

Otto marzo

Manifestazione unitaria in Ticino sostenuta dalle donne USS.

Pagine 10 e 11

IO L'8
OGNI GIORNO

Focus.sev

Il Giura rende obbligatoria la firma di un CCL in caso di messa a concorso di linee bus. Un passo importante per i trasporti pubblici.

Pagina 16



TPG

Venti tempestosi e aria di sciopero a Ginevra.

Pagina 5

Scandalo di Autopostale

Macchia sul servizio pubblico

Il caso Autopostale, che fa scrivere fiumi di inchiostro da due settimane, ha un impatto sul settore dei trasporti pubblici. Non solo sul Gigante giallo.

Sovvenzioni non dovute. Scusate se è poco. Irregolarità contabili che suscitano chiari interrogativi sulle offerte di Autopostale in Svizzera e in Francia. Questa concorrenza spietata e malsana, mette in pericolo le condizioni di lavoro del personale e gli impieghi. Lo scandalo di Autopostale macchia l'insieme del servizio pubblico e come soluzione, l'UFT propone maggiore liberismo.

Il SEV combatte firmando CCL e tentando di renderli obbligatori nelle gare di appalto. L'esempio del Canton Giura è un bel successo.



Alle pagine 2, 3 e 16

Una curva pericolosa per Autopostale

Due sindacalisti SEV alla guida di commissioni

Nel 2018/19, Edith Graf-Litscher presiede la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT-CN), mentre Philipp Hadorn la delegazione di vigilanza delle NTFA (DVN). Quali sono gli effetti del lavoro dei segretari sindacali del SEV sulla politica dei trasporti in Svizzera? Lo scopriamo nell'intervista.

alle pagine 6 e 7

L'azienda rivede le disposizioni disciplinari

Elvetino mette fine ai punti-penalità

■ Con questi punteggi, Elvetino voleva conferire al sistema disciplinare maggior trasparenza e garantire una certa proporzionalità, ma ha ottenuto l'esatto contrario, generando un sistema iniquo che instaura nei treni un clima di paura. È dal 2015 che Elvetino, filiale delle FFS, attribuiva punti di penalità per lacune nel comportamento attribuite ai propri dipendenti, secondo un sistema

che prevedeva per esempio un punto per l'assunzione del lavoro con le scarpe sporche, o tre punti in caso di mancata consegna dello scontrino al cliente. Se si accumulavano cinque punti, si veniva convocati ad un colloquio e se si arrivava a otto, veniva emesso il licenziamento. Un sistema che poneva i dipendenti sotto grande pressione. Il SEV si è sempre battuto contro questo

sistema disumano che ha alimentato un clima di paura. Ora è arrivata finalmente la parola fine. Decisione che il SEV ha accolto con soddisfazione, in attesa di capire quali saranno i cambiamenti che l'azienda vorrà introdurre.

alle pagine 2 e 3

IN BREVE

Ferrovie inglesi: venti di nazionalizzazione

■ Venti di nazionalizzazione di ritorno nelle ferrovie britanniche privatizzate nei decenni passati con operazioni divenute poi modello per altri Paesi in Europa. La prospettiva d'un revival della mano pubblica riguarda in particolare la linea locale dell'East Coast inglese, gestita in questi anni dalla Stagecoach: società del gruppo Virgin di Richard Branson ormai vicina al «collasso», secondo i media. L'azienda, che si era aggiudicata un contratto di servizio da 3,3 miliardi di sterline valido fino al 2023, non ce la fa più e si ritrova costretta a rompere l'accordo. Di qui la decisione del governo di Theresa May (Tory, ma non più thatcheriano) di valutare un takeover. Il ministro dei Trasporti, Chris Grayling, ha detto infatti di considerare «un'opzione» l'intervento pubblico diretto, mentre ha escluso ogni ipotesi di bailout. La rinazionalizzazione delle linee private più inefficienti e costose del Regno è invocata da tempo dall'opposizione laburista dopo la svolta a sinistra di Jeremy Corbyn. E gode oggi di consensi diffusi nell'isola secondo alcuni sondaggi.

Autopostale: rimborsi al Ticino

■ Scandalo AutoPostale: in base alle informazioni disponibili il Canton Ticino percepirà un rimborso per il denaro versato, anche nel caso delle linee urbane. Lo ha dichiarato il consigliere di Stato Claudio Zali, rispondendo all'interpellanza di Raoul Ghisletta e cofirmatari del PS. Il «ministro» leghista, responsabile del Dipartimento del territorio, ha spiegato che pur non avendo dettagli precisi sui costi e altri particolari su AutoPostale in Ticino, Bellinzona, insieme ad altre autorità cantonali, ha comunque segnalato più volte tramite la sua Sezione della mobilità all'Ufficio federale dei trasporti, i problemi di natura finanziaria venuti a galla.

L'azienda rivede le disposizioni disciplinari

Elvetino dice addio ai punti di penalità

Al lavoro non rasato? Un punto di penalità. Mancata consegna di uno scontrino? Tre punti di penalità... e con otto punti scatta il licenziamento. Questa era la prassi presso Elvetino, sin quando la filiale delle FFS ha finalmente annunciato di abbandonare questo disciplinare disumano.

È dal 2015 che Elvetino, filiale delle FFS, attribuiva punti di penalità per lacune nel comportamento attribuite ai propri dipendenti, secondo un sistema che prevedeva per esempio un punto per l'assunzione del lavoro con le scarpe sporche, o tre punti in caso di mancata consegna dello scontrino al cliente. Se si accumulavano cinque punti, si veniva convocati ad un colloquio e se si arrivava a otto, veniva emesso il li-

cenziamento. Un sistema che pone i dipendenti sotto grande pressione. Il SEV si è sempre battuto contro questo sistema disumano. «Il clima di pressio-

ne che genera è enorme», spiega Regula Pauli, segretaria sindacale SEV incaricata delle relazioni con Elvetino. I dipendenti vivono sotto l'incomben-

te minaccia di ricevere questi punti e si sentono trattati da criminali. «Il sistema non lascia alcun margine di manovra» continua Pauli. «I dipen-

denti sono privati della fiducia di cui hanno bisogno e vivono invece in un clima di sospetto permanente».

Un clima di paura

Con questi punteggi, Elvetino voleva conferire al sistema disciplinare maggior trasparenza e garantire una certa proporzionalità, ma ha ottenuto l'esatto contrario, generando un sistema iniquo che instaura nei treni un clima di paura. Due colleghi, Alireza Zatigogani e Ashgar Nauroozy, sono per esempio stati licenziati per aver raggiunto otto punti di penalità, che però erano stati attribuiti loro in buona parte ingiustamente.

Incentivi invece di penalità

Elvetino non intende rivedere i casi dei due colleghi citati, ma per gli altri si prospetta un'evoluzione positiva, derivante dalla soppressione di questo sistema di penalità. Una decisione favorita dall'insistenza

del SEV che ha indotto Elvetino a riconsiderare la questione. «Il SEV rivendica un trattamento corretto ed umano del personale», commenta Regula Pauli, «invece del clima di paura che vigeva presso Elvetino, nocivo per i dipendenti ma anche per la stessa azienda». Una richiesta che è finalmente stata accolta dalla direzione di Elvetino, che ha intrapreso un vero e proprio cambiamento di paradigma: invece di tormentare i dipendenti con punti di penalità per ogni piccola mancanza, verranno creati incentivi che andranno a premiare le azioni positive e il lavoro di qualità.

«Siamo lieti per questo cambiamento di atteggiamento da parte di Elvetino e attendiamo di poter esaminare in dettaglio queste novità», conclude la segretaria Regula Pauli, che può ora sperare in un miglioramento del clima di lavoro presso questa filiale delle FFS.

Karin Taglang

CCL FFS 2019

Le trattative CCL proseguono venerdì

Le trattative per il rinnovo del CCL FFS continuano il 23 febbraio. Hanno luogo subito dopo la Conferenza CCL FFS FFS Cargo, che ha riunito delegate e delegati del SEV il 21 febbraio a Berna. I/le rappresentanti di sezioni e sottofederazioni hanno così preso conoscenza dello stato dell'arte di questi negoziati molto difficili. Le posizioni tra le parti sono infatti molto lontane. Il SEV non mancherà di tenervi aggiornanti/e sullo sviluppo dei negoziati.



I e le dipendenti di Elvetino sottoposti a una grande pressione, a cui ora viene posto un termine.

Comitato SEV

Autopostale: «la vie en noir»

Il comitato SEV si è riunito il 9 febbraio, subito dopo lo scandalo che ha travolto l'autopostale.

«Chi pagherà il prezzo per questo scandalo che scredita l'insieme del trasporto pubblico?», si è chiesto Giorgio Tuti prima della riunione del Comitato SEV a Berna lo scorso 9 febbraio. Per i membri del comitato è anche il servizio pubblico ad essere macchiato da questi profitti non autorizzati, a causa di offerte sopravvalutate.

CCL FFS e FFS Cargo al centro
Sul fronte sindacale, si è parla-

to ovviamente dei negoziati CCL FFS e FFS Cargo iniziati di recente. «La direzione delle FFS ha presentato un pacchetto, che non è altro che un progetto di risparmio», ha affermato Manuel Avallone, responsabile della comunità di trattativa. Per il presidente del SEV Giorgio Tuti si tratta ora di iniziare ad accendere i motori. «Non ci sarà successo senza mobilitazione!». Le sottofederazioni delle FFS ne sono comitate e potranno contare sul supporto della VPT.

Vento di ringiovanimento

In comitato ci sono volti nuovi. Sven Zimmermann, macchinista, succede a Janos Jorosch come rappresentante della

Commissione dei giovani (vedi il suo ritratto a pagina 9). Ha approfittato di questo primo incontro per lanciare un appello: «Ogni sottofederazione ha diritto a un seggio nella nostra commissione». La VPT ne sta proprio cercando uno tra i suoi ranghi. Un esercizio difficile quando non si hanno congedi da dare, ha spiegato il presidente centrale della VPT Gilbert D'Alessandro. Tuttavia tratterà il messaggio. Da diversi anni la Commissione Giovani sta ampliando le sue attività e c'è un vento dinamico di freschezza.

Il comitato ha inoltre preso atto dei progressi del progetto OM Ria, che dovrebbe essere operativo alla fine dell'anno.

vbo

Lo sciopero NLM al corteo Rabadan 2018



Il gruppo «La Jungla» del Gambarogno si è presentato al Rabadan di Bellinzona con un carro dal titolo «Do barchett ferman un traghett»: I pirati d'acqua dolce e la bega del lac Magior. Un omaggio scherzoso su una vicenda non ancora conclusa per i pirati in carne ed ossa.

EDITORIALE

Con l'annuncio, nelle due ultime settimane, delle pratiche di AutoPostale siamo stati travolti da un vero terremoto. Un annuncio che ovviamente scuote ben oltre La Posta. È l'intero settore dei trasporti pubblici a essere duramente colpito dallo scandalo. E i dibattiti annunciati sul servizio pubblico non dovrebbero essere ridotti a considerazioni puramente economiche. In quel caso, è tutt'altro che certo che la popolazione uscirà vincente da questo

«Non ci può essere un servizio pubblico di qualità senza condizioni di lavoro altrettanto di qualità.»

Giorgio Tuti, presidente del SEV

dibattito, viste le forze presenti in Parlamento.

Nel trasporto pubblico, la qualità dei servizi deve prevalere. La logica della redditività non ha posto in un settore in cui le offerte non hanno possibilità di essere redditizie.

Ahimè, i primi schizzi di soluzioni riprendono il ritornello dell'eccessivo liberalismo. Non si tratta qui di sdoganare chi ha truffato con i soldi del contribuente per approfittare delle sovvenzioni. Va tuttavia ricordato che da tempo l'UFT ha un approccio orientato al mercato in cui prevalgono il controllo dei costi e l'aumento della produttività e solo la concorrenza potrebbe migliorarla. In questa logica non è quindi sorprendente che i bonus abbiano un notevole peso. Anche se non hanno assolutamente posto nel traffico sovvenzionato.

Per il SEV, non si tratta di mettere utenti e personale dei trasporti gli uni contro gli altri. Non ci può essere un servizio pubblico di qualità senza condizioni di lavoro altrettanto di qualità. Dà quindi molto fastidio sentire dire che le condizioni di lavoro presso AutoPostale siano troppo buone. Coloro che pensano di rendere servizio ai trasporti pubblici attraverso le privatizzazioni e la conseguente logica del profitto sulle spalle del personale, non hanno capito nulla.

In questo contesto, continuiamo il nostro impegno, come nel Giura (vedi pagina 16), per migliorare i nostri CCL, negoziarne di nuovi e lottare in modo che siano inevitabili in caso di gare d'appalto.



Domo Swiss Express (Domo Reisen) ottiene la concessione. Il SEV vuol vederci chiaro

Luci sulle condizioni di impiego

Il Sindacato del personale dei trasporti SEV prende atto con profondo scetticismo del rilascio da parte dell'Ufficio federale dei trasporti di una concessione per tre linee nazionali di autobus a lunga percorrenza all'azienda Domo Swiss Express SA.

Il SEV teme che gli autobus a lunga percorrenza danneggeranno il traffico ferroviario, notoriamente più rispettoso dell'ambiente. Esso non condivide inoltre le rassicurazioni dell'UFT secondo cui saranno effettivamente rispettate le condizioni salariali e di lavoro vigenti nel settore. «Per quanto attiene alle consuetudini del settore, l'UFT aveva agito in modo piuttosto creativo in relazione con i salari dei macchinisti di Crossrail. Per tale ragione - annota la vicepresidente del SEV Barbara



Una concessione che lascia molti dubbi

Spalinger - il SEV vorrebbe sapere come si intende agire con gli autobus a lunga percorrenza della ditta Domo». Al momento sono in corso chiarimenti su come ciò dovrebbe avvenire. Se necessario, il SEV non mancherà di valutare gli opportuni passi legali. Per prima cosa tuttavia interpellerà direttamente la Domo Swiss Express. «Questo perché, ov-

vamente, vogliamo negoziare un contratto collettivo di lavoro con questa azienda», aggiunge Barbara Spalinger.

Il SEV è tuttora dell'avviso che lasciar circolare questi autobus sulle lunghe distanze nel traffico nazionale sia in contraddizione con la promozione del traffico a lunga percorrenza su rotaia, come attuata finora a suon di miliardi dell'ente pub-

blico. «Le linee di bus a lunga percorrenza gestite unicamente su percorsi redditizi faranno mancare alle FFS gli utili necessari per compensare i costi sulle tratte meno vantaggiose», spiega Barbara Spalinger. «Così facendo, in futuro l'ente pubblico dovrà sovvenzionare in misura ancora maggiore queste tratte periferiche, in modo da evitare lo smantella-

mento di altre prestazioni.»

Il SEV nutre serie riserve anche per quanto riguarda la concorrenza al traffico regionale viaggiatori, che pure beneficia di sovvenzioni pubbliche. Per Barbara Spalinger, «la prassi dovrà chiarire se questa concorrenza sia rilevante o meno dal punto di vista giuridico».

La reazione dell'USS

L'Unione sindacale svizzera ha definito la scelta dell'UFT «sbagliata, pericolosa e arrogante». In primo luogo perché farà una funesta concorrenza alle FFS, in secondo tempo perché cede il passo alla politica. L'USS ritiene pure che la decisione dell'UFT metta in pericolo il servizio pubblico che le FFS assicurano in tutta la Svizzera. Non solo per quanto riguarda le linee a lunga percorrenza, ma anche le tratte regionali meno redditizie. «Questa decisione - conclude l'USS - un giorno si ritorcerà contro la popolazione».

SEV

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



Crowdfunding per reportage sulle condizioni quadro del traffico merci - Il SEV sostiene l'Iniziativa delle Alpi

Storie di ordinario dumping

Nelle aree di sosta lungo la strada li possiamo vedere lì. La sera, i fine settimana, seduti nelle loro cabine e ammazzare il tempo: sono i camionisti che trasportano su lunghe distanze le nostre merci avanti e indietro in tutta Europa. Questi conducenti provengono sempre più dall'Europa dell'Est. Viaggiano spesso per mesi, molto lontano dalle loro famiglie. Per vivere devono accontentarsi di alcune centinaia di euro di stipendio. È anche per questo - ma non solo per questo - che il trasporto su strada è spesso più economico rispetto alla rotaia.

L'Iniziativa delle Alpi vuole vederci chia-

ro: come vivono questi conducenti? In quali condizioni lavorano? La giornalista Susan Boos e il fotografo e regista Fabian Biasio sono ai blocchi di partenza alla ricerca di aree di sosta e scrivere per realizzare reportage multimediale. Ma per iniziare il loro lavoro, hanno bisogno del tuo supporto. Partecipa al crowdfunding e aiuta anche tu a rendere possibile entro l'autunno la presentazione del reportage. Per questo, l'iniziativa delle Alpi insieme a Susan Boos e Fabian Biasio hanno bisogno del vostro appoggio.

Anche le condizioni di lavoro nel trasporto su strada sono un argomento



importante per il SEV. Come sindacato non possiamo accettare le misere condizioni di lavoro dei camionisti che macinano chilometri sulle strade. Il repor-

tage permette di far luce sulla dura vita lungo le autostrade svizzere.

■ Unisciti a noi: www.wemakeit.ch

Trasporti pubblici di Ginevra

TPG: sciopero in consultazione

Piuttosto che affrontare l'evidente penuria di personale, per anni la direzione dei TPG butta giù misure che causano sofferenza sul lavoro e sono contrarie alla legge, come peraltro denunciato dall'UFT. Il Fronte sindacale avvia una consultazione con la base per una giornata - rinnovabile - di sciopero.

Dal 2014, su mandato della base, il Fronte sindacale ha negoziato per migliorare le condizioni di lavoro presso i Trasporti pubblici di Ginevra (TPG), in particolare per rimediare alla mancanza di personale che causa sofferenza sul posto di lavoro e assenteismo. Il preavviso di sciopero notificato da un anno e mezzo, ha certamente permesso alcune assunzioni, ma sono ancora insufficienti per calmare la situazione. Non solo la direzione tarda ad affrontare seriamente questa cronica e palese penuria di personale, ma sta anche cercando di sbarazzarsi delle persone colpite nella loro salute e improvvisa soluzioni affinché il lavoro venga fatto con perso-



Dallo sciopero del 2014 (foto), la direzione non ha posto rimedio alla penuria di personale. Non si cura dei/delle salariati/e e delle verifiche UFT. Sul tappeto un nuovo sciopero.

nale sotto pressione, ore straordinarie e picchetti spinti ai limiti. Ai limiti della salute del personale e della legge.

Soluzioni «fai da te» illegali

Durante le trattative di gennaio, i sindacati hanno scoperto con stupore che nel 2012 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) aveva ravvisato presso i TPG delle irregolarità constatate dall'organismo di vigilanza; irregolarità che un'azienda deve correggere entro un determinato periodo. Ciò che è più grave ancora è che nel corso dell'ultimo audit - novembre

2017 - l'UFT non solo ha confermato la maggior parte delle accuse nel 2012, ma ne ha aggiunte altre. Il personale si chiede come sia possibile che una società pubblica di queste dimensioni abbia permesso il perdurare di una situazione di illegalità.

Per i sindacati, è la conferma della mancanza di personale che denunciano da anni. Questa carenza ha portato l'azienda a produrre soluzioni «fai da te» accumulando straordinari, servizi di picchetto con personale insufficiente, pianificazione oraria spinta ai limiti invece

di aumentare il personale, tempi parziali stravaganti. Questo «fai da te» ha causato così tante sofferenze da portare l'assenteismo ad un livello preoccupante.

Oggi, mentre i TPG sono stati pizzicati per la loro illecita leggerezza con la legge, la direzione respinge ogni addebito accusando il personale e i sindacati di essere responsabili di questa situazione nel volere difendere il loro contratto di lavoro. I sindacati si oppongono nettamente alle manovre della direzione, che per rispettare la legge intende mettere in di-

scussione i diritti acquisiti del personale garantiti dallo statuto, mentre in realtà si tratta di negligenza nell'organizzazione del lavoro.

Statuto sotto attacco

Tra l'altro la direzione si rifiuta di entrare in materia sul rincaro, non risponde alle esigenze dei conducenti con pianificazione settimanale che chiedono di conoscere la loro pianificazione con almeno dieci giorni di anticipo. E in vista della messa in servizio del deposito di En Chardon, la direzione fatica a integrare i lavoratori negli effettivi del personale e nell'organizzazione del lavoro. Poiché la direzione resta sorda a tutte le richieste dei lavoratori e mette in discussione i loro statuti, il Fronte sindacale ha lanciato una consultazione fino al 26 febbraio. Il Fronte sindacale chiede al personale di appoggiare il progetto di una giornata intera di sciopero - rinnovabile - per dare voce alle rivendicazioni.

Non mancheranno gli aggiornamenti del SEV su questo caldo fronte di lotta.

Yves Sancey/frg

TL: Campagna di sensibilizzazione sul freddo

Brrr...ividi gelidi: pensate ai/alle conducenti

La meteo non sta causando problemi solo alle Olimpiadi di Pye-

ongChang. A Losanna, nei primi quindici giorni di febbraio, la

temperatura media si è aggirata attorno ai -5° alle 7 del mattino e a 3° alla 1 del pomeriggio. E gennaio non è stato affatto più clemente. I conducenti di bus, particolarmente esposti alle correnti d'aria nel periodo invernale, hanno dovuto confrontarsi con il gelo. Ad ogni apertura di porta, una folata di vento siberiano sferzava sulla pelle. Da questa situazione è nata una campagna del SEV presso i trasporti pubblici di Losanna (tl) allo scopo di sensibilizzare gli/le utenti alle condizioni di salute

dei/delle conducenti. L'obiettivo è di invitare l'utenza, nella misura del possibile, ad usare le porte situate in mezzo o in fondo ai veicoli. Alcuni militanti del SEV hanno distribuito dei volantini di informazione alla popolazione soprattutto nelle soste di grande affluenza, come Saint-François, il Flon o la stazione.

«La campagna di sensibilizzazione - ha spiegato Carmelo Scudieri, presidente della sezione SEV-tl - è stata studiata e discussa con la direzione. Dando seguito ad una nostra ri-

chiesta, durante i giorni di gelo, la direzione ha lanciato una campagna di informazione sui diversi schermi presenti alle fermate dei bus». L'utenza ha generalmente riservato una buona accoglienza alla campagna. Nelle ore di punta la porta in testa al bus resta molto sollecitata. Ma lo scopo non è ostacolare, ma sensibilizzare. Infatti, per molte persone con una mobilità ridotta, la porta davanti rimane una necessità in termine di accessibilità al mezzo.

Yves Sancey



Quando si gela, evitare la porta davanti.

Dall'inizio dell'anno due commissioni sono presiedute da due segretari sindacali del SEV

«Il vero lavoro viene svolto nelle commissioni»

Nel 2018/19, Edith Graf-Litscher presiede la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT-CN) mentre Philipp Hadorn la delegazione di vigilanza delle NTFA (DVN). Quali sono gli effetti del lavoro dei segretari sindacali del SEV sulla politica dei trasporti in Svizzera? Lo scopriamo con voi.

Edith ci puoi dire quali sono gli argomenti di cui ti occupi nella commissione che presiedi?

Edith Graf: Questa è una commissione che si occupa di questioni molto diverse. È responsabile per il settore del trasporto pubblico, ovvero FFS, ITC, il futuro di FFS Cargo di cui abbiamo appena discusso, le future regole del gioco per il traffico passeggeri regionale e il traffico a lunga distanza. Ma copre anche il settore della Posta e la legislazione sulle telecomunicazioni, la politica dei media - attualmente al centro dell'attenzione - la politica dell'aviazione e la sicurezza dei trasporti pubblici, la politica dei trasporti su strada, ecc.

Insomma ci occupiamo di molti argomenti.

Philipp, sei membro della delegazione di vigilanza delle NTFA. Mi spieghi di cosa si tratta?

Philipp Hadorn: la delegazione di vigilanza delle NTFA ha una funzione molto interessante. È stata istituita perché le gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri fanno parte di un progetto speciale con finanziamenti speciali, che richiede una supervisione speciale e strumenti speciali. Il primo vicepresidente di questa commissione è stato Ernst «Aschi» Leuenberger e per me è un grande onore essere il presidente e accettare l'eredità

di solettese e del SEV. La delegazione è composta da membri di entrambe le Camere federali. Tre commissioni

«La presidenza può determinare ciò che si vedrà e ciò di cui si parlerà. Possiamo concentrarci su cose diverse. Per me, ad esempio, le condizioni di lavoro sono importanti quanto le altre disposizioni contrattuali.»

Philipp Hadorn

ciascuna inviano due membri al DVN: la Commissione delle finanze, la Commissione di gestione e la Commissione dei trasporti. Sono membro sia della commissione dei Trasporti, sia della commissione delle Finanze, ma nella delegazione rappresento quest'ultima. Assicuriamo una «supervisione» nel senso che garantiamo che gli stanziamenti siano utilizzati correttamente, che i progetti siano avviati come pianificato e che le opere possano essere consegnate nei tempi e al prezzo concordato. Tutto questo è appassionante.

Edith Graf: Vorrei aggiungere che per me la presidenza della CTT-CN è un sogno che si avvera: come ferroviaria ho sempre ammirato la Commissione e quando stavo ancora lavorando nel trasporto pubblico, mai mi sarei immaginata di essere una volta alla testa di questo importante organo. Vengo da una famiglia di ferrovieri, mio padre era un dipendente delle FFS, anche mia sorella maggiore. E poiché mio padre era un

membro SEV, mi è stato chiaro fin dall'apprendistato che avrei aderito al SEV. All'epoca, il ca-

postazione si incaricò di essere pubblicato entro martedì pomeriggio, dopo la seconda giornata di seduta.

Qual è il tuo potere decisionale come presidente di questa commissione e cosa puoi fare? Cosa potremmo festeggiare quest'anno?

Edith Graf: Sono partita alla grande: alla prima riunione della commissione a metà gennaio, ho già avuto l'opportunità di usare il mio voto preponderante sul tema degli autobus a lunga percorrenza. La commissione è stata divisa: 12 voti per ogni campo. Grazie al mio voto decisivo, la commissione ha potuto chiedere al Consiglio nazionale che gli autobus a lunga percorrenza ricevano una concessione solo se non compromette il traffico passeggeri regionale o il traffico a lunga distanza. In generale, il mio compito principale è di condurre le sessioni in modo che funzionino in modo ottimale. La legge del Parlamento prevede anche che il presidente della commissione sia responsabile per la comunicazione, il comunicato stampa ufficiale deve

essere pubblicato entro martedì pomeriggio, dopo la seconda giornata di seduta.

Ci sono molte richieste da parte dei media che vorrebbero delle anticipazioni?

Edith Graf: Sì, ciò accade naturalmente. Spiego quindi gli eventi programmati. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, vengono richieste informazioni sul calendario della commissione e sul contenuto dei casi trattati. Se un membro della commissione riceve una richiesta dai media prima della comunicazione ufficiale, mi aspetto un comportamento leale e corretto in modo che coloro che rispettano le regole del gioco non siano svantaggiati.

Philipp, le NTFA sono terminate, ora vi spetta gestire l'eredità?

Philipp Hadorn: Al SEV mi dedico principalmente al traffico aereo e merci e la delegazione di vigilanza delle NTFA ha una legame con il traffico merci. I tunnel sono necessari per il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Nella commissione dei trasporti, di cui sono anche membro, abbiamo appena esaminato il rapporto sul trasferimento del traffico. Le gallerie devono essere completate per tempo e ciò rappresenta un reale interesse per il SEV che vuole soprattutto una sicurezza dei posti di lavoro. Anche l'esercizio ci preoccupa, dal momento



Due presidenti targati SEV alla Camera del popolo: Philipp Hadorn e Edith Graf-Litscher intervistati dal redattore Peter Anliker a Berna

che le FFS gestiscono gran parte delle NTFA - l'altra parte è nelle mani della BLS -. Va sottolineato che il modo in cui le aziende assolvono il loro mandato ha un impatto su FFS Cargo. Tutto questo è strettamente correlato. Ma alla fine tutto ruota attorno al denaro e questo è il legame con la Commissione delle Finanze che rappresento.

«Nel mio lavoro politico quotidiano porto la mia lunga esperienza nel settore dei trasporti.»

Edith Graf-Litscher

Le gallerie delle NTFA saranno presto completate, quella del Ceneri - si spera - nel 2020. Ci sono infatti ancora alcuni ostacoli da superare. I conflitti sorgono principalmente all'inizio e alla fine. In questi periodi di mutazione, le costellazioni cambiano e sorgono domande. Per quanto riguarda i tunnel ci possono essere conflitti con le aziende; per quanto riguarda Alptransit, per esempio, c'è stato un cambiamento a livello di direzione; in queste circostanze il monitoraggio è utile. Il dato ormai è tratto: ci sono stati seri conflitti e procedure contro alcuni appalti, ma ora è tutto risolto. Al Consiglio federale abbiamo raccomandato di prevedere gare d'appalto in modo tale da evitare ricorsi che porterebbero a ritardi e a ingenti costi aggiuntivi. La nostra

commissione ha un ruolo importante da svolgere.

La delegazione ha avuto qualcosa da dire in merito alla gara d'appalto per la pulizia della galleria di base del San Gottardo?

Philipp Hadorn: In ogni riunione parliamo con i rappresentanti del costruttore, Alptransit e gli

operatori interessati. Quindi non si tratta solo dell'infrastruttura, ma anche del suo utilizzo. Durante il passaggio dalla costruzione all'esercizio e durante le fasi di prova, c'era un grande potenziale di conflitto su chi doveva fare cosa. Ci sono molte decisioni da prendere, quindi quando necessario l'UFT è presente alle sedute, così come il controllo delle finanze. Sono stato piuttosto scosso da tutti i costi supplementari che potevano finalmente essere ridotti a un terzo. Quando ci si china su questioni come queste, occorre essere molto attenti. Abbiamo anche collaborato con la SUVA per quanto concerne la temperatura, la qualità dell'aria, ecc.. Abbiamo ovviamente chiesto una serie di misure.

Non c'è nulla da dire sulla

sistemazione della galleria di base del Lötschberg?

Philipp Hadorn: No, il DVN garantisce solo che le decisioni siano applicate correttamente, ma non prende le decisioni da solo. Nel caso fosse decisione di intervenire sulla sistemazione, verrà anche decisa la supervisione necessaria.

Edith Graf: Penso che per progetti così grandi e molto complessi sia utile avere un organismo di controllo istituzionalizzato. Per le attività quotidiane, abbiamo la Commissione di gestione in Parlamento, ma per un'opera così grande, ci deve essere un organismo specifico e permanente che si occupa dell'uso mirato ed equo dei mezzi concessi.

Ora sappiamo cosa fa il DVN. Ma Philipp quale è il tuo ruolo come presidente?

Philipp Hadorn: Il presidente ha una funzione simile ovunque: determina gli ordini del giorno e dirige le sedute. Il DVN redige un rapporto ogni anno all'attenzione del Parlamento e svolge visite sul posto. La presidenza ha il potere di strutturare le cose e determinare ciò che si vedrà e ciò di cui si parlerà. Possiamo concentrarci su cose diverse. Per me, ad esempio, le condizioni di lavoro sono importanti quanto le altre disposizioni contrattuali.

Ci piacerebbe sapere qual è il peso e l'importanza del lavoro di un membro SEV o di un segretario sindacale SEV in Consiglio nazionale. Ce lo potete spiegare?

Edith Graf: Il lavoro effettivo viene svolto nelle commissioni e la commissione per i trasporti svolge un sacco di lavoro di preparazione nelle questioni relative alla politica dei trasporti che sono importanti per i nostri membri. Per favorire la formazione di un'opinione nella commissione, possiamo invitare degli ospiti e questo può essere molto utile. Quando l'oggetto viene poi trattato nelle Camere, deputati e deputate hanno già un'opinione perché i gruppi parlamentari sono rappresentati nel CTT-CN. È in questi gremi in cui vengono poste le pietre miliari, ed è perciò importante che i membri SEV possano portare i loro punti di vista e le loro richieste.

Philipp Hadorn: Siamo un parlamento di milizia, in cui ogni membro può portare le proprie esperienze. Ascoltiamo i rappresentanti di altri settori e tutti sanno che noi del SEV, siamo a conoscenza delle questioni relative alla politica dei trasporti. Sanno che siamo in contatto con lo staff delle aziende. E nel quadro di un'estensione ampiamente incontestata del trasporto pubblico, siamo portavoce

delle persone che lavorano in queste aziende.

Edith Graf: Considero tutti i membri del Parlamento allo stesso modo, ma nel mio lavoro politico quotidiano posso portare la mia lunga esperienza professionale. Ed è proprio questo che mi piace in un sistema di milizia. Come segretaria sindacale del SEV, mi occupo di ITC, e nella commissione mi impegno per il traffico regionale. Sul piano politico è importante conoscere tutte le condizioni quadro.

Philipp Hadorn: E le aziende sanno pure che noi, membri del SEV in Parlamento, siamo responsabili della definizione delle loro condizioni quadro.

Peter Anliker

L'intervista si è svolta prima degli eventi che hanno travolto Autopostale. Edith Graf-Litscher, particolarmente coinvolta nella sua funzione di presidente, resiste a qualsiasi giudizio prematuro e vuole avere in mano tutti gli elementi. «Con tutto questo casino, è stato reso un pessimo servizio ad Autopostale e a tutti i trasporti pubblici in generale» conferma Edith Graf-Litscher. Secondo lei una privatizzazione non sarebbe in alcun caso una soluzione.

BIO

Philipp Hadorn (51 anni) è sposato e ha tre figli adulti. Sul suo sito web si presenta come «padre, cristiano, sindacalista e politico». Dopo studi in diritto, Philipp Hadorn ha lavorato nel sindacato comedia (confluito poi in syndicom) e dal 2002 lavora al SEV. È domiciliato a Gerlafingen (SO). In Consiglio nazionale dal 2011, si occupa di finanze. È membro della Commissione finanze e della Commissione trasporti e telecomunicazioni; da inizio 2018 presiede la Delegazione di vigilanza delle NTFA.

Edith Graf-Litscher (53 anni) è sposata e vive a Frauenfeld (TG). Le sue aree di interesse sono la sostenibilità digitale e la medicina complementare, la sicurezza e la politica dei trasporti, la politica dei media e il servizio pubblico. Edith Graf-Litscher ha lavorato presso le FFS dopo aver completato una formazione come agente di movimento. Dal 2008 lavora al SEV. Dal 2005 è membro del Consiglio nazionale e anche dell'Ufficio del Consiglio nazionale come scrutatrice. È membro della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, che presiede dal 2018.

Volto nuovi al SEV

«Il contatto con i membri e con le sezioni è primordiale nell'attività sindacale.»

René Zürcher, segretario sindacale SEV



Un metro e 94 al servizio della lotta sindacale

Dal 1° gennaio René Zürcher è il nuovo responsabile delle sezioni FFS in Svizzera romanda. Metterà i suoi 18 anni di attività presso le FFS al servizio dei colleghi e delle colleghe.

Quando vediamo arrivare questo ragazzo, pensiamo che avrebbe potuto essere un giocatore di rugby, un giocatore di basket o un boscaiolo. Ovvero, uno di quei mestieri in cui il suo metro 94 e il suo fisico possente avrebbero fatto meraviglia. Quando guardiamo i suoi occhi blu, ascoltiamo la sua voce calma e lo vediamo sorridere, capiamo che il colosso sa combinare delicatezza e fermezza. Queste qualità saranno utili a René Zürcher per il suo nuovo lavoro come sindacalista presso il SEV. Nato appena 37 anni fa, ha vissuto la sua infanzia e adolescenza a Tramelan, una

piccola stazione sciistica nel Giura bernese. Di padre architetto e madre commessa presso una macelleria, ha ereditato un perfetto svizzero tedesco. A scuola ha poi imparato il francese. Oggi parla, pensa e sogna senza distinzione in entrambe le lingue!

18 anni alle FFS

Al termine della scuola, si immagina architetto. Suo fratello maggiore gli parla della Scuola cantonale di amministrazione e trasporti a Bienne. Ora scomparsa, questa scuola ha formato per anni i futuri funzionari delle ex regie federali. Il fatto che questa scuola durasse so-

lo due anni con l'opzione di poter proseguire con la scuola di commercio, l'aveva convinto. Ha poi proseguito con un apprendistato triennale presso le FFS come agente di movimento, la professione che lo stuzzicava di più. Inizia così a lavorare presso la stazione di Courtelary, nella capitale del cioccolato tra Bienne e La Chaux-de-Fonds, dove c'era un bel ambiente.

Poi si muove anche in diverse altre stazioni dell'arco giurassiano, tra cui Moutier, Delémont e La Chaux-de-Fonds. A lui piace questo legame con i treni, decidere dove andranno e assumersi delle responsabilità. Con l'avvento dell'automazione e della centralizzazione, tutto cambia. Il lavoro viene telecomandato da Losanna. E così la postazione di direzione di Bienne dove lavora, diventa un «ufficio vuoto». A 33 anni, parte dunque per la capitale del canton Vaud. E dopo più di 10 anni nel settore del traffico ferroviario, sente di aver chiuso il cerchio e di aver bisogno di altro. Va a Berna a lavorare e cambia divisione, passando da Infrastruttura a Viaggiatori.

Impegno sindacale

Da tempo impegnato nel sindacato, quando è arrivata l'opportunità di entrare nel SEV come professionista, decide di fare il grande passo.

Dopo 18 anni presso FFS, ha iniziato il suo lavoro come segretario sindacale responsabile delle sezioni FFS della Romandia il 1° gennaio di quest'anno. Naturalmente la decisione non è stata facile, ma l'idea di lavorare al SEV aveva già iniziato a emergere alcuni anni fa, quando una precedente posizione di segretario sindacale era stata messa a concorso. L'ultima riorganizzazione delle FFS dove fatica a ritrovarsi nella nuova struttura, gli dà la spinta giusta.

Il sindacato, René Zürcher, lo conosce da molto tempo da quando è stato reclutato da un giovane collega quando era alle FFS. «Ho sempre avuto una sensibilità di sinistra e una fibra sociale». Con un padre sindacalizzato, la sua appartenenza ad un sindacato era un fatto del tutto naturale. Poiché non gli piace essere uno spettatore e una persona passiva, si mette subito a disposizione per entrare nel comitato della sezione. Poco dopo diventa segretario e poi assume la copresidenza della sezione dell'Arco giurassiano dove militano circa 250 membri. Al momento della fusione tra SBV e VPV per dare vita alla nuova sottofederazione AS nel 2014, viene eletto alla presidenza per un mandato di quattro anni. Una grande sfida con una sezione di oltre 1000 membri.

Escursioni, cinema e amici

Da gennaio è dunque sindacalista e può far fruttare i 18 anni di esperienza trascorsi alle FFS e al servizio dei membri SEV. Ha già visto più della metà delle 13 sezioni FFS di cui è responsabile. E altri appuntamenti sono previsti per farsi conoscere. Jean-Pierre Etique, che negli ultimi anni ha difeso il dossier FFS con ardore, lo consiglia e lo supporta per garantire la transizione dei dossier individuali e collettivi relativi alle FFS nella Svizzera romanda. René Zürcher potrà anche fare affidamento sull'eccellente lavoro di Baptiste Morier - ora attivo nella promozione del ciclismo attraverso il sito pistesrecyclables.ch - che aveva accompagnato le sezioni FFS prima del suo arrivo. «Il contatto con membri e le commissioni è fondamentale», afferma René.

Parte del suo lavoro consiste anche nel partecipare ai negoziati CCL FFS. Al di fuori del lavoro, René ama le escursioni, i pasti con gli amici, il cinema - era un proiezionista - e i concerti. Con le mobilitazioni previste nel quadro del rinnovo del CCL FFS, René dovrà tuffarsi molto presto nella lotta sindacale. Il suo fisico e le sue conoscenze professionali saranno autentiche risorse per la difesa dei colleghi e delle colleghe.

Yves Sancey



Dal primo gennaio René Zürcher in forza segretariato regionale di Losanna

La gioventù SEV nel Comitato

Sven Zimmermann: «La cosa principale è la solidarietà!»

Anche in seno alla Commissione giovani del SEV vi sono avvicendamenti: Sven Zimmermann prenderà il posto di Janos Jorosch quale rappresentante della gioventù nel Comitato SEV. Lo abbiamo intervistato.

Sven, all'ultima riunione della Commissione giovani ti hanno designato nuovo rappresentante nel Comitato SEV. Complimenti per la nomina! Che cosa cambia adesso per te?

Grazie! Finora ero membro supplente nel Comitato, ora ci siamo scambiati i ruoli con il mio predecessore Janos. Attualmente lavoro al 75%, per questo ho più tempo per le riunioni, che si tengono mensilmente. Janos invece continuerà in veste di membro supplente.

Sai già cosa ti aspetta?

Da membro supplente avevo già assistito a una seduta, facendomi un'idea di come funzionano le cose. Quel che non sapevo prima è che questo organismo funziona un po' come un parlamento. Il numero dei rappresentanti dipende dalla dimensione della rispettiva Sottofederazione o commissione. In ogni caso sono felice di poter partecipare regolarmente ai lavori del Comitato - sarà senz'altro interessante!

Parliamo della tua storia nel SEV. Come e quando sei diventato un membro del sindacato?

Ho conosciuto il SEV poco dopo l'apprendistato, grazie al collega Roman Gugger (oggi segretario sindacale SEV, N.d.R.). Avevamo svolto insieme la formazione ed è stato lui a convincermi ad affiliarmi.

E che cosa ti ha spinto inve-

ce a impegnarti nella Commissione giovani?

Gran parte dei miei colleghi alle FFS sono sindacalizzati nel SEV. Fra loro ve n'erano alcuni che insistevano perché partecipassi a un'assemblea, alla fine la curiosità ha vinto. D'altronde, trovo che a volte i giovani vengono semplicemente ignorati. Proprio fra i macchinisti, i collaboratori più giovani sono una minoranza di cui sovente ci si dimentica. E poi a quel tempo vi erano problematiche come i salari iniziali, le assunzioni sotto il livello minimo e cose così. Tutto questo mi ha spinto ad impegnarmi nella Commissione giovani.

D'ora in poi dovrai rappresentare gli interessi della gioventù nel Comitato SEV. Quali sono oggi le vostre principali esigenze?

I membri della Commissione lavorano perlopiù alle FFS, ovvio che le nostre istanze fanno

spesso riferimento a questa azienda. Al momento siamo impegnati soprattutto con i negoziati in corso per il CCL di FFS e FFS Cargo. La Commissione giovani ha presentato due proposte alla Commissione CCL, per le quali mi impegnerò nel Comitato, qualora se ne dovesse discutere.

Cosa chiedono le proposte?

In sostanza si chiede che la differenza che si crea nella massa salariale quando molti collaboratori più anziani lasciano l'azienda, e vengono sostituiti da colleghi più giovani, torni a beneficio del personale. Per noi non si tratta forzatamente di più soldi in busta paga. I giovani considerano importanti anche migliori prestazioni sociali quali ad esempio il congedo di paternità o di maternità o buoni modelli per il futuro.

Se con un unico argomento tu dovessi convincere una o

un giovane collega ad affiliarsi al SEV, quale sceglieresti?

Per me la solidarietà e la coesione sono la cosa principale. Il SEV riunisce persone che altrimenti non si conoscerebbero, pur avendo lo stesso datore di lavoro. E non appena la gente si conosce, è pronta a impegnarsi per il prossimo.

Karin Taglang

SEV ROMANDIA

Con la partenza di Baptiste Morier e l'arrivo di René Zürcher, il segretario romando ha effettuato alcuni cambiamenti nei dossier. **Jean-Pierre Etique**, specialista LdL, non si occupa più delle FFS. Continua con le ITC di cui si occupava già nel Giura e a Neuchâtel e riprende le aziende seguenti: NSTCM-TPN / Travys / CGN et ARCC. **René Zürcher** è nuovo responsabile romando delle 13 sezioni FFS romande. **Tony Mainolfi**, oltre alle attuali ITC, è attivo presso l'aeroporto di Ginevra (Swissport, ISS e Priora). **Christian Fankhauser**, coordinatore del segretariato di Losanna, ha trasmesso a Jean-Pierre Etique la VPT Nord vaudois/Travys, la VPT Nyon-St-Cergue e ARCC. Questo mutamento permette a Fankhauser di dare man forte a Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, attivamente implicata nei negoziati CCL FFS e FFS Cargo. Il sindacalista assumerà una serie di compiti nel settore ITC. Nessun cambiamento per **Valérie Solano** a Ginevra, **Yves Sancey** si occupa della comunicazione e **Conny Barraud** continua nel suo ruolo di collaboratrice amministrativa.

BIO

Sven Zimmermann ha 28 anni e vive a Berna. Lavora come macchinista alle FFS. Al momento è attivo nell'ambito di uno stage alla guida dei treni sulla S-Bahn di Zurigo, dove approfitta del cambiamento che gli offre questa grande rete celere.

Grande mobilitazione per combattere violenza, discriminazioni e umiliazioni. Il Gruppo Donne USS presente

Lotta unitaria per l'8 marzo



La violenza è una delle prime cause di morte tra le donne nel mondo.

Occhi neri, ferite aperte, volti tumefatti, ossa rotte, bocche cucite dal dolore, lacerazioni silenziose che divorano dall'interno. La violenza sulle donne ha molti volti: uccisioni e stupri sono gli aspetti più drammatici delle violenze dentro e fuori le mura domestiche, nei luoghi di lavoro, per le strade. Le cifre che riguardano le violenze subite dalle donne sono agghiaccianti, soprattutto se riferite alla società civile. La violenza fisica, sessuale, psicologica ed economica è una palese e scandalosa violazione dei diritti umani. La violenza è sofferenza e umiliazione. È una delle prime cause di morte tra le donne nel mondo.

La violenza sulle donne, sul loro corpo, è forse il segno più evidente e preoccupante dell'autoritarismo della nostra società. Le violenze non hanno classe, età, condizione sociale, cultura, nazionalità, religione. Sono perpetrate da uomini molto diversi tra loro ai danni delle donne, principalmente delle loro compagne, mogli ed ex partner, all'interno di una relazione di intimità o familiare. E allora dagli uomini bisogna ripartire. Da tutti gli uomini che vogliono affermare chiaramente e pubblicamente che tra i tanti e diversi modi di essere uomini non è contemplata la violenza. Mai.

Ci sono tuttavia anche forme più sottili di oppressione, come quella che attraverso le immagini veicola stereotipi, pregiudizi, modelli spesso avvilenti di donne svampite e procaci con le calze a rete e buone a nulla. Ci sono altre forme di resistenza che si esprimono in una visibile forma di restaurazione culturale che vuole azzerare le conquiste.

Che il femminismo è una rivoluzione mal digerita, è evidente dalla palese restaurazione culturale espressa a più livelli: la riaffermazione di un modello casalingo retrò, stile «donna angelo del focolare, le mamme imbiancano e i figli crescono»; la diffusione di un modello «donna-bambola-oggetto» penosamente veicolata dalla televisione e legata alla logica del «do ut des» di chi detiene il potere; l'attribuzione alle femministe e alle donne che lottano per le pari opportunità, degli epiteti riscoperti: frigide, dure, scassa balle, ecc. Resistano le donne! Perché mai come oggi c'è di nuovo bisogno del «vecchio» femminismo emancipazionista. Le donne, Svizzera compresa, a parità di qualifiche guadagnano ancora meno rispetto ai maschi e nei posti dirigenziali sono mosche bianche; a loro carico quasi esclusivo le faccende domesti-

che e i compiti di cura. Subiscono più degli uomini la precarietà, vengono fatte fuori dal mondo del lavoro con maggiore facilità. E, come se non bastasse, non possono invecchiare e devono confrontarsi con modelli femminili che le degradano a cerebrolesa.

Se è vero che questo scenario mette in rilievo la persistenza di discriminazioni, è altrettanto vero che si sta muovendo qualcosa di molto importante sull'altro fronte, nei territori del pensiero. Lo sviluppo del pensiero della differenza - portato e sostanziato dalla filosofia francese Luce Irigaray - sta cercando di costruire, a partire dalla propria specifica soggettività e insieme con il riconoscimento dell'altro, una nuova etica e una nuova società, profondamente più democratiche. Alla base dell'ideale femminista vi è la convinzione che i diritti sociali e politici prescindano totalmente dal genere sessuale, il vero spirito del femminismo del ventunesimo secolo non riguarda tanto il confronto con gli uomini, ma la presa di coscienza e la libera realizzazione di sé, indipendente da modelli e condizionamenti esteriori. Il Gruppo Donne USS sarà presente alla manifestazione unitaria, che sostiene con convinzione.

Françoise Gehring

APPELLO OTTO MARZO: IO L'8 OGNI GIORNO

Le denunce di molte attrici del cinema americano contro le molestie subite, come anche alcuni episodi avvenuti recentemente a livello locale, hanno fatto tornare alle luci della cronaca la questione dell'autodeterminazione di noi donne e della violenza che subiamo in moltissimi ambiti della nostra vita. Spesso siamo vittime di violenza proprio nei luoghi nei quali dovremmo sentirci più protette: la famiglia, le relazioni di coppia o anche la scuola e il luogo di lavoro. Sono luoghi che dovrebbero basarsi su relazioni di rispetto e di fiducia, ma nei quali spesso prevalgono rapporti di potere e relazioni basate sullo sfruttamento e la discriminazione che ci mettono in una situazione di vulnerabilità (...). In Ticino ogni giorno si segnalano alla polizia 3 casi di violenza domestica. L'aumento delle forme più gravi delle violenze e della loro efferatezza da partner ed ex ci induce a pensare che ciò possa essere una risposta proprio alla nostra maggiore consapevolezza. È il caso dei molti episodi di femminicidio, la cui causa scatenante è la volontà messa in pratica o solo enunciata della donna di voler interrompere la relazione violenta o semplicemente la relazione. Donne uccise per il fatto di essere donne, donne che si ribellano e vogliono sottrarsi all'autorità maschile, donne «colpevoli» di voler affermare la propria libertà.

I media continuano a veicolare un immaginario femminile stereotipato: vittimismo e spettacolo, neanche una narrazione coerente con le vite reali delle donne. La formazione nelle scuole e nelle università sulle tematiche di genere è ignorata o fortemente ostacolata. Dalla «giustizia» subiamo l'umiliazione di essere continua-

mente messe in discussione e di non essere credute, burocrazia e tempi d'attesa ci fanno pentire di aver denunciato. Quante volte abbiamo sentito dire: «l'uomo è cacciatore e la donna è preda», «guarda quella come va in giro, poi si lamenta se la stuprano»? Quante volte abbiamo sentito dire «se l'è cercata»? Quanti commenti odiosi siamo costrette ad ascoltare davanti ad ogni gonna corta, ad ogni maglietta scollata, ad ogni donna che rivendica il suo diritto di vivere la propria vita e la propria sessualità come meglio crede?

Ma la violenza si esprime anche in altre forme. Ancora oggi nel mondo del lavoro noi donne svolgiamo generalmente lavori meno qualificati, abbiamo salari più bassi degli uomini e più spesso contratti a tempo parziale, su chiamata o contratti atipici. Il lavoro part-time riguarda soprattutto le donne e non sempre si tratta di una scelta che permette di conciliare lavoro e famiglia (...). Inoltre, malgrado siamo maggiormente presenti sul mercato del lavoro, spetta sempre a noi svolgere la stragrande maggioranza del lavoro di cura e domestico non riconosciuto. Con un carico di lavoro che diventa eccessivo e molto logorante (...).

La nostra libertà è sempre più sotto attacco, qualsiasi scelta è continuamente giudicata e ostacolata. È merito del movimento politico delle donne se oggi si parla diffusamente di violenza maschile contro le donne, di discriminazione nel mercato del lavoro, di autodeterminazione e possibilità di decidere della nostra vita (...). Cominciando a fare dal prossimo 8 marzo una giornata di lotta e di mobilitazione.

■ www.iolotto.ch

IO L'8 OGNI GIORNO

RIDARE VOCE
ALLE **DONNE**

NO ALLA VIOLENZA
IN TUTTE LE SUE FORME

GIOVEDÌ 8 MARZO 2018

ORE 18.00, BELLINZONA

VIALE STAZIONE RITROVO DAVANTI ALLA POSTA

NO ALLA VIOLENZA E ALLE MOLESTIE

A casa, al lavoro, a scuola – la **violenza maschile continua a colpirci**.

Battute sessiste, molestie, abusi, violenza domestica, fino all'estremo femminicidio.

Dalla "giustizia" subiamo l'umiliazione di non essere credute, **burocrazia e tempi d'attesa ci fanno pentire di aver denunciato**.

NO AGLI STEREOTIPI E ALLA COMMERCIALIZZAZIONE DEI NOSTRI CORPI

I media e la pubblicità continuano a veicolare donne stereotipate. Vittimismo e spettacolo, **mai donne "vere"**.

I temi di genere sono ignorati o fortemente ostacolati anche nelle scuole e università.

BASTA DISCRIMINAZIONE NEL LAVORO E NELLA SOCIETÀ'

Ancora oggi nel mondo del lavoro noi donne **abbiamo salari più bassi degli uomini**.

Spetta sempre a noi **cura dei figli e della casa**: un lavoro non riconosciuto.

Molto spesso come donne non possiamo giungere ad una **vera autonomia economica**.

Donne in famiglie monoparentali sono toccate dalla **povertà, economica e sociale**, donne migranti sono molto, troppo vulnerabili.

8 MARZO 2018

PER CAMBIARE LE COSE!

www.iolotto.ch

Il prossimo 4 marzo votare no alla No Billag

Sotto le macerie della No Billag

Anche l'informazione è un servizio pubblico e il servizio pubblico, per sua stessa missione, deve essere accessibile e fruito da tutti e alle stesse condizioni. Il ruolo del servizio pubblico nell'informazione è di dare la parola al maggior numero di opinioni e sensibilità ideologiche attraverso un'informazione il più possibile completa, oggettiva, imparziale ed equilibrata nelle sue diverse forme di espressione e in base ai criteri del pluralismo.



Migliaia di persone a Bellinzona per difendere informazione e servizio pubblico

Pluralismo che rappresenta un valore forte per la democrazia, tanto più in Svizzera, un paese caratterizzato da diversi pluralismi, a cominciare da quelli linguistici e culturali. La SSR è indubbiamente parte della storia e della cultura del nostro Paese. E la cultura deve molto alla SSR, che la divulga e la produce prestando sempre la massima attenzione a promuovere la cultura nazionale e i valori propri di questa cultura nelle sue diverse declinazioni. Strumento di coesione e integrazione nazionale, la radiotelevisione pubblica riveste un ruolo importante per la nostra plurale identità nazionale. L'identità nazionale, pur forte che sia nella sua essenza patriottica, non è un blocco di granito immobile e inscalfibile. L'identità non è immutabile, ma si trasforma con la crescita e i cambiamenti sociali che l'arricchiscono. Molte trasmissioni televisive e radiofoniche parlano di noi, di come eravamo e di come siamo cambiati interagendo con noi, con gli altri, con il mondo che ci circonda. Perché noi siamo parte viva di questo mondo, in cui viviamo, lavoriamo e speriamo. Curare e divulgare un'informazione garantendo la necessaria



Il Gatto Arturo, un'icona della RSI che non poteva mancare

indipendenza, dare visibilità pubblica alle diverse espressioni e tendenze sociali, culturali e politiche presenti nella società, non solo favorisce la formazione consapevole dei cittadini e delle cittadine, ma favorisce anche la manifestazione dell'opinione pubblica. Ed è un valore importantissimo e direi quasi rivoluzionario nell'era delle «fake news» e della post-verità. Sì, perché oggi sempre più spesso molti vogliono sentirsi dire ciò che desiderano, vogliono solo conferme sulla loro visione del mondo, rifuggendo rigorosa-

mente dal confronto e da ogni forma di dialettica. Un pericolo grandissimo che può in parte essere contrastato da un'informazione capillare libera e pubblica, finanziata dall'ente pubblico in base a regole chiare, come per la SSR. La favola della «mano invisibile del mercato» che autoregola l'economia e il mercato - compreso quello dei media - offrendo a tutti le stesse opportunità, si è rivelata in molte occasioni un autentico imbroglio. La cultura e l'informazione non possono essere totalmente abbandonate alla sfera

del mercato, perché dove questo è avvenuto, il risultato non è stato il moltiplicarsi delle voci e il fiorire dell'editoria libera, ma la concentrazione editoriale e la creazione di oligopoli e monopoli che, di fatto, creano fortissime barriere all'entrata di soggetti nuovi che hanno qualcosa di diverso da dire. E ciò che sta accadendo anche in Svizzera. Senza un finanziamento pubblico sulla base di regole chiare, si lascerebbe mano libera ai poteri forti che dispongono di risorse milionarie e che potrebbero pilotare l'informazione senza preoccuparsi

del pluralismo e dei conflitti di interesse. Succede già anche questo. Succede anche in Svizzera.

Nell'era dei social-network, che hanno profondamente cambiato il modo di fruire l'informazione, un'informazione giornalistica di qualità è necessaria come l'aria che respiriamo. Certo la SSR non è perfetta, alcune trasmissioni ci aggradano, altre meno. Alcune proposte ci fanno arrabbiare, altre ci aiutano a crescere e a comprendere il mondo. Ma il punto non è questo, non è la percezione più o meno soggettiva di questo o quel prodotto. Non è la critica - legittima - dell'offerta. Il punto è che l'iniziativa «No Billag» distrugge - radendo letteralmente al suolo - non solo il servizio pubblico garantito dalla SSR, ma riduce anche in macerie un'agenzia di informazione che produce cultura nella sua accezione più ampia. Diceva Antonio Gramsci: «Cultura non è possedere un magazzino ben fornito di notizie, ma è la capacità che la nostra mente ha di comprendere la vita, il posto che vi teniamo, i nostri rapporti con gli altri esseri umani».

Françoise Gehring

Colpi di diritto

Chi controlla il controllore?

I controlli sporadici nel settore dei TP sono necessari, ma richiedono a chi li compie un certo impegno. Per questo le aziende devono emanare istruzioni precise e prevedere istruzioni adeguate.

Il personale viaggiante della piccola azienda di trasporti XY apprezza di poter svolgere i controlli sporadici, anche perché riceve un'indennità. Pure il collaboratore Andrea si è detto disponibile e di tanto in tanto viene impiegato per questa mansione. Di recente però dalla direzione gli è arrivato un richiamo scritto, motivato dalle rimostranze di un viaggiatore sul suo comportamento durante un controllo. Lo stesso sostiene di essere stato insultato e che, giunto a destinazione, gli è stato impedito di scendere dal

treno. Visto che aveva semplicemente dimenticato il suo abbonamento, trova inammissibile di essere offeso da un impiegato. Andrea viene immediatamente esentato dal servizio di controllo.

Interviene il SEV

Lui però non vuole accettare questa decisione e si rivolge al SEV. In un primo colloquio espone la sua versione dell'accaduto, che ovviamente non combacia con quella fornita dal cliente. Tanto più che nel suo reclamo il «clandestino» ha sottaciuto il suo modo di esprimersi tutt'altro che cortese e che al momento aveva fatto sentire Andrea in pericolo.

Il SEV chiede allora un incontro con il capoesercizio, dato che un richiamo scritto senza aver prima dato all'interessato la possibilità di fornire la sua versione viola il principio del diritto di essere sentito. Dal colloquio con la direzione emerge però che contro il collaborato-

re vi sono già state precedenti segnalazioni e lamentele per il suo atteggiamento durante i controlli sporadici. Cosa di cui Andrea era totalmente all'oscuro; per di più, il capoesercizio non riesce a trovare né gli scritti corrispondenti né altri riferimenti.

Formazione lacunosa

Dopo una turbolenta discussione negli uffici della direzione, la situazione ritorna tranquilla. Appare altresì che l'azienda non ha stabilito con precisione al suo interno come occorre procedere con questo genere di reclami. Risulta poi che la cosiddetta «formazione» prevista per i controllori sporadici consiste unicamente nell'accompagnare un collega durante un turno, prassi ovviamente del tutto insufficiente. Non da ultimo – e contrariamente a quanto il SEV chiede da anni – mancano chiare indicazioni sulla procedura da seguire nel caso di aggressioni a danno

degli addetti al controllo. Una lacuna da non sottovalutare, considerando che in un altro reclamo contro Andrea si legge che l'agente avrebbe rincorso un viaggiatore senza biglietto, cercando di trattenerlo, con il rischio di giungere facilmente a uno scontro fisico.

Tutto questo lascia intendere chiaramente che il collaboratore ha interpretato a propria discrezione il compito che gli viene affidato. Benché con un po' di buon senso egli avrebbe dovuto capire che i viaggiatori senza biglietto non vanno insultati, il suo datore di lavoro non gli aveva fornito nessuna spiegazione su cosa fare o non fare durante i controlli sporadici.

In altre parole: nel suo lavoro Andrea è andato chiaramente oltre i limiti del consentito, ma anche l'azienda è corresponsabile per non averlo adeguatamente istruito sulle sue mansioni.

Sanzione ridimensionata

La giusta osservazione del SEV sulle mancanze compiute dall'azienda alla fine ha il suo effetto: il richiamo finisce nel dimenticatoio e la «sospensione» dal servizio di controllo viene ridotta a soli sei mesi, periodo entro il quale l'azienda promette di organizzare per gli addetti al controllo una giornata d'istruzione. Questa ha nel frattempo avuto luogo e anche Andrea – seppur di malavoglia – vi ha partecipato, così da poter nuovamente svolgere controlli sporadici. Da allora non vi sono più state lamentele.

Il SEV, da parte sua, tornerà alla carica chiedendo all'azienda XY come e quando verrà definita la procedura interna per i casi di aggressioni contro il personale.

Team di protezione giuridica

Un battistrada inadeguato può costare caro

Siamo obbligati a montare i pneumatici invernali sulla nostra auto?

In linea di massima, no. In ogni caso non in Svizzera. Non esiste infatti alcuna prescrizione di legge a riguardo. L'automobile deve semplicemente funzionare correttamente e i pneumatici devono avere una profondità di scolpitura minima pari a 1,6 mm. Tuttavia in inverno questi presupposti non sono sufficienti: non appena la temperatura scende sotto i sette gradi Celsius, i pneumatici invernali, grazie alla mescola più morbida e a un battistrada più profondo che raggiunge i 4 mm, sono senz'altro più sicuri di quelli estivi. Ora, se l'inverno dovesse arrivare prima del previsto, trovarvi improvvisamente ad affrontare una lastra

di ghiaccio o della neve che vi porta a sbandare con la vostra auto causando un incidente, potrebbe costarvi l'attribuzione della responsabilità di negligenza se avete ancora i pneumatici estivi. Vi può essere ritirata la licenza di condurre e la compagnia d'assicurazione può limitare la prestazione per i danni casco, nonché la responsabilità civile per i danni a terzi. Anche se avete incluso nella vostra polizza la copertura complementare per negligenza, vi consigliamo di utilizzare i pneumatici invernali a partire dal mese di ottobre fino a Pasqua, in particolare se vi trovate in viaggio all'estero: in Germania ad esempio dal 2010 è in vigore l'obbligo di montare le gomme invernali e da questo inverno è possibile

viaggiare solo con un'auto dotata di pneumatici contrassegnati da un fiocco di neve. In Austria, dal 2008 è previsto l'obbligo di montare i pneumatici invernali dall'1.11 al 15.4, anche per le auto straniere. In Italia e in Francia è obbligatorio transitare su derivate tratte con i pneumatici invernali, ad esempio in Valle d'Aosta.

Il vostro team di consulenza Helvetia

Per ulteriori informazioni potete rivolgervi al vostro consulente SEV dell'Helvetia: <https://www.helvetia.com/ch/web/it/clienti-privati/servizi/contatti/affinity-partner/sev/interlocutore.html>

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, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, 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: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruk AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruk.ch

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 15 marzo, chiusura redazionale: giovedì 8 marzo, ore 10

■ Sottofederazione ZPV «Siamo preoccupati per il futuro»

Molti argomenti al centro dell'attualità della ZPV: i profili professionali, l'accompagnamento 2020 e il ringiovanimento dei ranghi!

Per quanto riguarda il gruppo di lavoro del processo di distribuzione, si è arrivati alla conclusione che ci sono troppi partecipanti per poter lavorare efficacemente. Dopo aver discusso la problematica, ambo le parti hanno accettato di ridurre il numero. I membri del gruppo di lavoro sono fiduciosi di poter così migliorare la qualità del lavoro.

Nell'ambito dei profili professionali ci sono ancora molti elementi da chiarire. Per le differenti funzioni del personale treno devono essere trovati nuovi nomi appropriati. La ZPV propone le seguenti denominazioni: capotreno, conduttore, capo del personale treno. Abbiamo comunque altre alter-

native in riserva.

Per quanto concerne l'accompagnamento alla clientela 2020, VM vorrebbe strutturare le prestazioni in modo più flessibile. Le nostre rivendicazioni sono già state inoltrate. In che misura il doppio accompagnamento può essere reso più flessibile? Le FFS vorrebbero introdurre prestazioni fisse per il capotreno e prestazioni flessibili per i conduttori. Su questo tema, alla fine dell'anno scorso si è tenuto uno scambio d'opinione molto costruttivo, in cui si è discusso tra l'altro di treni critici, sicurezza, pianificazione e sui progetti correlati. Ma come introdurre le prestazioni flessibili sostenute dalle FFS? Da parte nostra i seguenti parametri hanno definito la base per l'inoltro delle rivendicazioni: ICN a doppia trazione, treni a lunga percorrenza, treni con moduli, treni con moduli jumbo, treni critici, treni con più di sei carrozze.

SOPRE rimane un tema che su-

scita molto malcontento. Vista la delicatezza della problematica è previsto un incontro al vertice tra LPV, SEV, VSLF e Andreas Meyer e Markus Jordi. Decideremo in seguito come continuare.

La ZPV vorrebbe promuovere il reclutamento e puntare maggiormente sui giovani. Per questo motivo, sono stati - e saranno - organizzati seminari, tavole rotonde e azioni di ringraziamento. A causa di motivi professionali, il nostro rappresentante della Gioventù ZPV Roman Schefer ha inoltrato le sue dimissioni. Di conseguenza la funzione di rappresentante dei giovani verrà messa a concorso. Ringraziamo la Commissione Centrale e il Comitato Centrale per l'eccellente lavoro svolto nell'ultimo anno e speriamo di mantenere questo spirito costruttivo anche nel 2018, poiché sarà un anno difficile e molto importante.

*Il segretario ad interim
Roger Tschirky*

www.sev-online.ch

In memoria

Paolo Vanini

Ha suscitato sgomento e cordoglio la notizia del prematuro decesso del collega Paolo Vanini, capo manovra a Chiasso smistamento.

Ai famigliari giungano le condoglianze della sezione RPV Ticino, oltre che dalla redazione di *contatto.sev*.



CONDOGLIANZE - SOTTOFEDERAZIONE VPT

È deceduto in questi giorni il collega **Aldo Venosta**, già impiegato AMSA. Ai famigliari tutti presentiamo le nostre sincere condoglianze.

VPT Sottoceneri

CONDOGLIANZE

Esprimiamo il nostro profondo cordoglio al collega **Adriano Frigerio**, in lutto per la morte del papà Marco.

LPV Ticino

La nostra sezione presenta sentite condoglianze alla collega **Dragana Galic**, colpita negli affetti familiari per il decesso del padre Stjepan.

ZPV Ticino

STOP AI RUMORI DEL TRAFFICO STRADALE



Con una petizione lanciata nei giorni scorsi, l'ATA Associazione traffico e ambiente chiede al Consiglio federale e ai Cantoni di finalmente applicare le prescrizioni contro l'inquinamento fonico. È urgentemente necessario fare pressione: a fine marzo 2018 scade il termine di legge per il risanamento fonico lungo le strade.

Sebbene i Cantoni e i Comuni fossero tenuti a risolvere il problema del rumore del traffico stradale già dal 1987, finora non hanno applicato coerentemente le prescrizioni federali contro l'inquinamento fonico. Dopo ormai più di 31 anni, c'è sempre ancora un'urgente necessità d'intervento. Perciò, con la sua petizione, l'ATA lancia un appello alla Confederazione e ai Cantoni affinché finalmente si diano da fare.

Alla Confederazione l'ATA chiede di rispettare le proprie disposizioni e che provveda al risanamento fonico di tutte le autostrade e semi-autostrade. Inoltre, sono necessarie ulteriori misure da parte dei Cantoni e dei Comuni, affinché il risanamento fonico sia accelerato e applicato con provvedimenti alla fonte. Un intervento più deciso è urgentemente necessario a causa delle gravi conseguenze dell'inquinamento fonico causato dal traffico stradale.

■ Il rumore fa ammalare

Il rumore non è solo fastidioso, causa anche danni alla salute. La conseguenza più frequente sono i disturbi del sonno. Inoltre, il rumore del traffico stradale causa stress e quest'ultimo aumenta il rischio d'infarto cardiaco. Nei bambini si osservano anche difficoltà d'apprendimento dovute al carico fonico.

Complessivamente in Svizzera 1,6 milioni di persone sono esposte a rumore proveniente dal traffico stradale che si situa sopra il limite fissato dalla legge. Una persona su cinque deve sopportare troppo rumore stradale durante il giorno, uno su sei la notte. Perciò l'adozione di misure efficaci è davvero urgente e queste devono essere estese a tutto il territorio.

■ Proposte efficaci

Nella sua petizione l'ATA chiede una pianificazione del territorio e del traffico che limiti l'inquinamento fonico. Sono efficaci anche riduzioni della velocità: limite a 30, 40 o 50 km/h, secondo le condizioni locali. L'abbassamento della velocità riduce il rumore e, inoltre, aumenta la sicurezza stradale. Bisogna anche favorire maggiormente il traffico pubblico, ciclistico e pedonale per frenare la crescita del traffico individuale motorizzato. Infine, ci vogliono buone condizioni-quadro per la realizzazione di quartieri e insediamenti senz'auto o con poco traffico.

■ Firmare la petizione online

<https://www.stopp-laerm.ch/>

<https://www.marre-du-bruit.ch/>

Assemblee di settore VPT 2018



■ **Giornata bus, 27 febbraio**, alle 10.00 a Olten (dalle 09.30 caffè), al Kongresshotel; temi: nuovo sondaggio sulla salute sul posto di lavoro e Via sicura

■ **Giornata ferrovia, 8 marzo**, alle 10.00 a Olten (dalle 09.30 caffè) al Kongresshotel: tema digitalizzazione alle FFS

Iscrizioni su www.vpt-online.ch o tramite il vostro presidente sezionale.

■ **Giornata VPT pensionati, 15 marzo**, alle 10.00 (dalle 9.30 caffè) a Olten, Kongresshotel temi: revisione della legge sulle prestazioni complementari e prestazioni ITC ai pensionati e alle pensionate

Iscrizione (obbligatoria) a: Peter Bernet, strada dar Forno 2, 6967 Dino tel. 079 859 76 21, peter.bernet@vpt-online.ch oppure presso il SEV a Vincent Brodard, CP, 3000 Berna 6; vincent.brodard@sev-online.ch, 079 633 26 54

■ PV Ticino e Moesano - ferrovieri pensionati Assemblea generale ordinaria

Giovedì 22 marzo - Ore 15.00, Casa del Popolo Bellinzona

■ Ordine del giorno:

1. Apertura Assemblea e approvazione O.d.G.
2. Nomina scrutatori
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
5. Approvazione nuova bandiera della sezione
6. Preventivo 2018
7. Nomine: a) di un membro di Comitato; b) di un supplente nella commissione di verifica della Gestione; c) di un rappresentante all'Assemblea dei delegati PV
8. Relazione di un rappresentante del Segretariato SEV
9. Consegna attestati di benemerita (25.mo, 40.mo, 50.mo, 60.mo, 70.mo e 80.mo di affiliazione SEV)

10. Eventuali

Il verbale dell'Assemblea 2017 e i conti 2017 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 14.45.

Ad inizio assemblea un esperto della Polizia cantonale ci informerà su come riconoscere eventuali imbrogliatori che si spacciano per «nipoti» o tentano di carpire la nostra fiducia.

Il Comitato PV-Ticino e Moesano

■ Avviso importante: iscrizioni cena

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, tel. 091 743.80.66 oppure per e-mail: pvticino&moesano@bluewin.ch.

■ RPV Ticino

Assemblea generale Sabato 10 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
2. Nomina del presidente del giorno
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Rapporto del presidente
5. Rapporto del cassiere
6. Rapporto dei revisori
7. Intervento sindacale
8. Giornata del manovrante (grigliata a Rovio)
9. Proposte del comitato
10. Eventuali

Seguirà la classica cena in comune.

Per poter meglio organizzare il tutto, p.f. annunciarsi entro l'8 marzo:

Yuri de Biasi, tel. 076 567 40 07
José Morales tel. 079 230 06 03
Davide Bonolini tel. 0039 334 11 30 64

BAU/Lavori sezione Ticino

Preavviso assemblea primaverile

26 aprile, ore 18.00 a Rivera

■ RPV

Per Cargo la sicurezza è un tema centrale

La Commissione centrale (CCe) si è riunita per la seduta ordinaria di gennaio.

Dopo il progetto pilota a Basilea, dal 1° gennaio la pianificazione dei macchinisti avviene definitivamente con Caros. Con il nuovo anno, a causa del programma di risparmi RailFit 20/30 i certificati di salario saranno inviati solo con posta B; significa che potranno arrivare anche dopo il 25 del mese. Nel settore HR delle FFS sono stati ridefiniti gli interlocutori per le federazioni del personale.

La Commissione centrale ha deciso di donare cento franchi al Soccorso operaio svizzero.

La valutazione del sondaggio sulla migrazione è conclusa; si è discusso della rinuncia al raduno durante la settimana. La Commissione Migrazione ha deciso di mantenere il raduno come finora, per il 2018 verrà organizzato sul modello dei precedenti. A FFS Cargo sono previsti nuovi profili professionali. La CoPe è coinvolta.

Nel 2018 la sicurezza diventerà il tema centrale per Cargo, dopo che in fatto di sicurezza il 2017 non è stato uno dei migliori. Essa sarà fra gli argomenti principali anche alle giornate di formazione continua del 2018. Dall'update 3 dell'orario an-

nuo (JUP3), il deposito di Buchs SG sarà ripristinato. Nella sede saranno stazionati 23 macchinisti per 19,5 FTE. Una irregolarità della radio Lisa è stata eliminata con una modifica tecnica. Il Roll out a FFS Cargo è stato ripreso dal 1° febbraio. In caso di guasto tecnico viene interrotto immediatamente il segnale acustico di controllo. Informazioni sullo stato delle trattative per il CCL si possono trovare su contatto.sev, nelle Info SEV, al sito web, su Facebook o rivolgendosi ai rappresentanti sul posto.

Dal 1° aprile, il presidente centrale Hanspeter Eggenberger riprenderà il mandato di rappresentante dei dipendenti nel Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS, al posto di Andreas Menet, che ha rassegnato le dimissioni da questa carica per fine marzo. Durante la seduta della Commissione centrale vi è stato anche l'esame dei conti da parte della Commissione di verifica della gestione. La CVG ha controllato la contabilità senza rilevare alcuna irregolarità.

Messa a concorso delle linee bus

«Una vittoria esemplare»

SEV e syndicom hanno frenato il dumping che si stava facendo largo nei trasporti pubblici giurassiani. Hanno lottato per sei mesi per rendere obbligatoria la firma di un CCL in caso di messa a concorso di linee bus.

Un bel sospiro di sollievo mercoledì 31 gennaio. La mozione del gruppo Verdi- CS-PoP «Messa a concorso di linee bus: garanzie per salariati e utenti» è stata adottata a maggioranza risicata. La messa a concorso delle linee della rete di autobus del Giura dovrà includere l'obbligo di negoziare un CCL basandosi sulle condizioni usuali del settore nella regione, seguendo così i pionieri del Ticino: chi riceve un mandato di prestazione dallo Stato deve avere un CCL. Il segretario sindacale Jean-Pierre Etique, torna a questa lotta esemplare.

■ **Jean-Pierre, nel Giura il SEV**

ha ottenuto un successo per nulla scontato...

Non era scontato perciò la campagna è stata difficile. Abbiamo dovuto mobilitare i nostri membri dell'Arco giurassiano attorno ad una lotta - le gare d'appalto delle linee bus - attualmente all'80% garantite da AutoPostale e al 20% dalle ferrovie del Giura. Abbiamo dovuto far passare il messaggio che la legge del Giura non proteggeva sufficientemente le condizioni di lavoro, poiché l'indicazione generica di «rispetto delle pratiche regionali in uso nel settore» è troppo vaga. Questo è il motivo per cui abbiamo richiesto e ottenuto che gli offerenti negoziassero e firmassero un CCL basato sulle condizioni usuali del settore nella regione.

■ **La campagna è durata sei mesi. Quali gli assi principali?**

Abbiamo dovuto definire chiaramente le rivendicazioni. Avremmo potuto chiedere di rinunciare alla gara d'appalto, ma siccome il canton Giura l'aveva annunciata all'UFT, la pro-

babilità di rinuncia era scarsa. Ci siamo quindi mossi sul piano politico. Abbiamo quindi lanciato una petizione a fine settembre e abbiamo lavorato con il deputato Pierluigi Fedele, il quale ha presentato una mozione che ribadiva le richieste della nostra petizione. Il deputato Vincent Hennin, dipendente di CJ e membro del SEV, ha presentato un'interpellanza in parlamento. Questi atti parlamentari hanno permesso di dare sostanza e visibilità a un tema astratto come le gare d'appalto e ha costretto il governo a posizionarsi. Con il senno di poi, posso dire che abbiamo fatto bene. La nostra petizione ha raccolto 4000 firme e lo dobbiamo ai nostri membri SEV e a quelli di syndicom che sono andati sul terreno a spiegare i problemi agli utenti e alla popolazione.

■ **Ci sono stati la petizione, gli interventi parlamentari, ma anche una visibilità, una determinazione della base. Che ruolo ha giocato?**

I deputati sono stati ben accolti in Parlamento da parte dei

dipendenti di AutoPostale e CJ, che hanno poi partecipato ai dibattiti. In gioco c'erano le loro condizioni di lavoro. I deputati hanno così potuto mettere un volto alla decisione parlamentare. Prima di questo, autisti e impiegati hanno scritto delle lettere ai giornali, apparse il giorno prima del voto. Vorrei ringraziare tutti i nostri membri che hanno dato il loro tempo per questa lotta, in particolare il presidente della sezione VPT-Giura, Aurélien Mouché, e Olivier Luder, così come il presidente della ZPV Jura, Vincent Biétry. Dobbiamo anche sottolineare il lavoro politico - e delle rispettive formazioni - di Vincent Hennin, Loïc Dobler e Pierluigi Fedele che sono andati a cercare voti anche tra i ranghi dell'UDC! Un plauso anche al lavoro del dipartimento comunicazione del SEV.

■ **Si parla di una vittoria su scala giurassiana. Alla fine non è forse una goccia nell'oceano del liberalismo?**

Sono i piccoli ruscelli a fare i grandi fiumi!

Abbiamo tematizzato un dossier a livello di Giura, ma anche a livello romando. Le messe a concorso delle linee sono un pericolo per i posti di lavoro e per la loro qualità. Il SEV vi si oppone a livello federale ma anche nei cantoni e con mezzi adeguati a ciascuna situazione. Nel Giura è stato attraverso la politica. A Friburgo, non ci saranno gare d'appalto per 10 anni dopo i negoziati tra i TPF e il SEV.

Nel Giura sono interessati circa 150 posti di lavoro nel trasporto pubblico. Se società multinazionali di trasporti come RATP, Keolis o Marfina avessero partecipato a una gara d'appalto senza CCL, avremmo assistito a fenomeni di dumping salariale e al peggioramento delle condizioni di lavoro, della cassa pensione e delle indennità. La sicurezza ne avrebbe risentito perché nessuno vuole uno zombi a volante.

Vivian Bologna

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 7 marzo 2018;**

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 di scrittura Caran D'Ache che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava la scritta della stazione FFS «Zug Schutzengel».

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

La fortunata vincitrice del coltellino «Outrider» con il logo SEV è:

Rosmarie Werner, Kloten; della sezione PV Zurigo