti lieti di esserlo, disciplinati e consci delle loro responsabilità. Per questo, il congresso ha anche indicato molto chiaramente che queste responsabilità non possono essere assolte in una sola giornata, ma richiedono più tempo per esprimere le opinioni e poterne dibattere.

«L'esempio catastrofico della politica liberale svedese dovrebbe fungere da elettrochoc.»

Giorgio Tuti, presidente SEV

Mi preme poi sottolineare l'importanza degli orientamenti presi: dal sostegno alla previdenza vecchiaia 2020, alla necessità di curare le ripercussioni della digitalizzazione sui posti di lavoro, sino alla conferma della validità delle nostre politiche contrattuali e sindacali. Politiche che hanno contribuito alla decisione dei colleghi di PUSH di aderire al SEV, ricevendo il caloroso benvenuto da parte del congresso.



Delegate e delegati si sono anche chiaramente espressi contro la politica di liberalizzazione in corso. L'azione indetta dal congresso «non lasceremo cadere i trasporti pubblici» ha inviato un chiaro messaggio all'ufficio federale dei trasporti e alla ministra che ne tira i fili. Il congresso ha anche seguito il filo conduttore negativo della politica dei trasporti svizzera, che spinge per introdurre la concorrenza, facendo del nostro paese un allievo modello in materia di liberalizzazione. L'esempio catastrofico presentato dal giornalista svedese Mikael Nyberg dovrebbe fungere da elettrochoc e il SEV si farà premura di offrire alcune copie del suo libro all'UFT e dal DATEC, nel caso non conoscessero ancora la realtà che si vive in Svezia...

Naturalmente, ad un congresso sorgono anche alcune interrogativi: il tempo previsto per il dibattito è sufficiente? I procedimenti per annunciare un proprio intervento sono adeguati o devono essere rivisti per migliorare il funzionamento democratico del sindacato? Il congresso ha anche dibattuto del futuro del SEV e i giovani hanno incitato le sottofederazioni a riflettere sul problema dei ricambi, con la generazione del baby-boom ormai alle porte della pensione. Per orientare il SEV vi sono testi appositi, ma questi interrogativi lanciano discussioni necessarie, anche in vista del centenario del SEV, che cadrà nel 2019.

ELEZIONI

La direzione del SEV plebiscitata, cambiamenti nel comitato

Il presidente **Giorgio Tuti**, i vicepresidenti **Barbara Spalinger** e **Manuel Avallone**, e l'amministratore delle finanze **Aroldo Cambi**, sono stati rieletti per altri 4 anni. «Dopo otto anni di presidenza, essere rieletto dal Congresso all'unanimità, è un gesto di fiducia che mi tocca enormemente. Potete contare sul mio impegno», ha commentato Giorgio Tuti dopo la sua brillante rielezione.

Ringraziando delegati e delegate per la fiducia accordata, Barbara Spalinger ha detto che «la vicepresidenza è un lavoro esigente, ma lo esercito con grande piacere». Manuel Avallone ha dichiarato di essere «molto fiero di ricoprire la carica di vicepresidente del SEV». E ha aggiunto: «Conto su di voi per i prossimi negoziati CCL delle FFS». Quanto ad Aroldo Cambi, ha detto di essere felice per

questa elezione e ha ringraziato tutti per la fiducia. Per il periodo amministrativo 2017-2020, il Congresso ha eletto **Danilo Tonina** (vicepresidente centrale RPV) alla presidenza del Comitato SEV; **Peter Kämpfer**, presidente centrale AS ne assume la vicepresidenza. **Bruno Senn** è stato eletto alla Commissione di verifica della gestione (CVG); supplenti: **René Läubli** e **Urs Frank**. **AC**

VIDEO

Scoprite il video dell'azione di salvataggio dei trasporti pubblici sulla nostra pagina facebook SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals e sul nostro sito internet www.sev-online.ch

Paul Rechsteiner, presidente dell'Unione sindacale svizzera

Prendere il treno quando passa

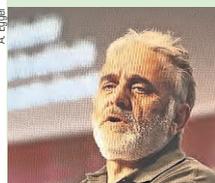
Non poteva non cominciare dalle origini, ossia dalla storia del SEV legata prima alla ferrovia, poi ai trasporti pubblici nel loro insieme. Dopo aver sottolineato il peso sindacale del SEV, il consigliere agli Stati ha lanciato un appello a favore della Previdenza vecchiaia 2020, facendo eco al presidente del SEV Giorgio Tuti.

«Sono felice di essere ancora tra voi. Il SEV è un pilastro del movimento sindacale svizzero. E il secondo sindacato dell'USS, la più grande organizzazione sindacale mantello in Svizzera». Paul Rechsteiner, che si è subito congratulato con Giorgio Tuti per la sua brillante rielezione alla testa del SEV, ha voluto sottolineare con forza l'ottima collaborazione in seno all'USS. Ma ha voluto specialmente mettere in evidenza l'importanza del SEV nella storia della ferrovia e del trasporto pubblico in Svizzera. «Solo dagli anni Ottanta del secolo scorso si è cominciato a investire nella ferrovia ed è stata una vera lotta. Grazie all'Associazione traffico e ambiente, all'Iniziativa delle Alpi e al SEV – ha sostenuto Rechsteiner – ora vediamo i risultati di questo impegno. A livello internazionale siamo performanti e la Svizzera è vista come un esempio. Ma senza il personale dei trasporti pubblici, senza di voi, tutto ciò non sarebbe stato possibile». Queste conquiste, ha evidenziato il presidente dell'USS, non sono però eterne e per mantenerle occorre lottare, combattere, mobilitarsi. «La concorrenza voluta dall'UFT – ha insistito – è assurda e il prezzo da pagare per le inevitabili conseguenze sarà molto alto. Sull'altare dell'ideologia liberista si vogliono sacrificare le condizioni di lavoro del personale. Non dobbiamo permetterlo».



Paul Rechsteiner, presidente dell'USS, evidenzia il peso sindacale del SEV

POLITICA SOCIALE: SCINTILLE SULLA PV 2020



Come era prevedibile il testo di orientamento sulla politica sociale, approvato nella sua forma originale dai congressisti e dalle congressiste, è stato al centro dei

dibattiti soprattutto a causa della Previdenza Vecchiaia 2020. Riforma che ha suscitato qualche mal di pancia. Prima fra tutti in Vincent Leggiero che, riprendendo le parole di Rechsteiner, ha detto: «Non c'è nulla di nuovo nel dire che la destra avversa l'AVS. Il punto è davvero un altro. A cominciare dalla reale volontà di lottare contro l'aumento dell'età di pensionamento delle donne. Ma che cosa devo pensare adesso? Che sono stati solo dei proclami, solo parole? Che per anni i sindacati hanno soltanto denunciato l'aumento dell'età di pensionamento?» Vincet Leggiero non riesce proprio a capacitarsi. E conclude il suo intervento con questa domanda: «I sindacati devono rafforzare i partiti politici o i partiti politici devono fare la sponda ai sindacati?» Secondo Leggiero occorre tagliare il cordone ombelicale: «Penso davvero che oggi più che mai sia necessario affermare l'indipendenza sindacale. E lo si può fare lasciando per esempio libertà di voto sulla PV 2020.» Gli ha immediatamente replicato Giorgio Tuti sottolineando che un sindacato come il nostro non può lasciare libertà di voto su un tema importante come questo. Il presidente del SEV ha pure ricordato che tutte le procedure interne del SEV sono state rispettate. «Vincent tu hai il diritto di esprimere il tuo scetticismo o la tua contrarietà al

progetto. Ma da parte mia io non posso non rendere tutti attenti: modificare una posizione che abbiamo deciso democraticamente, sarebbe un segnale certamente contraddittorio.» Tuti ha perciò invitato il plenum a sostenere la posizione ufficiale del SEV. Appello seguito da un'ampia maggioranza.

Prima della discussione sulla PV 2020, Vincent Brodard ha illustrato i punti essenziali del testo di orientamento, ricordando che «i prossimi anni saranno caratterizzati dalle discussioni sul finanziamento e lo sviluppo della sicurezza sociale». Altri temi riguarderanno la nostra vita quotidiana: per esempio la riforma delle prestazioni complementari e l'evoluzione dell'assicurazione invalidità. Chi soffre di una lunga malattia ed è quindi limitato/a nelle sue possibilità di esercitare un'attività lucrativa, dipende dalle prestazioni dell'assicurazione invalidità (AI). Le riforme dell'AI e una giurisprudenza restrittiva, hanno fortemente limitato la concessione di rendite AI. Per quanto riguarda le prestazioni complementari, è stato sottolineato che «gli importi finora considerati per le spese di alloggio nelle prestazioni complementari (PC), non bastano nel modo più assoluto. Il Parlamento ha finalmente deciso di discutere un aumento degli importi minimi considerati per il calcolo dell'affitto. Una decisione benvenuta affinché le PC possano garantire di nuovo il minimo esistenziale».

In vista del crescente aumento dei salariati di oltre 50 anni nelle imprese di trasporto pubblico, il SEV ritiene che i modelli di pensionamento anticipato negoziati con le FFS, debbano essere introdotti nelle ITC, in forme adattate.

Ben vengano allora collaborazioni sindacali come quelle tra SEV, syndicom e UNIA nel settore del trasporto su gomma.

Previdenza vecchiaia 2020

Nelle sue vesti di presidente dell'USS, Rechsteiner non poteva non lanciare un appello a favore della Previdenza Vecchiaia 2020: «Si tratta di un importante progetto per il futuro delle pensioni. Lo so, il dibattito è acceso e intenso. Ma dobbiamo guardare la realtà con lucidità e renderci conto che il padronato e la destra economica sono i primi a volere fare naufragare il progetto, che contiene un miglioramento delle rendite e un rafforzamento della sicurezza sociale».

Il senatore sangallese non lo nasconde: l'aumento dell'età di pensionamento delle donne a 65 anni è indubbiamente negativo, «ma sarebbe sbagliato ignorare tutti i miglioramenti contenuti nel resto del pacchetto. Dopo anni di immobilismo siamo riusciti ad aumentare le rendite AVS tanto per le persone sole, quanto per le coppie. Sono aumenti significativi che contano nella vita quotidiana di pensionati e pensionate. Sarebbe davvero sbagliato sminuire questo risultato. E ricordate che la destra combatte questo progetto perché è contraria al rafforzamento dell'AVS. Non possiamo guardare passare i treni. Dobbiamo prenderli anche quando sono in corsa. E soprattutto quando sono in corsa». Rechsteiner ha perciò invitato i congressisti e le congressiste ad approvare la riforma e a ritrovare la voglia di lottare che ha caratterizzato la sicurezza sociale in Svizzera, sin dagli albori dell'AVS, da quando cioè il consigliere federale socialista Hans Peter Tschudi ha avuto la forza e la determinazione di creare l'AVS.

Françoise Gehring

La relazione del giornalista e scrittore svedese Mikael Nyberg sulla situazione delle ferrovie svedesi

Ritorno al 19° secolo!

La Svezia è stata la prima nazione, nel 1988, a suddividere infrastruttura e trasporto. Da allora vi è stata una serie di frammentazioni e di privatizzazioni, a scapito, secondo Nyberg, di qualità dell'offerta e sicurezza, mentre la burocrazia dilaga.

«L'esperimento delle ferrovie svedesi può essere considerato un modello dall'Unione europea, ma per noi è un disastro», ha spiegato Mikael Nyberg. «Siamo tornati alle situazioni caotiche del 19° secolo, quando il mercato ferroviario

passata dal 40% nel 1931 al 95% nel 1960. Nel 1988, il Parlamento ha però deciso di creare una società per la gestione dell'infrastruttura, che dal 2010 integra anche la gestione delle strade, mantenendola sotto il controllo statale, ma dandole la facoltà di mettere a concorso tutte le prestazioni di manutenzione.

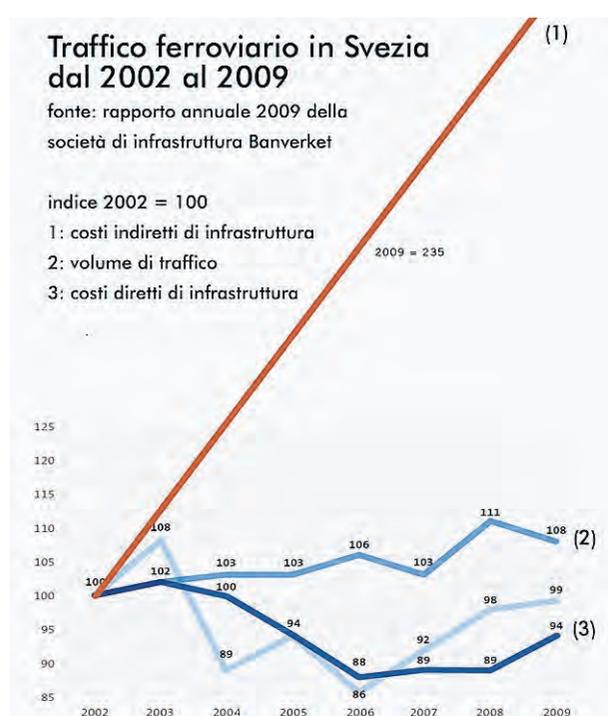
Ognuno ottimizza i propri costi

Nel 2001, il mercato è stato completamente aperto con la trasformazione delle due divisioni passeggeri e merci nelle società indipendenti SJ AB e Green Cargo AB, e con l'attribuzione di stazioni e terminal in un'altra società, la Jernhusen AB, che fa a sua volta parte di una Holding statale, la Holding Swedcarrier AB, che detiene un'ulteriore società con le officine di manutenzione. Le singole prestazioni che fanno parte del sistema ferroviario sono state isolate e vengono messe a concorso. Vi sono linee redditizie, per esempio tra Stoccolma, Malmö e Göteborg, per le quali vi è un forte interesse. Le altre vengono sovvenzionate dall'ente pubblico sulla base di messe a concorso. Le ditte che ottengono l'appalto a loro volta subappaltano le singole prestazioni, come la pulizia e la manutenzione dei treni. Ogni ditta coinvolta persegue però evidentemente un proprio scopo di lucro.

Nyberg ha dato qualche esempio dei risultati di questo sistema, che vanno dai gabinetti fuori uso nelle stazioni e sui treni, all'ormai cronica mancanza di spazzaneve. Quest'ultima lacuna si è resa particolarmente evidente durante i rigidi inverni del 2011 e 2012, in cui alcuni treni hanno dovuto essere evacuati, poiché bloccati in aperta campagna dalle copiose nevicate. Negli anni '60, le ferrovie statali disponevano di 30 potenti spazzaneve diesel. Nel 2011, ne erano ormai stati dismessi 20 e, dei 10 rimasti, alcuni sono stati destinati alla trazione di treni merci, proprio a seguito della ricerca dell'utile da parte dei nuovi proprietari.

Aumento della burocrazia

Secondo i politici, la riforma avrebbe dovuto aumentare l'efficienza e ridurre la burocrazia del sistema. Nyberg ha presentato un grafico trovato nel rapporto annuale dell'agenzia ferroviaria svedese, in cui si evidenzia l'evoluzione di questi fattori dal 2002 al 2009: a fronte di una crescita del traffico ferroviario del 10 per cento e di un calo dei costi diretti di circa l'8 per cento, vi è stata un'esplosione dei costi indiretti del 200 per cento. L'agenzia spiega come tra questi costi indiretti rientrino la gestione della manutenzione, le telecomunicazioni, l'approvvigionamen-



era caratterizzato da un gran numero di attori diversi. Poi, le necessità di regolamentazione e pianificazione hanno indotto ad integrare questi attori ed in Europa ciò è per lo più avvenuto statalizzando le ferrovie.» In Svezia, la quota delle ferrovie statali SJ è così

to di energia e la gestione delle interfacce tra i vari operatori. L'agenzia precisa anche come l'aumento di due di queste voci di spesa, la gestione della manutenzione e le interfacce tra gli operatori, derivi dall'introduzione di questi meccanismi di mercato e dall'aumento del numero di operatori sulle rotaie. In altre parole, secondo Nyberg, vi sono ormai sempre meno addetti alla manutenzione sul terreno, che vorrebbero e sarebbero in grado di assicurare l'esercizio, ma sempre più persone addette alla gestione dell'infinità di contratti di pre-

stazione e al controllo della loro applicazione. Oltre che nel peggioramento della qualità del servizio, ciò ha ripercussioni negative anche sulla sicurezza, che hanno purtroppo trovato conferma in diversi nefasti incidenti. Un'esperto nel campo degli impianti elettrici citato da Nyberg ha così descritto l'attitudine ormai prevalente in Svezia: la sicurezza è importante, purché non interferisca con l'esercizio. Un atteggiamento che ci sembra di percepire anche alle nostre latitudini.

Markus Fischer

«NON ROVINATE IL TRASPORTO PUBBLICO!»

Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV, ha presentato il testo di orientamento sulla politica dei trasporti. Il sistema svizzero di trasporti pubblici ha dato ottima prova di sé, ma l'UFT vuole modificarne la struttura secondo le indicazioni dell'UE, rendendolo accessibile alle aziende private e introducendo maggior concorrenza. Lo dimostra la pseudo concorrenza tra tre

ferrovie di proprietà pubblica sulla rete a lunga distanza, che potrebbe portare al declino delle linee periferiche e al dumping sul personale, mancando la definizione di questioni molto importanti, quali il passaggio di personale e materiale rotabile in caso di cambiamento di gestione. L'UFT vuole inoltre permettere l'avvento di bus a lunga distanza, che si concentreranno immancabilmente sulle linee redditizie,

versando contributi irrisori ai costi d'infrastruttura e applicando condizioni di lavoro molto peggiori di quelle delle ferrovie. Il SEV continuerà a battersi per le condizioni d'impiego, ma anche contro la disumanizzazione del trasporto pubblico e per l'applicazione del tasso massimo di TTPCP, in modo da bilanciare la concorrenza, favorendo così il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

Figi

Dialogo sociale in Europa e due risoluzioni

Matthias Rohrmann della comunità delle ferrovie europee



CCFE è intervenuto al congresso per manifestare la volontà di rilanciare con Giorgio Tuti, nuovo presidente della sezione ferrovie dell'ETF, l'istituzione europea del dialogo sociale, di cui è presidente. «La capacità del SEV di assu-

re il ruolo di un interlocutore sociale forte, fa di Tuti l'uomo giusto per consolidare anche i rapporti sociali a livello europeo.»

Il congresso ha anche adottato due **risoluzioni della LPV e della VPT**, per maggiori controlli non preavvisati da parte dell'UFT sul rispetto delle salari, degli orari di lavoro e delle conoscenze, rispettivamente per la definizione di condizioni d'impiego per il settore navigazione. **Fi**

Barbara Spalinger presenta la politica contrattuale del SEV

«Solida e strategica»

La politica contrattuale del SEV, che punta molto sui Contratti collettivi di lavoro (attualmente il SEV ne ha firmati 73), è stata confermata dal Congresso. Comprese alcune novità.

«Se dovessimo cambiare strategia ogni due anni, vorrebbe dire che ci sono stati degli errori. Molto onestamente – ha detto la vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger** – devo dire che la nostra politica contrattuale è solida, persegue chiari obiettivi in base a una strategia collaudata. A volte ci confrontiamo con sentimenti di malcontento, ma dalle due parti: noi forse non abbiamo ottenuto tutto quanto desiderato, ma nemmeno i datori di lavoro!» Come ben illustrato da Spalinger, in questo documento – che conferma sostanzialmente la strategia programmatica del SEV – ci sono due



Barbara Spalinger sempre attenta.

novità: una che riguarda l'impatto delle casse pensioni e una seconda che riguarda l'avvio di negoziati in aziende che

non hanno ancora affiliati al sindacato.

Certi elementi che, finora, non hanno giocato un grande ruolo

nei CCL, oggi li influenzano direttamente. Si tratta prima di tutto delle casse pensioni la cui erosione si fa sentire nel portamonete dei nostri membri. Gli aumenti di salario frutto dei nostri negoziati sono molto spesso neutralizzati dall'aumento delle quote della cassa pensione, necessarie per assicurare il livello delle rendite. Occorre pertanto ancorare nei CCL il ruolo e il diritto di discussione dei sindacati per quanto riguarda le misure di attenuazione e chiarire le sinergie con le commissioni di previdenza.

«Come abbiamo potuto constatare in modo netto negli ultimi anni, i CCL giocano un ruolo preponderante quando si tratta di fissare le condizioni di lavoro d'uso nel settore. E ciò riguarda in primo luogo il livello salariale. Per evitare un'erosione delle condizioni in uso nel settore – ha sottolineato Spalinger – bisogna fare in modo di concludere dei CCL anche

senza avere un mandato diretto dalle persone direttamente interessate. In altre parole, è possibile che in futuro il SEV debba, in certi casi, derogare al principio del mandato conferito dai membri direttamente interessati, benché ben collaudato. Pertanto potrà succedere che il SEV si trovi nella soluzione di negoziare senza mandato diretto laddove ci sono pochi membri e persino dove non ve ne siano.» E la vicepresidente ha aggiunto: «Ho visto un contratto lavoro presso *Domo Reisen*, di cui abbiamo parlato diverse volte anche durante i lavori congressuali. Ebbene, vi assicuro che è veramente indecoroso. Per questo è importante avviare negoziati subito, anche senza un mandato dei membri.» Messaggio perfettamente accolto dal Congresso, che ha approvato il documento programmatico, come pure una risoluzione della sottofederazione AS.

Françoise Gehring

Il vicepresidente Manuel Avallone presenta il documento programmatico sulla politica sindacale

«Andiamo avanti così, tutti insieme»

«Possiamo essere fieri di quanto abbiamo fatto». Le parole di Manuel Avallone sono state condivise dai congressisti e dalle congressiste, che hanno ribadito l'attaccamento al sindacato. Sindacato che deve essere rafforzato con il reclutamento.

Manuel Avallone ha sottolineato, fin dalle prime battute del suo discorso, l'importanza del SEV non solo nel proprio settore di competenza, ma anche all'interno del movimento sindacale svizzero: «Vogliamo continuare nella nostra politica sindacale che consiste nel sa-

pere dialogare, negoziare ma anche lottare. Abbiamo saputo usare il nostro peso con fermezza sia nel settore dei trasporti, sia all'interno dell'Unione sindacale svizzera. E se abbiamo un peso è solo grazie alla presenza dei membri, che costituiscono l'impalcatura stessa del sindacato. Un sindacato è forte se ha tanti associati. E il SEV vuole continuare ad essere un sindacato forte anche in futuro».

Inevitabile, da parte di Avallone, l'appello a migliorare il reclutamento: «Il principio in base a cui i membri reclutano i membri, deve essere rafforzato. Rendiamoci conto che siamo confrontati con 1000 decessi all'anno. Difficile ar-

stare il calo degli effettivi, senza contrapporvi un aumento delle nuove adesioni». Una base sindacale forte, ha ricordato Avallone, è capace di mobilitarsi anche in breve tempo. «Lo abbiamo dimostrato con la manifestazione contro RailFit 20/30. Pensavamo di riuscire a mobilitare una trentina di persone davanti alla sede centrale delle FFS. Ne sono arrivate oltre 300! Un successo che ha impressionato le FFS. Abbiamo chiaramente dimostrato che se provocato, il SEV è capace di rispondere. Ed è con questa stessa forza che vogliamo difendere i trasporti pubblici e il servizio pubblico». Certo, occorre anche essere pronti e capaci a mettersi in discussione,



Manuel Avallone arringa i/le presenti.

a valutare se le nostre strutture corrispondono ai bisogni del futuro. Con la presidenza di Giorgio Tuti del settore ferroviario dell'ETF, di certo il SEV avrà ulteriore peso. Un peso che dall'interno può essere potenziato anche grazie ai migranti, alle donne e ai giovani, che rivendicano un ruolo di re-

sponsabilità sindacale. In questo senso il congresso ha accettato una riformulazione del documento proposto da Nani Moras a nome della Commissione migranti del SEV. Con queste premesse il SEV è più che mai un partner sociale e contrattuale da prendere sul serio.

Françoise Gehring

Una banca ha bisogno di amici?

Indubbiamente! Saremo ancora più felici di continuare ad avere al nostro fianco il SEV e di poter offrire ai suoi soci vantaggi esclusivi.



Bank
Banque
Banca

CLER

Congresso in immagini

Da PUSH al banchetto, fino al dono di PinkRail



Il sorriso del presidente di PUSH Werner Köppel in occasione dell'integrazione ufficiale nel SEV.

Un congresso può anche essere raccontato in immagini. Ve ne proponiamo alcune in base a criteri forzosamente soggettivi. Si tratta dei momenti salienti colti dai nostri fotografi Jörg Matter e Alexander Egger. Altre foto sul sito www.sev-online.ch.



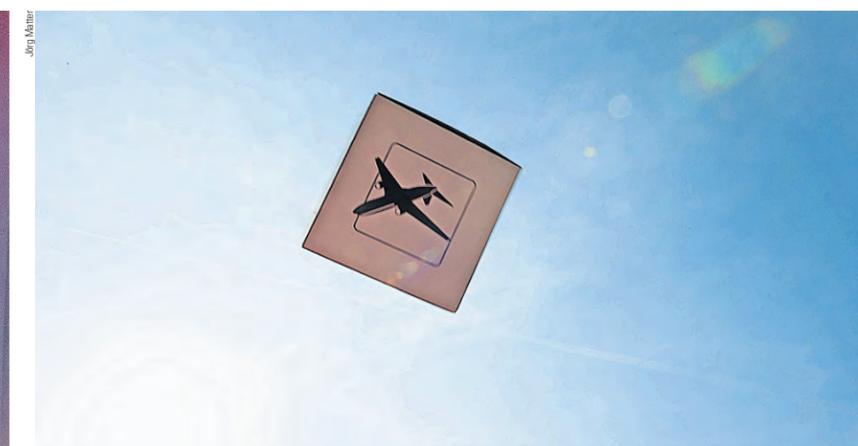
Giovani in azione: il futuro del SEV si delinea anche in queste occasioni.



Ecco gli/le eletti/e (per le funzioni leggere a pagina 2): Barbara Spalinger, Giorgio Tuti, Danilo Tonina, Bruno Senn, René Läubli, Urs Frank, Aroldo Cambi, Manuel Avallone, Peter Kämpfer.



«Le sirop d'la rue» ha incantato il banchetto sulle note rivisitate di Brel, Gainsbourg, Brassens e Piaf.



Fermo immagine dell'azione dei congressisti a tutela dei trasporti pubblici.



Il cliente in incognito dell'UFT tra i congressisti durante la presentazione del rapporto sociale.



Max Krieg, di PinkRail, si è congratulato con Giorgio Tuti a favore del suo impegno per il rispetto sul posto di lavoro delle persone di tutti gli orientamenti sessuali. Una sorpresa molto sentita dal presidente.

Questo congresso ha permesso di prendere commiato da alcuni volti noti

Molti anni d'attività per il SEV

Questo congresso ha visto un rinnovo delle proprie cariche e salutato alcuni colleghi che passano alla meritata quiescenza.

La prima menzione va a **Andreas Menet**, che dal 2011 ha rivestito la massima carica dell'apparato di milizia del SEV, ossia il presidente del comitato e del congresso SEV. Assumendola, egli aveva dichiarato di voler contribuire alla trasformazione del SEV da una federazione di lavoratori in un sindacato. Una trasformazione avvenuta anche al di là del cambiamento del nome. Menet è entrato a far parte del SEV nel 1981. In seguito, questo agente del treno ha assunto varie cariche, sino a quella di presidente centrale della sotto-



Ringraziamenti con tanti applausi

federazione del personale treno. Menet manterrà comunque questa carica anche dopo aver rimesso la presidenza del congresso.

Il congresso si è poi accomiato anche da tre presidenti cen-

trali. **Werner Schwarzer** ha ricoperto dal 1982 numerose funzioni in rappresentanza del personale di manutenzione. In particolare, è stato per 27 anni presidente centrale, dapprima della sottofederazione degli

artigiani di officina WAV, in seguito del personale di manutenzione del materiale rotabile RM ed infine del personale tecnico di servizio TS.

Christian Suter ha lavorato alle FFS dal 1972, anno in cui è en-

trato anche al SEV, partecipando alle attività dell'allora sottofederazione del personale di sorveglianza e poi della sottofederazione lavori, di cui è stato copresidente dal 2004 al 2009 e in seguito presidente.

Ricardo Loretan, è entrato nel SEV nel lontano 1968. Nel 1994 è diventato presidente centrale del personale amministrativo e nel 2009 della sottofederazione dei pensionati PV.

Brigitte Geser è entrata al SEV nel 1984, rappresentando la commissione femminile a diversi livelli, prima di entrare a far parte della commissione di verifica della gestione.

Giorgio Tuti ha formulato a tutte e tutti gli auguri per la nuova fase di vita. **pan.**

Comunicazione

Sperimentate il nuovo giornale

Al Congresso sono stati presentati i nuovi orientamenti della comunicazione del SEV. Un'applicazione è in gestazione mentre un nuovo giornale sarà lanciato dopo l'estate. Interessato/a? Fatti vivo/a.

Il vostro *contatto.sev* cambierà pelle dall'inizio del 2018. Alcuni menabò sono stati presentati al Congresso: si torna al grande formato che permette una migliore valorizzazione del lavoro sindacale e non solo dal profilo delle immagini. Giornale sempre militante, il vostro *contatto.sev* uscirà una ventina di volte all'anno su una carta migliore e più gradevole al tatto. Per farvi venire ancora più voglia di affacciarsi su questo nuovo progetto, la prima pagina sarà di quelle che spacca! Con foto grandi e di qualità. L'impaginazione sarà ariosa, con uno spa-

SEV



Giornale nuovo, la «prima» che verrà. Ma c'è molto di più

zio bianco dallo spiccato valore tipografico, favorevole alla lettura. Per quanto riguarda i contenuti desideriamo mettere ancora più al centro i membri, le attività sindacali e professionali; ci saranno reportage, ritratti, interviste. Vogliamo anche valorizzare la diversità e dare uno spazio maggiore alle donne e ai giovani. Vogliamo anche rafforzare il dialogo con la direzione sindacale, che risponderà alle vostre domande e alle vostre preoccupazioni. Ci sarà sempre spazio per i lettori e le sezioni.

Volete sperimentare la novità?

Desideriamo anche sperimentare con alcuni di voi il nuovo prodotto; se siete interessati/e, basta inviare un messaggio a: media@sev-online.ch entro la fine di agosto. Riceverete verso la fine di settembre un numero 0 del giornale e un questionario. Le vostre osservazioni ci permetteranno degli aggiustamenti.

Una App

I supporti digitali verranno sviluppati rafforzando la presenza di foto e video sul nostro sito web, i cui contenuti devono ancora essere adattati. Avanti con la nostra pagina Facebook SEV – *Gewerkschaft des Verkehrspersonals* ma con maggiori contenuti di immagini e video a supporto degli altri vettori informativi. Stiamo pure studiando una App per favorire la rapidità di informazioni verso i membri e tra i membri. Lo scopo è di calibrare al meglio la comunicazione per renderla fruibile in modo efficace e rapido, anche grazie ad un sistema di notifiche. Tutti questi nuovi supporti saranno sperimentati con le persone interessate. Il processo partecipativo che abbiamo avviato lo scorso 2 luglio in occasione della giornata sulla comunicazione, continua.

Vivian Bologna/frg

«Digitalizzazione della mobilità»: un nuovo testo d'orientamento presentato da Peter Peyer

Persone al posto di computer

Digitalizzazione e apparecchi elettronici non devono cancellare la presenza di persone nel trasporto pubblico.

Tramite i testi di orientamento discussi e approvati al congresso, il SEV definisce le proprie linee guida, i valori e gli obiettivi ai quali rifarsi sino al congresso successivo.

La presentazione di un nuovo testo è quindi la testimonianza di un cambiamento importante nel mondo sindacale. Il testo sulla digitalizzazione della mobilità è il riflesso di un cambiamento sempre più profondo, che non risparmia il settore dei trasporti pubblici e al quale i suoi dipendenti non possono opporsi. Devono invece diventare parte attiva per contribuire a dargli i giusti contorni.



Per la serie... dove andremo a finire.

Conseguenze in molti settori

La digitalizzazione sta modificando anche il trasporto di persone e merci, dove un numero

crescente di prestazioni vengono automatizzate. Le parti sociali devono quindi sforzarsi di trovare lavori dignitosi, svilup-

pare attività alternative e fare in modo che il personale possa continuare a trovare impiego nel trasporto pubblico.

La diversità delle condizioni quadro tra le varie categorie professionali richiede regolamentazioni specifiche: se, per esempio, il lavoro a turni comporta la determinazione dell'orario di inizio e di fine turno, altre attività in cui i confini tra lavoro e vita privata possono essere molto più sfumati esigono nuove regole a tutela della salute del personale.

Permettere l'adeguamento delle proprie qualifiche professionali

Questa evoluzione crea nuovi profili professionali, ma anche la modifica e persino la scomparsa di altri. Spetta quindi anche alle aziende di permettere ai propri dipendenti di seguire

questa evoluzione tramite offerte di formazione.

Plasmare la digitalizzazione

La digitalizzazione non deve servire da pretesto per misure di risparmio e smantellamento. Il comportamento dei dipendenti genera inoltre un gran numero di dati, per cui occorrono norme adeguate per la protezione di quelli personali. Dobbiamo contribuire ad una collaborazione costruttiva tra il personale dei settori tradizionalmente affiliati al SEV e quello dei settori nuovi, in modo da fare del SEV un sindacato con un sicuro avvenire nel mondo del lavoro digitalizzato. Il testo è stato approvato dal congresso all'unanimità.

pan.

Christian Fankhauser ha presentato il testo sulla tutela della salute e la sicurezza sul lavoro

Contro stress e infortuni

La tutela del personale non può limitarsi a direttive e abitudini di protezione.

I cambiamenti del mondo del lavoro e delle esigenze che esso comporta impongono al SEV un adeguamento delle sue linee guida, che ogni due anni vengono analizzate e discusse al congresso, che ha la facoltà di modificarne la stesura. Quest'anno, è stato il caso del testo d'orientamento sulla tutela della salute e la sicurezza sul posto di lavoro.

Si tratta di un ambito molto vasto, in cui vi sono datori di lavoro responsabili che fanno già molto. Le esigenze sono però molto variate e vanno dalla difesa del personale da atti violenti e aggressioni, alla protezione da malattie di origine psichica a seguito di sovraccarichi di lavoro, in particolar mo-

do in caso di ristrutturazioni, alla formazione sulla prevenzione di infortuni e all'imposizione di norme sulla durata del lavoro per prevenire sovraccarichi e cali di concentrazione.

Protezione di categorie particolari di personale

Le esigenze sul posto di lavoro crescono continuamente, sia dal punto di vista psichico, sia da quello fisico. Occorrono pertanto norme che permettano alla lavoratrice e al lavoratore di svolgere la propria attività in modo dignitoso sino al pensionamento. Il congresso ha accolto anche un emendamento di Max Krieg che, oltre alla volontà di proteggere le persone contro osservazioni e azioni sprezzanti e discriminatorie, ha introdotto nel testo anche la richiesta della parità di trattamento e la tutela

delle minoranze, reali o presunte.

Collaborare con le commissioni del personale

Molte lavoratrici e molti lavoratori vorrebbero affidare temi come la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute unicamente dalle commissioni del personale. Il SEV, invece, vorrebbe collaborare con le commissioni del personale, in modo da integrare in queste attività anche le sue sezioni e settori e in considerazione del fatto che è chiamato a elaborare ed adeguare le norme nei vari CCL.

Il SEV si impegna però anche in modo indiretto per migliorare la prevenzione, per esempio partecipando a organi come la commissione per la legge sulla durata del lavoro, il consiglio d'amministrazione della SUVA e le commissioni interne



Christian Fankhauser, responsabile del segretariato di Losanna

dell'USS.

Quando si prospettano revisioni o presentazioni di leggi, il SEV si impegna con opere di lobbying mirate in favore di soluzioni favorevoli al personale,

me non esita, se necessario e nessun'altra misura si è rivelata sino a quel momento efficace, a denunciare gli abusi alle autorità.

pan.

Proposte al congresso

No a un'imposizione iniqua dell'AG FVP

Dal 2016, i pensionati FFS devono dichiarare come reddito lo sconto ricevuto sull'AG FVP. Il congresso ritiene che si tratti di un'ingiustizia, alla quale dev'essere posto rimedio.

I delegati hanno accolto una proposta della sezione PV Winterthur-Sciaffusa che chiede al SEV di impegnarsi per togliere l'imposizione fiscale dell'AG FVP, giudicata iniqua «poiché vi sono molti altri lavoratori e lavoratrici che possono beneficiare di prestazioni o di prodotti a prezzo di costo, oppure di altre facilitazioni analoghe, fornite dal proprio datore di lavoro ed esenti da imposte. Il fatto che l'imposizione in questi casi comporterebbe per l'autorità fiscale un impegno molto più importante rispetto all'AG FVP delle FFS, non giustifica che questa autorità rinunci a renderle imponibili. Nel caso dell'AG FVP, non vi sono però problemi a rendere questo reddito imponibile per migliaia di beneficiari. E per

questo che ci troviamo in questa situazione», si legge nella motivazione della proposta, che chiede al SEV, se del caso, di rivolgersi al tribunale amministrativo federale.

Il comitato aveva obiettato che un ricorso basato sulla disparità di trattamento avrebbe scarsissime probabilità di essere accolto, dato che, secondo la legge, tutte le facilitazioni superiori ad uno sconto del 20% devono essere tassate.

Privilegi per gli utilizzatori di auto aziendali?

Il comitato ha tuttavia osservato come la mozione del Consigliere agli stati Erich Ettlin, accolta dal Nazionale come seconda camera il 27 febbraio, abbia aperto uno spiraglio. La mozione chiede infatti che gli utilizzatori di auto aziendali possano far valere deduzioni superiori ai 3000 franchi previsti dal progetto FAIF per il tragitto casa-lavoro per il calcolo dell'imposta federale diretta. Una simile disposizione penalizzerebbe quindi chi fa capo ai trasporti pubblici o all'auto privata per recarsi e rientrare dal

lavoro. Questa considerazione ha indotto i delegati a sostenere a maggioranza la proposta.

Anche in futuro un congresso di due giorni ogni quattro anni

La proposta al congresso presentata dal comitato SEV di prevedere in futuro solo ancora congressi di un solo giorno, per motivi di risparmio, è stata bocciata con 185 voti contrari, 42 a favore e 12 astensioni. Secondo i contrari, i congressi di un solo giorno non offrono abbastanza spazio per dibattiti approfonditi e per curare le relazioni interpersonali.

Il congresso ha anche accolto una proposta della sezione AS centro che vuole ridurre e rendere maggiormente flessibili i termini di disdetta dal SEV. Al prossimo congresso dovranno essere presentate proposte in merito.

Per le altre 12 proposte, il congresso ha seguito le raccomandazioni del comitato. Degna di nota la proposta della VPT di creare una centrale nazionale per le aggressioni e i delitti nelle imprese di trasporto.

FI

Interventi di saluto dei sindacalisti esteri

Buon lavoro a «Tschortschi»

Tradizione vuole che i congressi sindacali ospitino anche delegazioni di sindacati esteri, diventando così anche un'occasione per discutere di problemi e di soluzioni oltre le frontiere.

Questi congressi danno modo alle rispettive delegazioni di constatare possibili differenze tra i metodi di funzionamento delle varie democrazie sindacali e di portare testimonianze di amicizia.

E per esempio il caso del presidente del gruppo ferrovie del sindacato tedesco dei trasporti EVG **Karl-Heinz Zimmermann**, da anni amico di Giorgio Tuti, anche se non è mai riuscito ad evitare di storpiarne il nome. Il passaggio a Berna ha tuttavia permesso qualche timido progresso, passando da un sovietizzante «Tschortschi» a un più rassicurante «G-i-orgi». Forse per far dimenticare la «o» finale, Zimmermann ha fatto gli auguri per il lavoro che aspetta il nostro presidente anche in seno all'ETF, complimentandosi

con il SEV per l'azione svolta contro i «bus del dumping».

Roland Fourneray, segretario della confederazione generale dei lavoratori francesi CGT ha presentato le difficili condizioni di lavoro nel suo paese, confrontato con esternalizzazioni, pressioni salariali, minacce al servizio pubblico e al dialogo sociale, associandosi agli auguri per l'attività in seno all'ETF. **Janina Malinowska** ha portato i saluti della federazione internazionale dei trasporti ITF, mentre il segretario della Filt Cgil **Antonio Corradi** ha ricordato l'importanza del ruolo dei sindacati, anche nei momenti in cui, si spera, la congiuntura manifesta segni di ripresa. Ha concluso il suo intervento augurando a tutto il movimento sindacale buon lavoro, nell'interesse di tutti.

Un ulteriore breve intervento di saluto, in considerazione del carico dell'ordine del giorno, è venuto da **Alphonse Classen** del sindacato lussemburghese FNCTFEL (per il nome in esteso, rinviando sui prossimi numeri).

pan/gi.

I membri di PUSH accolti da una «standig ovation»

Come noto, l'associazione del personale di terra PUSH raggiungerà la sezione SEV-GATA il primo luglio. In occasione del Congresso, sotto una scrosciante pioggia di applausi, il presidente del SEV **Giorgio Tuti** ha dato il benvenuto a **Werner Köppel**, presidente di PUSH (il terzo da destra, capo squadra del controllo dei carichi dei container presso Swissport, a Zurigo), a **Thomas Blum**, vicepresidente (completamente a destra, capo squadra al dipartimento delle rampe per il carico presso Swissport, a Zurigo) e a **Henri-Pierre Mullner**, responsabile per la Svizzera romanda (secondo da sinistra, oggi in pensione).



Giorgio Tuti ha consegnato loro una bandiera del SEV e alcuni giu-

let di sicurezza, con un commento: «Semmai ne avessimo degli altri...». Werner Köppel e Henri-Pierre Mullner sperano che que-

sto sindacato – ormai comune – più grande e con un apparato professionale che mancava loro,

possa meglio difendere e rappresentare i loro membri. E contano anche sull'offerta di migliori prestazioni, compreso il supporto per acquisire nuovi membri. **Philipp Hadorn** (completamente a sinistra), presidente del SEV-GATA e segretario sindacale del SEV, spera che questi 500 nuovi membri nel settore dell'aviazione, possano dare un nuovo gradito impulso. **Bert Füller** (in mezzo), del comitato SEV-GATA, meccanico aeronautico presso Swiss a Zurigo, ha pure espresso la propria soddisfazione per l'integrazione dei membri di PUSH nel SEV.

Fitrg

Festeggiamenti al Mercato Coperto di Mendrisio

PV Ticino in festa: cento anni portati benissimo



100 anni di vita vanno festeggiati, specie quando si tratta di una sezione sindacale. Per la PV Ticino, questo importante appuntamento era fissato per il 18 maggio.

E la risposta è stata all'altezza della ricorrenza, con 200 colleghe e colleghi a prendere la via del mercato coperto di Mendrisio. Ad accoglierli, il comitato al completo, guidato dal presidente Eligio Zappa, visibilmente orgoglioso della ricorrenza e dal cerimoniere di giornata Marco Hefti.

Come sempre in queste occasioni, non potevano mancare i discorsi. Zappa ha ricordato la costituzione della sezione, avvenuta in tempi estremamente difficili, caratterizzati dalla prima guerra mondiale e da grandi tensioni sociali, sfociati nello sciopero generale del 1918. La giustizia militare perseguì 3500 persone, in gran parte ferrovieri, condannandone 147. Uno di loro fu Giovanni Tamò, ricordato da Zappa anche per il suo impegno per la costituzione della Casa del popolo, destinata a divenire il ful-

cro del movimento operaio di Bellinzona. A 100 anni di distanza, ha concluso Zappa esprimendo la sua gratitudine per tutti coloro che in questo secolo si sono impegnati in difesa di lavoratrici e lavoratori, è già difficile mantenere il frutto delle loro lotte e gli anziani spesso faticano a seguire le dinamiche sempre più vorticose dell'evoluzione tecnologica, che appare tesa a sopprimere le regole e lascia sul ciglio della strada un gran numero di persone. Per questo, è importante che giovani e anziani restino compatti e in questo senso opera anche la PV Ticino, che ha voluto invitare ai festeggiamenti anche i presidenti delle sezioni attive. Altri inter-

venti sono venuti dal presidente SEV Giorgio Tuti, che ha tenuto a sottolineare il grande impegno del comitato, dal Municipale di Mendrisio Giorgio Comi, sostituito nel pomeriggio dall'omologo e consigliere nazionale Marco Romano e dal presidente centrale PV Roland Schwager, al suo primo intervento ufficiale in questa funzione.

Il secondo secolo di vita deve essere sottolineato anche da una nuova veste. La sezione si è così dotata di una nuova bandiera, appositamente confezionata a mano dalla collega Flavia Tadé, che segue sempre con grande entusiasmo le attività della sezione. Lunga vita alla PV Ticino e Moesano! **gi**



Eligio Zappa (a sin.) con Flavia Tadé e il cassiere Renato Bomio.

Assemblea sezionale

ZPV Ticino: nuovo presidente

Dopo oltre un decennio di presidenza, Marco Belloli cede il testimone a Bruno Castaldo nel corso dell'assemblea dello scorso 19 maggio. I numerosi presenti hanno omaggiato il presidente partente ed augurato buon lavoro al suo successore.



Tanti auguri Bruno, grazie mille Marco!

Nella sua ultima relazione presidenziale, Marco Belloli ha ripercorso i principali avvenimenti sindacali e ricordato le sfide che ci attendono. «Le trattative per il nuovo CCL saranno dure e dovremo affrontarle insieme compatti», ha ricordato. Dopo la sua relazione, il presidente è stato a lungo acclamato dai presenti. Parole di gratitudine per il suo lavoro a favore della sezione sono state espresse da Pascal Fiscalini e Angelo Stroppini. Entrambi hanno ricordato la grande disponibilità e generosità che Marco ha sempre offerto a tutti.

La presidenza verrà assunta da Bruno Castaldo di Chiasso e Marco rimarrà in comitato in qualità di vicepresidente. L'assemblea ha nominato Bruno

con un applauso e la convinzione che le sue indubbe qualità di mediatore lo aiuteranno nel suo nuovo ruolo di presidente.

Bruno ha accettato la carica ricordando l'importanza di un forte spirito di gruppo all'interno del comitato e della sezione.

La contabilità sezionale è stata in seguito presentata dal cassiere Alan Perli con la precisione che lo contraddistingue. Pascal Fiscalini ha presentato il progetto «Accompagnamento dei clienti 2020» e si è accomiato da Marco Belloli, che ha ricordato il suo impegno a favore della ZPV.

L'assemblea si è conclusa con un apprezzato buffet.

Sottofederazione AS**Assemblea di settore traffico viaggiatori, 22 giugno, ore 09.15, Berna**

L'assemblea avrà luogo presso il segretariato centrale del SEV a Berna.

Maggiori info: peter.kaeppler@sev-online.ch oppure www.as-online.ch

**Pensionati RhB: 22 giugno
escursione estiva a Livigno**

Siamo lieti di invitarvi il 22 giugno alla gita estiva a Livigno. Il bus Silvestri Livigno accetta giornalmente FVP e AG/FVP (non però le giornalieri RhB), ma ognuno deve procurarsi personalmente il suo titolo di trasporto. Il pranzo è previsto «à la carte», prezzo ca. Euro 9.-/20.-. Orari: Coira 07.58, Thuisis 08.30, Filisur 09.02, Zerne 09.07, Pontresina 10.06, si prosegue poi con il bus fino a Livigno. Ritorno previsto con il bus «Silvestri» da Livigno con partenza alle 16.00, arrivo a Zerne alle 16.40. 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.**

Vi attendiamo numerosi!

Giornata di formazione delle Donne SEV 2017
24 novembre 2017; 9.30–16.30; Hotel Bern, Berna

**«Ogni giorno senza violenza –
Come gestire la violenza»****Relazione introduttiva**

«Violenza contro le donne in Svizzera: panoramica»
con: **Luzia Siegrist**, Dipartimento violenza domestica,
Ufficio federale per l'uguaglianza tra donna e uomo.

Più informazioni sul nostro sito internet
sev-online.ch/formazione (→ QR-Code).

Solo le iscrizioni ricevute attraverso il nostro
sito internet saranno prese in considerazione:
sev-online.ch/formazione (→ QR-Code).

Se avete domande rivolgetevi direttamente a:
frauen@sev-online.ch.

**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, 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: 42046; 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: 15 giugno.
Chiusura redazionale: giovedì 8 giugno, ore 10.

Avviso

Il segretariato regionale di Bellinzona sarà chiuso il 2 e il 16 giugno per impegni fuori sede.

Per i suoi cinque anni

Museo della ferrovia dell'Albula in festa

Il Museo ferroviario dell'Albula a Bergün compie cinque anni. Per l'occasione il prossimo weekend, dal 3 al 4 giugno, i riflettori si accenderanno su questa piccola ed affascinante realtà. Verrà proposto un viaggio nella storia ferroviaria dei Grigioni per appassionati e famiglie.



Un museo tutto da scoprire

Il 3 giugno sarà in particolare dedicato alle famiglie, con una serie di attività di sicuro interesse dalle 11 fino alle 17.30. I visitatori potranno ammirare antichi utensili, filmati e modelli, e nel simulatore della leggendaria locomotiva «Cocodrillo» potranno addirittura guidarla in prima persona sulla linea dell'Albula. Complice il lungo weekend di Pentecoste, domenica 4 giugno le attività del giubileo proseguono, con l'immane visita, senza costi aggiuntivi.

600 pezzi di esposizione derivanti da oltre 100 anni di storia ferroviaria testimoniano le opere dei pionieri nei Grigioni –degli uomini che hanno plasmato la ferrovia e dei paesag-

gi plasmati da essa. Orologi in disuso, documenti storici o progetti costruttivi delle opere architettoniche illustrano la storia e il valore della spettacolare tratta patrimonio mondiale UNESCO tra Thusis e Tirano. Sono previsti una serie di interventi, tra cui: **Gian Brünger**, 10.30–11.15, «Rolling Stock»; **Gion Caprez**, 11.15–12.00, «Die ungeliebten Lebensretter. Luft- und Vakuumbremsen 1860–1890»; **Karl Baumann**, 14.00–14.45, «Normalbauweise im Tunnelbau»; **Gilbert Zimmermann**, 14.45–15.30, «Tunnelbau am Beispiel des Albulatunnels».

Per saperne di più:
<http://www.bahnmuseum-albula.ch/>

Nel mondo del lavoro
non c'è mai un'età giusta per le donne:
o sono troppo giovani,
o sono in età procreativa,
oppure sono troppo vecchie.
Ma la trappola dell'età non risparmia
neppure gli uomini.

Non ho l'età

Serata evento del Gruppo Donne
Unione Sindacale Ticino

Mercoledì 14 giugno
dalle ore 19.00
Ex fabbrica Benzoni
Via Mastri Ligornettesi 25
Ligornetto

Spuntini e bibite

Amalia Mirante
docente di economia USI e SUPSI
Sguardo di genere sul mercato del lavoro

Pau Origoni
*sociologo, responsabile
dell'Ufficio cantonale di statistica*
**Quadro statistico per fasce di età
sul mondo del lavoro**

Loris Campetti
storico giornalista de "il manifesto", scrittore
Non ho l'età, perdere il lavoro dopo 50 anni

Concerto
ore 20.30
La Banda della ricetta

Sondaggio sul CCL FFS/FFS Cargo

Cari membri, vogliamo il vostro parere

I CCL FFS/FFS Cargo attualmente in vigore potrebbero essere disdetti per la prima volta a giugno 2018. A inizio anno si prospettano le prime trattative, in vista della quali il SEV vuole promuovere un sondaggio presso i suoi membri. contatto.sev ne ha parlato con il vicepresidente Manuel Avallone.

■ **Manuel Avallone, cosa ti aspetti da questo sondaggio?**

Vogliamo tastare il polso dei nostri membri, per ottenere indicazioni utili alla definizione dei nostri orientamenti. Vogliamo raccogliere gli auspici della nostra base, capire quali sono per i nostri membri i temi principali per formulare e completare di conseguenza le nostre rivendicazioni. Non si tratta quindi di definire le rivendicazioni, in quanto questa è una competenza della conferenza CCL.

■ **Ma quali pensi siano gli aspetti più delicati?**

L'ultimo sondaggio aveva dato indicazioni chiare: i nostri membri si aspettavano in primo luogo buone possibilità di pensionamento anticipato e il mantenimento delle garanzie salariali, che le FFS rimettono continuamente in discussione.

■ **Da dove provengono queste garanzie?**

Con il sistema salariale Toco, le FFS volevano suddividere il personale in diverse curve salariali. Noi ci siamo opposti, sostenendo che le FFS sono un'azienda che fa parte di un settore, quello ferroviario, che comprende diverse categorie professionali e abbiamo potuto limitare il sistema a due sole curve salariali: una per i macchinisti e l'altra alla quale sono attribuite tutte le altre categorie, suddivise in diversi livelli di esigenza. Vi erano però casi in cui collaboratori di lunga data si trovavano al di sopra del rispettivo nuovo massimo salariale. Questi hanno ricevuto una cosiddetta garanzia salariale, che riteniamo senz'altro ancora giustificata perché questi colleghi hanno svolto per anni correttamente il loro lavoro e sono i depositari del know-how di

questa azienda. Meritano pertanto il loro livello salariale.

■ **Il CCL giunge però a scadenza solo a fine 2018. Perché iniziare le trattative già a inizio anno?**

L'attuale CCL non scade, ma può essere disdetto per la prima volta con sei mesi di preavviso. Se questo non fosse il caso e le parti non dovessero mettersi d'accordo su di una modifica, rimarrà in vigore per un altro anno. Le trattative partiranno quindi a inizio anno in modo da avere un risultato prima di fine giugno. Una volta scaduto questo termine, il CCL non può più essere disdetto e noi vogliamo preservarci questa possibilità.

■ **Cosa vorresti suggerire ai membri in vista di questo sondaggio?**

L'importante è riempire questo questionario. Vogliamo conoscere le richieste dei nostri membri, in modo che la conferenza CCL possa contare su di un ampio sostegno della base. Ma anche, e soprattutto dopo l'inizio delle trattative, dovremo poter contare ancora e

sempre sull'appoggio della base.

Karin Taglang

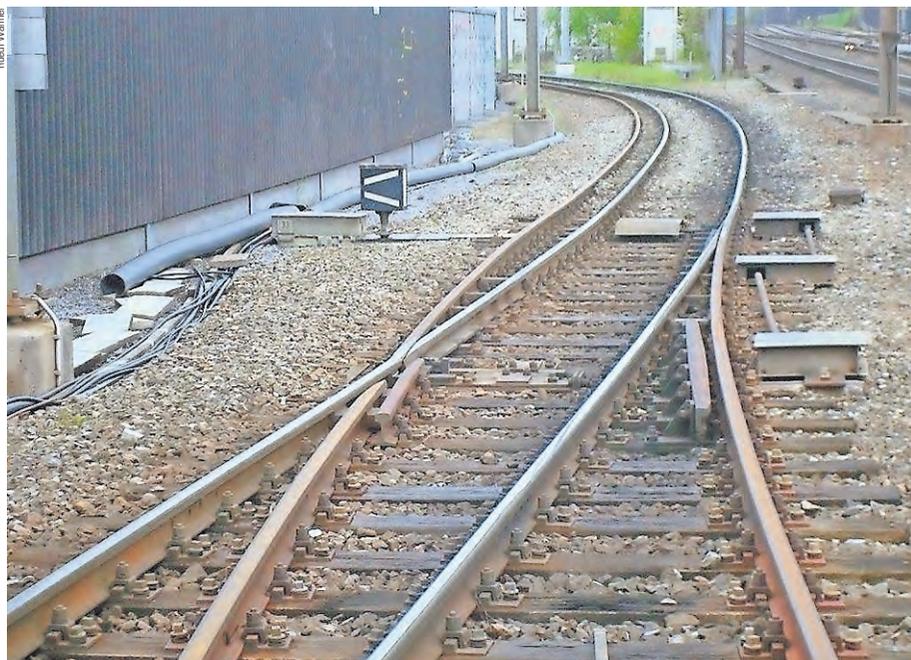
■ **Svolgimento del sondaggio**
Tutti i membri dipendenti delle

FFS riceveranno il questionario nei prossimi giorni. Il sondaggio durerà dal 29 maggio al 23 giugno.



Il vicepresidente Manuel Avallone al congresso del 2017.

Photomystère: «Dov'è questo scambio?»



Diamo un piccolo suggerimento: come avranno osservato i più attenti, si tratta di uno raro scambio con una sola lingua. Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 7 giugno 2017;**

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 sono buoni Reka del valore di 40 franchi che verranno sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava la fermata Verscio/TI della Centovallina. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore di un set di scrittura composto da una penna a sfera e una matita porta mina Caran d'Ache con logo SEV è:

Thomas Ryf di Spiez, membro della sezione VPT BLS.