

SEV N.2

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



ANNIVERSARIO
100
anni
sempre
avanti

▶ p. 4 e 5

EDITORIALE di Barbara Spalinger

La via sbagliata

▶ p. 8

BLS ha comunicato come intende concretizzare il progetto preannunciato il novembre 2018: tagliando posti di lavoro in grande stile! Per il personale, nonostante il suo nome, «Best Way» non può certo essere considerato la miglior via da seguire. Con esso, BLS punta unicamente a migliorare la concorrenzialità che lei stessa si è imposta. Il SEV ha sempre criticato l'ostinazione di questa azienda ad introdurre, senza tener conto dei danni collaterali, una logica di mercato nel settore dei trasporti pubblici di cui nessuno ha bisogno. In ciò, BLS ha ricevuto anche il sostegno dell'Ufficio federale dei trasporti e delle sue sciagurate visioni pubblicate nel 2014. La questione è però ormai diventata un conflitto ideologico, al quale BLS sta contribuendo in modo deciso.

In concreto, il piano prevede sino a 45 licenziamenti nei prossimi cinque anni. Se consideriamo che BLS conta oltre 3000 dipendenti, lascia per lo meno perplessi che in un periodo così lungo non si possa trovare una soluzione più sociale per ridurre gli effettivi ed evitare licenziamenti.

Il SEV ha negoziato con la BLS un piano sociale; le discussioni sono state accese perché nella controparte non si è percepita alcuna volontà di evitare questi 45 licenziamenti. La nostra priorità era di tutelare i/le dipendenti più anziani/e per età e servizio. Obiettivo raggiunto, grazie alla protezione dal licenziamento a partire dai 56 anni di età e 20 di servizio e ad altre misure per collaboratrici e collaboratori oltre i 50 anni.

Nemmeno questo piano sociale potrà però evitare l'insorgenza di alcuni casi di rigore. Il SEV sarà con tutte le sue forze a fianco dei suoi

membri; anche di quelli che resteranno alla BLS. Perché è chiaro che tagliare 170 posti a tempo pieno porterà inevitabilmente ad un aumento della pressione su tutto il personale. BLS potrà anche chiamarla «ottimizzazione», ma in realtà non è altro che un maggior carico di lavoro per le e i dipendenti. E vi è da dubitare che ciò vada a vantaggio della clientela se pensiamo che, per esempio, dietro il concetto di «concentrare le forze» vi sia solo l'intenzione di chiudere alcune agenzie di viaggio. In realtà, ci si limita a sopprimere prestazioni, incuranti del fatto che una prestazione soppressa va inevitabilmente a nuocere al servizio pubblico nel suo complesso. Queste considerazioni non riguardano solo la BLS, ma anche le FFS. I responsabili farebbero meglio a considerare anche questi aspetti nelle loro previsioni per la mobilità del futuro.

Anniversario

La Casa del popolo di Bellinzona voluta dai ferrovieri compie 100 anni.

6

Sezioni

Incontro con i vertici SEV: la forza collettiva si costruisce giorno per giorno.

7

Donne

In marcia verso lo sciopero. Prossima tappa le Assise generali il 10 marzo a Bienne.

9

Raccolta firme per le valli

La petizione promossa dai comuni della Bassa Leventina, da Biasca e Riviera, e dall'Unione contadini ticinesi, sarà online dal 19 febbraio e potrà essere firmata fino al 30 aprile. Si può anche firmare online. Questa chiede a Berna l'anticipo del completamento di Alptransit tra Pollegio e Bellinzona, alle FFS di allontanare i treni merci dall'area di Biasca e migliorare i collegamenti passeggeri nelle tre Valli ed al Cantone di concretizzare un piano industriale per l'area ex Monteforno. Dopo la rinuncia al referendum sul credito per le nuove officine, Emilio Cristina, portavoce dei comuni della Bassa Leventina, si attende non solo una grande risposta da parte della popolazione ticinese all'iniziativa, ma anche «il riconoscimento di legittime aspirazioni che abbiamo manifestato proponendo l'ubicazione delle Officine in bassa Leventina».

Via Uber

Ginevra dichiara guerra «all'uberrizzazione» dell'economia e alla precarizzazione dei lavoratori attivi come autisti e corrieri: il consigliere di stato Mauro Poggia annuncia un giro di vite contro tendenze «barbariche e contrarie alla tradizione elvetica». «Abbiamo contratti collettivi e una tradizione di partenariato sociale. È ora che i grandi gruppi americani lo capiscano. Il modello Uber trasferisce tutti i rischi di impresa sui singoli: degli indipendenti che di indipendente hanno solo il nome e che vivono in condizioni precarie».

Corrieri in bici

I corrieri in bici e i loro datori di lavoro hanno firmato un contratto collettivo di lavoro (CCL). L'intesa, una prima a livello europeo, permette di garantire condizioni di lavoro minime e fornisce strumenti contro dumping salariale e concorrenza «low cost». L'accordo, che vale anche per altri servizi di corriere urbano, è stato concluso dall'associazione padronale e dal sindacato Syndicom. Grazie al CCL è ora previsto un salario minimo, indennità, picchetti, piani di lavoro ben definiti e congedo paternità. Il contratto regola quindi standard minimi per il settore, che nei prossimi anni potrebbe risultare sotto pressione.



Quasi 800 i collaboratori di Securitrans attivi nella sorveglianza speciale e nella sicurezza sui cantieri ferroviari e quali conducenti di veicoli motore.

SECURITRANS

Risparmiare sul CCL? No grazie!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Securitrans vuole rinegoziare l'attuale CCL del 2012, per metterne in vigore uno meno favorevole, dal 1° gennaio 2020, allo scopo di «aumentare la competitività». I circa 30 partecipanti all'assemblea settoriale Securitrans, facenti parte della sottofederazione SEV AS, hanno invece deciso lo scorso 9 febbraio a Zurigo che le condizioni d'impiego e di lavoro non devono peggiorare.

«Queste trattative sul CCL non saranno facili, perché la direzione si è posta apertamente l'obiettivo di ridurre i costi del personale», ha spiegato il segretario SEV Stefan Marti ai colleghi riuniti in assemblea. In quanto successore di Lucie Waser, da inizio anno è lui a occuparsi del personale di Securitrans. Durante il suo incontro di presentazione con la CEO di Securitrans Désirée Baer e il responsabile HR Andreas Feuz, a fine gennaio, gli è stata esposta chiaramente l'esigenza di ridurre i costi del personale. In caso contrario Securitrans non sarebbe più concorrenziale rispetto agli altri attori sul mercato, in particolare nel ramo Sorveglianza speciale (monitoraggio di edifici), dove ditte come Protectas, Delta o Securitas pagano salari inferiori, hanno spiegato i vertici dell'azienda, rimandando inoltre al CCL per il ramo dei servizi di sicurezza privati che UNIA ha sottoscritto con l'associazione mantello AISS. Un contratto con salari di base nettamente più bassi di quelli versati da Securitrans. Anche nel ramo della sicurezza sui cantieri ferroviari la concorrenza offre condizioni più vantaggiose, con il pericolo che nei prossimi mesi alcuni mandati vadano perduti.

Frottole e verità

«Le imprese di costruzione dei binari come Sersa versano salari dello stesso livello», ha obiettato un collega. «Il problema sono le aziende che non pagano indennità. Ma già oggi da noi le paghe e le indennità sono notevolmente inferiori che alle FFS».

«I nostri clienti sanno che cosa ricevono da noi», ha spiegato un altro intervenuto. «Nel 2018 sui cantieri nella Svizzera orientale abbiamo fatto centinaia di ore supplementari. Securitrans però preferisce pagarcelle e rifiuta nuove assunzioni.»

Securitrans è concorrenziale anche nel ramo della sorveglianza speciale, lo dimostrano i mandati acquisiti di recente, grazie alla buona qualità dei servizi, ha aggiunto un terzo collega. «Ma un buon lavoro si ottiene solo riconoscendo un salario adeguato!» ha concluso il presidente centrale AS Peter Käppler. «Spetta alle FFS, che detengono il 51 per cento delle azioni di Securitrans (insieme al 49 per cento di Securitas), assicurare il lavoro alla propria affiliata, sia sui cantieri ferroviari sia nella sorveglianza degli edifici».

Buoni risultati e dividendi

«L'anno passato Securitrans ha segnato un fatturato da record», ha ricordato un altro collega. «Non per niente, grazie al buon andamento degli affari, alle trattative salariali il SEV è riuscito a spuntare un premio di 500 franchi. Inoltre l'impresa versa dividendi elevati alle FFS e a Securitas. Però in futuro vuole spremere ancora di più».

Qualcuno in sala ha suggerito che «si potrebbero sicuramente trovare altre possibilità di risparmiare ai piani alti, magari cominciando con le loro costose macchine per il caffè». Insomma, all'assemblea l'idea di Securitrans di tagliare sui salari ha suscitato abbastanza malcontento.

Allarmismo e cifre nascoste

«Pretese esorbitanti ci giungono da molte aziende», ha tranquillizzato Stefan Marti. «Fa semplicemente parte del gioco durante i negoziati. Si incute volutamente paura nel personale con la minaccia della concorrenza e si dipinge un quadro del contesto e del mercato peggiore di quanto sia realmente. In ogni caso ci si rifiuta di fornire cifre affidabili, proprio quando gli affari vanno bene. Ormai questi giochetti sono conosciuti.» Le dichiarazioni volte ad incre-

mentare la competitività sono anche un segnale lanciato alla politica – ha spiegato Marti – ossia a quelle cerchie che controllano le aziende dei TP, di solito in mano a forze borghesi e molto favorevoli ai datori di lavoro.

Designata la Conferenza CCL

«Valuteremo con attenzione se le pretese e gli argomenti dell'impresa stanno in piedi, esigendo cifre veritiere e impegnandoci come d'abitudine per le vostre retribuzioni, indennità e norme sui tempi di lavoro», ha promesso Stefan Marti. La delegazione alle trattative del SEV – formata da Peter Käppler, dal presidente di settore Urs Lacher e da Stefan Marti – chiederà mandato alla conferenza CCL e informerà in maniera regolare sui progressi negoziali. Nove fra colleghe e colleghi di tutti i gruppi professionali e regioni linguistiche si sono messi a disposizione e sono stati eletti, durante l'assemblea, per far parte della conferenza CCL. Si riuniranno prevedibilmente in marzo la prima volta, allo scopo di definire il mandato negoziale. Un contributo prezioso in quest'ambito verrà dal sondaggio compiuto fra i membri SEV di Securitrans. Anche i componenti della conferenza CCL resteranno regolarmente in contatto con gli altri colleghi.

Rafforzare la base

«Se la conferenza CCL non vorrà accettare l'esito delle trattative, si imporrà la necessità di misure di lotta», ha spiegato ancora il presidente centrale AS Peter Käppler. «Quanti più affiliati avremo, tanto più forti saremo e minori saranno le chance per l'azienda di peggiorare il nostro CCL.» Già oggi una parte consistente dei circa 800 addetti è organizzata sindacalmente, con oltre il 96 per cento nel SEV.

Chi acquisirà un nuovo membro non riceverà soltanto il premio di 50 franchi offerto dal SEV, ma (per ogni persona reclutata) parteciperà a un concorso con in palio un pernottamento per due persone a Briga, assegni Reka per le vacanze e bottiglie di vino del centenario SEV.

AROLDO CAMBI risponde

Investimenti «puliti»

? In base a quali criteri etici il SEV investe il suo denaro?

La questione dell'etica nel campo degli investimenti di capitale è complessa e variegata. Puoi dimostrare che investi il tuo denaro in modo «eticamente corretto»? Nessuno può rispondere in maniera esauriente a un simile interrogativo. Che cosa vuol dire in effetti «eticamente corretto»? Esiste una definizione generalmente valida in proposito? Naturalmente non esiste un'agenzia a livello mondiale che controlla e valuta se le azioni trattate in borsa sono «etiche». Si assiste però da alcuni anni a uno sviluppo positivo anche in questo mondo, spesso caratterizzato dalla speculazione e dall'avidità umana: l'adozione dei criteri ESG. La sigla ESG sta per «Environment Social Governance», in italiano: considerazioni ambientali, sociali e di governance. Il termine si è nel frattempo imposto e spiega come per la condotta di un'azienda si debba-

no prendere in considerazione aspetti ecologici e sociali come pure il modo in cui l'azienda stessa viene gestita.

Come sindacato e «organizzazione non a scopo di lucro» noi abbiamo ovviamente molto a cuore questi principi. In modo corrispondente, nelle disposizioni del SEV e della CP SEV in materia, al «Socially Responsible Investing», ossia gli investimenti socialmente responsabili, viene dedicato un intero capitolo. Quale responsabile delle finanze del SEV e dopo oltre 20 anni di attività di investimento nelle più disparate organizzazioni non profit, sono del resto oltremodo sensibile a questo tema.

Tuttavia, accanto ai pur significativi aspetti legati all'etica, non va trascurata la grande importanza del conseguimento di rendimenti adeguati. È così infatti che noi finanziamo le nostre attività, i nostri salari e le nostre rendite della cassa pensioni.

Vuoi fare anche tu una domanda ad Aroldo, oppure a un altro membro della direzione SEV? Allora scrivi a: giornale@sev-online.ch

COMITATO SEV

Adesione gratuita per i cento anni del SEV e lo sciopero delle donne

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il Comitato SEV non è davvero andato per il sottile: in occasione del suo centenario ha deciso di inviare un segnale forte: tre mesi di adesione gratuita per tutti e per tutte a partire dal mese di febbraio. E nell'anno dello sciopero delle donne, ha deciso di marcare l'evento concedendo alle donne l'adesione gratuita fino alla fine di quest'anno.

Il 2019 non è un anno come gli altri per il SEV. Il Comitato ne è perfettamente consapevole; del resto il programma dei festeggiamenti per il centenario conferma questa annata speciale. Se è stato lanciato un appello affinché le sezio-

ni collaborino per ospitare la mostra itinerante a bordo del bus del centenario, è perché c'è un potenziale di reclutamento di nuovi membri.

Adesione gratuita

E per sottolineare questo anno come si deve, ha deciso di concedere tre mesi di adesione gratuita a tutti e a tutte a partire dal mese di febbraio; l'azione terminerà il 31 dicembre. Un gesto significativo per il centenario del SEV (cfr pagine 4 e 5), che in questo 2019 coincide con un altro evento centrale per la causa delle donne: lo sciopero femminista nazionale previsto il 14 giugno. Il Comitato ha pertanto deciso di schierarsi anche offrendo alle donne l'adesione gratuita fino alla fine dell'anno. Nel mondo molto maschile dei trasporti pubblici,

le donne sono ampiamente minoritarie. E nel SEV rappresentano circa il 20% dell'effettivo totale. Il Comitato ha pure ratificato il CCL SNL (cfr le ultime edizioni del giornale), le cui trattative si sono svolte in un contesto molto difficile, come ha ricordato la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger.

Il Comitato ha infine accolto nel proprio gremio Jordi D'Alessandro che subentra a Sven Zimmermann come rappresentante della Commissione Giovani SEV. Ha pure conosciuto Angela Meili, 45 anni, nuova responsabile del personale; Meili prende il posto di Miriam, che lascia il SEV dopo cinque anni di attività (cfr. pagina 8). Brand ha colto l'occasione del suo commiato per ringraziare il comitato per l'eccellente collaborazione. La prossima seduta del Comitato si terrà il 15 marzo.



I messaggi carichi di odio e aggressivi sono una triste realtà nel web e sui social media. Una realtà di cui sono vittime soprattutto le donne e in particolare quelle attive politicamente. Attacchi subiti, per esempio, dalla consigliera federale Simonetta Sommaruga, dalla consigliera nazionale UDC Natalie Rickli o ancora dalla presidente della Gioventù socialista, Tamara Funicello. Del problema se ne è occupato Alliance F, l'associazione che raggruppa una settantina di associazioni femministe. Dopo aver raccolto i fondi necessari, tutto è pronto per partire. Un algoritmo riconoscerà i post incriminati, poi toccherà a una comunità di volontari prendere contatto con gli autori dei messaggi per riportare il discorso sui fatti.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Unisciti a noi!



Licenziate dopo essere tornate dalla maternità. Era accaduto nel 2014 a una mamma ticinese, lasciata a casa dopo la nascita del terzo figlio, che ha ottenuto ragione - e un indennizzo per licenziamento discriminatorio - in Appello ed è quanto accade in Svizzera a una donna su dieci. Il dato emerge da una recente inchiesta del Blick e dai dati sindacali. Secondo gli Uffici cantonali per la parità tra donna e uomo i licenziamenti durante o alla fine del congedo maternità sono addirittura aumentati nel corso degli ultimi anni. Le cifre di Basilea Città sono impietosi: 2 casi a settimana.



FESTECCIAMENTI SEV PER I 100 ANNI

«100 anni? Non capita tutti i giorni»



Stefan Bruderer, instancabile organizzatore dell'evento di Zurigo.



L'importanza della lotta collettiva: uno dei tanti simboli da scoprire sulla locomotiva



Giorgio Tuti stringe la mano del macchinista della LPV Ticino René Walsler che porterà la locomotiva dalla stazione di Bellinzona a quella di Zurigo, sotto lo sguardo compiaciuto di Angelo Stroppini

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

I festeggiamenti dei 100 anni del SEV sono partiti alla grande con il battesimo della locomotiva sabato 2 febbraio a Bellinzona e nel tardo pomeriggio a Zurigo. Un centinaio di militanti giunti dai quattro angoli del Paese, hanno voluto essere presenti per l'avvio del centenario e celebrare lo spirito unitario che prevalse il 30 novembre 1919.

Sui marciapiedi della stazione di Bellinzona, il freddo pungente non ha scoraggiato i militanti. E la neve, caduta copiosa il giorno prima imbiancando il paesaggio, non è riuscita a guastare la festa per l'inaugurazione della locomotiva dei 100 anni del SEV. Quando il nome del padrino è stato estratto a sorte, il sole si è fatto largo tra le nuvole e Claudio Gianella ha stappato lo champagne sullo sfondo del cielo azzurro.

Poco prima, alle 10.45, i militanti ticinesi - raggiunti poco dopo dai colleghi venuti da altre parti della Svizzera - si muniscono di bandiere per accogliere degnamente la locomotiva, il cui arrivo è previsto sul binario 6. In molti partecipanti riaffiorano i ricordi di 25 anni fa, quando era stata inaugurata la locomotiva per i 75 anni del SEV.

Prevista inizialmente alle 11.01, l'ora dell'ingresso della locomotiva guidata da René Walsler (LPV Ticino) segna le 11.05. Un ritardo voluto per permettere di affinare l'accoglienza. All'arrivo sul binario 6, René Walsler viene applaudito dai presenti e salutato con gioia e soddisfazione del presidente del SEV Giorgio Tuti: «Non capita tutti i giorni di festeggiare 100 anni. E proprio oggi diamo avvio alle festività del nostro giubileo», ha sottolineato il presidente.

«Il SEV è nato 100 anni fa quando le sotto-federazioni - ossia i gruppi professionali dei ferrovieri - hanno deciso di creare la Federazione svizzera dei ferrovieri, la «Schweizerischen Eisenbahnerverband», di cui l'acronimo SEV è ormai un segno distintivo. Questa fusione è nata in seguito allo sciopero generale del 1918, al termine del quale il bisogno di unità si è fatto sempre più pressante, inserendosi in un più grande movimento generale di unificazione. Così i ferrovieri aderiscono all'USS - non senza qualche resistenza - e tutte le categorie si uniscono il 30 novembre 1919», ha precisato Giorgio Tuti.

Negli anni la situazione è cambiata. Il SEV è diventato il sindacato dell'insieme del personale dei trasporti di tutta la Svizzera, coprendo i settori della ferrovia, del traffico d'agglomerato, dei bus a lunga percorrenza, del traffico aereo e degli impianti di risalita. «Possiamo essere fieri di questa pluralità. Difendiamo gli interessi di circa 40 mila membri, attivi e pensionati, e abbiamo negoziato oltre 70 Contratti collettivi di lavoro di alta qualità» ha aggiunto Giorgio Tuti. «Il mandato affidatoci dai nostri membri, fondamentalmente non è cambiato. Continueremo perciò sulla via tracciata. Le sfide che ci attendono sono enormi e riguardano per esempio la trasformazione dei mestieri causata dalla digita-

lizzazione. La crescente liberalizzazione nei trasporti pubblici e lo smantellamento del servizio pubblico, sono altre preoccupazioni che ci riguardano da vicino. Per affrontare queste sfide, la nostra azione sarà sindacale e politica».

La pluralità del SEV si specchia nel design della locomotiva che percorre tutta la Svizzera

La diversità del SEV è al centro del design della locomotiva. È lo specchio del mondo del lavoro dove è presente il SEV, ma rappresenta anche elementi della vita quotidiana del personale dei trasporti pubblici.

Dopo lo champagne di Bellinzona, la locomotiva è giunta alla stazione centrale di Zurigo dove ad attenderla c'era una cinquantina di persone. Il presidente del Comitato organizzativo - il segretario sindacale Martin Allemann - ha illustrato il programma delle festività (cfr. dettagli nel box); presente a Zurigo anche il responsabile della Divisione Viaggiatori FFS Toni Häne, poiché la locomotiva è stata realizzata in partenariato con le FFS. Giorgio Tuti non ha mancato di ricordare che Toni Häne è stato un membro del SEV per diversi anni; ha persino presieduto la sezione



SBV di San Gallo nel 1984.

Toni Häne ha messo in evidenza il partenariato tra le FFS e il SEV: «Al di là del dialogo critico nel quadro del partenariato sociale, il SEV e le FFS hanno lottato insieme quando si è trattato di raggiungere obiettivi comuni, come lo sviluppo delle ferrovie e dei trasporti pubblici in Svizzera. Ciò ha permesso anche di vincere importanti votazioni sugli investimenti e i finanziamenti dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria».

Il dirigente ha anche rivolto parole di apprezzamento per il personale: «Oggi un'azienda ferroviaria ha bisogno di personale ben formato, competente e in grado di rispondere ai bisogni dell'utenza».

Al termine di questa parte ufficiale, i partecipanti si sono ritrovati nel vagone panoramico noleggiato per l'occasione; c'era anche la possibilità di sedersi nella cabina di pilotaggio sotto l'occhio vigile ed esperto di Hans-Ruedi Schürch, presidente centrale della LPV. La fotografia di questa giornata mostra ancora una volta la vivace pluralità del SEV, con i membri SEV delle FFS e delle Imprese concessionarie di trasporto (ITC), i pensionati e la gioventù uniti attorno alla locomotiva lanciata verso il futuro con lo slogan «In avanti con il tuo sindacato».

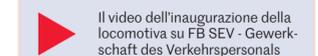
Eventi nel 2019

L'inaugurazione della locomotiva è stato il fischio di inizio dei festeggiamenti. Ma ovviamente ci saranno molte altre manifestazioni per commemorare questo anno eccezionale.

3 giugno: giubileo al Kursaal di Berna.

Bus-mostra itinerante: viaggerà in tutta la Svizzera dal 3 giugno al 30 novembre. Si fermerà in diverse località della Svizzera. Le sezioni sono invitate a mobilitarsi per organizzare l'accoglienza del bus e dell'esposizione. Sarà l'occasione per scoprire la storia del SEV, ma anche per volgere lo sguardo verso il futuro. Un'agile pubblicazione completerà la mostra e sarà a disposizione a bordo del bus.

30 novembre: i festeggiamenti culmineranno alla fine di novembre, data che ha suggellato l'unione delle sottofederazioni nella Federazione svizzera dei ferrovieri il 30 novembre 1919. La serata sarà organizzata dalla Gioventù SEV per uno sguardo verso il futuro. Il 2019 sarà anche l'anno del congresso SEV (4 giugno) e dello sciopero delle donne (14 giugno).



Modello Märklin della locomotiva dell'anniversario SEV

Per il suo 100° anniversario, il SEV lancia un modello Märklin della locomotiva del giubileo (scartamento H0). La locomotiva circola sulla rete svizzera dallo scorso 2 febbraio.

I membri SEV beneficiano di un prezzo speciale: **CHF 309,95 più spese di spedizione.**

Gli affiliati possono ordinare la locomotiva entro il **31 marzo 2019** tramite il tagliando sottostante oppure sul sito shop del SEV (www.sev-online.ch/shop/). La consegna è prevista a partire da metà giugno.

Concorso Märklin-SEV

Tra gli acquirenti della locomotiva dell'anniversario SEV sorteggiamo una visita esclusiva della fabbrica Märklin a Göppingen. Il SEV e Märklin invitano **15 acquirenti della locomotiva** (solo membri SEV) a un tour, in cui si potrà assistere alla creazione dei modelli Märklin. Dopo un pranzo offerto si visiterà il nuovo museo, dove si potranno ammirare gli esemplari degli ultimi 160 anni di storia.

La trasferta è individuale. Programma del giorno: inizio: 10.00-12.15 con visita guidata, segue pranzo. 13.30-15.00 visita del museo Märklin.

Tagliando di ordinazione

Ordino ... esemplari della locomotiva Märklin dell'anniversario SEV (scartamento H0) al prezzo per membri SEV di CHF 309,95 più spese di spedizione.

Cognome, nome:

Indirizzo:

Telefono: E-mail:

Il tagliando di ordinazione va spedito a:
SEV segretariato centrale, Shop, Steinerstrasse 35, Casella postale 1008, 3000 Berna 6



Vini del centenario SEV

Per i suoi 100 anni il SEV mette in vendita due vini speciali: «Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte e «Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, in collaborazione con la cooperativa EGB.

I vini del centenario possono essere ordinati direttamente sul sito <https://www.egbiel.ch/fr/shop> indicando il numero degli articoli

Articolo 1194:
«Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, franchi 88.90 il cartone di sei bottiglie

Articolo 1073:
«Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte, 2018 franchi 81.60 il cartone di sei bottiglie

Tagliando di ordinazione

Ordino ... Cartoni di «Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, a fr. 88.90 il cartone (articolo 1194)

Ordino ... Cartoni di «Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte 2018, a fr. 81.60 il cartone (articolo 1073); le spese di spedizione sono incluse nel prezzo.

Cognome, nome:

Indirizzo:

Telefono: E-mail:

Il tagliando di ordinazione va spedito a:
EGB - Einkaufsgenossenschaft Biel; Schwanengasse 22; 2503 Biel/Bienne

Fatti avanti

Concorso fotografico

Il SEV organizza un concorso con le foto più belle - dal profilo estetico e dal profilo dell'originalità - sulla locomotiva del centenario del SEV che dal 2 febbraio circola in tutta la Svizzera. Spazio dunque alla creatività. Una giuria interna farà una prima scelta mentre il voto finale spetterà ai membri. Il vincitore o la vincitrice riceverà un modello della locomotiva (cfr pubblicità qui accanto). Le foto tra il secondo e il quinto posto saranno premiate con 150 franchi in buoni Reka. Mentre dal sesto e al decimo posto la ricompensa è di 80 franchi in buoni Reka. Per partecipare basta inviare la foto al seguente indirizzo e-mail: media@sev-online.ch entro il 31 marzo 2019, menzionando nominativo, numero di telefono, indirizzo di posta elettronica. Non sarà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso e le vie legali sono escluse. Allora forza, datevi tutti e tutte da fare per immortalare la locomotiva del centenario del SEV.

CENTENARIO

Dal fermento dei ferrovieri nasce la Casa del Popolo



Per i cento anni del SEV e della Casa del Popolo di Bellinzona l'abbraccio dei ferrovieri di oggi

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

L'anno scorso la commemorazione dei 100 anni dello sciopero generale, quest'anno i 100 anni del SEV ed un secolo dalla nascita della Casa del Popolo di Bellinzona. I ferrovieri in Ticino hanno di sicuro evidenziato una forte mobilitazione durante lo sciopero del 1918, contribuito fortemente a far nascere la Casa del popolo di Bellinzona e marcato gli inizi della storia centenaria del SEV. Tutto questo, lo si riscontra in modo palese anche consultando i verbali delle assemblee di sezione di quei tempi gelosamente custoditi negli archivi delle sezioni SEV presso la Casa del popolo di Bellinzona.

Cominciamo a puntare i riflettori sui ferrovieri ticinesi e il loro ruolo nello sciopero generale del 1918. Con l'apertura del tunnel ferroviario del Gottardo nel 1882, Bellinzona diventa la principale stazione del Ticino. La città si sviluppa passando da 4000 abitanti del 1880 a 10500 del 1910. Gli impiegati delle Ferrovie, prima Gotthardbahn poi Ferrovie Federali in seguito aumentano sempre più. A Bellinzona nascono veri e propri quartieri di ferrovieri, ne è testimonianza il quartiere S. Giovanni con le sue tipiche abitazioni. L'esigenza degli operai di organizzarsi collettivamente trova riscontro ancora prima dell'apertura del traforo del Gottardo e la nascita dell'organizzazione federale del personale treno (SZPV) nel 1875 ne è la testimonianza. I ferrovieri costituirono quindi il fulcro del movimento operaio di Bellinzona e nel 1918 parteciparono in massa allo sciopero e i loro dirigenti furono arrestati.

Non nascondo la mia emozione quando negli archivi degli scantinati della casa del Popolo di Bellinzona ho trovato un librone con i verbali delle assemblee sezionali della SZPV di quei tempi. Conservati in ottimo stato, mi hanno permesso di risalire a quei tempi, a quelle assemblee e di poter leggere alcuni aneddoti che probabilmente sino ad oggi sono sfuggiti ai libri di storia. Fantasticando un po', mi sono lasciato travolgere nella lettura e ho provato ad immaginare queste assemblee che a decorrere dal 1919 si svolgevano stabilmente presso la Casa del popolo di Bellinzona mentre prima in prevalenza presso l'alber-

go International. Incuriosito, sono andato a spulciare i verbali assembleari dello sciopero del 1918. Alcuni passaggi dei verbali, meritano di essere ricordati. Eccone alcuni:

Assemblea generale SZPV dell'8 dicembre 1918. Un verbale che di fatto si conferma come una vera e propria analisi dello sciopero generale appena passato. All'assemblea vengono fatte delle proposte, tutte davvero interessanti ma che per mancanza di spazio non possono essere menzionate tutte. Ve ne proponiamo alcune:

«i soci che hanno fatto prova di crumiraggio durante lo sciopero generale devono essere espulsi dalla società, proponendo al comitato centrale di non accordare loro alcuna indennità di uscita...»;

«i colleghi che non fanno parte della società ma che furono solidali nello sciopero, devono essere messi a far parte della medesima senza riguardo, ad età e senza pagamento di arretrati»;

«il comitato è incaricato di stabilire un elenco di quelle ditte che maggiormente hanno accanito contro di noi durante lo sciopero e di portarlo a conoscenza dei soci perché vengano boicottate»;

«di fronte al contegno scandaloso tenuto in nostro odio dalle autorità cantonali e comunali, dalla stampa borghese e dai negozianti locali, si decide il boicotto di tutta la stampa borghese...».

Viene accettato: «il boicotto di tutti i negozianti locali, che ebbero per noi un contegno ostile. Questo boicottaggio verrà eseguito puntualmente sulla lista allestita dal comitato sezionale. Il collega Tamò aggiunge che bisogna raccomandare alle mogli di non comperare per i loro bambini giocattoli che rappresentano ordigni di guerra».

Non c'è che dire, una lobby davvero forte questa dei ferrovieri. La storia ricorda le agitazioni dello sciopero del 1918 in Ticino nelle seguenti località: Bellinzona, Biasca, Airolo e Bodio, mentre il resto del Cantone si astiene dal partecipare. Anzi, risulta fortemente contrario; lo sono i pochi organismi sindacali cattolici. Anche in questo contesto, l'archivio SEV ci fornisce una chicca storica davvero stimolante. Allo sciopero partecipò pure la sezione SZPV di Airolo. La documentazione della sezione mi fu consegnata diversi anni fa direttamente dal compianto collega Ezio De Agostini, padre della campionessa Doris ma questa è un'altra storia. Ricevetti così il libro dei verbali assembleari sezionali dal 20 settembre 1903 fino alla chiusura della sezione nel

1944. Anche qui, leggendo il verbale dell'assemblea sezionale ordinaria del 19 gennaio 1919 presso il ristorante della Stazione, fu fatta una vera e propria analisi sull'andamento dello sciopero. Nel merito viene riportato: «in merito allo sciopero del passato novembre è votato all'unanimità dei presenti (meno il frenatore Albertolli Serafino che abbandonò la sala prima del voto) il seguente ordine del giorno: la sezione di Airolo SZPV riunita oggi in assemblea generale ordinaria, presenti 20 membri, dopo tanta discussione sullo sciopero generale del passato novembre: constata, che tutto il personale treno addetto a questo deposito, sia organizzato che non organizzato uno solo eccettuato, ha aderito allo sciopero e ciò per solidarietà. Esprime: i sensi della più calda simpatia per i colleghi ingiustamente perseguitati in special modo il capotreno principale Tamò. Dichiarò di ritenere di somma utilità una stretta unione di tutte le categorie del personale delle Ferrovie Svizzere».

Non fu dunque un caso che in seguito allo sciopero del 1918, al termine del quale il bisogno di unità si è fatto sempre più pressante, tutte le categorie dei ferrovieri si uniscono il 30 novembre 1919 dando inizio alla storia del SEV.

Le origini delle Case del Popolo

Lo storico ticinese Gabriele Rossi si è dedicato con passione alla storia del movimento operaio. In occasione del centenario della Casa del Popolo di Bellinzona, riproponiamo ampi passaggi del suo testo.

«In Svizzera, la prima Casa del Popolo è quella di Bienne, nel 1891, mentre in Ticino fa da battistrada quella di Claro, nel 1907. È la dodicesima in ordine cronologico in Svizzera, ma ha la caratteristica di essere stata costruita durante un lungo sciopero degli scalpellini; ospita una cooperativa e una sala per spettacoli teatrali e riunioni. Spesso i parroci dei villaggi della Riviera o le autorità comunali erano intervenute per far sì che gli osti vietassero le riunioni politiche o sindacali nei loro stabilimenti; gli scalpellini reagiscono creando i loro spazi e inserendo chiaramente negli statuti che non si ammettono ingerenze estranee al movimento operaio.

Dopo il 1918, progressivamente le rivendicazioni degli scioperanti vengono applicate (le otto ore di lavoro, l'elezione del Consiglio nazionale con il metodo della proporzionale).

La Casa del Popolo di Bellinzona costituisce

quindi una volontà di riscatto di fronte ai sentimenti ostili di una parte della popolazione, ma anche un'affermazione di forza del movimento operaio, specialmente di quello dei ferrovieri. Il sindacalismo bellinzonese risulta quindi incentrato sui ferrovieri.

Nel frattempo, due fatti avevano creato un fossato tra le autorità e una parte della popolazione da un lato, i lavoratori dall'altro. Durante lo sciopero alcuni ferrovieri erano stati arrestati e poi processati dalla giustizia militare; uno, Giovanni Tamò, condannato a un mese di prigione. L'altro aspetto era l'accoglienza entusiastica riservata alle truppe del Reggimento 30 che, mobilitate per contrastare gli scioperanti a Zurigo, in realtà non avevano avuto ruolo alcuno, se non quello di sfilare nel corteo sulle rive della Limmat in onore del colonnello Sonderegger e delle sue truppe. I ticinesi avevano visto in loro i salvatori della patria ed ora temevano per la loro vita perché le scarse misure igieniche praticate dai medici militari avevano permesso il diffondersi della grippe, che in effetti ne ucciderà alcune decine.

Solo un grosso colpo ad effetto poteva rinserrare le fila e imporre rispetto agli avversari; così, già dal dicembre 1918 si stava operando per acquistare uno stabile di pregio, costruito dieci anni prima in stile liberty, situato all'imbocco del viale della stazione. Ci vollero 160'000 franchi (come a Friburgo e a Soletta) per comperare l'Hôtel Schweizerhof. La somma venne raccolta con l'emissione di quote sociali da 25 franchi l'una (un meccanico all'Officina guadagnava allora 77 centesimi all'ora, un fabbro 92). Simbolicamente i nuovi proprietari rimossero il ritratto del generale Ulrich Wille e lo sostituirono con quello del ferroviere Giovanni Tamò, «reduce dalle patrie galere».

100 anni da ricordare

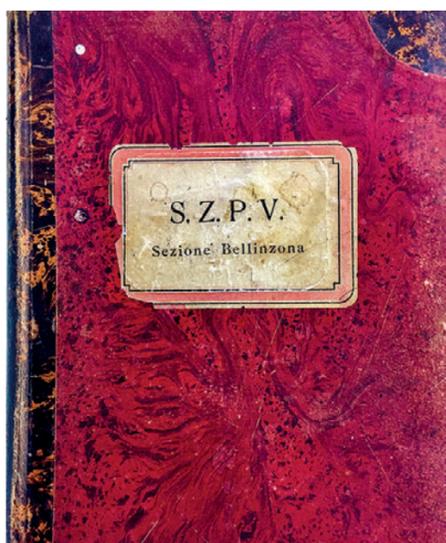
Per commemorare degnamente i cento anni della Casa del popolo di Bellinzona, l'Unione sindacale Bellinzonese (proprietaria dello stabile) ha organizzato una serie di eventi. Si comincia con un'esposizione alla Casa del Popolo dall'11 al 30 marzo. Saranno esposti i manifesti del Primo Maggio ideati dall'USS nel corso degli ultimi decenni e ritenuti rappresentativi delle lotte a favore della società, dei lavoratori e delle lavoratrici.

Presso il Teatro Sociale di Bellinzona, spazio anche al radiodramma «Siamo qui per noi» di Flavio Stroppini e Monica de Benedictis. Sabato 16 marzo dalle ore 20.45 (biglietti a pagamento); domenica 17 marzo ore 16.00 (gratuito gli/le affiliati/e USS o su invito).

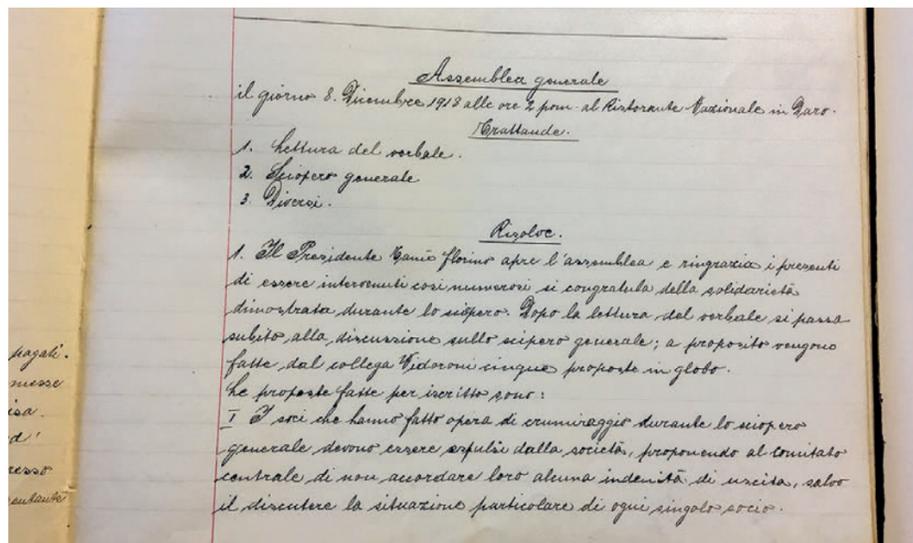
Viene proposta anche una rassegna cinematografica al Cinema Forum di Bellinzona. Sono previste due proiezioni al giorno: alle 08.30 e alle 14.30. Ingresso gratuito per affiliati/e ai sindacati USS e per le scuole previa iscrizione.

Di seguito il suggestivo cartellone.
Lunedì 18 marzo: Potiche di François Ozon; mercoledì 20 marzo: Bred an Rosed, di Ken Loach; giovedì 21 marzo: Tutta la vita davanti, di Paolo Virzi; venerdì 22 marzo: In questo mondo libero, di Ken Loach.

La cerimonia di commemorazione, su invito, è prevista domenica 17 marzo alle ore 10.30.



Documenti preziosi...



...della storia dei ferrovieri e del SEV

CONFERENZA SEZIONI

La forza collettiva si costruisce giorno per giorno

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

L'incontro tra i vertici sindacali e i presidenti/fiduciari delle sezioni, è una tradizione per la regolare ricorrenza dell'appuntamento. Rimane tuttavia un momento centrale nella vita del sindacato perché alla condivisione dei problemi seguono le proposte di azioni.

Digitalizzazione, reclutamento, politica contrattuale e previdenziale, quotidianità dei lavoratori e delle lavoratrici, liberalizzazione e concorrenza: tanti i temi affrontati davanti ai responsabili di tutte le sezioni ticinesi del SEV. «La vostra presenza qui - ha sottolineato il segretario sindacale **Angelo Stroppini** - è un segnale importante, perché permette un confronto diretto con le diverse realtà dei trasporti pubblici. La condivisione dei problemi e delle esperienze nei diversi settori permette anche di trovare risposte e soluzioni comuni». Certo è che la forza collettiva si costruisce giorno per giorno, grazie alla presenza sul terreno e al rapporto di prossimità garantito anche dalle persone di fiducia. Per questo il SEV ha espresso la massima riconoscenza a tutte le persone che si impegnano giornalmente e spesso in condizioni non facili, se non addirittura conflittuali.

Il rapporto di forza, del resto, si costruisce solo così, ha sottolineato la vicepresidente **Barbara Spalinger** parlando dell'importanza del reclutamento. «Solo un alto grado di organizzazione - ha detto - può avere un impatto diretto sulla rappresentanza sindacale, grazie alla quale si costruisce un rapporto di forza contrattuale nei negoziati». Non si tratta tuttavia solo di aumentare il numero degli/delle associati/e, ma anche di mantenere quelli che già hanno aderito al sindacato. E di non perdere per strada coloro che vanno in pensione, dal momento che possono continuare a godere di una serie di vantaggi rimanendo affiliati alla sottofedera-

zione dei pensionati, molto attivi in Ticino. Un appello è perciò stato lanciato a tutti i responsabili delle sezioni affinché indirizzino i nuovi pensionati verso la PV Ticino e Moesano. Interessante la voce del rappresentante ticinese della Commissione Giovani del SEV, che ha sottolineato quanto sia importante adattare l'approccio del reclutamento al pubblico di riferimento. Perché oggi i giovani, spesso confrontati con le insidie del mercato del lavoro, desiderano prima di tutto concretezza, anche di fronte alle nuove sfide della digitalizzazione. Saranno infatti soprattutto i giovani e dover fare i conti con la trasformazione non solo del mercato del lavoro, ma anche delle modalità di produzione. «Su questo punto - ha spiegato Barbara Spalinger - nel nuovo CCL delle FFS abbiamo inserito una serie di garanzie. Ci sono mestieri che fra 10 o 20 anni non ci saranno più, perciò è importante non solo garantire la formazione, ma fare in modo che la transizione verso la mobilità 4.0 non avvenga a scapito del personale».

Dopo aver passato in rassegna una serie di rinnovi contrattuali (come quello per la navigazione sul Verbano) e dopo aver dato conto delle trattative in corso nel settore del traffico merci, ha preso la parola il presidente **Giorgio Tuti** che, insieme alla collega di UNIA Vania Alleva, assicura la presidenza ad interim dell'Unione sindacale svizzera (USS), in attesa che il presidente designato Pierre-Yves Maillard entri ufficialmente in carica tra maggio e giugno. Tuti, che è pure alla guida della sezione ferroviaria dell'ETF e presiede il dialogo sociale, non ha mancato di sottolineare l'importanza delle imminenti elezioni europee, che possono incidere notevolmente sul futuro della politica europea dei trasporti. Politica già aperta alla liberalizzazione. «Come noto - ha sottolineato Tuti - il mercato delle merci è già completamente aperto. E la volontà di sfondare le porte anche nel mercato del traffico viaggiatori, è stata più volte manifestata».



Militanti del SEV motivati

Il vento della liberalizzazione non risparmia, del resto, neppure la Svizzera. L'Ufficio federale dei trasporti non ha messo a concorso solo il traffico ferroviario a lunga percorrenza, assegnando alla BLS alcune tratte prima gestite dalle FFS. Ma ha aperto anche ai bus al lunga distanza (Flixbus, Eurobus). E non è un mistero che alcune compagnie offrono condizioni di lavoro caratterizzate da dumping salariale e sociale. La guardia dei sindacati, insomma, deve rimanere alta, tanto più che l'Accordo quadro con l'Unione europea fin qui negoziato, altro non è se non un Cavallo di Troia per compromettere le misure di accompagnamento. «Per i sindacati è chiaro - ha puntualizzato il presidente del SEV - che la linea rossa della protezione dei salari non può essere superata. Non accetteremo mai lo smantellamento o l'indebolimento delle misure di accompagnamento a tutela dei lavoratori e delle lavoratrici». E anche su questo punto Tuti ha fatto riferimento alle votazioni federali di ottobre: «Cerchiamo di eleggere i/le rappresentanti di quelle forze politiche che sono vicine alle istanze sindacali e che sostengono le rivendicazioni per migliorare le condizioni economiche e sociali di chi oggi fa fatica anche quando un lavoro ce l'ha».

Inevitabile l'aggancio alla previdenza vecchiaia, altro tasto estremamente sensibile. «Sappiamo benissimo - ha commentato Giorgio Tuti - che l'andamento dei mercati finanziari impatta sul secondo pilastro e quindi sulle nostre pensioni, poiché l'erosione del tasso di conversione è costante. Non illudiamoci: il secondo pilastro non sarà più garantito come finora, ra-

gion per cui dobbiamo rafforzare il primo e il solo pilastro veramente solidale anche nelle modalità di finanziamento, e cioè l'AVS». L'USS, a questo proposito, sta valutando il lancio di un'iniziativa popolare per la tredicesima AVS.

Tutte queste sfide si innestano in un anno molto particolare per il SEV, che compie 100 anni (cfr. pagine 4 e 5). **Vivian Bologna**, capo della divisione comunicazione del SEV, ha illustrato il programma del centenario, mettendo in evidenza come questo evento debba essere anche l'occasione per saldare i legami all'interno del nostro movimento sindacale. Conoscere e ripercorrere la storia è spesso molto utile per ripartire con la consapevolezza che senza la forza del collettivo, non si ottiene nulla. Un appello è stato anche lanciato in vista dello sciopero delle donne del 14 giugno 2019 (cfr. pagina 9), che il SEV sostiene con convinzione. Le continue discriminazioni e disparità che toccano le donne, vanno denunciate con sempre maggiore vigore. Non è ammissibile, per esempio, che a parità di lavoro, le donne guadagnino meno degli uomini. Sarà evidentemente uno sciopero più politico che produttivo e sarà organizzato in base a diverse modalità a dipendenza dai settori. E anche le donne sui cui grava il lavoro non remunerato, saranno invitate a incrociare le braccia. Per gli uomini del SEV si tratterà di essere apertamente solidali con le donne, partecipando anche allo sciopero. E in ogni caso mostrando visibilmente la loro solidarietà. Perché lottare per la parità rende tutta la società migliore.

COLPI DI DIRITTO

La corsia di soccorso salva vite

§ **Protezione giuridica SEV**

Marta è al volante della sua auto verso il lavoro, come sempre quando ha il turno tardi. Viaggia tranquilla sull'autostrada, anche se a quest'ora il traffico è già abbastanza intenso. All'improvviso le auto davanti rallentano e appare chiaro che si sta formando una colonna. Marta rimane sulla sua corsia, mentre il conducente che la precede cerca di spostarsi sull'altro lato. La coda alla sua sinistra sembra essere più rapida, dietro c'è chi continua nervosamente a passare da una corsia di marcia all'altra.

Passa qualche minuto e la radio segnala un incidente sulla A1, chiedendo di formare una corsia di soccorso.

Marta non sa di preciso come comportarsi e guarda ciò che fa il conducente davanti a lei, che però avanza lentamente sulla sua corsia di marcia. Più indietro si intravedono le luci lampeggianti della polizia e così le due colonne si spostano a destra o a sinistra verso il bordo della carreggiata, con gli ultimi rapidi tentativi di guadagnare qualche metro. Alla fine si forma finalmente la corsia di soccorso. Non appena è transitato il primo veicolo dei soccorritori, qualcuno torna nuovamente al centro del-

la strada. A volte vi sono fino a quattro veicoli accostati. Di nuovo si odono le sirene e riappaiono i lampeggianti. Stavolta lo spazio rimane libero per il transito. Mentre da dietro si avvicina un altro veicolo di soccorso, il conducente davanti a Marta passa velocemente da una corsia all'altra. Marta non può credere ai suoi occhi.

Dopo un po' anche lei transita accanto al luogo dell'incidente. Diversi veicoli sono incastrati fra loro, si scorge del fumo inquietante. Uno dei passeggeri coinvolti è stato portato in salvo dalla Rega. In seguito, i giornali riferiranno che i soccorritori sono giunti con qualche ritardo per il mancato funzionamento della corsia

di soccorso, che ha ostacolato l'aiuto a due feriti gravi. Tornata a casa, Marta si chiede come funziona esattamente questa cosa della corsia di soccorso:

L'articolo 27 cpv. 2 della legge sulla circolazione stradale (LCStr) prescrive che quando si percepiscono gli speciali segnalatori dei veicoli del servizio antincendio, del servizio sanitario, della polizia e delle dogane (lampeggianti e/o sirene), la carreggiata deve essere lasciata libera immediatamente.

Al momento in Svizzera non esiste una norma esplicita e più precisa sulla corsia di soccorso. Vi si sta tuttavia lavorando.

Chi ostacola l'intervento delle organizzazioni di soccorso deve comunque mettere in conto sanzioni elevate, come hanno riferito i giornali lo scorso anno.

Non ci vuole molto a capire quale sia il comportamento giusto: chi viaggia sulla corsia di destra si sposta sul margine destro della carreggiata, chi viaggia sulla corsia di sinistra si sposta verso il margine sinistro. Su un'autostrada a tre o più corsie, dovrà essere lasciata libera quella tra la prima e la seconda corsia da sinistra (altre informazioni sul sito internet dell'Ustra: Comportamento in coda, www.astra.admin.ch). Si deve mantenere la corsia di soccorso finché ci si è lasciati alle spalle il luogo dell'incidente. Ciò vale in particolare sulle autostrade. Ma anche fuori di esse occorre formare una corsia di soccorso, con la dovuta prudenza, e consentire il passaggio.

Marta non riesce a immaginare che cosa potrebbe capitare se in caso di incidente non ci fosse una corsia di soccorso, con persone che necessitano di aiuti immediati.

Alla prossima coda si metterà subito nella posizione corretta. La corsia di soccorso salva vite umane!

BLS

Piano sociale a tutela dei più anziani

Le trattative sono state molto intense e a volte anche difficili, ma la perseveranza ha dato i suoi frutti: il piano sociale approntato per il progetto di risparmi «Best Way» della BLS offre misure adeguate a tutelare i diritti delle e dei dipendenti colpiti da licenziamento.

Le trattative sono iniziate in dicembre dello scorso anno e, dopo due mesi di accese discussioni, hanno portato ad un risultato accettabile. «La nostra tenacia ha permesso di ottenere provvedimenti che proteggeranno in misura particolare le collaboratrici e i collaboratori più anziani e di lunga data» spiega il segretario sindacale del SEV Michael Buletti. «I e le dipendenti oltre i 50 anni sono infatti al centro di tutte le discussioni più calde».

In linea di principio, BLS dovrà sforzarsi di offrire alle e ai dipendenti, nel limite del possibile, un posto ragionevolmente esigibile in seno all'azienda. Per definire questa ragionevole esigibilità faranno stato l'attività, il grado d'impiego e lo stipendio attuali, nonché l'idoneità al mercato

del lavoro. BLS sosterrà inoltre la ricerca di un nuovo posto di lavoro e il processo di riorientamento professionale.

I provvedimenti in dettaglio:

- I e le dipendenti dal 50° anno d'età colpiti dalle misure hanno la possibilità, se idonei, di concludere una formazione professionale che permetta loro di continuare a lavorare presso la BLS.

- I e le dipendenti di 56 e 57 anni e con almeno 20 di servizio alla BLS avranno la facoltà di scegliere tra un'offerta di lavoro interno ragionevolmente esigibile oppure un outplacement, consistente in un sostegno professionale esterno per il riorientamento.

- I e le dipendenti dal 58° anno di età resteranno alla BLS per quattro anni, rispettivamente sino ai 63 anni.

In caso di scioglimento del rapporto di lavoro, viene a messo a disposizione un limite di spesa per diverse prestazioni, il cui ammontare viene definito in base all'età e dalla durata dell'impiego presso la BLS.

- Il limite di spesa può essere destinato al prolungamento del termine di disdetta, per esempio per la ricerca di un nuovo posto di lavoro.

- A richiesta, il limite di spesa può essere utilizzato per provvedimenti di formazione e di perfezionamento.

- Sempre a richiesta, la metà del limite di spesa a disposizione può essere versata alla o al dipendente.

- Dipendenti che vogliono intraprendere un'attività in proprio, possono richiedere il versamento dell'intero limite di spesa.

Sostegno ai casi di rigore

Per tutta la durata del piano sociale, verrà costituita una commissione paritetica, composta da tre rappresentanti della comunità di trattative e tre della BLS, che avrà la facoltà, in casi di rigore, di derogare al piano sociale e riconoscere ulteriori contributi finanziari.

BLS si è inoltre impegnata ad applicare il presente piano sociale anche a ulteriori licenziamenti che, per ragioni economiche, dovessero prospettarsi entro la fine del 2023.

Chantal Fischer

COMMIATI

Arrivederci

Chantal Fischer Dopo oltre otto anni, Jris Piazzoli ha deciso di rivolgersi verso nuovi orizzonti professionali. Al suo arrivo al SEV, nonostante le esperienze accumulate in diversi settori, da ultimo quello della salute, i sindacati erano per lei un po' un oggetto misterioso. Oggi ci confida che, se fosse un po' più giovane, potrebbe persino immaginarsi di svolgere una formazione quale segretaria sindacale: «questa attività mi ha entusiasmato. La varietà dei compiti e l'impegno richiesto hanno arricchito ogni mio giorno di lavoro».

Nella sua qualità di assistente del vicepresidente Manuel Avallone si è prevalentemente occupata delle FFS, che per lei sono diventate «una specie di storia infinita, con ristrutturazioni e progetti a getto continuo in tutto il paese». L'altra sua attività principale era l'assistenza alla commissione donne del SEV: «ho imparato molto, realizzando l'importanza di aspetti che prima nemmeno conoscevo. Lucie Waser, incaricata per la parità del SEV, le ha anche offerto l'opportunità di guidare, dal profilo metodologico e didattico, il gruppo su diversi temi: «per me si è trattato di una nuova esperienza, molto utile».

Jris ha sempre apprezzato i contatti con colleghe, colleghi e membri del sindacato. Prima di concludere la sua attività lavorativa, ha



Iris Piazzoli, assistente del vicepresidente Manuel Avallone

però voglia di fare una nuova esperienza e ha così colto l'opportunità di assistere una cattedra alla scuola universitaria professionale a Soletta, dove potrà anche svolgere funzioni di consigliera e assistenza della cancelleria dell'alta scuola pedagogica.

Prima di partire, Jris rivolge un ultimo consiglio: «raccomando a tutti i dipendenti dei trasporti pubblici di aderire al SEV. Solo uniti si può avere la forza necessaria, oggi più che mai!».

Parte anche Miriam Brand capa del personale

Un'altra collega molto apprezzata lascerà il SEV a fine mese: Miriam Brand, da oltre cinque anni capo del personale.



Miriam Brand, capa del personale SEV

Miriam è giunta al SEV nel novembre 2013 da un settore molto diverso, dato che dirigeva un'unità che si occupava prevalentemente di finanze. Nonostante questa fosse composta da 11 persone, il suo mondo erano soprattutto le cifre. Il passaggio al SEV ha quindi comportato la necessità di riorientarsi. Miriam lascia il SEV con sentimenti contrastanti «mi sono sentita bene accolta sin dal primo giorno, da colleghe e colleghi molto disponibili ad aiutarmi». L'aspetto che le è piaciuto di più nel SEV è il dinamismo: «Il SEV è estremamente vivace, in continuo fermento!» Per questo le spiace partire, ma d'altro canto è lieta di ritrovare l'ambiente che le è più familiare. Da marzo, riprenderà infatti la direzione del reparto di calcolo di una cassa pensione, alla quale sono assicurati ospedali e cliniche private.

A Miriam preme precisare che la sua non è una decisione contro il SEV o il settore del personale. «La prospettiva di questo nuovo impiego è scaturita da contatti che avevo in precedenza e, nonostante il lavoro con il personale mi sia sempre piaciuto, devo ammettere di essere molto più a mio agio con le finanze».

Ringraziamo queste due colleghe per l'apprezzato lavoro e auguriamo loro un futuro di soddisfazioni nelle nuove mansioni.

MARKUS CADOSCH

Segretariato di Coira: nuovo volto

Karin Taglang
karin.taglang@sev-online.ch

Markus Cadosch è membro del SEV da 32 anni. Oltre al settore dei trasporti pubblici, conosce anche molto bene le relazioni tra esseri umani. Dispone quindi del bagaglio di conoscenze ideali per diventare il nuovo responsabile del segretariato regionale del SEV a Coira.

Con Markus Cadosch come nuovo segretario sindacale, il SEV ha saputo mantenere una valida presenza nel canton Grigioni. Cadosch succede a Peter Peyer, nel frattempo eletto in Consiglio di Stato. È membro del SEV sin da quando ha iniziato il suo apprendistato quale accompagnatore treni delle RhB, facendosi un nome nel sindacato assumendo la presidenza della gioventù SEV. In seguito, Cadosch ha lavorato per le FFS, per poi diventare capo della formazione presso Login. Ha collaborato anche come redattore della televisione regionale grigionese, prima di rientrare a Login quale responsabile degli apprendisti e della regione est. Ora ha deciso di dedicare tutte le sue forze e la sua esperienza al SEV e ai suoi membri.

«Ottenere il massimo possibile»

Una decisione che farà particolarmente piacere ai membri che lavorano alla RhB e ai bus della città di Coira, dato che Markus Cadosch sarà il loro segretario sindacale di riferimento. I contratti collettivi di queste due ditte sono appena stati

rinnovati dal suo predecessore, ma restano da affrontare le trattative per le disposizioni specifiche sul tempo di lavoro. «Sono impaziente di poter iniziare queste trattative, dalle quali voglio ricavare il massimo possibile in favore dei membri», ci dice Cadosch, che collaborerà anche con il team che si occupa del traffico aereo. Per questo, il suo luogo di lavoro non sarà solo a Coira, ma anche a Zurigo.

Il contatto con i membri che fanno capo al segretariato di Coira gli sta comunque particolarmente a cuore: «sono a vostra disposizione e potete contattarmi in ogni momento. Sono molto aperto per ogni colloquio e discussione».

Markus ha un debole per la cioccolata, ma non si lascia prendere dalla gola. Per convincerlo, bastano però argomenti validi.



Markus Cadosch.

SCIOPERO DELLE DONNE

Assise generali

Françoise Gehring

Crescono le donne in cammino verso lo sciopero femminista del 14 giugno 2019. In tutta la Svizzera collettivi autonomi, associazioni, partiti e sindacati si stanno preparando. Le Assise generali del 10 marzo a Bienne costituiscono un punto centrale per la volata finale.

Si tratta infatti di mettere in rete le donne a livello nazionale e di condividere idee, percorsi, progetti. Organizzate dal Coordinamento nazionale dello sciopero femminista, le Assisi hanno fondamentalmente tre obiettivi: lanciare la mobilitazione per lo sciopero delle donne del 14 giugno e mobilitare il maggior numero di persone; adottare un appello unitario che riassume - senza la pretesa di essere esaustivo - le principali rivendicazioni a sostegno dello sciopero femminista e delle donne*; confrontarsi e scambiare idee e progetti, consultare donne di altri paesi affinché portino le esperienze della sciopero delle donne dell'8 marzo 2019. Questo incontro è volutamente riservato alle donne, per permettere lo sviluppo di dinamiche che mettano al centro le donne, le loro rivendicazioni, i loro bisogni.

La base di discussione per l'appello unitario è il manifesto, presentato mesi fa e fatto proprio sia dal coordinamento nazionale, sia dal coordinamento del Canton Ticino. Non si fa riferimento solo alla parità salariale (cfr. articolo accanto sulle nuove cifre che confermano le discriminazioni sulle spalle delle donne), ma anche al lavoro non remunerato, alla condivisione dei lavori di cura, alle diverse pervasive

forme di sessismo che vengono banalizzate, alla mercificazione del corpo delle donne, al perdurare di stereotipi che cristallizzano i ruoli, alla violenza subita, agli attacchi contro la libertà sessuale e all'auto-determinazione.

Per non parlare dell'importanza di promuovere un'educazione al genere e di genere all'interno delle scuole. Troppo spesso, infatti, si educano le donne a conformarsi ad una rappresentazione stereotipata della donna, confacente ad aspettative maschili. Le donne sono spesso assenti da libri di storia, eppure hanno fatto la storia. Come Olympe de Gouges ricordata principalmente come autrice della Dichiarazione dei diritti della donna e della cittadina (1791) in relazione alla Dichiarazione universale dei diritti dell'essere umano (1789), che scrisse affinché venisse approvata dall'assemblea costituente.

Le donne esigono uno spazio pubblico libero che non sia determinato dallo spazio lasciato «libero» dagli uomini. Forti della loro diversità, le donne rivendicano sostanzialmente il diritto di vivere libere in una società che garantisca diritti uguali per tutt*, una società solidale, egualitaria e libera da ogni forma di violenza contro le donne.

Appuntamento per le Assise generali **domenica 10 marzo 2019, Casa del Popolo, Bienne** (Rue d'Aarberg 122).

In Ticino l'Unione sindacale svizzera organizza un trasporto gratuito; le donne del SEV interessate a partecipare possono scrivere entro il 28 febbraio a: francoise.gehring@sev-online.ch.

DISPARITÀ SALARIALI

Donne: meno di 4'000 franchi

Le discriminazioni salariali tra donne e uomini hanno la pelle dura. Lo dimostrano le recenti cifre pubblicate dall'Ufficio federale di statistica (UST). Nel 2016 quasi due posti di lavoro su tre retribuiti con un salario inferiore ai 4000 franchi lordi al mese per un lavoro a tempo pieno erano occupati da donne. Le disparità salariali tra donne e uomini sono gradualmente diminuite dal 21,3% nel 2012 al 19,5% nel 2014, per poi passare al 19,6% nel 2016. Secondo l'UST, il 42,9% di queste disparità salariali resta inspiegabile. E secondo l'USS questo scarto è semplicemente scandaloso. La discriminazione salariale sarà certamente uno dei temi al centro dello sciopero delle donne del 14 giugno 2019. Nel settore privato, nel 2016 le donne guadagnavano mediamente il 19,6% in meno (media aritmetica) rispetto ai loro colleghi uomini (2014: 19,5%). Questo divario è riconducibile in parte a fattori strutturali, quali ad esempio le differenze nel livello di formazione, nel numero di anni di servizio o nella funzione di quadro esercitata nell'impresa. Emerge tuttavia che quanto più è elevata la funzione di quadro, maggiore è il differenziale salariale tra donne e uomini.

Le disparità salariali tra i sessi

variano sensibilmente anche a seconda del ramo economico: ad esempio, raggiungono l'8,3% nel settore alberghiero e della ristorazione, il 17,8% nel commercio al dettaglio, il 23,0% nell'industria metalmeccanica e il 33,3% nelle attività finanziarie e assicurative. Nell'insieme del settore pubblico (Confederazione, Cantoni e Comuni), nel 2016 il divario salariale tra donne e uomini è stato in media del 16,7% (2014: 16,6%).

Nel 2016, la maggior parte dei posti di lavoro del settore privato per i quali il salario lordo a tempo pieno era inferiore a 4000 franchi al mese era occupata da donne (62,7% contro il 64,1% nel 2014). Se si osserva la cima della piramide dei salari, ovvero i posti di lavoro il cui livello di remunerazione supera gli 8000 franchi lordi al mese, emerge che il 71,8% di essi era occupato da uomini e il 28,2% da donne. E' inammissibile, fa notare l'USS, che «le donne siano sovrarappresentate nelle professioni con bassi salari e ciò malgrado una buona formazione».

La percentuale di donne fra le persone che percepiscono un salario superiore ai 16 000 franchi lordi al mese si attestava al 18,0% (2014: 15,2%), mentre quella degli uomini raggiungeva l'82,0%.

Una parte della disparità salariale tra i sessi è dovuta a fattori strutturali legati al contempo al profilo della persona (età, formazione, anni di servizio), alle caratteristiche del posto occupato in azienda e al settore di attività. L'altra parte della differenza salariale tra donne e uomini resta invece inspiegabile. Se si considera il settore privato, nel 2016 la parte inspiegabile della differenza salariale tra uomini e donne ammontava al 42,9%, contro il 39,1% del 2014 e il 40,9% del 2012. Il differenziale di salario inspiegabile corrispondeva in media a 657 franchi al mese nel 2016, contro i 585 franchi del 2014. Nel settore pubblico (Confederazione, Cantoni e Comuni), la parte inspiegabile della differenza salariale tra i sessi era del 34,8%, ovvero 522 franchi al mese, contro il 41,7% nel 2014 e il 38,8% nel 2012. La differenza inspiegabile varia a seconda delle dimensioni dell'azienda, della posizione professionale e dell'età. La parte inspiegabile delle disparità salariali tra i sessi è più marcata nelle piccole imprese. Va inoltre ricordato che molte donne optano per impieghi a tempo parziale per poter svolgere il lavoro di cura, ossia non remunerato. Un dato che pesa come un macigno sulla vita delle donne. *Fonte: UST*

INIZIATIVA PARLAMENTARE

Rafforzare i trasporti pubblici

Negli scorsi giorni da Raoul Ghisletta, Carlo Lepori e Bruno Storni è stata depositata un'iniziativa parlamentare che chiede alcune modifiche della legge sui trasporti pubblici in Ticino. In base ai dati più recenti a livello cantonale (2013) la quota del trasporto pubblico (TP) arranca attorno all'8% a fronte di un 92% di traffico individuale motorizzato (TIM).

L'iniziativa parlamentare vuole fissare nella legge cantonale un obiettivo da raggiungere entro il 2030 così articolato: percentuale di trasporto con i mezzi pubblici (TP) del 15% nei distretti periferici e percentuale TP del 30% nei distretti urbanizzati, con una punta di TP del 50% nelle aree urbane.

«Per la Città di Lugano raggiungere la quota del 50% di TP significherebbe avere 100'000 tragitti con i mezzi pubblici e 100'000 tragitti con veicoli a motore individuali durante un giorno feriale: indubbiamente la qualità di vita degli abitanti (maggiore salute grazie a meno rumore e inquinamento) e l'impatto sul clima (minori emissioni di CO2 e polveri fini) migliorerebbero molto rispetto alla situazione attuale, dove abbiamo 40'000 tragitti con i mezzi pubblici (20%) a fronte di 160'000 tragitti di veicoli a motore individuali (80%)» commenta Raoul Ghisletta.

L'iniziativa parlamentare «per raggiungere questo obiettivo molto ambizioso, ma in linea ad esempio con

il Piano dell'agglomerato del Luganese 3», chiede che la legge cantonale sui trasporti pubblici venga attuata al più presto «nel senso di garantire maggiore efficienza e democrazia».

In particolare l'offerta di trasporto per le linee di importanza cantonale dovrà essere intensificata e dovrà coprire la fascia oraria tra le 5.00 del mattino e la 01.00 di notte. Quanto all'offerta di trasporto per le linee locali, essa dovrà essere pure aumentata e coprire la fascia oraria tra le 6.00 e le 22.00; in alternativa potrà essere creata un'offerta di buxi o taxi convenzionati per la copertura delle aree/fasce orarie poco frequentate. La gestione delle linee di trasporti pubblici dovrà essere fatta in modo razionale, con la creazione di un'unica impresa di trasporti per regione. Infine dovrà essere previsto il coinvolgimento dei legislativi comunali e del Parlamento cantonale per definire l'offerta dei trasporti pubblici e di conseguenza la spesa a carico dell'ente pubblico. Con queste modifiche legislative gli iniziattivisti ritengono che sarà possibile passare ad un vero rilancio del trasporto pubblico in Ticino, recuperando anche il ritardo rispetto ad altri Cantoni: infatti rispetto alla media svizzera la quota di tragitti con il trasporto pubblico (TP) in Ticino è meno della metà (6,7% contro 14,3%), dato 2015 dell'Ufficio federale di statistica.

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 am-

ministrativa, 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: 14 marzo 2019. Chiusura redazionale: 7 marzo 2019

SGBIUSS
Gewerkschaftsfrauen SGB
Femmes USS

#NOT ENOUGH!

frauenstreik2019.ch
grevefeministe2019.ch

FRAUEN*STREIK
GRÈVE FÉMINISTE
SCIOPERO FEMMINISTA
14.6.2019

LOHNLEICHHEIT JETZTI L'ÉGALITÉ SALARIALE MAINTENANT! PARITÀ SALARIALE SUBITO!

Sezioni

16.03
RPV Ticino

L'assemblea generale si terrà **sabato 16 marzo, ore 17.00 presso l'oratorio di Riva San Vitale. Ecco l'ordine del giorno:** apertura riunione; nomina del presidente del giorno; lettura ed approvazione ultimo verbale; rapporto presidenziale; rapporto del cassiere; rapporto del revisore; intervento del sindacalista Angelo Stroppini; giornata del manovrista; proposte al comitato; eventuali. Segue classica **cena in comune. Annunciarsi a:**

Yuri De Biasi: 076 567 40 07

José Morales: 079 230 06 03

27.03
TS Ticino

Assemblea generale ordinaria **mercoledì 27 marzo, ore 17.00 presso la Casa del popolo** di Bellinzona. Ordine del giorno: saluto introduttivo; verbale dell'ultima assemblea; rapporti del presidente sezionale, del cassiere e dei revisori; presentazione dei conti; intervento sindacale; situazione Officine; nomina di due revisori; consegna onorificenze per 25esimo e 40esimo di appartenenza al SEV; eventuali. Segue rinfresco.

25.04
BAU / Lavori Ticino

L'assemblea generale ordinaria della nostra sezione avrà luogo giovedì 25 aprile presso il ristorante Casa del

Popolo a Bellinzona alle 18.00.

La convocazione con l'ordine del giorno sarà pubblicata sui prossimi numeri del giornale e sul sito www.sev-bau.ch

VPT

13.03
Giornata Pensionati

La **giornata dei pensionati** si terrà al Congresshotel Olten di Olten dalle 10.00 alle 16.00 (accoglienza con caffè dalle 9.30). Tema della giornata: abusi finanziari verso gli anziani e la campagna di prevenzione delle cadute. Iscrizioni e info sulla pagina internet oppure rivolgersi direttamente a: peter.bernet@vpt-online.ch

21.03
elvetino

Il 21 marzo a Milano si terrà un **incontro del personale** della regione Ticino/Milano. Appuntamento dalle 14.00 alle 17.00, presso il World Service Information sas / sala F (Piazza Quattro Novembre, 4).

Formazione

17.04
Corso reclutamento

Il reclutamento è una priorità del SEV. Questo **corso** tocca i temi del reclutamento. Scopo: rafforzare e

motivare i membri SEV attivi nel reclutamento. Cura il corso il segretario sindacale Angelo Stroppini alla Casa del Popolo a Bellinzona ed è rivolto ai membri di comitato sezionale, responsabili del reclutamento e membri delle sezioni interessati/e. Gratuito per i membri SEV.

Iscrizioni direttamente a: angelo.stroppini@sev-online.ch

Pensionati

21.03
PV Ticino e Moesano

L'assemblea generale ordinaria avrà luogo **giovedì 21 marzo, alle ore 15.00 presso la Casa del Popolo di Bellinzona** con il seguente **ordine del giorno:** apertura dell'assemblea e approvazione dell'ordine del giorno; nomina scrutatori; approvazione verbale dell'ultima assemblea. A seguire discussione e approvazione dei rapporti di presidente, cassiere e CVG. Dovrà inoltre essere sottoposta ad approvazione la nuova bandiera della sezione. Si passerà al preventivo 2019 e poi alle nomine di un supplente nella commissione di verifica della Gestione e di un rappresentante all'assemblea dei delegati PV e al congresso SEV. Intervento di un rappresentante del segretariato SEV. Poi consegna degli attestati di benemerita (25°, 40°, 50°, 60°, 70° e 80° di affiliazione SEV). Eventuali.

Il verbale dell'Assemblea 2018 e i conti 2018 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 14.45. Al termine avrà luogo **una cena** alla quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; **annunciarsi entro il 15 marzo** al cassiere Alberto Rusconi, telefono 091 745 17 70 / 079 230 32 16 oppure per e-mail:

alberto.rusconi@ticino.com.

Info anche sul sito www.sev-pv.ch/ticino.

SCIOPERO DELLE DONNE

Io l'8 in piazza a Bellinzona

Venerdì 8 marzo 2019, ore 18.00, Viale Stazione (ritrovo davanti alla Posta)

Diamo voce alle donne in cammino verso lo sciopero del 14 giugno 2019. Diamo voce alle donne per dire no alla violenza in tutte le sue forme, per dire basta alle discriminazioni sul lavoro e nella società, per combattere gli stereotipi e la mercificazione del corpo delle donne.

SOTTOFEDERAZIONE RPV

Riflettori su Cargo

Servizio stampa SF RPV La Commissione Centrale si è riunita per la riunione ordinaria di dicembre. Installato per la prima volta quasi due anni fa presso FFS Cargo, il nuovo accoppiamento automatico verrà ora introdotto definitivamente, a partire dal 21 gennaio 2019. Negli ultimi mesi un numero significativo di 105 carri merci e 25 locomotive dei tipi Re 420, Am 843 e Tm 232 sono stati ristrutturati e saranno impiegati nel traffico nazionale combinato. Alcune settimane fa, FFS Cargo ha ricevuto l'incarico dalla città di Zurigo di trasportare il vetro usato. A partire da gennaio FFS Cargo trasporterà ogni settimana da quattro a cinque vagoni merci di vetro riciclato dal centro di raccolta Spross Debag alle vetrerie dei paesi confinanti. Fi-

nora, il vetro usato veniva raccolto alla periferia della città e da lì trasportato in treno. A marzo 2019, verranno definiti i processi definitivi di FFS Cargo. L'UFT deciderà se rilasciare o meno a FFS Cargo il certificato di sicurezza. La decisione potrebbe durare fino a giugno 2019. La Commissione Centrale e i presidenti sezionali hanno ricevuto l'invito per la conferenza delle sezioni. Abbiamo inoltre ricevuto l'invito per la giornata Clean del 2 febbraio. La riunione del comitato centrale del 13 e 14 marzo si svolgerà presso il Seminar Hotel Florida a Studen, vicino a Bienne. La Commissione Centrale ordinerà per tutti i membri la nuova scheda per i casi urgenti entro la fine di gennaio (d / f / i). I team RCP di Zurigo, Lago di Zurigo e Niederglatt saranno assegnati alla regione orientale. Il trasferimento è stato accompagnato dalla CoPe superficie. Il settore organizzativo I-FN (orario e design della rete) verrà suddiviso. Il design della rete passerà all'organizzazione successiva di I-AT (Systems and Technology). Le nuove denominazioni dei settori non sono ancora note. Manuel Avallone ha deciso di lasciare la vicepresidenza SEV a partire dal Congresso 2019, continuerà però la sua attività presso il sindacato.

Agenda 02/19

PV TICINO E MOESANO

Vacanze ad Abano Terme



Le proposte della PV Ticino e Moesano hanno sempre un bel successo

Elia Biaggio Il 27 dicembre 2018 siamo partiti per il nostro soggiorno termale ad Abano e siamo rientrati il 6 gennaio. Da molti anni soggiorniamo all'Hotel Terme Paradiso e ogni volta troviamo migliorie come una nuova sala pranzo, una moderna SPA, una grotta e una palestra attrezzatissima. Quest'anno i cuochi si sono superati offrendoci deliziosi piatti e un cenone di fine anno squisito e pantagruelico. Tutte le sere sono state animate da orchestre, cantanti, comici e il nostro gruppo ha organizzato il consueto torneo di Scala 40, che appassiona e crea bei momenti di svago e di sana competizione. Durante l'ultimo aperitivo abbiamo premiato i vincitori del tor-

neo: 1° Raimondo Cereghetti; 2° Gabriella Genini; 3° Sergio Beti e 4° Giorgio Koepfel. Con un grazie a tutti i partecipanti che si sono simpaticamente messi in gioco e ad Alberto Rusconi che organizza e dirige il torneo in modo perfetto.

La tradizionale gita si è svolta a Galzignano Terme, a 15 km da Padova, dove abbiamo visitato in una giornata tipicamente invernale il giardino di Villa Barbarigo costruito da un nobile veneziano Francesco Zuane Barbarigo nel 1600. Questo nobile fuggì da Venezia durante la peste e fece un voto, che se la sua famiglia fosse stata risparmiata da questo flagello avrebbe costruito un giardino monumentale con un'alta

simbologia e questo grazie all'architetto e fontaniere Luigi Bernini, fratello di Gian Lorenzo Bernini. Ora i proprietari sono i nobili Pizzoni dei Conti Ardemani e curano tutte le belle strutture dalle 16 fontane e laghetti, il labirinto, le statue e le 120'000 piante provenienti da tutto il mondo. Dopo la visita è seguita una merenda degustazione alla Cantina Bernardi di Torreglia in allegria. Ringraziamo tutti i partecipanti per la loro cordialità e simpatia, il proprietario signor Graziano e il suo staff e i colleghi di Comitato. Ancora una volta possiamo dire che questo soggiorno è una grande opportunità per i nostri soci, un vero relax per il corpo e lo spirito!

GIOVENTÙ SEV

Avventura in Austria

Xenja Widmer *Se qualcuno intraprende un viaggio, ha sempre qualche cosa da raccontare (Mathias Claudius).* Questo vale chiaramente anche per il viaggio della Gioventù SEV in Austria. Dal 10 al 13 gennaio si è svolta l'annuale «Snow & Fun Challenge» organizzata dalla Gioventù del sindacato austriaco vida, a cui hanno partecipato 200 giovani. Con una delegazione di 12 membri la Gioventù SEV non si è naturalmente lasciata sfuggire questa occasione. A causa delle forti nevicate, il viaggio d'andata si è rivelato molto complicato. Sembra quasi un controsenso il fatto che l'incontro si sia svolto proprio in Carinzia, l'unica regione priva di neve. Per fortuna, grazie alle piste preparate artificialmente, la competizione si è svolta regolar-

mente. Un membro SEV ha addirittura scalato il podio nella categoria sci con un ottimo 3° posto. Abbiamo inoltre ottenuto un ottimo punteggio nella categoria dei costumi sul tema «eroi dell'infanzia».

L'obiettivo principale rimane comunque sempre il divertimento. Assieme ai nostri colleghi austriaci abbiamo trascorso dei giorni di svago, in cui siamo tra l'altro riusciti ad ampliare ulteriormente la nostra amicizia internazionale.

Il viaggio di rientro è stata una vera odissea. Per ben due volte abbiamo dovuto trasbordare dal treno al bus sostitutivo e passare lunghi tempi d'attesa sotto la tempesta di neve. Siamo arrivati domenica sera a Zurigo con circa cinque ore di ritardo. Abbiamo perso molto tempo, ma mai il buon umore!

Sezione LPV Ticino La nostra sezione porge sentite condoglianze al collega **Franco Menghetti** in lutto per la scomparsa del padre Giuseppe.

Sezione ZPV Ticino Presentiamo sincere condoglianze al nostro collega **Giorgio Pedraita**, colpito negli affetti famigliari per il decesso della cara madre Sandra.

I NOSTRI MORTI



TRENI DI NOTTE

Aude Haenni

È quasi mezzanotte in questo giorno della settimana. La città di La Chaux-de-Fonds si addormenta. Uniche luci, dei lampadari. Fermo su binari un treno. Nell'abitacolo, una tuta arancione si agita indaffarata. È quasi mezzanotte in questo giorno della settimana. Eppure questo uomo dell'ombra lavora, senza che i passeggeri dell'alba se ne accorgono. Instagram : @audinou

CARTA BIANCA di Loris Campetti

Speranza Landini

Maurizio Landini ha preso in mano la ultracentenaria Cgil con la forza di un tornado, ma la sua non è una forza distruttrice. Si potrebbe parlare di sindacato del cambiamento se non fosse che chi usa questo sostantivo in politica è un gattopardo che vuole cambiare tutto per non cambiare niente, come fa il governo gialloverde o giallonero con le politiche economiche, liberiste erano e liberiste restano. Landini ha una connessione sentimentale con le persone che rappresenta, per dirla con Gramsci. In una stagione di frantumazione del lavoro che cancella l'idea fondativa per cui a parità di prestazione dev'esserci parità di trattamento, bisogna fare sindacato di strada, andare a trovare i lavoratori dove sono, in fabbrica, in cantiere, nei campi, nei magazzini, tra i ciclisti della pizza (...). Le filiere del lavoro vanno seguite per intero per garantire stessi diritti a tutti quelli che vi lavorano. Perché oggi non siamo più analfabeti ma ci fregano lo stesso, dice il nuovo segretario generale proponendo una contrattazione inclusiva. In una stagione in cui i poteri forti e quelli a essi subalterni, dalla politica ai media, hanno fatto passare l'idea che il nemico è quello con la pelle nera, o comunque chi sta un po' peggio di te, va rovesciata la narrazione: l'unico nero nemico è il lavoro nero e non il senegalese piegato nei campi a raccogliere i pomodori per i nostri ragù, umiliato e sfruttato dai caporali al servi-

zio dei padroni. (...) Maurizio Landini non nasce bracciante ma apprendista saldatore, poi operaio, poi delegato, poi facendo tutta la gavetta della più grande organizzazione democratica italiana arriva al vertice della Cgil per dire che la Cgil non è il suo segretario ma le delegate e i delegati che la fanno vivere. Gli operai di Pomigliano a cui non fa difetto l'ironia, quelli che non si sono levati il cappello al cospetto di Marchionne, l'hanno battezzato «saldatore della patria». (...) E tutti in coro nello stadio dei lavoratori hanno scandito «uno di noi / Maurizio uno di noi».

(...)La Cgil è indipendente, non è e non vuole essere un partito, ma autonomi non vuol dire neutrali e tanto meno assenti: Landini non si accontenta di cambiare il lavoro, pretende di cambiare la società. Potreste pensare: questo ci racconta i suoi sogni e nasconde che la Cgil è arrivata al Congresso spaccata come una mela. Rispondo che ho fatto l'elenco degli impegni del saldatore Landini, non ho raccontato i miei ma semmai i suoi di sogni. Secondo, le conclusioni del Congresso segnano un percorso opposto alla divisione dell'atomo che uccide l'intera sinistra: si può fare sintesi, tenere insieme storie e pensieri diversi, uomini e donne, giovani e vecchi, bianchi e neri (di pelle, non di testa) con un progetto condiviso, volendosi bene. (...)

Articolo pubblicato per intero sul quindicinale «area» e qui ripreso in parte su gentile concessione della direzione.

COSA FARE CON IL «VECCHIO» MATERIALE ROTABILE DELLE FERROVIE SVIZZERE?

Aiutare i paesi in via di sviluppo

Egon Minikus
egon.minikus@bluewin.ch



«Capolinea: sfascia carrozze. Ecco il destino dei vecchi treni delle ferrovie appenzellesi», annunciava un titolo dell'«Appenzeller Tagblatt» del 29 agosto 2018. Si tratta però di materiale ancora valido, ancora lontano dai limiti della durata di vita, che viene demolito mentre le ferrovie in Africa e in Asia ne avrebbero un gran bisogno!

L'adozione della legge sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili ha generato nel nostro paese un'ondata di ordinazioni di materiale rotabile conforme. L'immagine del trasporto pubblico ne esce rivalutata, grazie a veicoli che rispondono al meglio alle esigenze di utenti e aziende. Per produttori come Stadler Rail, Bombardier e Siemens questa evoluzione assume i caratteri di una vera e propria benedizione.

D'altra parte, ci ritroviamo confrontati con una marea di veicoli superati, che in realtà avrebbero potuto svolgere dignitosamente il proprio

compito per una buona ventina di anni, grazie al loro stato di conservazione. È quindi veramente un peccato demolirli, tanto più che in Africa le carrozze viaggiatori sono molto ricercate. Sarebbe quindi opportuno, nell'ambito anche di un aiuto allo sviluppo, verificare la possibilità di un loro reimpiego in queste regioni. Eccone un esempio.

Sono venuto a sapere dalla Stadler Rail che la Camrail in Camerun è all'urgente ricerca di vetture viaggiatori, poiché quelle che aveva acquistato pochi anni fa dalla Cina si sono rivelate di qualità insufficiente e hanno dovuto essere tolte dal servizio. Camrail ha subito reagito con interesse ad una mia sollecitazione, manifestando la volontà di impiegare 15 carrozze delle Appenzeller Bahnen per formare tre treni e riattivare il collegamento intercity tra la città portuale di Douala e la capitale Yaoundé (ca. 300 km). Un ingegnere, dopo aver ispezionato le vetture all'esterno e all'interno, ha commentato: «demolire veicoli simili è un delitto!». I nostri dirigenti e politici dovrebbero riflettere maggiormente a queste situazioni.

Purtroppo però Camrail non è stata in grado di garantire il finanziamento dell'acquisto e del trasporto del



Minikus con le vetture delle Appenzeller Bahnen destinate al Burkina Faso

materiale in tempo utile. Le condizioni finanziarie di queste nazioni africane sono veramente precarie. Si è però subito fatta avanti un'altra compagnia: la STI-B, che gestisce la linea tra Ouagadougou, in Burkina Faso, a Abidjan, in Costa d'Avorio. A metà gennaio, vi è quindi stato un sopralluogo di due giorni del direttore generale, accompagnato dal responsabile tecnico, da quello delle finanze e da un altro quadro aziendale, che ha avuto un esito positivo, tanto che il contrat-

to d'acquisto è stato firmato pochi giorni dopo. Le vetture verranno dapprima trasportate in Romania, dove una ditta si occuperà di adeguare il comfort delle vetture, attualmente piuttosto spartano, ad una tratta di 1000 chilometri e di 30 ore di viaggio. Dalla Romania, proseguiranno poi per nave a Abidjan, dove si spera che possano garantire un onorabile servizio per i prossimi 20 o 30 anni. La Direzione dello sviluppo e della cooperazione della Confederazione dovrebbe

verificare in tempi brevi se il regalo di materiale rotabile potrebbe entrare in linea di conto. Nell'immediato futuro, verranno sostituiti molti veicoli, come per esempio le 14 composizioni di tre vetture della ferrovia regionale Berna - Soletta (identiche a quelle della ferrovia Lugano - Ponte Tresa, pure in procinto di essere sostituite ndr.). Una loro donazione ne eviterebbe la demolizione e numerosi paesi in via di sviluppo hanno reti ferroviarie a scartamento normale e ridotto, sulle quali questi mezzi potrebbero rivelarsi molto utili. Io spero veramente che la politica decida di mettere a disposizione questi veicoli. L'immagine della Svizzera all'estero non potrebbe che beneficiarne. I consiglieri nazionali e agli Stati che ho contattato hanno risposto positivamente.

Negli ultimi decenni, il traffico ferroviario in Africa era rivolto soprattutto al trasporto merci, ma adesso si vogliono trasportare in treno anche le persone. Noi abbiamo le vetture e in Africa i binari.

Per domande e suggerimenti, potete rivolgervi a egon.minikus@bluewin.ch, 079 319 21 51; indirizzo postale: Hinterwies 2, 9042 Speicher.

?

QUIZ

Basta poco per fare centro

Per coloro che hanno letto con attenzione questo numero, il compito è facile. Rispondi alle domande e facci avere le tue risposte (es. ADBB).

- Il 2 febbraio la locomotiva del centenario del SEV è arrivata alla stazione di ...
A Aarau **B** Bellinzona **C** Courtelary **D** Dagmersellen
- Il nuovo responsabile del segretariato di Coira si chiama ...
A Dario Cologna **B** Leon Schlumpf **C** Markus Cadosch **D** Alberto Giacometti
- Quando è stato negoziato l'ultimo CCL di Securitrans?
A 2000 **B** 2002 **C** 2012 **D** 2018
- Per i cento anni, il SEV mette in vendita un vino bianco speciale. Quale?
A Mont-sur-Rolle, La Côte **B** Petite Arvine, Valais
C Œil de Perdrix, Neuchâtel **D** Sauvignon Blanc, Genève

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro il 6 marzo 2019**;

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;
per e-mail: a mystere@sev-online.ch;
via internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà 40 franchi in buoni libro - sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La soluzione del numero 1: vecchio valico ferroviario (in disuso) di Santa Margherita a Stabio.

Il fortunato vincitore dei buoni Reka del valore di 40 franchi è: **Reto Gerig, Brunnadern, membro della sezione Bau OstSchweiz.**

SULLE ORME DI...

Pierre Délias, conducente di bus



Conducente bus di una ditta in subappalto: stesso mestiere ma non stesse condizioni di lavoro.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Pierre Délias è autista di bus presso la RATP Dev, una delle ditte in subappalto per i TPG. Molto impegnato nel sindacato SEV, ha vissuto un 2018 sfibrante, ma che ha permesso di ottenere qualche miglioramento.

Pierre Délias è un personaggio che ispira grande calma. Incontriamo questo giovane prestante di 33 anni nei locali del SEV a Ginevra, dove ci racconta della sua professione e del suo percorso di vita, ripercorre gli ultimi mesi di mobilitazione e ci spiega le ragioni del suo impegno sindacale. La sua esposizione è precisa e chiara, come i suoi occhi azzurri. Ammette di essere piuttosto timido, ma in lui si avverte una profonda determinazione, che permette di essere compreso e convincente senza dover alzare la voce. Quando guida il suo bus dai colori dei trasporti pubblici di Ginevra, è quasi impossibile distinguere la sua condizione da quella degli altri autisti dei TPG, dato che anche lui percorre tutte le strade della città di Calvino. Il suo datore di lavoro non è però la regia pubblica di Ginevra, ma una società privata, ossia la filiale svizzera della RATP. Come la maggior parte degli impiegati di questa azienda, è frontaliere ed abita in Francia, a circa trenta minuti di auto dal confine. Sono circa 300 gli autisti, compresi quelli che lavorano per Globe Limo o Genève-Tours, che lavorano in subappalto sulla rete TPG.

Solo i passeggeri più attenti si rendono conto delle differenze, rivelate da piccoli dettagli: il logo del suo datore di lavoro sulla giacca e la scritta sul retro del bus che indica che il servizio è prestato da RATP Dev Svizzera SA. Vi sono però anche differenze molto più sostanziali con la regia pubblica, che riguardano il salario, la sua progressione, gli orari e le condizioni di lavoro. All'assunzione, i salari di RATP sono pressoché equivalenti a quelli dei colleghi TPG. Questi ultimi, però beneficiano di aumenti regolari col passare degli anni, mentre presso la RATP la paga marcia sul posto. Dopo qualche anno, la differenza può risultare dell'ordine di 1500 franchi. Anche l'organizzazione e la ripartizione dei piani di lavoro sono molto differenti: «noi dobbiamo limitarci a fare quello che ci dicono. Non abbiamo alternative» spiega Pierre. «Ai TPG vi è una pianificazione annuale, salvo che per i rimpiazzanti, mentre a RATP abbiamo una pianificazione mensile, che riceviamo dieci giorni prima».

Questo aspetto complica non poco la vita so-

ciale, pur senza pregiudicarla del tutto. «Io sono scapolo. La mia vita risulta quindi un po' meno difficile di quella dei colleghi che hanno famiglia. Del resto, mi sono sentito spesso ripetere che è più facile trovar moglie prima di iniziare questo mestiere». Il tempo libero, Pierre ama trascorrerlo facendo escursioni a piedi o in rampichino.

Pierre e i suoi colleghi hanno trascorso un 2018 molto faticoso. A fine 2017, la TPG ha adottato nuovi orari e, con essi, nuovi turni di lavoro per gli autisti. «Ci siamo resi conto immediatamente che non funzionavano. Richiedevano orari di presenza molto estesi, con lunghe pause in mezzo. Ciò ha generato stanchezza, malattie e assenteismo e i miei colleghi erano irritati, arrabbiati, ma anche solidali. Con il sostegno di Valérie del SEV, abbiamo promosso una mobilitazione». La sessantina di salariati dell'azienda hanno rivendicato orari di lavoro meno impegnativi, indennità per i pasti, salari in linea con quelli dei TPG e locali di pausa muniti di servizi igienici. In giugno è giunto un primo accordo, insufficiente ma che ha permesso di ridurre un po' la durata del servizio. La mobilitazione ha inoltre evidenziato le conseguenze di turni di lavoro troppo esigenti e la mancanza di autisti che ne può derivare. I nuovi orari, applicati per il 2019, sono ora molto migliori.

Ma da dove viene questo impegno sindacale? «Penso che devo averlo un po' nel sangue» scherza Pierre, ricordando come sua nonna fosse già stata delegata sindacale e contribuito ad organizzare uno sciopero a Ginevra. «Vi è anche un certo legame con il mio percorso professionale». Pierre ha svolto numerosi lavori, da giardiniere paesaggista a orticoltore, per poi svolgere una formazione di muratore in Svizzera e infine lavorare in un macello, dove però si è trovato male a causa dei metodi utilizzati dal grande gruppo proprietario, tesi unicamente al profitto. Ha poi fatto la patente di guida dei mezzi pesanti per lavorare cinque anni come camionista e approdare infine alla RATP DEV Svizzera. Nel 2014, viene coinvolto dalla lotta sindacale in occasione della minaccia di sciopero a sorpresa e si rende conto dell'operato del SEV. La questione del subappalto di TPG - con la destra che vorrebbe aumentarne la quota dal 10 al 15%, mentre la sinistra critica il dumping salariale - sarà al centro di un dibattito che si prospetta molto acceso al Gran Consiglio di Ginevra, il prossimo 28 febbraio. Il 5 marzo, vi sarà una prima riunione di trattative e Pierre, naturalmente, sarà chiamato a rappresentare i suoi colleghi.

MATRIOSKA

Gros

