

SEV N.17

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



SUCCESSIONE LEUTHARD

Nuovo vertice del DATEC: le aspettative

Giorgio Tuti, presidente del SEV



La consigliera federale Doris Leuthard se ne va. Per lungo tempo ha diretto il grande e importante Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC e determinato scelte di politica dei trasporti che continueranno a produrre i loro effetti negli anni a venire. L'apertura della galleria di base del San Gottardo e i fondi per il finanziamento dell'infrastruttura stradale e ferroviaria sono momenti valutati come positivi e lungimiranti anche fuori dai nostri confini nazionali. Risultati di cui andare fieri.

Siamo invece meno felici della corsa alla liberalizzazione imboccata. Per decenni la formula di successo del sistema di trasporti pubblici in Svizzera è stata la collaborazione, non la concorrenza. Ancora oggi a livello di UE questo sistema, basato sulla cooperazione, viene valutato come molto buono. Un modello vincente e valido che sarebbe stato meglio tutelare in modo più marcato verso l'interno e verso l'esterno. Invece Doris Leuthard ha permesso che nella propria Visione

2030 relativa ai trasporti pubblici l'UFT riprendesse l'ideologia competitiva e di liberalizzazione dell'UE. Da allora questo approccio ideologico-strategico viene attuato gradualmente ma con pervicacia. Doris Leuthard avrebbe dovuto porvi un freno, a tutela del sistema di trasporti pubblici (TP) svizzeri. Come avrebbe dovuto dire chiaramente NO alla possibile attuazione del terzo pacchetto ferroviario dell'UE e all'apertura del traffico internazionale viaggiatori. Si sarebbe anche dovuta impegnare contro la messa a concorso di singole linee del traffico a lunga percorrenza, legata a un enorme onere amministrativo, giuridico e di attuazione. E nemmeno avrebbe dovuto accettare la concorrenza dei bus a lunga percorrenza, come invece ha purtroppo permesso. Senza che fosse necessario farlo, la Consigliera federale ha scatenato l'ondata liberalizzatrice nel settore dei TP. Al contrario, avrebbe dovuto fermarla, per convinzione e per preservare il sistema elvetico dei TP, ovunque e da tutti riconosciuto e apprezzato. Dalla persona che le subentrerà in Consiglio federale

e alla testa del DATEC, il SEV si attende che più nessun pacchetto ferroviario dell'UE venga accettato incondizionatamente, ma si batta invece per il principio di salari svizzeri sulle strade e sulle rotaie svizzere.

Chiediamo inoltre che il DATEC riveda le proprie opinioni sulla concorrenza dei bus a lunga distanza a danno del treno, e che nel trasporto internazionale passeggeri sia mantenuta la cooperazione, invece di scatenare inutili guerre. L'auspicio è che nonostante il servizio alla clientela digitalizzato, la posa di videocamere ovunque e il comando a distanza dei treni, si comprenda finalmente quanto, a garanzia di trasporti pubblici attrattivi, sia irrinunciabile la presenza di personale sui treni e nelle stazioni. Non chiediamo altro che una pausa di riflessione nella strategia di liberalizzazione intrapresa e il ritorno al collaudato metodo della collaborazione invece della contrapposizione. Questo per il bene dei trasporti pubblici svizzeri, del Servizio Pubblico, della popolazione e soprattutto dei posti di lavoro e delle condizioni d'impiego del personale.

BLS

Il programma di ristrutturazione «Best way» è invero una strada sbagliata.

3

CCL per Eurobus

Il SEV mantiene la rotta e rivendica un CCL per il personale precarizzato.

4

Contro la violenza

In Svizzera ogni giorno 11 persone (9 donne) sono vittime di aggressioni sessuali.

6 e 8

Risoluzioni VPT

Per la VPT il servizio pubblico, i posti di lavoro e le condizioni di lavoro sono importanti. Lo ha ribadito a Dürnten nel corso della giornata VPT. I/le delegati hanno votato due risoluzioni: la prima denuncia il programma Best Way della BLS che ha portato alla cancellazione di 200 posti di lavoro; la seconda sostiene la qualità del servizio nell'ambito del trasporto merci e denuncia le ennesime ristrutturazioni presso FFS Cargo. Lanciato anche un appello a mantenere i punti di carico in Svizzera.



Per i dipendenti di Swissport e SBS il nuovo CCL è diventato realtà

La parità è una chimera

La parità uomo donna non è ancora realtà per la grande maggioranza degli svizzeri. Lo rivela il primo barometro nazionale sull'uguaglianza condotto dall'alta scuola per il lavoro sociale di Lucerna e dall'istituto GFS di Berna, su incarico della Conferenza svizzera dei delegati per le pari opportunità. Nell'indagine online, svolta nell'estate 2018, sono state interrogate 1'852 persone attive in Svizzera di età compresa tra 18 e 65 anni. Le donne (92%) ritengono più spesso degli uomini (75%) che vi siano disparità salariali a scapito del sesso femminile, precisa lo studio. In media, il 56,8% degli intervistati ha indicato di «essersi sentito penalizzato sulla base del proprio sesso almeno una volta».

Sciopero delle donne online

La piattaforma nazionale di coordinamento dello sciopero delle donne 14.06.2019, ha attivato un sito nazionale, avviando così il processo di avvicinamento allo sciopero nazionale, dopo quello storico del 1991. L'idea è quella di favorire la messa in rete delle donne, delle associazioni e dei gruppi tanto a livello nazionale, quanto a livello regionale. Nel sito, che sarà finalizzato affinché sia il più accessibile possibile, tro-

 www.frauenstreik2019.ch

vano spazio eventi, assemblee, manifestazioni e riunioni. L'agenda sarà suddivisa per regioni linguistiche, in modo da facilitare la partecipazione. Il movimento sta crescendo di giorno in giorno anche in Ticino.

CCL SWISSPORT / SBS

I CCL tornano a spiccare il volo

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Dopo che il primo risultato delle trattative era stato respinto dai membri, si è finalmente giunti a un accordo, evitando anche una situazione di vuoto contrattuale da gennaio 2019. I due CCL pressoché identici di Swissport e di Swiss Baggage Sorting (SBS) porteranno vari miglioramenti per i lavoratori.

A ottobre, i membri dei sindacati SEV GATA e VPOD e della Società svizzera degli impiegati di commercio avevano chiaramente rigettato il primo CCL negoziato per Swissport e SBS (vedere giornale SEV n° 15 del 23 ottobre). Quasi un mese dopo, al termine della settimana tornata di negoziati, le parti sociali hanno finalmente trovato un'intesa. I due CCL sono stati approvati dalla maggioranza degli affiliati nelle successive assemblee. I contratti verranno applicati ai lavoratori con salario a ore e mensile della sede di Zurigo e saranno validi tre anni.

Regula Pauli, segretaria SEV, appare sollevata per l'accordo: «Rispetto alla precedente soluzione di compromesso, nelle trattative svoltesi il 1° novembre abbiamo potuto ottenere miglioramenti; anche grazie ai membri che si sono organizzati, mobilitati e che hanno chiaramente sostenuto le loro giustificate rivendicazioni. Se i CCL fossero stati respinti, non sarebbe più stato possibile scongiurare la situazione di vuoto contrattuale.»

I punti salienti nel dettaglio

Con i nuovi CCL il personale potrà beneficiare di un aumento generalizzato del salario. Si è inoltre stabilito che di principio i diritti acquisiti, i punti legati al lavoro a orari irregolari e i giorni liberi (giorni «Off») per gli attuali collaboratori non subiranno cambiamenti. In seguito alle riorganizzazioni FMO e auRoRa, verranno tuttavia a cadere con la fine del 2018 le compensazioni delle funzioni. Nei nuovi CCL vi saranno i seguenti adattamenti.

Aumento del salario del 4% scagionato su tre anni (2% nel 2019, 1% ciascuno nel 2020 e 2021). Negli anni 2019 e 2020 sono previsti ulteriori colloqui in materia di retribuzioni.

Aumento della partecipazione ai risultati a dipendenza del successo aziendale (in caso di raggiungimento dell'indicatore EBITDA del 95%: CHF 250, 100%: CHF 500, 105%: CHF 750 e 110%: CHF 1000).

Introduzione di un nuovo modello di lavoro con salario mensile «ML Flex» con maggiore flessibilità - meno giorni Off e più turni spezzati - e un'indennità di flessibilità mensile di 750 franchi. Questo modello sarà applicato in primo luogo ai nuovi collaboratori e, su richiesta, anche agli attuali e sarà incluso nella lettera del CCL.

Adozione di tre opzioni per gli attuali lavoratori che volontariamente sono disposti a concedere - dietro compenso - più flessibilità in relazione con i giorni liberi e i turni spezzati.

Limitazione della quota di lavoro temporaneo, svolto da terzi, al 12,5% di tutte le ore lavorate.

Adattamento della prassi in corso sui colloqui di sede, sui tempi di riposo in caso di turni lunghi e spezzati, per il Family Care e le malattie.

Per SEV GATA questo CCL è un buon accordo. Dopo oltre dieci anni di salari rimasti al palo, sono in particolare gli aumenti ottenuti ad essere giudicati molto positivamente. Anche la partecipazione al risultato aziendale, finora concessa solo a discrezione e ora divenuta obbligatoria, è un miglioramento effettivo.

SEV GATA nutre tuttavia qualche dubbio verso il nuovo modello di lavoro «ML Flex». È lecito chiedersi se a queste condizioni sarà ancora possibile reclutare gente e, in caso contrario, quali conseguenze vi saranno per gli attuali dipendenti. «Di principio, come sindacato non vediamo di buon occhio l'adozione di modelli come il «ML Flex» che svantaggiano certi lavori rispetto ad altri. Vengono create situazioni di concorrenza all'interno dei CCL», ammette Regula Pauli.

Dopo l'approvazione dei due CCL ha ora inizio la fase di rielaborazione redazionale, fino al 6 dicembre, con la successiva pubblicazione per fine anno. I due contratti collettivi di lavoro, quasi uguali, entreranno in vigore il 1° gennaio 2019.

Inversione di tendenza

Le nuove disposizioni segnano, fra l'altro, un cambio di tendenza. In effetti, se si osserva il contesto generale del trasporto aereo - soggetto a un'enorme pressione per essere sempre più rapido e vantaggioso - di solito per i lavoratori le condizioni peggiorano anziché migliorare. Le aspettative del personale in relazione con i negoziati sul CCL erano molte, non da ultimo anche considerando i buoni risultati ottenuti da Swissport negli ultimi anni. Il numero di passeggeri e di veicoli serviti è continuato a crescere, mentre il numero di addetti è rimasto invariato. A questo si aggiunge un'estate eccezionalmente intensa, che ha richiesto dall'intero personale un impegno incredibile a causa degli effettivi sottodimensionati.

Viste le premesse, era chiaro che con i nuovi CCL si sarebbe dovuto avviare uno sviluppo positivo, volto a dimostrare maggiore apprezzamento nei confronti del personale. Solo con il fermo sostegno dei nostri affiliati abbiamo saputo arrivare a tanto. «Ringraziamo tutti per il grande impegno. Senza i nostri affiliati, la loro presenza e collaborazione le trattative a volte turbolente per il nuovo CCL avrebbero avuto un esito diverso», sottolinea Regula Pauli.

Questo non significa però che il SEV GATA possa dormire sui classici allori. Per prima cosa si tratterà ora di integrare in modo adeguato e con la necessaria attenzione nei CCL i punti convenuti, anche dal punto di vista redazionale. «Con le nuove disposizioni non abbiamo risolto il problema legato al carico lavorativo. Per questo dovremo continuare a impegnarci, in particolare con SBS e nel settore della rampa» conclude Regula Pauli.

BLS

Ma «Best Way» è una strada sbagliata



I segretari sindacali Stefan Marti e Michael Buletti lottano contro la soppressione dei posti di lavoro alla BLS

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Entro il 2023 la BLS vuole risparmiare almeno 50 milioni di franchi l'anno e tagliare fino a 200 posti a tempo pieno. Il SEV condanna questo programma di risparmi estremo, cui viene dato il nome di «Best Way», e si impegnerà con tutti i mezzi contro i licenziamenti che ne seguiranno.

A metà novembre prende forma ciò che la BLS aveva annunciato già in estate (Giornale SEV n° 15): «una misura importante per aumentare la propria competitività è l'attuazione di un programma di riorganizzazione dei processi e di incremento dell'efficienza». Per poter raggiungere l'obiettivo di risparmio, fissato in 50 - 60 milioni di franchi l'anno, la BLS intende «realizzare ottimizzazioni incisive e durevoli in tutta l'azienda». Il miglioramento della performance aziendale non esclude che dovranno essere soppressi posti di lavoro: fino a 200 potrebbero essere quelli destinati a scomparire. Al momento la Direzione non ha ancora spiegato in quali settori saranno tagliati i posti di lavoro. Resta il comunicato stampa piuttosto vago della BLS e, a detta

del SEV, proprio gli scarni contenuti delle informazioni sono causa di grande insicurezza nel personale. «I collaboratori della BLS sono già resi incerti sul loro futuro dall'annuncio del piano di risparmi della scorsa estate. E adesso li si lascia sulle spine almeno fino a febbraio. Ci chiediamo perché, dopo la fase di analisi, non si possano fornire maggiori particolari!» critica il preposto segretario sindacale SEV Stefan Marti. Al suo collega sindacalista Michael Buletti, invece, non va proprio giù il momento scelto per la comunicazione: «L'informazione sul programma di risparmi è stata data due giorni prima che iniziassero i negoziati sul salario, che in effetti avrebbero dovuto aver luogo prima, ma che sono stati rinviati dalla BLS. Non riesco davvero ad immaginarmi che questa scelta sia casuale!»

Riduzioni attraverso la fluttuazione naturale

Anche se la cancellazione degli impieghi dovrà avvenire attraverso la fluttuazione naturale, è logico chiedersi quali ripercussioni avranno l'aumento del carico lavorativo e la sempre più forte pressione sul resto del personale. «Già oggi il SEV parte dal presupposto che i posti verranno

soppressi in particolare fra il personale amministrativo, dove la leva della digitalizzazione e l'automazione esplica gli effetti maggiori. Se in quest'ambito sarà soppresso circa un terzo dei posti di lavoro, non voglio pensare quali saranno le condizioni di lavoro per i collaboratori rimasti», prosegue Stefan Marti.

A soffrirne è ancora il servizio pubblico

Il SEV è preoccupato anche per le conseguenze sul servizio pubblico. Oltre al taglio dei posti di lavoro, il progetto «Best Way» prevede anche un incremento dell'automazione, il riesame dei punti di servizio ma anche dei centri viaggiatori e dei loro orari di apertura. Così facendo la BLS non solo cancella preziosi posti di lavoro ma peggiora anche notevolmente il servizio pubblico.

Perché proprio ora l'azienda voglia rendersi più snella e competitiva per il futuro, è certamente anche in relazione con l'attribuzione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza della scorsa primavera. Come ha spiegato il CEO Bernard Guillemon al quotidiano «Der Bund», con cinque nuove linee la BLS avrebbe potuto ripartire i costi fissi meglio che con le due linee ora acquisite.

In tal caso, la questione dell'aumento dell'efficienza non sarebbe stata così urgente.

«Fa male vedere come la pressione crescente sul traffico ferroviario ricada sulle spalle del personale e, anche a causa di una concorrenza creata ad arte, ogni rete ferroviaria voglia, o debba, diventare più efficiente», è la critica di Michael Buletti al contesto nel quale viene a trovarsi attualmente la BLS.

Ma che fine ha fatto il dialogo?

Nel suo comunicato la BLS ha precisato di avere già avviato il dialogo con i sindacati per elaborare un piano

sociale. Cosa che il SEV non può confermare. «Saremo disponibili ad avviare trattative sul piano sociale solo al momento in cui avremo certezza di quali posti verranno tagliati», conclude Michael Buletti. Per Stefan Marti, invece, appare «incomprensibile come, a fronte di tanta incertezza, si possa essere così sicuri che la maggior parte degli impieghi potrà essere ridotta attraverso la fluttuazione naturale, e sin da ora si vogliono assolutamente aprire trattative su un piano sociale. A mio parere la cosa non funzionerà!»

In ogni caso il SEV non sarà uno spettatore impotente e si impegnerà con ogni mezzo per i dipendenti.

Competenze

Fino a metà 2018 Michael Buletti è stato, insieme a Toni M. Feuz, il segretario SEV che si occupava della ferrovia BLS. Dopo che Toni Feuz è entrato nel neo costituito team Reclutamento (vedere contatto.sev n° 11), il dossier è passato a Stefan Marti. Quest'ultimo ha assunto il suo posto al SEV a inizio agosto e lavora attualmente all'80 per cento.

In questi primi mesi ha saputo inse-

rarsi bene nella nuova attività, condividendo con Michael Buletti la responsabilità per le questioni legate alla BLS.

Stefan Marti, che ha 42 anni e vive con la famiglia a Thun, proviene dall'associazione del personale «transfair», dove era attivo come segretario regionale. Grazie al suo precedente lavoro conosce molto bene il settore HR delle FFS e PostFinance SA.

MANUEL AVALLONE risponde

Servizio ai clienti: ma come?

Il SEV si oppone allo «sviluppo del traffico viaggiatori (WEP)» delle FFS. Significa che è contro i miglioramenti del servizio alla clientela?

Il SEV valuta positivamente il fatto che le FFS vogliano aumentare la soddisfazione dei clienti, nonché migliorare la puntualità e l'informazione in caso di perturbazione. Per raggiungere questo obiettivo, con la riorganizzazione «WEP» le FFS vogliono concentrare i loro compiti, unificando singoli settori. A causa della centralizzazione, circa 400 collaboratrici e collaboratori dovranno cambiare il luogo di lavoro. Per alcuni questo significherà distanze più lunghe per recarsi al lavoro e perdite finanziarie. Il rischio che le persone colpite dalla riorganizzazione perdano la

loro motivazione o che qualcuno decida di lasciare l'azienda è reale e questo potrebbe avere un impatto negativo sulle conoscenze aziendali, cosa che non è certamente favorevole all'obiettivo reale di voler migliorare il servizio alla clientela. Le FFS sono tuttavia convinte che i propri superiori garantiranno il mantenimento del know-how.

Il SEV vuole negoziare e chiede alle FFS di tenere conto in modo adeguato delle esigenze dei propri dipendenti offrendo a coloro che dovranno cambiare il luogo di lavoro soluzioni soddisfacenti. Perché senza personale motivato non è possibile offrire ai clienti un servizio di alta qualità.

Vuoi fare anche tu una domanda a Manuel oppure ad un altro membro del comitato SEV? Allora scrivi a: giornale@sev-online.ch



Un po' più di giustizia e una migliore ridistribuzione della ricchezza, in un contesto dove il reddito disponibile del ceto medio si assottiglia sempre di più. È riuscita l'iniziativa popolare lanciata a livello nazionale dei Giovani Socialisti chiamata «99 per cento», che intende sgravare i piccoli e medi contribuenti tassando maggiormente i più facoltosi (l'1% della popolazione). Lo ha comunicato domenica la presidente Tamara Funicello, confermando che le firme raccolte sono finora 115'000. Il testo prevede un'imposizione del 150% per il reddito da capitale superiore ad una determinata soglia definita per legge. Le firme necessarie sono state raccolte con largo anticipo, dato che i Giovani Socialisti hanno tempo fino al 3 aprile prima di depositare il testo in Cancelleria federale a Berna. Nei 26 cantoni vive l'1,8% dell'1% delle persone più facoltose al mondo: una cifra ragguardevole - annotano gli specialisti di Credit Suisse - per un paese con appena lo 0,1% della popolazione mondiale. Oltre il 60% degli svizzeri possiedono patrimoni superiori a 100'000 dollari e l'11% è milionario in dollari.



Dopo due anni, l'azienda statunitense Uber vuole entrare nel mercato svizzero con il suo servizio di consegna pasti «UberEats». Il lancio dell'offerta non avrà luogo come originariamente ipotizzato a Zurigo, ma a Ginevra. A partire da fine novembre, i ginevrini potranno pertanto ordinare i pasti tramite l'app. Per questo motivo Uber vuole reclutare nelle prossime settimane 200 corrieri. Non è ancora giuridicamente chiarito se in questo paese i corrieri di Uber siano considerati dipendenti oppure - come sostenuto da Uber - lavoratori indipendenti. Si presume che per il momento il corriere non venga riconosciuto come dipendente. Uber rimane quindi fedele al suo modello imprenditoriale, basato sul dumping salariale e sul mancato riconoscimento dei diritti di lavoratore dei suoi collaboratori. Come i tassisti di Uber, anche i corrieri di UberEats saranno così inviati per strada senza assicurazione contro gli infortuni. Uber nega a loro inoltre il pagamento dei contributi delle assicurazioni sociali (previdenza vecchiaia, assicurazione contro la disoccupazione).

BUS A LUNGA PERCORRENZA

Eurobus: CCL urgente

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Mentre il mercato nazionale degli autobus a lunga distanza è come un giocattolo per aziende avidi in cerca di profitto, il SEV mantiene la rotta e rivendica un Contratto collettivo di lavoro (CCL) per il personale precarizzato.

Ad inizio novembre, il SEV ha organizzato una campagna di sensibilizzazione presso i conducenti di Eurobus Swiss Express. «Abbiamo parlato con il personale le cui pause non sono proprio tali, perché devono caricare il bagaglio dei viaggiatori in attesa della partenza, quando invece dovrebbero riposare», afferma il segretario sindacale SEV Christian Fankhauser che ha organizzato questa azione con altri cinque colleghi e attivisti. «Abbiamo potuto renderci conto delle condizioni salariali di questi conducenti. E abbiamo constatato una certa precarietà, che per alcuni di loro può pure peggiorare, se il luogo di servizio dovesse essere modificato.

La loro azienda prevede infatti una riduzione dell'offerta». (cfr sotto). Per offrire la migliore protezione possibile, il SEV vuole un CCL con Eurobus. «Abbiamo incontrato la direzione prima della pausa estiva», conferma Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV. «Ma per ora, non si muove una foglia da parte di Eurobus. È fondamentale negoziare un CCL. Né l'Ufficio federale dei trasporti, né noi siamo a conoscenza delle regole del personale di Eurobus Swiss Express. Abbiamo il sospetto che il salario minimo fissato dall'UFT non sia applicato. E l'UFT non procede a controlli».

Fare conoscere al personale i propri diritti

Questa prima azione nazionale sulle tre linee attualmente gestite da Eurobus - Aeroporto di Zurigo - Lugano via Basilea, Ginevra-San-Gallo e Coira-Sion - mirava a conoscere la realtà dei dipendenti, ma anche a far conoscere il SEV, il più grande sindacato nel trasporto pubblico con i suoi 40.000 membri.

«Abbiamo ricordato che insieme siamo più forti. E abbiamo messo in valore i vantaggi individuali del SEV, a cominciare dalla protezione legale professionale e dal controllo del tempo di lavoro, poiché siamo specialisti nella legge sulla durata del lavoro» ricorda Christian Fankhauser. Questa azione sarà seguita da altre.

Mercato in grande ebollizione

E se la necessità di un CCL è particolarmente sentita, è perché il mercato embrionale contrassegnato dalla presenza di Eurobus, ha vissuto da giugno i suoi primi importanti cambiamenti.

Eurobus Swiss Express, che ha collaborato con il leader europeo Flixbus, sta già ridefinendo la propria offerta. La linea Sion-Coira dovrebbe concentrarsi sul tratto Berna-Montreux, con diminuzione del numero di fermate per rendere i tratti più attrattivi in termini di mantenimento di orari e frequenze; è quanto ha dichiarato l'azienda stessa a vari media. Inoltre, Zurigo e Lucerna do-

vrebbero essere collegate direttamente. Eurobus vuole anche offrire servizi migliori, in particolare tra Berna e Zurigo. Questi cambiamenti sono oggetto di richieste all'UFT che si pronuncerà «in tempo utile», senza tuttavia specificare quando. Eurobus spera in una risposta dell'UFT prima della fine dell'anno. Intanto è ancora in attesa che l'Ufficio federale risponda alle richieste di ulteriori concessioni per nuove linee.

Un nuovo attore si sta facendo strada

E in questo contesto fluttuante per Eurobus che non fornisce cifre sull'operatività (troppo bassa), un nuovo attore spera di farsi strada: Dr. Richard. Questa azienda austriaca lavora in Svizzera con il nome di Albus Zürich ed ha appena inoltrato una richiesta di concessione per quattro linee: Zurigo-Aeroporto-Zurigo-Berna, Zurigo-Basilea-Berna, Zurigo-Lucerna-Berna e Zurigo-Aeroporto-Zurigo-Sargans-Landquart-Coira-Domat/Ems. L'azienda vorrebbe offrire il prima possibile

tra i due e i sette collegamenti al giorno. Questo clima competitivo ricorda gli inizi degli autobus a lunga percorrenza in Germania, che hanno poi portato a un monopolio di Flixbus e ad aumenti di prezzo del 30%. Occorre anche menzionare in Francia il recente annuncio di vendita di Ouibus - da parte della SNCF - a Blablacar. La SNCF entrerebbe, in cambio, nella partecipazione della società di carsharing Blablacar.

Viaggi a buon mercato che impoveriscono i lavoratori

Che cosa ispirano queste tendenze di mercato, svizzere o europee? Barbara Spalinger guarda prima in Svizzera: «Il ridimensionamento di Eurobus mostra innanzitutto che l'analisi delle esigenze non è stata eseguita correttamente prima del lancio delle offerte di autobus a lunga percorrenza. Quindi, il riposizionamento su linee che sembrano redditizie conferma che solo i collegamenti finanziariamente interessanti saranno sfruttati dalle compagnie di autobus a lunga distanza. Sono in concorrenza con la ferrovia, che deve anche operare su linee a lunga distanza meno redditizie. È quindi il servizio pubblico ad essere indebolito».

Gli esempi europei sono poco rassicuranti. Aziende come Flixbus incolpano i subappaltatori che gestiscono le linee. I salari e le ore di lavoro non sono per nulla accettabili. «Questi modelli economici hanno un impatto sui dipendenti. Si offrono viaggi a buon mercato impoverendo i lavoratori. È giunto il momento di mettere in discussione la logica del basso costo a tutti i costi» conclude Barbara Spalinger.

IL BILANCIO DI LEUTHARD

Il DATEC sostenga il servizio pubblico

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 5 dicembre, il Parlamento sarà chiamato ad eleggere i o le successori/e di Doris Leuthard e Johann Schneider-Ammann. Il SEV è evidentemente interessato in particolare alla successione di Leuthard. Come valuta il SEV il bilancio di Leuthard e cosa si aspetta dalla prossima direzione del DATEC?

Dopo l'annuncio del suo ritiro, il 27 settembre, Doris Leuthard ha ricevuto molte lodi per il suo operato quale ministro dell'economia dall'agosto 2006 sino a fine ottobre 2010 e poi alla testa del dipartimento dell'ambiente, trasporti, energia e comunicazioni sino a oggi. Tutti hanno commentato come «super-Doris» abbia saputo dirigere con efficacia ed eleganza quattro settori che in altri stati vengono diretti da almeno quattro ministri diversi, risultando molto convincente sia in Parlamento, sia davanti alle telecamere. In particolare, è stata ricordata la sua pronta reazione alla catastrofe di Fukushima del marzo 2011, con il blocco del procedimento di approvazione di nuove centrali nucleari, seguito poche settimane dopo dall'annuncio della rinuncia a queste nuove centrali. Molti hanno apprezzato questo cambiamento di rotta della ministra argoviese, sino a quel momento vicina all'industria nucleare. In realtà, si è però trattato anche di una dimostrazione di pragmatismo, dato che, dopo Fukushima, difficilmente il popolo avrebbe approvato una nuova centrale nucleare.

L'agenzia ATS ha scritto che «secondo i critici, Leuthard si è fermata a metà strada, rifiutandosi di fissare una data per lo spegnimento delle centrali nucleari attuali e di adottare misure efficaci per la riduzione del consumo di energia. Leuthard ha orientato la propria strategia energetica 2050 verso la fattibilità politica dei provvedimenti, che ha sempre saputo valutare con molta sensibilità, riuscendo in questo modo a far approvare il suo corposo programma dal Parlamento e, in seguito, in votazione popolare». Anche nella politica ambientale e dei trasporti, Leuthard ha prestato più che altro attenzione a non far torto a nessuno. «Strada e ferrovia non devono essere messe a confronto» ha ripetuto spesso. Con le sue promesse alle associazioni vicine al traffico stradale ha ottenuto l'approvazione degli ampliamenti della ferrovia, nonché della creazione di un fondo per le infrastrutture ferroviarie, al quale è poi prontamente seguito quello per le infrastrutture stradali.

«Il SEV le riconosce il grande merito di aver assicurato il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie», commenta Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV «ma il suo voltafaccia a favore del raddoppio del Gottardo, accompagnato dal «dribbling» della realizzazione di quattro corsie con l'indicazione che ne verranno utilizzate solo due, ci ha lasciato molto perplessi». Leuthard ha vinto 16 delle 18 votazioni popolari su temi di sua competenza, tra le quali quella sulla pianificazione territoriale e, la scorsa primavera, quella contro l'iniziativa No-Billag, perdendo unica-



mente sull'aumento della vignetta autostradale e contro l'iniziativa sugli alloggi secondari. È incorsa in un altro insuccesso da presidente della Confederazione quando, a fine 2017, dopo aver ricevuto il presidente della commissione UE Jean-Claude Juncker, l'Ue ha riconosciuto solo provvisoriamente l'equivalenza della regolamentazione della borsa svizzera.

Vi è poi stata la questione di Autopostale. Gli appelli di Leuthard in favore di un completo chiarimento non hanno permesso di evitare che negli ultimi mesi la sua politica nei confronti delle aziende di servizio pubblico venisse rimessa fondamentalmente in discussione. La questione dimostra infatti le possibili conseguenze di una gestione semi-privatistica di aziende vicine alla Confederazione. «Durante l'era Leuthard, posti chiave sono stati occupati da manager molto più interessati al mercato, agli utili aziendali, ma anche ai propri bonus che al bene comune», commenta il segretario sindacale SEV e consigliere nazionale Philipp Hadorn. «Le visioni di economia e di interesse pubblici a lungo termine sono state sostituite da logiche puramente aziendali a corto termine e questo processo è stato favorito dalla mancanza di una supervisione attenta. Con Leuthard, la Confederazione ha perso gran parte della sua facoltà di plasmare le proprie aziende. Dalla prossima persona al vertice del DATEC, Hadorn si aspetta «una diversa concezione di servizio pubblico e di base, che tenga in maggior conto gli interessi della popolazione, della

natura e dell'economia». Anche Edith Graf-Litscher, segretaria SEV e consigliera nazionale, oltre che attuale presidente della commissione trasporti e telecomunicazioni del Consiglio nazionale, auspica una correzione di rotta: «Doris Leuthard si è allineata ai progetti di liberalizzazione e privatizzazione del proprio ufficio federale dei trasporti. Vorrei proprio che la prossima direzione del DATEC correggesse il tiro e impartisse a FFS, Posta e Swisscom obiettivi strategici ispirati al servizio pubblico, invece che alle politiche di risparmio a scapito del personale».

Daniela Lehmann è categorica: «sotto Doris Leuthard vi è stato un grande cambiamento nella politica dei trasporti». Questo cambiamento è stato sancito dalle «strategie per i trasporti pubblici 2030», pubblicate nel 2014 dall'UFT, che promuovono concorrenza e liberalizzazione per affidare maggiori quote di mercato ad aziende private con scopo di lucro, a spese delle FFS. La messa a concorso delle prestazioni del traffico a lunga distanza e l'attribuzione di due linee alla BLS ne sono una prima dimostrazione. Daniela Lehmann auspica ora che la nuova direzione del DATEC «torni a promuovere la collaborazione tra aziende che ha dato ottima prova di sé, rivedendo le strategie per il trasporto pubblico. Esse dovranno riprendere una concezione di servizio pubblico e puntare ad un trasporto pubblico che, anche nell'era della digitalizzazione, viene svolto da persone per le persone».

ANNIVERSARIO

Sciopero generale 100 anni dopo

Un evento commemorativo per lo sciopero generale di cento anni fa si è svolto recentemente a Olten (SO). Circa 1400 persone vi hanno partecipato. La consigliera federale Simonetta Sommaruga ha tenuto un discorso in cui ha affermato che la Svizzera è ancora indietro di decenni per quanto riguarda la parità tra i sessi.

La commemorazione ad Olten è stata organizzata dall'Unione sindacale svizzera (USS), dal Partito socialista svizzero e dall'associazione Robert Grimm, membro del comitato di Olten, sindacalista e primo socialista a divenire Consigliere di Stato bernese (1938-46).

La settimana dal 7 al 14 novembre 1918 è considerata la più grave crisi politica interna dalla fondazione dello Stato confederato nel 1848. L'appello del comitato di Olten allo sciopero generale del 12 novembre arrivò in seguito al dispiegamento dell'esercito nelle città e la dissoluzione violenta di una manifestazione a Zurigo il 9 novembre. Alla richiesta di sciopero risposero 250'000 lavoratori. Dopo un ultimatum del Governo agli scioperanti vi era il rischio di una escalation. Il Comitato di Olten decise di annullare l'agitazione. Il 14 novembre, l'ultimo giorno di sciopero, i militari spararono a tre giovani orologiai a Grenchen.

All'epoca, ha ricordato Sommaruga ai presenti, le donne, si erano impegnate a portare alimenti, sostenere il comitato di Olten e occuparsi dei bambini. Nessuno le ringraziò per questo. Eppure, il diritto di voto per le donne figurava in cima alla lista delle rivendicazioni dello sciopero. In seguito, però, la questione finì nel dimenticatoio, ha affermato la ministra di giustizia e polizia. Per realizzare questo obiettivo - raggiunto nel 1971 - ci sono volute diverse generazioni di donne che si sono battute contro la discriminazione e l'esclusione. Migliaia di loro marciarono verso Berna nel 1969 per chiedere al Consiglio federale di firmare la Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali. Solo dopo la firma il diritto di voto sarebbe stato esteso anche alle donne. Ciò accadde due anni dopo: la Svizzera divenne quella che si può definire una democrazia, ha detto Sommaruga, precisando che la popolazione femminile sarebbe stata libera di esprimersi politicamente. Oggi le donne hanno il diritto di voto, ma in realtà la parità non è ancora stata raggiunta, ha concluso.

Sulla strada per una Svizzera moderna

Paul Rechsteiner, presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS), ha affermato nel suo discorso che, guardando al passato, lo

sciopero generale fu una delle tappe principali della Svizzera moderna che sfociò nella realizzazione dello stato sociale. Dopo l'ultimatum del Consiglio federale, il comitato di Olten ebbe la saggezza di interrompere lo sciopero per evitare spargimenti di sangue in seguito alla mobilitazione dell'esercito. In Svizzera, non dovrà mai più accadere che l'esercito venga impiegato contro il popolo, ha messo in guardia Rechsteiner. Quella che inizialmente era stata una sconfitta si è nel tempo trasformata in un successo. Quindi, in ultima analisi le sconfitte non hanno importanza, ha affermato il Consigliere agli Stati del Partito socialista. Secondo Rechsteiner ciò che conta è «la volontà e la forza di continuare a lottare per richieste giustificate».

«Combattere insieme»

Nello sciopero vi è la dimostrazione più limpida del perché i lavoratori devono unirsi in un sindacato e difendere insieme i loro interessi, ha affermato Vania Alleva, presidente del sindacato Unia. «Sostenersi e combattere insieme» è un mezzo importante per sottolineare le legittime richieste della forza lavoro, ha aggiunto Alleva facendo riferimento alle azioni di protesta dei lavoratori edili degli scorsi giorni. «Lo sciopero in Svizzera è di forte attualità. Scioperare è attuale, scioperare è necessario», ha sottolineato. La presidente del sindacato ha poi invitato a un nuovo sciopero delle donne nel 2019 allo scopo di chiedere la parità salariale.

Sciopero delle donne 2019

È da 37 anni che il popolo ha votato l'articolo costituzionale sulla parità tra i sessi. Ed è da 22 anni che la legge federale sulla parità tra i sessi viene continuamente violata. Si perché per un lavoro di pari valore le donne continuano ad essere pagate meno. Questo divario salariale si ripercuote non solo nella vita attiva, ma anche in pensione. Salari bassi significa spesso misere rendite pensionistiche. Anche il lavoro a tempo parziale incide sulla pensione. E se le donne lavorano a tempo parziale, è perché si fanno carico dei due terzi del lavoro domestico, educativo e di cura: le pulizie, la cucina, il bucato, i figli, le figlie, i nipoti, i famigliari, malati o anziani. Questo lavoro, senza il quale la Svizzera semplicemente non funzionerebbe, non è retribuito, ma produce ricchezza. Le donne sciopereranno il 14 giugno 2019 sul luogo di lavoro e a casa. Sarà adattato alle possibilità di ciascuna: fermarsi un momento o per tutto il giorno. Lo sciopero delle donne non sarà contro gli uomini, ma contro un sistema patriarcale. Il 14 giugno, gli uomini solidali saranno invitati a sostenere le donne in sciopero.

ats/red



IN MEMORIA

Chapeau, signor Keller

Angelo Stroppini Andrea Keller ex capo bacino svizzero del lago Maggiore NLM se n'è andato. Da tempo ammalato e da poco in pensione ci ha lasciato con la compostezza e la dignità che lo hanno sempre contraddistinto. Per tutti era il Signor Keller, mi diede il consenso di togliere la forma di cortesia solo durante lo storico sciopero della navigazione dell'anno scorso. Come superiore era una persona ferrea e la sua professione la svolgeva con una perfetta interpretazione della carica. L'uniforme portata in modo impeccabile ne consacrava il ruolo.

Membro SEV dal 1972 da quando entrò nel mondo dei trasporti pubblici come apprendista dirigente d'esercizio nella Svizzera tedesca. Passo dopo passo ha costruito la sua

carriera professionale sino a diventare la persona di riferimento della Società Navigazione Lago Maggiore per il bacino svizzero del lago.

L'anno scorso si è schierato da subito con le sue colleghe e colleghi nello sciopero. Eletto dai marinai nel comitato di sciopero ha avuto un ruolo chiave nel successo di questa lotta. Scoprimmo così che dietro la persona austera di facciata si nascondeva una persona sensibile e decisamente pronta a lottare contro l'ingiustizia che aveva colpito gli ex marinai NLM.

Gli mancava poco ad andare in pensione, ha lottato soprattutto per i suoi colleghi marinai. Avrebbe potuto fare anche altrimenti. Non lo ha fatto. Chapeau Signor Keller.



Andrea Keller in divisa attorniato dalla famiglia al momento dello sciopero

CASSE MALATI

Quei premi che fanno male

Sindacati affiliati all'USS e organizzazioni della sinistra (Forum Alternativo, MPS, PC, POP, PS, Scintilla, Verdi) hanno organizzato sabato pomeriggio a Bellinzona una manifestazione di protesta contro il continuo aumento dei premi di cassa malati. Manifestazioni simili si sono svolte anche a Losanna, Neuchâtel, Bienne, Berna e Monthey. I premi sono aumentati del 150% dall'entrata in vigore della LAMal, cioè circa il doppio rispetto all'aumento, nello stesso periodo, dei cosiddetti costi della salute. Già questa discrepanza segnala una grossa debolezza della LAMal, che sin dall'inizio è stata strutturata basandosi sull'ideologia della concorrenza e del libero mercato, principi che nel settore della salute hanno sempre e solo creato problemi e aumento dei costi, come chiaramente dimostra l'esperienza di tutti i paesi dove



Non se ne può più

questi principi sono stati adottati. Se si considera poi che durante lo stesso periodo di tempo i salari sono sostanzialmente rimasti invariati, è evidente che per la maggior parte della popolazione i premi di cassa malati sono ormai diventati un peso economicamente insopportabile.

IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch
Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15, e-mail: giornale@sev-online.ch

Tiratura: edizione italiana: 3591 copie; totale: 40'995; certificata il 6. 2. 2018

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, www.fachmedien.ch;

e-mail: kontakt@fachmedien.ch,

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 6 dicembre. Chiusura redazionale: 29 novembre

VIOLENZA CONTRO LE DONNE

Oltre il silenzio

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

La violenza sulle donne e la violenza domestica sono un grave problema: in Svizzera ogni giorno 11 persone (di cui 9 donne o ragazze) sono vittima di una lesione dell'integrità sessuale; ogni due settimane si verifica un caso di violenza domestica con esito letale e ogni anno 27mila minori sono esposti alla violenza di coppia. Una realtà agghiacciante che non deve soltanto fare riflettere tutti, ma contro la quale occorre agire con un'urgenza e in modo risoluto, come sottolineato in un recente convegno a Berna.

La violenza sulle donne costituisce una violazione dei diritti umani. Questo è, in sostanza, il messaggio della Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, proclamata per la prima volta nel 1981 in Colombia e che ricorre ogni anno il 25 novembre. L'ONU, che nel frattempo riconosce questa giornata, ribadisce che per lottare efficacemente contro la povertà e per democratizzare la società è imperativo combattere questo tipo di violenza.

Fenomeno strutturale e purtroppo trasversale a tutti i paesi e a tutte le classi sociali, la violenza sulle donne è tra le violazioni dei diritti umani più diffuse al mondo. Non c'è giorno senza violenza contro le donne. Non c'è stramaledetto giorno senza leggere sui giornali le cronache di episodi di violenza di cui sono vittime le donne, considerate dai loro aguzzini merce, proprietà personale sui cui esercitare controllo e potere.

E pure in Svizzera i dati indicano

l'esistenza di un fenomeno persistente. Anche la violenza domestica resta un problema diffuso in Svizzera. E i dati raccolti a livello federale sono eloquenti. Nel 2017, i reati registrati nella categoria violenza domestica sono stati 17'024 ossia il 37 per cento di tutti i reati rilevanti per l'ambito domestico. Nel 48,3 per cento dei casi di violenza domestica, la persona danneggiata e la persona accusata vivevano un rapporto di coppia; nel 25,6 per cento dei casi erano ex partner. I reati più frequenti sono stati le vie di fatto (5'369), le minacce (3'795), le ingiurie (2'925) e le lesioni semplici (2'057). Nell'ambito della violenza domestica anche i delitti più gravi come la coazione (685), il sequestro di persona e il rapimento (140), la messa in pericolo della vita altrui (121), le lesioni gravi (84) nonché gli omicidi tentati (53) e consumati (21) sono stati numerosi. Insomma, nel corso della propria vita, più di una donna su quattro ha sperimentato la violenza fisica, la violenza sessuale e, soprattutto, gli approcci indesiderati. Almeno una volta nella vita il 5,6 per cento delle donne è stato vittima di uno stupro, il 6,8 per cento di un tentativo di stupro e circa una su dieci di violenza fisica nel rapporto di coppia.

Un convegno per fare il punto

Potremmo continuare a sgranare il rosario delle cifre sulle violenze contro le donne, perché nella loro crudezza non possono essere scambiate per opinioni. Ma vale anche la pena sottolineare quanto sia importante promuovere un quotidiano lavoro di informazione civile che metta al centro il valore dell'identità di ogni persona, la relazione tra uomini e

donne, il rispetto di ogni differenza. Negli spazi pubblici, professionali e privati.

La necessità di lottare contro la violenza sulle donne è stata ribadita la scorsa settimana a Berna durante un convegno. «Ai Cantoni - ha spiegato la direttrice dell'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo (UFU) Sylvie Durrer - sono demandate competenze in materia di protezione delle vittime, perseguimento penale e misure di protezione. Gli organi di tutti i livelli statali devono fare la loro parte, poiché soltanto con una politica comune e concertata possiamo avvicinarci all'obiettivo di una società libera dalla violenza».

Secondo la consigliera di Stato del Canton Zurigo Jacqueline Fehr, citata nella nota stampa dell'UFU; diversi approcci nella lotta alla violenza sulle donne e alla violenza domestica si sono dimostrati efficaci nella prassi: per esempio il richiamo all'ordine tempestivo da parte della polizia, che andrebbe introdotto in tutto il Paese; l'assistenza ai bambini colpiti, che andrebbe fornita in funzione dell'età, e l'aiuto alle vittime di reati, che occorrerebbe far conoscere meglio e al quale andrebbe data maggiore visibilità.

Nel quadro del convegno organizzato dall'UFU sono state presentate anche due nuove pubblicazioni. La prima fornisce una panoramica di tutti gli attori federali coinvolti che, attraverso un'ottantina di compiti e misure, contribuiscono ad applicare la Convenzione di Istanbul. La seconda propone un piano di attuazione in cui sono definiti i ruoli e la collaborazione tra Confederazione, Cantoni e società civile. Va inoltre sottolineato l'importantissimo ruolo dei consultori e delle case delle donne.



La violenza è una violazione dei diritti umani.

Un evento e una manifestazione

Nella Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, il 25 novembre dalle 17 alle 18.30 a Balerna (presso la sede dell'ACP), il Gruppo Donne USS Ticino e Moesa organizza, con il Coordinamento donne della sinistra (cfr. locandina nella pagina dell'agenda), un momento di discussione sul tema: «Dalla Convenzione di Istanbul ai progetti di lotta e

prevenzione». Perché vivere senza violenza è possibile. Perché la violenza non è un destino per nessuno. Nessuno «merita» di essere trattato con violenza, anche solo psicologica. Per dire basta alla violenza ad alta voce, sabato 24 novembre il collettivo Io l'8 invita a scendere in piazza a Bellinzona (cfr. agenda). La violenza è una forma odiosa di espressione del potere e di abuso di potere che deve essere denunciata. Pubblicamente.

La Convenzione di Istanbul

Il 1° aprile 2018, in Svizzera è entrata in vigore la Convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta contro la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica (Convenzione di Istanbul). Rappresenta il trattato internazionale di più ampia portata per affrontare questa grave

forma di violazione dei diritti umani. Si propone di conseguire l'obiettivo di tolleranza zero verso questo tipo di violenza e costituisce un ulteriore passo avanti per una migliore sensibilizzazione a tale problema e per rendere più sicura la vita delle donne all'interno e all'esterno dei confini europei.

COLPI DI DIRITTO

La praticità di usare l'auto di servizio

§ Servizio giuridico del SEV

Claudio lavora presso gli impianti di risalita Montebello SA, dove le sue molteplici capacità, la sua disponibilità ad affrontare e la sua capacità di risolvere ogni tipo di problema, anche al di fuori del proprio mansionario, sono molto

ben apprezzate. Grazie a questo, Claudio dispone anche di alcune libertà: il suo capo chiude per esempio un occhio quando Claudio, in un giorno libero, utilizza il furgone di servizio per aiutare un amico a traslocare, senza nemmeno chiedere il permesso. D'altra parte, Claudio ha fatto da tassista in occasione dell'ultima cena di Natale del Consiglio di amministrazione, permettendo così ai consiglieri di godersi la serata,

debitamente inaffiata. Per di più, dopo essere rientrato alla una e mezza, Claudio era al lavoro come sempre già alle 7 del mattino.

Tutto è sempre andato bene sino all'arrivo in ditta di un nuovo contabile, che ha preso il suo incarico estremamente sul serio, tanto da chiedere a Claudio di tenere un diario dettagliato di utilizzazione del veicolo, anziché limitarsi a consegnargli di tanto in tanto gli scontrini del pieno di carburante. Un invito che Claudio ignora, ritenendo superflua la questione. Il contabile insiste e, dopo che il furgone è stato dotato di un quaderno apposito, Claudio si dà finalmente la pena di annotare, sia pur controvo-glia, le corse effettuate.

Quando però, a fine anno, constata che sul suo certificato di salario sono state riportate come imponibili anche tutte le corse che il contabile non ha potuto attribuire chiaramente a motivi di servizio, si arrabbia e chiede spiegazioni. Il contabile si limita a ribattere come tutte le corse ritenute come private debbano essere dichiarate al fisco, come avviene per le FVP consegnate ai dipendenti.

Kurt si rivolge pertanto al SEV, che chiede

in un primo tempo alla Montebello SA di poter esaminare il diario di utilizzazione del veicolo. L'esame evidenzia come una serie di corse che il contabile ha ritenuto essere per scopi privati erano in realtà motivate da esigenze di servizio. Inoltre, la Montebello SA non aveva previsto alcuna regola per l'uso privato di veicoli di servizio.

Tra SEV e contabile vi è una prima discussione, che si rivela piuttosto animata. A questa ne segue un'altra, dai toni più concilianti, con il responsabile delle finanze e, infine, una terza, quasi amichevole, alla presenza del Capo esercizio, che permettono di chiarire definitivamente la questione.

Il certificato di salario emesso dal contabile risulta esagerato, anche perché Claudio non usa mai il furgone per il tragitto casa-lavoro ma solo di tanto in tanto durante il proprio tempo libero e per scopi privati.

Il certificato di salario viene così corretto a soddisfazione di Claudio e la ditta emana anche una direttiva che stabilisce da quando deve essere pagato un contributo alle spese di carburante.



PREFERISCI LEGGERE IL GIORNALE ONLINE?

Il nuovo giornale SEV è disponibile anche in formato PDF sul nostro sito sev-online.ch.
Se per motivi pratici o ecologici non desideri più ricevere la versione cartacea per posta, invia un'email a mutation@sev-online.ch e abbonati alla nostra newsletter eseguendo la scansione di questo codice QR oppure su sev-online.ch/it/newsletter.
Buona lettura!



VOTAZIONE 25 NOVEMBRE

I diritti umani contano molto

La Svizzera si avvicina a un voto cruciale per il futuro dei diritti umani. Amnesty International lancia oggi un'importante campagna che invita i cittadini a votare un chiaro «NO» all'iniziativa dell'UDC «Diritto svizzero anziché giudici stranieri» sottoposta al popolo il 25 novembre prossimo. Amnesty International avverte dei pericoli insiti in questa iniziativa popolare, che minaccia la protezione delle minoranze e indebolisce i diritti di tutte le persone che vivono in Svizzera.

I diritti umani sono a mezz'asta in tutto il mondo: diamo un segnale forte! Questo è il messaggio che Amnesty International vuole trasmettere oggi, inviando un volantino informativo a 2,5 milioni di famiglie in Svizzera tedesca e romanda. Il documento invita la popolazione a difendere i diritti umani di fronte all'attacco frontale che rappresenta l'iniziativa «Diritto svizzero anziché giudici stranieri». «Visto il pericolo che questa iniziativa rappresenta, è assolutamente indispensabile mobilitare tutte le nostre forze per convincere la popolazione svizzera a votare «No». I cittadini devono essere avvertiti: l'accettazione dell'iniziativa avrebbe conseguenze molto gravi

per la protezione dei diritti umani in Svizzera e invierebbe un segnale catastrofico ad altri Stati», ha dichiarato Manon Schick, direttrice di Amnesty International Svizzera.

«L'iniziativa per l'autodeterminazione è un tranello: invece di rafforzare la democrazia, come sostengono i suoi promotori, indebolisce i diritti di tutti i cittadini del paese», ha aggiunto la direttrice di Amnesty Svizzera. «La sua accettazione potrebbe costringere la Svizzera a lasciare il Consiglio d'Europa e abbandonare la CEDU. Questo non solo rappresenterebbe un danno irreparabile per l'immagine della Svizzera, ma noi cittadini perderemmo la protezione dei nostri diritti da parte della CEDU e della Corte europea dei Diritti dell'Uomo di Strasburgo. Questi diritti sono inclusi nella Costituzione, è vero, ma possono essere sospesi in qualsiasi momento con un'iniziativa popolare. «La democrazia non è la dittatura della maggioranza. Accettare l'iniziativa renderebbe più facile fare politica a detrimento delle minoranze. Molte di loro potrebbero trovarsi nel mirino», avverte Manon Schick.

Amnesty International sarà molto attiva sui social media, ad esempio con la pubblicazione di video. Una campagna di affissioni a

livello nazionale toccherà numerose città e stazioni svizzere, inclusa la Svizzera italiana. L'ONG sarà inoltre presente in tutta la Svizzera e durante tutta la campagna in vista del voto, gestendo stand e partecipando a dibattiti. Dallo scorso maggio gli attivisti per i diritti umani hanno già tenuto quasi 50 stand di sensibilizzazione e organizzato 25 eventi in tutto il paese.

«La campagna mira a far capire che i diritti umani non sono «stranieri», sconosciuti. Sono diritti che ci riguardano tutti e di cui noi tutti beneficiamo, senza distinzioni. Ci proteggono dagli abusi dello Stato e dalla legge del più forte. Dobbiamo impegnarci oggi, insieme e con tutte le nostre forze, per la tutela dei diritti umani, soprattutto pensando alle generazioni future», ha detto Manon Schick.

Amnesty International è un'organizzazione partner dell'Alleanza della società civile e ne sostiene la campagna. In qualità di organizzazione leader nel campo dei diritti umani, Amnesty ha deciso di lanciare una propria campagna contro l'iniziativa «Il diritto svizzero al anziché giudici stranieri» e di porre al centro la protezione (internazionale) dei diritti umani.

Comunicato stampa
Amnesty International

CONGRESSO USS

Dumping e servizio pubblico: dal Ticino una serie di proposte

I prossimi 30 novembre e 1. dicembre si terrà a Berna il congresso quadriennale dell'Unione sindacale svizzera, la più grande centrale sindacale del nostro Paese. In quell'occasione verrà eletto il/la nuovo/a presidente al posto di Paul Rechsteiner; nella corsa alla presidenza rimangono Pierre Yves Mailard (il consigliere di Stato vodese, favorito) e Barbara Gysi (consigliera nazionale). In occasione di questo appuntamento verrà ufficialmente lanciato lo sciopero delle donne, a favore del quale si sono già schierate diverse federazioni sindacali (come il SEV, cfr giornale numero 16). La richiesta era partita dal congresso delle donne USS dello scorso gennaio.

Al congresso nazionale di fine mese sarà presente una folta delegazione ticinese, rappresentativa dell'USS-Ticino e Moesa e delle Federazioni sindacali (UNIA, VPOD, Syndicom, SSM, SEV). Una pre-

senza importante per dare voce alla situazione del Ticino, il cui mercato del lavoro è particolarmente deregolamentato. Per il Ticino questo congresso è importante poiché tratterà, anche su proposta dei sindacati ticinesi, diversi temi che riguardano il nostro Cantone:

- Il dumping salariale, derivante dal non rispetto dei contratti collettivi di lavoro, ma anche e soprattutto da una libera circolazione delle persone senza regole;

- Lo smantellamento del servizio pubblico, in particolare il degrado del servizio postale (chiusure uffici postali, illeciti e rimborsi presso Autopostale) e del servizio ferroviario. Per porre fine a questi problemi l'USS-Ticino ha proposto il lancio di iniziative popolari per ripristinare le ex-regie federali. Anche gli obiettivi devono essere ripristinati: il servizio al cittadino deve ridiventare prioritario e deve essere decisamente abbandonata la

ricerca del profitto;

- La necessità di ridurre il tempo di lavoro, in considerazione anche delle conseguenze della digitalizzazione;

- Infine, l'USS-Ticino e Moesa chiede il lancio di un'iniziativa popolare intesa a introdurre un sistema di finanziamento simile a quello dell'AVS per i premi delle casse malati.

Per i sindacati ticinesi, il congresso nazionale non si ridurrà alle nomine, ma costituisce una sfida importante per le condizioni di lavoro e di vita, in particolare della popolazione ticinese, fortemente toccata dal deterioramento delle condizioni di lavoro, dai costi esorbitanti dei premi della cassa malati e dal degrado del servizio pubblico. La forte pressione sul mercato del lavoro si ripercuote inevitabilmente sulle persone; per molte di loro la soglia del dolore è già stata superata da un pezzo. *red*

GIOVANI

Pronti per il 2019

Commissione giovani Venerdì 9 novembre, la Commissione della Gioventù si è riunita in clausura.

Anche per il prossimo anno, abbiamo messo insieme un ricco programma, composto da giornate di svago che consentiranno di coprire una vasta rete in tutta la Svizzera. Tra tutte le manifestazioni previste, non potrà mancare il nostro leggendario weekend sulle nevi dal 25 al 27 gennaio. Troverai prossimamente sul nostro programma annuale altre attività interessanti.

Oltre alle nostre attività, abbiamo anche definito i nostri obiettivi annuali per rafforzare ulteriormente il movimento giovanile. Tra le altre cose, vorremmo partecipare attivamente allo sciopero delle Donne del prossimo 14 giugno. Inoltre, è nostra intenzione anche espandere la nostra rete dei contatti internazionali.

Il prossimo incontro si terrà il 21 gennaio a Berna. Tutti gli interessati e le interessate sono benvenuti.



GIOVANI

Relazioni estere

Stefan Bruderer Dal 1° al 4 novembre una delegazione della Gioventù Vida ha visitato la Svizzera. I rappresentanti della Gioventù SEV hanno presentato ai colleghi austriaci il sistema politico svizzero e in seguito esplorato insieme la capitale. Ci sono state molte discussioni d'attualità, in particolare sul tema delle assicurazioni sociali austriache, messe sotto forte pressio-

ne da parte del governo. Gli ospiti hanno seguito con interesse le attualità fornite dalla Gioventù SEV e dai due membri della direzione sindacale Giorgio Tuti e Manuel Avallone. L'idea di un incontro è nata dopo l'invito nello scorso anno in Austria di una delegazione SEV alla conferenza sindacale della Gioventù. Viva l'amicizia internazionale!



Una delegazione di VIDA in visita al segretario centrale del SEV

CONDOGLIANZE

Sezione ZPV Ticino La nostra sezione porge sentite condoglianze al collega **Vittorio Selmoni**, in lutto per il decesso del papà.

CONDOGLIANZE

Sezione VPT Locarno La nostra sezione esprime viva emozione per il decesso di **Andrea Keller**, e porge ai familiari colpiti negli affetti il più sincero cordoglio.

Sezioni VPT

8.12
VPT Locarno

Previste **assemblea sezionale** e cena offerta al ristorante Contrattempi di Losone, preceduta da un aperitivo. L'assemblea si terrà dalle 18.30 alle 19.30, con il seguente ordine del giorno: 1. saluto del presidente sezionale 2. breve relazione sindacale di Angelo Stroppini 3. informazioni da parte del cassiere 4. nomina di due revisori. Vi attendiamo numerosi!

2019
VPT Sottoceneri

Agende SEV Le agende del SEV 2019 sono ottenibili rivolgendosi al collega Michele Ponzo, al deposito TPL.

Gioventù SEV

11-13.01.2019
Snow & Fun Challenge

Ogni anno il nostro sindacato omologo austriaco «Vida» organizza il leggendario Challenge Snow & Fun. Questa volta avrà luogo presso il comprensorio sciistico di Nassfeld in Carnia, all'insegna dello sport, divertimento e adrenalina pura. Seguirà la tradizionale serata a tema in costume. La gioventù SEV prende a carico le spese di viaggio e un importo di 200 euro andrà versato quali spese di partecipazione a Vida. L'equipaggiamento sportivo può essere noleggiato in loco.

Termine di iscrizione: 9 dicembre 2018.

Le iscrizioni e maggiori informazioni sul viaggio e l'organizzazione si possono ottenere direttamente all'indirizzo mail: jugend@sev-online.ch.

Ulteriori dettagli si trovano anche su www.sonwandfun.eu

Sul sito del SEV troverete prossimamente anche il nuovo programma delle manifestazioni organizzate dalla Gioventù SEV per il 2019.

Sciopero

02.11-20.01.2019
Mostra

Il Museo nazionale di Zurigo ripercorre un momento cruciale della storia svizzera: a 100 anni di distanza, una mostra che potrà essere visitata fino al prossimo 20 gennaio si occupa dello sciopero generale del 1918 e delle conseguenze di quegli eventi per il paese. Il 12 novembre 1918, subito dopo la fine della Prima guerra mondiale, più di 250mila persone entrarono in sciopero in tutta la Svizzera. Oggetti, fotografie e documenti mostrano lo spirito di quel periodo.

Agenda 17/18

verso lo sciopero delle donne 14.6.2019

25 novembre 2018

Violenza sulle donne

NO

Dalla convenzione di Istanbul ai progetti di lotta e prevenzione

Discussione con Pepita Vera Conforti, promotrice del gruppo www.viveresenzaviolenza.ch

Lecture di Margherita Coldesina

Organizzano: Gruppo Donne USS - Coordinamento donne della sinistra

Sala AGP (Associazione cultura popolare), Balerna, ore 17.00 - 18.30 - Seauve rinfresco al vicino Bar Mazzola

Credit: cormen

PV TICINO E MOESANO

Pranzo di Natale dei pensionati

mercoledì 5 dicembre a Muralto, dalle 11.00

Care e cari pensionati, sono aperte le iscrizioni per il nostro pranzo natalizio presso la Residenza al Parco di Muralto (Locarno), che è lieta di riaccoglierci - a partire dalle 11.00 - nel suo elegante ristorante e offrirvi una giornata in allegria per lasciare posto ai tanti ricordi. Il ristorante al Parco si situa a 3-4 minuti di cammino dalla stazione FFS di Locarno. Come per gli anni passati vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa ed offrirvi un allettante menu e non mancherà la musica. Dopo l'aperitivo e il saluto del nostro presidente Eligio Zappa, lo staff del ristorante ci presenterà il ricco buffet con antipasti misti freddi cui seguiranno piatti caldi dove ogni commensale può servirsi secondo i propri gusti e appetito. Il dessert semifreddo al torroncino con composta di Kumquat e arance sarà servito ai tavoli. Il tutto accompagnato da un ottimo vino ticinese e acque minerali. Il caffè ed i biscottini della casa concluderanno il pranzo. Chi avesse problemi alimentari

(allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di fr. 60.- a persona inclusi i biglietti della lotteria: aperitivo prosecco, succo d'arancia, pranzo, merlot del Ticino DOC Alinda, acqua minerale.

Termine d'iscrizione: venerdì 30 novembre.

Treni consigliati:

Da Airolo IR pt. 9.13 - da Faido pt. 9.31 - da Biasca pt. 9.54 Bellinzona ar. 10.09 - cambio treno S20 pt 10.30 - Locarno arrivo 10.57 - oppure da Bellinzona S20 pt. 11.00 Locarno ar. 11.27
Da Chiasso S40 pt. 9.20 cambio a Mendrisio pt 9.35 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 10.22 cambio treno S20 per Locarno pt. 10.34 - Locarno arrivo 10.57 oppure Chiasso S10 pt. 9.50 - (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar 10.52 cambio treno S20 per Locarno pt 11.04 - Locarno ar. 11.27

Tagliando di iscrizione - pranzo di Natale 2018

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:

Numeri telefonici:.....

Osservazioni:

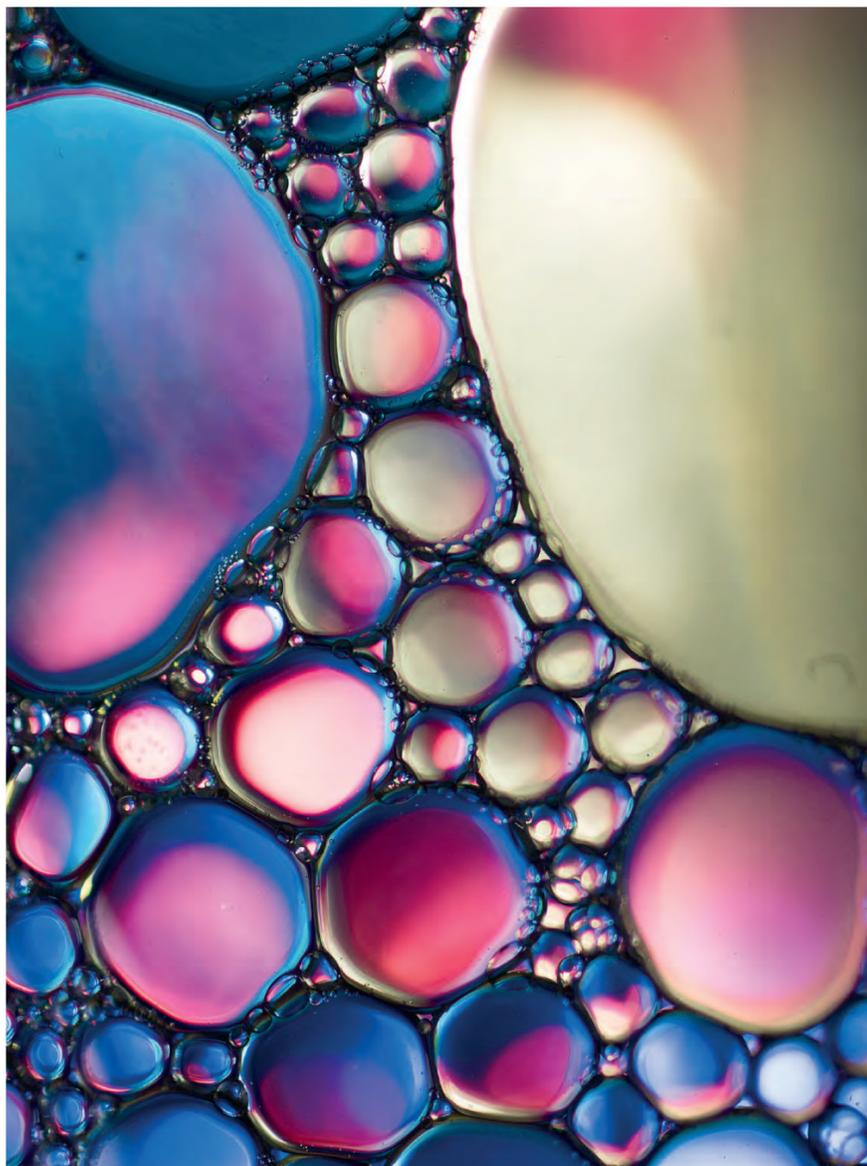
Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo di Marco Hefti, Via Salim 7, 6653 Verscio, oppure heftimarco@gmail.com o telefonare al numero 078 846 91 73. Termine d'iscrizione: venerdì 30 novembre.

Io lotto contro la violenza sulle donne!



Manifestazione d'autodifesa femminista

Sabato 24 novembre, 11.00 - 12.00
Bellinzona, viale stazione (all'inizio del mercato)
Vieni vestita di nero e/o rosso e pronta ad attivarti!



OIL IN WATER

A_Different_Perspective
pxhere.com (Creative Commons)

L'olio nell'acqua può creare questa immagine astratta sorprendente. Perché l'olio e l'acqua non si mescolano? L'olio è composto da lipidi (materia grassa) che possiedono una parte idrofoba che resta nell'olio e una parte idrofila che resta nell'acqua. Si spingono l'un l'altro creando due fasi separate. Siccome la densità dell'olio è più debole di quella dell'acqua, l'olio galleggia al di sopra.

CARTA BIANCA Rosemarie Weibel, avvocat

Non remunerato eppure importante

Sono 9,2 miliardi le ore di lavoro non remunerato fornite in Svizzera nel 2016, cioè «lavoro produttivo non pagato, ma che per principio potrebbe anche essere svolto a pagamento da una terza persona», nella maggior parte lavori domestici e di assistenza a bimbi e adulti. Il lavoro remunerato corrisponde a soli 7,9 miliardi di ore. Le donne svolgono il 61,3% di queste ore di lavoro non remunerato, gli uomini il 61,6% di quello remunerato. Il carico lavorativo complessivo è mediamente uguale per donne e uomini. Monetizzate, queste 9,2 miliardi di ore corrispondono ad un valore stimato a 408 miliardi di franchi, non meno del 41% dell'economia nazionale complessiva. Lavori che anche laddove sono remunerati vengono svolti prevalentemente da donne. Già solo da queste cifre, tratte in gran parte dal «Conto satellite della produzione delle economie domestiche 2016» dell'UFT, si vede quanto poco è valutato il lavoro di produzione: 9,2 miliardi di ore di lavoro non remunerato - ca. il 54% delle ore totali di lavoro - «creerebbero» il 41% del volume economico complessivo del Paese, contro 7,9 miliardi di ore di lavoro

remunerato - ca. il 46% del totale - che ne creerebbero quasi il 59%. È logico pagare meno un raccoglitore di comodori rispetto a chi fabbrica orologi di lusso con alto valore aggiunto, dicono gli economisti. Tenere pulito l'ambiente in cui viviamo e prendersi cura delle persone secondo questa concezione non crea valore aggiunto. Quindi è giusto pagare meno i lavori domestici e familiari, la cura di persone malate o comunque dipendenti, anche se questo, contrariamente ad un orologio di lusso, è fondamentale per la vita. Se il valore di un lavoro venisse misurato (o meglio: decurtato) secondo i danni causati alle persone e all'ambiente piuttosto che secondo il guadagno per le aziende (e gli azionisti), queste 9,2 miliardi di ore di lavoro non remunerato varrebbero molto di più delle 7,9 miliardi di ore remunerate. E avremmo verosimilmente risolto il problema della discriminazione salariale e dello scarto nella previdenza vecchiaia tra donne e uomini, ma anche tra lavoratori e lavoratrici pagate neppure abbastanza per vivere. E non abbiamo ancora parlato dei lavori che un mercato neppure ce l'hanno, perché seguono le regole del dono.

CAMIONISTI

Gli schiavi dell'autostrada

 Susan Boos, Redattrice
WOZ

Stanno in viaggio per settimane, sui loro TIR trascorrono anche i weekend, per un misero salario di 500 euro al mese - quanto sono precarie le condizioni di lavoro dei camionisti.

Il lato romantico della vita «on the road» è finito da un pezzo. Una situazione così grama lascia comunque un pochino interdetti: a inizio novembre, su pressione dei sindacati tedeschi e danesi la polizia è dovuta intervenire in aiuto di una quarantina di conducenti di TIR impiegati per la società di autotrasporto danese Kurt Beier. Alcuni di loro erano fermi nella località danese di Padborg, proprio vicino al confine con la Germania, gli altri a Ense, nei pressi di Dortmund. Ciò che raccontano sa molto di schiavismo e di tratta di esseri umani.

La rivista specializzata «Eurotransport» ha così riassunto le accuse: i conducenti sono stati reclutati con pratiche ingannevoli nelle Filippine, con la promessa di un buon sa-

lario, alloggi liberi e cure mediche gratuite. Essi dovevano però pagare somme elevate affinché chi li ha assunti in Polonia procurasse loro i documenti, probabilmente falsi. In effetti circolavano solo sulle strade dei Paesi del Benelux, in Germania e in Scandinavia senza mai mettere piede in Polonia.

Alcuni di loro vivono da 18 mesi a bordo del camion. «Non hanno nessun altro posto dove andare e sono costretti a passare illegalmente i lunghi fine settimana sul veicolo», riferisce «Eurotransport». Sono stati inoltre obbligati a stare al volante oltre i limiti di legge, ciò che comporta violazioni dei tempi di guida e di riposo.

In verità i camionisti avrebbero diritto al salario minimo valevole nel Paese in cui viaggiano. In Germania sarebbero circa 2300 euro, però gli autisti filippini ne ricevevano solo 500, come ha rivelato «Fair Mobili-

ty», un progetto della DGB, la Confederazione dei Sindacati Tedeschi.

Quel che i lavoratori filippini hanno vissuto qui è ormai praticamente la norma, solo ancora peggio, considerato quanto siano lontani da casa. Molti autisti di camion rumeni, ucraini o lituani lavorano in condizioni simili e attraversano anche la Svizzera.

Oggi l'Europa conta fra gli otto e i dieci milioni di autisti che viaggiano sulle lunghe distanze. Una parte consistente di essi per un salario da fame. Aveva fatto scalpore a inizio 2018 il caso di Jiri Gabrhel, impiegato di un'azienda ceca che opera in subappalto per la Deutsche Post. Per la maggior parte del tempo Gabrhel era in viaggio sulle strade tedesche e poteva far rientro a casa solo per alcuni giorni ogni tre settimane. Fermato a un controllo in Germania, un poliziotto che parlava la sua lingua gli ha fatto notare che la prassi adottata dal suo datore

di lavoro è illegale, dopo di che gli ha consegnato un volantino di «Fair Mobility». Assistito dal sindacato, il conducente ha fatto causa alla Deutsche Post. Per questo motivo la ditta subappaltatrice, presso la quale era ufficialmente impiegato, lo ha licenziato. In un primo momento la Deutsche Post ha respinto le accuse. Poi, poco prima di arrivare al processo è giunta a un accordo extragiudiziale con Gabrhel e gli ha versato l'intera somma richiesta - vale a dire il salario mancante che gli sarebbe spettato se fosse stato retribuito correttamente in base al diritto tedesco. In questo modo la Posta ha evitato che si creasse un precedente, tuttavia sarebbe veramente ora che una corte emani una sentenza in quest'ambito.

Veniamo a noi: in novembre la Deutsche Post ha aperto un centro pacchi a Winterthur con la propria affiliata DHL Parcel (Switzerland). Da qui, in una prima fase intende servire l'agglomerato di Zurigo e Winterthur, per poi entrare, su un orizzonte di tempo più lungo, nel settore pacchi in tutta la Svizzera. Resta solo da vedere a quali condizioni av-

verranno le consegne. In Svizzera finora è stato possibile mantenere i relativamente buoni salari degli autisti, anche grazie al divieto di cabotaggio, che impedisce alle società estere di effettuare trasporti all'interno del Paese.

Con le scadenti condizioni di lavoro in uso, il settore del trasporto in seno all'UE finirà per danneggiarsi da sé. Non per niente in Europa cominciano a mancare camionisti a buon mercato. E questo spiega anche perché, oltre a ucraini e bielorusi, nel frattempo si vadano a cercare in numero sempre più alto quelli filippini. Stando a «Eurotransport», negli ultimi cinque anni il numero dei conducenti di TIR provenienti da stati terzi nel territorio UE è aumentato da 28 000 a quasi 110 000. Se fossero pagati e trattati meglio, anche la loro professione diverrebbe nuovamente interessante. E ne trarrebbe vantaggio anche il trasporto di merci su rotaia, che non può certo competere con le attuali condizioni di lavoro su gomma.

Vivere in cabina

Il fotografo e cineasta Fabian Biasio e la giornalista della WOZ Susan Boos hanno seguito alcuni autisti in giro per

 Per vedere il reportage clicca: <https://reportage.alpeninitiative.ch/>

L'Europa nell'ambito di un progetto dell'Iniziativa delle Alpi. Ne è scaturita una storia multimediale sulle loro condizioni di lavoro, in un reportage denominato «Lavoro e vita nell'abitacolo».

?

PHOTOMYSTÈRE

Che cosa
mostra
questa foto?



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro il 28 novembre 2018**;

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;

e-mail: a mystere@sev-online.ch;
internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà un buono per libri del valore di 40 franchi - sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La soluzione del numero 16: BDCC.

Brenno Minotti di Bellinzona, sezione AS Ticino, vince 40 franchi in buoni Reka.

SULLE ORME DI...

Denise Engel, assistente di progetto



Quando era dirigente d'esercizio, Denise Engel faceva più movimento, tra sportello, banco di comando e marciapiede. Ma anche il suo lavoro odierno al PC presenta molte variazioni.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Preferisce agire dietro le quinte e operare in modo affidabile, piuttosto che porsi in primo piano. Ma se vi è da dare la propria opinione, non si tira indietro; nemmeno al SEV.

Denise Engel è delegata alla conferenza CCL FFS da quando questa è stata costituita, con l'avvento del CCL. Dalla fusione di SBV e VPV, cinque anni or sono, fa parte anche dell'assemblea dei delegati della nuova sottofederazione AS. In precedenza, ha ricoperto diverse cariche: delegata SBV, verbalista sezionale e dirigente del forum giovanile SEV di Zurigo. Da sei anni, è attiva anche in seno alla CoPe Divisione Infrastruttura, per la quale teme che il ridimensionamento previsto porti ad una perdita di know-how e a maggiori esigenze di coordinamento. Non manca mai una manifestazione o ad un'azione del SEV. Ciò nonostante, è sorpresa quando le chiediamo un'intervista. Qualche giorno dopo, la incontriamo nello stabile amministrativo Westlink delle FFS a Zurigo Altstetten, dove lavora. Seduta ad un tavolino del bar al pianterreno, con vista sui grattacieli e sul traffico di tram, ripercorre con noi le tappe della sua attività professionale.

Dopo una prova nel settore alberghiero e in ferrovia, nel 1989 ha intrapreso una formazione triennale di dirigente d'esercizio alla stazione di Horgen. Solo poche settimane dopo, il sostituto del capostazione la convince ad aderire al SEV: «bisogna far parte di un sindacato. Per ottenere un buon CCL occorre un grado di organizzazione elevato e il sostegno di molti membri paganti. Poi vi sono l'assistenza giuridica professionale, quella privata a premi convenienti, diverse offerte interessanti e i corsi di formazione» ci dice, spiegandoci che ha seguito alcuni di questi corsi e che già suo padre, macchinista presso la SZU, era membro del SEV.

Anche professionalmente ha seguito diverse formazioni: dopo l'apprendistato, nei sette anni in cui ha lavorato alla stazione di Birmensdorf, ha svolto diversi stage prolungati nella centrale d'esercizio e in un servizio viaggi. Quando la sua stazione è stata chiusa, si è trasferita a Rapperswil, dove ha svolto incarichi amministrativi ed assunto la direzione del team clean. Questi è poi però passato a FFS Immobili, per cui il suo posto è stato soppresso. Ha quindi rimpiazzato un collega ammalato presso la centrale d'esercizio e poi è entrata al centro del mercato del lavoro, dove in sette mesi ha trova-

to una nuova funzione quale responsabile dei conteggi del tempo di lavoro presso FFS Cargo a Muttens. Per risparmiarsi la trasferta giornaliera da Au/Wädenswil, in questo periodo soggiorna spesso da parenti a Füllinsdorf. Dopo 18 mesi, anche questa funzione viene soppressa. Denise non ha però tempo di rientrare al centro del mercato del lavoro, in quanto può assumere l'incarico di assistenza di progetti a Infrastruttura, presso lo stabile Sihlpost di Zurigo.

Il suo incarico attuale consiste nell'assistere il capoprogetto nell'amministrazione dei progetti della regione Est. Funge inoltre da coach nel processo di miglioramento continuo (PMC).

Denise Engel non teme che il suo lavoro possa essere automatizzato. I suoi compiti sono così variati e i processi così complicati da non permettere di sostituirla con un computer; «è più facile che questi impari prima a camminare!» L'evoluzione dell'informatica costituisce tuttavia una sfida continua. Quest'anno ha per esempio dovuto apprendere in pratica (learning by doing) il salvataggio dei dati su di un server. Per restare al passo coi tempi, Denise aggiorna costantemente anche in privato i suoi sistemi operativi e i suoi programmi.

Le chiediamo anche come si trova nel suo ufficio «open space», nel quale lavora ormai da cinque anni. «Bisogna imparare a non farsi distrarre, nemmeno da discussioni che ci interesserebbero» ci spiega, aggiungendo che è prevista anche la creazione di cabine telefoniche. Grazie al telelavoro e ai tempi parziali, le 10 postazioni di lavoro sono sufficienti, anche se adesso a dovervi far capo sono 15 persone, anziché 12. Denise è al 90% e un giorno alla settimana lavora da casa, da dove svolge in prevalenza gli incarichi della CoPe, poiché non ha la possibilità di lavorare con due schermi, come in ufficio. A volte, in ufficio fa freddo e vi sono correnti d'aria; «ma è sempre meglio che alla Sihlpost, dove in estate avevamo 30 gradi già al mattino. Inoltre al Westlink godiamo di maggiori comfort: una buona mensa, bar, balcone e locali di riposo...».

A mancare sul lavoro è invece il movimento, dato che resta spesso al PC. Per compensare, Denise pratica walking con un'amica una volta la settimana, acquafit e segue un corso di ballo. Ha un compagno, con il quale viaggia spesso per visitare città. Con i suoi trascorsi, Denise Engel ha una relazione diversa con la ferrovia rispetto alle sue colleghe e ai suoi colleghi di Zürich-Altstetten, che spesso vedono nelle FFS solo una tappa intermedia della propria vita professionale e sono pertanto scettici anche sull'opportunità di entrare a far parte del SEV.

«PARITÀ?»

Micha Dalcol

