

Falò delle Alpi

A Melano contro una mobilità sempre più insostenibile.

Pagina 4



Tempi di sovrapposizione

Thurbo vuole cambiare le regole del gioco. Il Tribunale arbitrale risolve un problema, ma ne apre un altro. Si va al Tribunale federale.

Pagina 16



Sentenza assurda

Un caso trattato dal tribunale dei Probi Viri lascia di stucco.

Pagina 5

La liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi banalizza il lavoro

No al lavoro notturno

Lavorare 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno? Il movimento sindacale non ci sta. Non si tratta solo della protezione della salute, ma anche di valori sociali da difendere.

Le proposte di liberalizzare gli orari di apertura dei negozi, avranno inevitabilmente conseguenze anche sul personale dei trasporti pubblici, che sa bene che cosa significa lavorare la domenica, come spiega il presidente centrale della VPT, Gilbert D'Alessandro. Queste iniziative liberiste hanno un impatto nega-

tivo anche sulla legge federale sul lavoro, sulla salute e sulle relazioni di lavoratrici e lavoratori. Luca Cirigliano, segretario centrale dell'USS, illustra i pericoli e presenta l'Alleanza per la domenica.

Dossier alle pagine 8, 9 e 10

EDITORIALE

L'incidente di Granges-près-Marnand ha suscitato profonda impressione presso il personale dei trasporti pubblici, sia nell'opinione pubblica. Al cordoglio per il collega scomparso si contrappone il sollievo per il rapido miglioramento dei feriti. Ogni incidente resta però un incidente di troppo, indipendentemente dalle cause e dalle circostanze, anche se siamo consapevoli che la sicurezza assoluta resta una chimera.

«Le FFS devono adesso indicare i provvedimenti e i tempi con i quali intendono reclutare e preparare il personale necessario a curare la manutenzione di impianti e materiale».

Manuel Avallone, vicepresidente SEV

Ogni incidente deve quindi stimolare la riflessione sulle disposizioni e sull'equipaggiamento tecnico. Il SEV ha più volte richiesto di accelerare la dotazione dei segnali del sistema ZUB e ribadisce questa richiesta. Confederazione e Cantoni devono liberare i mezzi necessari, oltre che per ampliare le infrastrutture, per curarne la manutenzione. Essa necessita anche di personale ben formato. Risparmiare sulla formazione e sulle condizioni di lavoro equivale a risparmiare sulla sicurezza. Le FFS devono adesso indicare i provvedimenti e i tempi con i quali intendono reclutare e preparare il personale necessario a curare la manutenzione di impianti e materiale.



«Con la riforma i negozi delle stazioni di benzina si trasformerebbero in «luoghi di spaccio» per alcol a basso prezzo.»

Minibar: Gottardo addio?

Dal mese di aprile, il servizio minibar sui treni ICN è stato soppresso. Ufficialmente a titolo di prova. Alcuni segnali lasciano presagire che la decisione sarà definitiva. I minibar e le batterie di ricambio sono stati ritirati, mentre dalle ordinazioni sono stati cancellati gli articoli dei minibar. Il personale è ovviamente preoccupato. Il SEV ha interpellato elvetico, senza però ottenere alcuna risposta.

a pagina 4

Progetti di mobilità aziendale

Contenere la mobilità



recarsi al lavoro e per gli spostamenti professionali e a far capo a mezzi alter-

Questi progetti servono a ottimizzare le esigenze di mobilità di un'azienda, incentivando i dipendenti a fare a meno dell'auto per

nativi maggiormente rispettosi dell'ambiente. Incentivi che dovrebbero avere effetti anche al di fuori del lavoro. *contatto.sev* ne ha discusso con Virginie Kauffmann, consulente per la mobilità a Berna.

Pagine 6 e 7

NEWS

Stazione di Mainz
chiusa per ferie

■ Da oltre una settimana, la stazione di Mainz (Magonza, 200 000 abitanti e capoluogo della Renania Palatinato) non viene più servita da diversi treni, che transitano oppure vengono deviati. Assenze per vacanze e malattia non permettono di coprire tutti i turni di capomovimento. Il comprensibile clamore di questa situazione, destinata a prolungarsi ancora per qualche settimana, ha portato all'allontanamento del capoprodotto di DB Netz Hans-Jörg Hess, vecchia conoscenza delle FFS. I manager delle DB si dicono oggi sorpresi dall'evoluzione demografica del personale, che indicano come causa principale del problema.

Sistema di sicurezza
uniformato per lo
scartamento ridotto

■ Il 15 agosto entra in vigore il nuovo standard per il controllo della marcia dei treni sulle linee a scartamento ridotto ZBMS, deciso dall'Ufficio federale dei trasporti nel 2011. Questo standard è basato sul sistema ZSI 127, in esercizio presso la Zentralbahn e la Berner Oberland Bahn.



La sua adozione generalizzata dovrebbe permettere alle imprese di realizzare sinergie a livello di ordinazione e di contenere i costi. Esperti indipendenti temono invece le conseguenze negative di una situazione di monopolio di cui beneficia la ditta Siemens, detentrica del brevetto del sistema, che potrebbero persino indurre al passaggio su strada di alcuni esercizi ferroviari.

Costernazione tra personale e popolazione. Le reazioni di Mächler, Avallone e Piccioli

La sicurezza subito

Ripetizione inquietante: solo pochi mesi dopo l'incidente di Neuhausen è la volta di Granges-près-Marnand: ancora una collisione, ma questa volta un giovane collega è morto.

Sulla linea Payerne-Lausanne, a Granges-près-Marnand, nelle ore di punta mattutine e serali si incrociano un treno regionale e un RegioExpress. La sera del 29 luglio, all'uscita della stazione – assicurata da un unico segnale per tutti i binari, posto dopo lo scambio – si verifica una collisione: il macchinista del treno regionale riesce a mettersi in salvo, mentre per il macchinista del RegioExpress non c'è stato nulla da fare. Ha trovato la morte a soli 24 anni. La collisione ha causato anche il ferimento di una trentina di passeggeri. Immensa la costernazione tra il personale e nell'opinione pubblica.

Già dopo l'incidente di Neuhausen il SEV aveva rivendica-



Un ultimo toccante messaggio a Jonathan, il giovane collega deceduto nell'incidente.

to a gran voce maggiore sicurezza. Aveva in particolare richiesto di dotare, il più velocemente possibile, l'intera rete ferroviaria svizzera dei sistemi di sicurezza ZUB. Questa rivendicazione, drammaticamente attuale, viene nuovamente reiterata dal SEV.

«Nel lutto e nel dolore per le vittime – osserva il vicepresidente del SEV **Manuel Avallone** – si mescola anche la rabbia per l'arretratezza dell'infra-

struttura: questa lacuna era nota da tempo e non si è fatto abbastanza per risolvere il problema». Il presidente centrale della LPV, **Urs Maechler**, aggiunge: «L'aumento del traffico e la pressione sul rispetto della puntualità rendono il nostro lavoro quotidiano molto pesante e influisce così anche sulla sicurezza». **Massimo Piccioli**, presidente della LPV Ticino, intervistato dalla RSI ha sottolineato come oggi sul

macchinista pesano molti compiti: «Una volta per licenziare il treno c'erano le stazioni pre-senziate e il capotreno. Oggi sui treni regionali il macchinista deve occuparsi di tutto». L'istallazione rapida dello ZUB è dunque la cosa più giusta non solo per i viaggiatori, ma anche per i/le macchinisti/e.

pmo/frg

REAZIONI E ASPETTATIVE DOPO L'INCIDENTE

«Dobbiamo considerare come, dal punto di vista statistico, gli incidenti rispecchino le cifre degli anni scorsi. È quindi sbagliato parlare di una drammatica impennata di questi casi.»

«È illusorio pensare ad una rapida introduzione dell'ETCS 2. Dobbiamo invece riflettere sulle priorità e verificare l'opportunità di rinviare questi cambiamenti di tecnologia per investire di più sulla sicurezza.»

Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti alla «NZZ am Sonntag»

«Mi sono impegnato personalmente per dotare altri 1700 segnali del sistema ZUB. Dopo questo incidente dobbiamo veri-

ficare tutte le possibili alternative, come l'introduzione integrale e contemporanea della segnalazione in cabina ETCS 2.»

«Vogliamo e dobbiamo usare in modo oculato i soldi che riceviamo dai clienti e dalla Confederazione. In alcuni settori, come la manutenzione, abbiamo bisogno di più personale, mentre abbiamo quasi risolto il problema dei sottoeffettivi nel personale di locomotiva.»

Andreas Meyer, CEO delle FFS alla «Schweiz am Sonntag»...

«Non possiamo basare la nostra strategia su Granges-Marnand, ma dobbiamo svilupparla per tutta la Svizzera, migliorando costantemente la sicurezza. Per esempio dotando altri 1700 se-

gnali del sistema ZUB, con un investimento di 50 milioni entro il 2018. I ferrovieri sono come una famiglia. Non potete immaginarvi quanti messaggi di sostegno ho ricevuto.»

... e a «Le Matin Dimanche»...

«Investire 1,37 miliardi in ripari fonici e non destinare una piccola parte di questo importo per eliminare queste lacune nella sicurezza significa esporre inutilmente vite umane a situazioni di pericolo.»

Hans G. Wägli, autore del libro «Bahnprofil Schweiz» al «Sonntagsblick»

«Altre nazioni europee sono equipaggiate in modo simile alla Svizzera con lo ZUB, ma vi è un scarso interesse ad introdurre il

sistema uniforme ETCS, anch'esso in grado di controllare la velocità. Il progetto svizzero di introdurlo entro il 2017 risulta quindi all'avanguardia.»

Dirk Bruckmann, del Poli di Zurigo al «Tages-Anzeiger»

«Bisogna dapprima intervenire sulle stazioni con lacune nella sicurezza, indipendentemente dalla modernità della loro tecnologia e solo dopo sugli impianti vecchi ma comunque sicuri. Dobbiamo evitare da subito incidenti che comportano spesso vittime, feriti e danni ingenti. Non è solo una questione finanziaria, ma politica ed etica.»

Walter von Andrian, caporedattore della «Schweizer Eisenbahn-Revue», alla «Nordwestschweiz»

Alla popolazione stanno a cuore le sorti dell'AVS

Insieme in piazza

In soli quattro mesi, l'iniziativa dell'Unione sindacale AVSplus ha centrato l'obiettivo: raccogliere le firme necessarie per migliorare il primo pilastro della previdenza vecchiaia. Socialità e buone condizioni di lavoro sono valori centrali che il movimento sindacale intende ribadire in occasione della manifestazione del 21 settembre a Berna.

L'AVS è la previdenza di vecchiaia più sicura. Le sue prestazioni sono garantite. Grazie al crescente benessere e al finanziamento solidale, i ricchi pagano di più rispetto a chi ha un reddito medio-basso.

A differenza del secondo e terzo pilastro, l'AVS è decisamente meno esposta al rischio di borsa. Le banche e le assicurazioni del ramo vita non possono arricchirsi sulle nostre spalle con l'AVS.

Ecco perché il primo pilastro è la forma di previdenza vecchiaia più sociale e più sicura. Ecco perché vale la pena rafforzarlo. Con oltre 116 mila firme, l'iniziativa popolare «AVSplus: per un'AVS forte» è dunque riuscita. A comunicarlo l'Unione sindacale svizzera (USS), secondo cui, in 4 mesi, la proposta è stata sottoscritta da oltre 116 000

persone. Ne sarebbero bastate 100 000 e i promotori disponevano ancora di altri 14 mesi per ricercare altri firmatari. Il testo, che sarà depositato alla Cancelleria federale in settembre, chiede un potenziamento delle rendite AVS del 10%. In media l'aumento mensile sarebbe di 200 franchi per le persone singole e di 350 per i coniugi.

Tenendo conto degli «enormi progetti di smantellamento» della previdenza per la vecchiaia da parte del Consiglio federale, la rapida riuscita della proposta di modifica di legge, sostenuta dal partito socialista dai Verdi e dai sindacati, «non è una sorpresa» per l'USS.

Stando alle proposte del Governo, l'aliquota di conversione del secondo pilastro va ridotta dal 6,8 al 6,0%. Per evitare una diminuzione delle

rendite, che tale misura comporterebbe per circa il 10%, l'Esecutivo ha previsto varie misure per aumentare l'aveve di vecchiaia disponibile al momento del pensionamento. Tra queste figura pure un rialzo dei prelievi salariali. Il pensionamento anticipato dovrebbe intervenire più tardi a oggi (da 58 a 62 anni) e le donne dovrebbero conseguire una rendita AVS dai 65 anni (contro l'attuale soglia a 64 anni). L'aumento pensionabile delle donne è ovviamente avversato in modo chiaro e netto, dal momento che la parità sancita *de jure* non è ancora realizzata *de facto*.

red



TRENO SPECIALE DAL TICINO

Insieme e numerosi a Berna il 21 settembre con il treno speciale!

ANDATA

partenza da Chiasso	08.57
partenza da Mendrisio	09.05
partenza da Lugano	09.22
partenza da Bellinzona	09.49
partenza da Biasca	10.03
partenza da Faido	10.25

■ arrivo a Berna 13.43

RITORNO

■ partenza da Berna 16.47

arrivo a Faido	19.45
arrivo a Biasca	20.21
arrivo a Bellinzona	20.42
arrivo a Lugano	21.11
arrivo a Mendrisio	21.29
arrivo a Chiasso	21.38

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Homo debitor

Una prospettiva economica fondata interamente sul debito non cade dal cielo. Neppure casuale o da scartare a priori è l'idea che il debito possa essere benefico e pertanto rincorso quale rimedio sistemico. Nessun pregiudizio vieta peraltro di appellarsi al debito quale unico motore di rilancio e di rafforzamento congiunturale.

Si può cogliere allora in questa crisi apparente del debito un aspetto che la contraddistingue dalle altre, in particolare rispetto alla crisi del 1929? Riducendo la sintesi all'osso potremmo dire che quella del '29 fu una crisi di sovrapproduzione (la gente non aveva i soldi per comprare ciò che produceva). Quella di oggi è una crisi di sovrapproduzione d'altro tipo (la gente ha già speso i soldi che non ha ancora guadagnato). In definitiva il capitalismo non ha fatto altro che tendere all'evaporazione di tutte queste solidità: del denaro, del capitale, del lavoro, del debito. Alla vecchia e produttiva accumulazione del capitale si è sostituita l'accumulazione monetaria, i milioni sono diventati nel frattempo miliardi, pur assistendo a un certo impoverimento generale, il denaro affiora come d'incanto, come se venisse dal nulla. Se in natura si dice che nulla si crea e nulla si distrugge, in campo monetario si possono effettivamente creare soldi a partire dal nulla. Quando una banca accorda un credito, essa iscrive semplicemente la somma all'attivo del conto del beneficiario. Questa stessa cifra figurerà al passivo della banca stessa e il miracolo monetario è compiuto. Debito e credito sono semplicemente iscritti quale riconoscimento del debito da parte del beneficiario nei confronti della banca e della banca nei confronti della società. Il beneficiario vanta dunque un credito nei confronti della banca che è anche un debito verso la banca stessa. Debito e credito vanno dunque di pari passo. E così per la banca che vanta un credito nei confronti del beneficiario, ma anche un debito verso la società per la somma immessa nel circuito economico. Va da sé che il sistema può funzionare solo alla condizione che questo debito/credito o credito/debito non venga mai estimo, ma perennemente rinnovato. Così sono andate le cose per almeno tre decenni. Ora il miracolo monetario, con la creazione di denaro a partire dal nulla, sembra essersi estinto.



Anche se nessuno conferma, la decisione appare presa

Minibar: Gottardo addio?

Da aprile, il servizio con il minibar sui treni ICN è stato soppresso, ufficialmente a titolo di prova. Ad oggi, non è stato comunicato nulla, ma alcuni segnali lasciano presagire la decisione.

In primavera, la ditta elvetica ha informato i partners sociali di voler uniformare il servizio sui treni ICN in circolazione con due composizioni riunite. Sino ad allora, la prima composizione disponeva di un vagone ristorante servito da personale, mentre sulla seconda vi era un servizio di minibar. elvetico ha quindi annunciato di voler svolgere una prova con entrambi i vagoni ristoranti serviti che si sarebbe svolta coinvolgendo il personale su base volontaria e non avrebbe avuto ripercussioni negative sul piano occupazionale. Le modalità della prova, soprattutto sulla linea del Gottardo, sono state però diverse.

Dal dire al fare...

La maggior parte dei treni ICN circola infatti con una sola composizione, ma sono state comunque adottate le stesse modalità, sopprimendo semplicemente il servizio minibar. Se da una parte gli effetti negativi sull'occupazione del personale del deposito elvetico di Lugano sono stati per il momento compensati dall'attribuzione di altre prestazioni, la prova non è avvenuta su base volontaria. Il personale non ha potuto fare altro che prenderne atto e far buon viso a cattivo gioco.

Esito predefinito?

La prova di elvetico, iniziata il 22 aprile, avrebbe dovuto durare tre mesi e la decisione comunicata un paio di settimane prima. Ad oggi, non vi è stata nessuna comunicazione, ma l'organizzazione sembra ormai aver assimilato le modalità d'esercizio attuali: i minibar e le batterie di ricambio sono stati ritirati, mentre dai bollet-

tini di ordinazione sono stati cancellati gli articoli dei minibar. Cresce quindi la preoccupazione presso il personale, soprattutto del deposito di Lugano. Il SEV ha interpellato in proposito elvetico, senza però ottenere ad oggi alcuna risposta.

Perdita di qualità sul Gottardo

La misura, oltre che preoccupare per le conseguenze occupazionali, suscita diverse perplessità anche a riguardo della sua opportunità. La perdita di qualità del servizio è evidente, con i viaggiatori obbligati a recarsi al vagone ristorante.

«Approfitto del viaggio in treno per Berna per preparare il lavoro che mi aspetta in Parlamento e lavorare al computer – ci ha per esempio detto il consigliere nazionale Marco Romano – e non mi facevo mai mancare una bottiglietta d'acqua e uno snack dal minibar. Ora devo spostarmi, ma con i bagagli e gli oggetti di valore con me non è sempre semplice e sicu-



Riavremo questo servizio sulla linea del San Gottardo?

ro. A volte è vero che portano anche il caffè al posto, ma non sempre ne hanno il tempo».

Romano ci ha anche fatto notare che nei mesi scorsi è stato svolto un sondaggio sulla stessa linea del Gottardo per avere un parere dei viaggiatori sulla necessità di un servizio mobile. «Peccato solo che lo stesso sondaggio sia stato (scandalosamente!) preparato solo in tedesco e in francese, dimenticandosi che la lingua ufficiale lungo metà della stessa linea

sia l'italiano. Ho quindi indirizzato un e-mail di protesta, ricevendo una risposta totalmente insoddisfacente».

E si che proprio giovedì scorso i vertici delle FFS sono venuti in Ticino a vantare i futuri servizi sulla linea del Gottardo. Il presente, evidentemente, è un'altra cosa.

Pietro Gianolli

Falò di riflessione sulla tutela dello spazio alpino dal traffico di transito a Melano e al Col del Jaman (VD)

Contro una mobilità insostenibile

Il Sottoceneri è una regione particolarmente sensibile alle emissioni del traffico stradale.

L'Iniziativa delle Alpi e la coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole hanno quindi tenuto ad

organizzare questa manifestazione all'ombra del Generoso, per favorire la riflessione sulle conseguenze per la regione dell'apertura di una seconda galleria autostradale del San Gottardo. Conseguenze descritte dagli interventi del vicesindaco di Melano Antonio

Casellini, la Consigliera nazionale e vicepresidente dell'Iniziativa delle Alpi Marina Carobbio, la deputata al Gran Consiglio dei Verdi Greta Gysin e i rappresentanti dell'associazione cittadini per il territorio, prima dell'accensione del suggestivo falò, accompagnato da

un sottofondo di corno delle Alpi. Un momento che ha raccolto una folta partecipazione, a testimonianza della sensibilità della popolazione locale per questo problema.

gi



L'invito della coalizione ha avuto un largo seguito.



Un falò per allarmare le coscienze di chi vuole la seconda galleria del Gottardo.

Il Tribunale dei Probi Viri conferma la misura. Il SEV: «Nel nostro Paese la giustizia è in mani borghesi»

Licenziata dopo aver denunciato la presenza di telecamere

Il SEV ha concesso la protezione giuridica alla conducente licenziata. Il Tribunale dei Probi Viri ha tuttavia considerato lecito il suo licenziamento «per ragioni economiche».

17 giugno 2013: durante la riunione di conciliazione del tribunale dei Probi Viri (distretto di Losanna) Jocelyne (nome fittizio), non si fa intimidire né dal presidente del tribunale, né da giudici, avvocati e un pubblico di una decina di persone. La 47enne rivendica al suo ex datore di lavoro MSA

«La sentenza è stata chiara: non c'è nulla che impedisca a un datore di lavoro di licenziare un dipendente. Nel nostro Paese, abbiamo a che fare con una giustizia borghese»!

Christian Fankhauser, segretario sindacale SEV

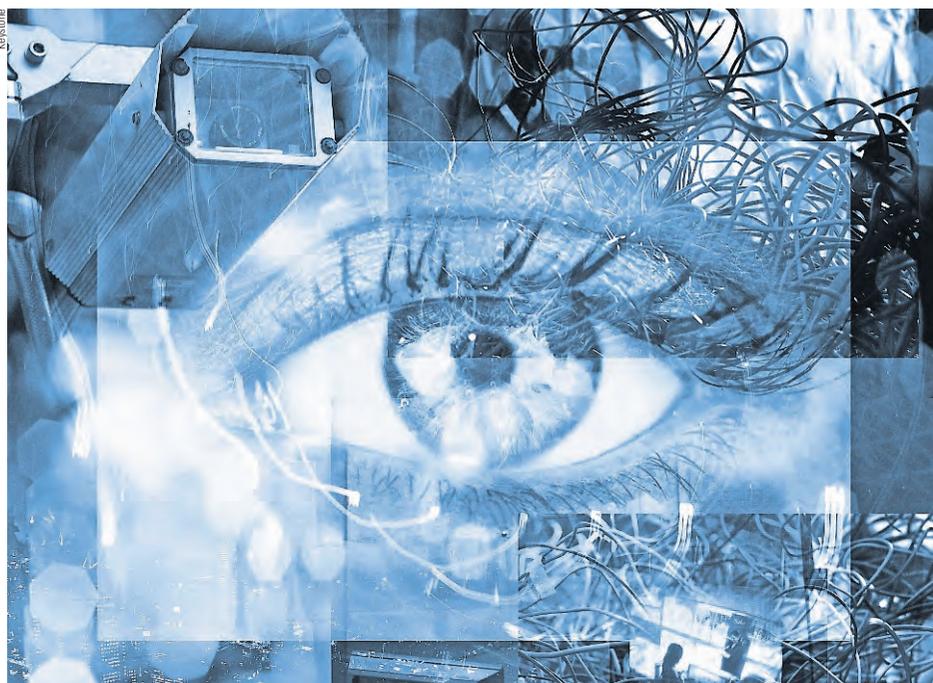
(Minibus Service SA) il pagamento dell'equivalente di quattro mesi di salario, ovvero 6852,40 franchi, quale indennità per licenziamento abusivo. Jocelyne era stata assunta da MSA nel febbraio 2011 come conducente ausiliaria di minibus. È stata licenziata il 22 dicembre 2011 dopo aver denunciato la presenza di telecamere nel locale di servizio dei/delle conducenti. In tribunale, l'avvocato della ditta MSA afferma di aver licenziato Jocelyne per motivi economici: la compagnia tl (la sigla dei trasporti pubblici nella regione di Losanna) sarebbe stata costretta ad affidare a MSA meno lavoro. «Non è vero» esclama Jocelyne: «MSA ha assunto un nuovo conducente subito dopo il mio licenziamento». Michel Joye, direttore di tl, comparso in aula come testimone, non è stato in grado di ricordare se davvero fosse stato dato meno lavoro a MSA.

Philippe Rapin, direttore di MSA, è stato incapace di fornire la prova della diminuzione del carico di lavoro. Il segretario sindacale del SEV Christian Fankhauser, presente in aula pure in veste di testimone, ha spiegato che MSA aveva già licenziato del personale che ha avuto il coraggio di far valere i propri diritti. Durante la sua deposizione, Christian Fankhauser ha rilevato una strana coincidenza: la lettera di licenziamento di Jocelyne è stata scritta il giorno stesso della lettera inviata da MSA al SEV, in cui negava di avere installato le telecamere per controllare il personale, ma per sorvegliare una cassa.

Nella sentenza del 10 luglio 2013, il tribunale dei Probi Viri ha sostenuto che il licenziamento di Jocelyne per motivi economici è perfettamente lecito. Non solo Jocelyne non percepirà i quattro mesi di stipendio rivendicati, ma deve anche pagare 750 franchi di spese legali.

Non sorpreso da questa decisione, Christian Fankhauser non nasconde tuttavia la sua delusione: «MSA non ha potuto dimostrare il calo del volume di lavoro per giustificare il licenziamento, mentre Jocelyne è stata evidentemente messa alla porta per aver avuto il coraggio di denunciare non solo la presenza di telecamere, ma anche una serie di malfunzionamenti all'interno del subappaltatore dei tl. Nella sua sentenza il tribunale è stato chiaro: «non c'è nulla che impedisca a un datore di lavoro di licenziare un dipendente. Nel nostro Paese, abbiamo a che fare con una giustizia borghese».

AC/rrg



L'Ordinanza 3 relativa alla legge sul lavoro, capitolo 2, articolo 26, specifica che: «Non è ammessa l'applicazione di sistemi di sorveglianza e di controllo del comportamento dei lavoratori sul posto di lavoro. I sistemi di sorveglianza o di controllo, se sono necessari per altre ragioni, devono essere concepiti e disposti in modo da non pregiudicare la salute e la libertà di movimento dei lavoratori». Nel suo commentario su tale ordinanza, la SECO specifica: «si sa per esperienza che gli impianti di sorveglianza possono provocare sentimenti negativi nei/nelle lavoratori/trici interessati/e e causare danni alla salute. Può anche avere conseguenze sul deterioramento dell'ambiente all'interno dell'azienda». Malgrado legge e commentario, i Probi Viri hanno dato torto a Jocelyne e giustificato il licenziamento.

Jocelyne: «Subappalto significa sottopagare e svalutare»

■ **contatto.sev:** Perché ha voluto che il SEV portasse questa vicenda al tribunale dei Probi Viri?

Jocelyne: Perché volevo lasciare una traccia. Ho voluto esporre le condizioni di lavoro in vigore presso MSA. Mostrare ai signori delle due aziende – MSA e tl – che non si può fare qualsiasi cosa con i/le dipendenti. Oggi sono io ad aver reagito, e ho perso. Domani sarà qualcun altro e forse vincerà.

■ **A parte la presenza di telecamere, che cosa non quadra presso MSA, società che**

peraltro ha già dato filo da torcere al SEV?

Non solo la formazione iniziale dei conducenti non è pagata, ma deve essere svolta nel tempo libero. I conducenti delle linee urbane devono inoltre fornire personalmente il fondo cassa. La maggior parte dei conducenti deve provvedere al rifornimento dei veicoli al di fuori dell'orario di lavoro. Per coronare il tutto, i minibus viaggiano in autostrada senza vignetta autostradale...

■ **Quale lezione trae da questo caso?**

Subappalto significa sottopagare e svalutare. È il caso di MSA che riceve mandati da tl, ma è anche il caso dei conducenti che lavorano per le ditte subappaltatrici di Autopostale. Presso MSA ricevevo 25,40 franchi all'ora, più 2,12 franchi per la tredicesima e le vacanze. Vuol dire che percepivo uno stipendio mensile inferiore ai 2000 franchi. Quindi ero persino esclusa dalla previdenza professionale, senza diritto alla cassa pensione.

Alberto Cherubini/rrg

I piani della mobilità aziendale, ovvero come modificare le abitudini di lavoratori e lavoratrici



Mobilità sostenibile per andare al lavoro

Virginie Kauffmann, geografa di formazione, lavora come consulente in materia di mobilità. Ci spiega in che cosa consiste un piano di mobilità, a che cosa serve e a chi si rivolge.

■ **contatto.sev:** Lei si occupa di sviluppare piani di mobilità aziendale. Di che cosa si tratta esattamente?

Virginie Kauffmann: I piani di mobilità emergono da una nuova ideologia. Per molto tempo si è pianificato in base alle infrastrutture: ogni volta che il sistema è saturo, si aumenta l'offerta con la creazione di nuove infrastrutture. Questo funziona nel medio termine, ma si arriva molto presto alla saturazione. E non si finisce mai.

■ **Che cosa propone come alternativa?**

Invece di creare nuove infrastrutture, in primo luogo cerchiamo di fare un uso migliore di quelle esistenti. Cerchiamo di evitare certi spostamenti in vari modi: telelavoro, videoconferenze, ecc. Per i tragitti indispensabili, cerchiamo di influenzare il comportamento dei/delle dipendenti affinché optino per mezzi di trasporto alternativi, come il trasporto pubblico, la bicicletta, il carpooling o semplicemente spostandosi a piedi. E se occorre l'auto, meglio orientarsi su veicoli ecologici (come i modelli ibridi).

■ **Con i piani di mobilità si cerca dunque di influenzare il comportamento o le abitudini degli esseri umani?**

Esattamente. Questa idea ha cominciato a farsi strada negli Stati Uniti attorno agli anni Ottanta, per approdare poi in Europa. In Svizzera, aziende come ABB, Novartis e Rolex hanno svolto il ruolo di precursori. Il piano di mobilità serve ad ottimizzare la mobilità generata da un'azienda. Può trattarsi degli spostamenti di lavoratori e lavoratrici oppure anche della clientela, dei fornitori, ecc. Serve soprattutto per razionalizzare l'uso dell'auto.

■ **Perché un imprenditore dovrebbe privilegiare questo tipo di approccio?**

Per alcuni semplici motivi: alto costo del parcheggio, inquinamento, opposizione da parte di

associazioni di protezione ambientale (che poi negoziano l'implementazione di un piano di mobilità), volontà di fare qualcosa per il benessere dei/delle propri/e dipendenti e di dare all'esterno un'immagine di azienda responsabile.

■ **Concretamente, in che cosa consiste un piano di mobilità?**

Si tratta di un ventaglio di soluzioni composto da diverse

«**Se davvero i tragitti sono indispensabili, meglio privilegiare modi di trasporto ecologici, come i trasporti pubblici, la bici, la condivisione dell'auto o andare a piedi**».

possibili misure. Ogni dipendente ha diverse esigenze, per cui cerchiamo di offrire soluzioni individuali. Ognuno guarda le opportunità a sua disposizione e sceglie ciò che più gli conviene.

■ **Si presume allora che i lavoratori non scelgano il mezzo di trasporto migliore per giungere a destinazione?**

Se si considera che quasi la metà di tutti gli spostamenti per andare al lavoro sono inferiori ai cinque chilometri, che si percorrono in auto, allora sarebbe lecito pensare di sì. Non bisogna poi dimenticare che nel 90% dei casi, a bordo di un'auto c'è sempre solo una persona.

■ **In una società qualunque, il ventaglio di proposte che cosa potrebbe contenere?**

Degli JOB-ABO: la società si impegna ad acquistare un abbonamento per i mezzi pubblici. Oppure si potrebbe suggerire al personale di avvicinarsi al luogo di lavoro attraverso incentivi per il trasloco. O ancora: bonus di eco mobilità a chi usa la bici o viene a piedi per recarsi al lavoro. Il bonus «posteggio garantito» offerto in

passato, è ormai datato. Oggi ci sono altri incentivi.

■ **Nei piani di mobilità, potrebbero anche starci sanzioni per chi usa l'auto, giusto?**

Sì, decidendo di introdurre il posteggio a pagamento. E il ricavato può essere investito per finanziare altre misure.

■ **Quale il beneficio per l'azienda?**

L'immagine veicolata dalla società è migliore, i costi di posteggio diminuiscono e i locali sono più accessibili. Si deve sapere che 33 milioni di ore trascorse nel traffico costano all'economia del nostro Paese 1,2 miliardi.

■ **Però non si può costringere i dipendenti a scegliere una opzione del ventaglio, vero? E se la persona non cambia le proprie abitudini dopo l'introduzione del piano di mobilità e la vostra consulenza?**

La gestione dei parcheggi è uno strumento molto efficace! Ma occorre compensarla con validi incentivi: ovviamente, più ampio è il numero delle opzioni – e quindi la scelta – maggiori saranno gli effetti.

■ **Ci sono piani di mobilità più difficili da attuare rispetto ad altri?**

Certo. Attualmente, sto lavorando su un'attività che a termine comporterà la creazione di quasi diecimila posti di lavoro. La posizione è vicino all'autostrada, con parcheggi a volontà. In queste condizioni è difficile motivare le persone a muoversi senza auto!

■ **C'è un momento ideale per avviare un piano?**

È molto più facile al momento dell'insediamento di una società, quindi prima che le abitudini si consolidano. Ma è possibile in qualsiasi momento.

■ **A volte certi dipendenti ignorano le possibilità offerte da trasporti pubblici e piste ciclabili...**

Esattamente. L'azienda dovrebbe informare i/le propri/e dipendenti sulle offerte di tra-

BIO

Virginie Kauffmann ha 36 anni e vive a Friburgo da un anno, continuando a lavorare a Berna all'80%.

Di origine giurassiana, si è laureata in geografia all'Università di Neuchâtel ed è titolare di un diploma post universitario in sviluppo urbano sostenibile, conseguito all'Uni di Losanna. Dal 2008 lavora al *Büro für Mobilität AG (bfm)* a Berna. In precedenza aveva lavorato per l'ATA (2003–2008).

I suoi hobby sono: sport invernali, bicicletta, giardinaggio. Per recarsi al lavoro usa la bici o il bus fino alla stazione, poi prende il treno e infine va a piedi.



Virginie Kauffmann lavora a Berna, in centro città, a due passi dalla stazione ferroviaria.

sporto disponibile. Gli Ospedali universitari di Ginevra hanno, per esempio, un concetto molto buono basato su diversi supporti informativi: sito web, campagna di manifesti, volantini. In alcune zone industriali stanno nascendo delle centrali di mobilità che dispensano informazioni e consigli.

■ **C'è una differenza di atteggiamento tra la Svizzera tedesca e la Svizzera francese?**

I romandi sono latini, amano la loro auto, sono più individuali-

■ **Ricevete più richieste dalla Svizzera tedesca?**

No, arrivano da tutte le parti. Non notiamo alcuna differenza tra le diverse regioni linguistiche della Svizzera.

■ **È più facile agire in città o in campagna?**

È facile sbagliarsi: le zone rurali non sono casi persi, contrariamente a quanto qualcuno potrebbe pensare! Un esempio? Il progetto «Emmental bewegt!» (l'Emmental si muove) con la promozione di biciclette elettriche, consegne a domicilio in bicicletta, parcheggio cu-

Le statistiche mostrano che il cambiamento di comportamento oscilla tra l'8 e il 30%. I/le dipendenti sono più in forma, non vivono lo stress degli ingorghi o della ricerca di un parcheggio. Mangiano meno, perdono peso, perché si muovono di più, bruciando così il proprio carburante! Percepiscono infine la considerazione dell'azienda, che ha effetti positivi sulla soddisfazione sul lavoro.

■ **Che tipo di società occorre sensibilizzare?**

Prioritariamente le grandi aziende, poiché hanno un impatto maggiore. Modifiche comportamentali in questo tipo di realtà aziendale possono avere effetti significativi. Ma la gestione della mobilità è rivolta ovviamente anche alle piccole e medie imprese.

Henriette Schaffter/frg

«**Si sta facendo largo un nuovo valore: privilegiare la qualità della vita rispetto alla ricchezza**».

sti e reticenti a farsi imporre regole. Nella Svizzera tedesca c'è un maggiore spirito collettivo e una maggiore volontà di mettere in discussione l'egemonia dell'auto. Dovunque, tuttavia, si persegue lo stesso obiettivo: migliorare la qualità della vita.

stodito per le biciclette nei pressi delle stazioni, corsi per familiarizzarsi con l'universo dei trasporti pubblici, ecc.

■ **Si può sapere quali sono gli effetti a medio termine in seguito all'introduzione di un piano di mobilità? Si hanno dati a sufficienza?**

Due esempi concreti: FFS e TPG

Alle **FFS** non esiste un piano di mobilità propriamente detto, ma la mobilità dolce va da sé. «Ogni dipendente – spiega Patricia Claivaz, portavoce delle FFS – riceve un abbonamento generale di seconda classe se la sua percentuale di lavoro è superiore al 50%. Così quasi tutti i/le dipendenti con orario di ufficio, prendono il treno». Le eccezioni? Coloro che lavorano con orari irregolari, come i macchinisti o chi assicura un servizio di picchetto a livello di esercizio. «Ma è chiaro che le FFS fanno di tutto affinché i/le dipendenti non abbiano bisogno di un'auto: le riunioni sono spesso organizzate in stazione, gli edifici delle FFS si situano vicino alle stazioni. Quando le FFS costruiscono o si insediano in nuovi edifici – continua Claivaz – la prossimità della stazione è un criterio essenziale». È il caso al Wankdorf di Berna e nella nuova sede di Cargo a Olten. Al Wankdorf ci saranno a disposizione dei/delle

dipendenti bici elettriche per brevi spostamenti in città. È già così presso la sede centrale. Per Patricia Claivaz «è chiaro che non ci sarà un parcheggio di 1700 posti per i 1700 dipendenti che lavorano al Wankdorf». Si noti che i dipendenti delle FFS beneficiano di una tariffa preferenziale per un abbonamento Mobility.

I TPG hanno stabilito un vero piano di mobilità nel 2010: un abbonamento «unireso» a un prezzo preferenziale, promozione della condivisione dell'auto, fornitura di biciclette elettriche per spostamenti professionali e sussidio finanziario per l'acquisto di biciclette elettriche per uso privato. La navetta TPG per il personale di guida è stata inoltre adattata alla realtà e alle attuali esigenze. Ma le misure prese non si fermano qui.

Hes/frg

Votazione del 22 settembre: no alla liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi

«**Occorre contrastare la banalizzazione del lavoro e della domenica. È nel nostro interesse opporci ai peggioramenti pianificati dalla destra**».

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT



Prendiamoci il tempo!

Consumare 24 ore su 24, significa lavorare 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Le proposte di liberalizzare gli orari di apertura dei negozi, avranno inevitabilmente conseguenze anche sul personale dei trasporti pubblici, che sa bene che cosa significa lavorare la domenica. Queste iniziative hanno un impatto negativo anche sulla legge federale sul lavoro, sulla salute e sulle relazioni di lavoratrici e lavoratori, come spiega Luca Cirigliano dell'Unione sindacale svizzera, titolare del dossier diritto del lavoro e salute.

Viviamo nella società dei minuti contati. Ci vogliono sempre di corsa, con il capo chino sulle macchine, con gli occhi incollati allo schermo. Uomini e donne passano la maggior parte del proprio tempo sul posto di lavoro, correndo appena possibile dietro gli affanni e le esigenze extra lavorative. Tutto deve essere fatto più in fretta per essere produttivi, concorrenziali. Nella macchina del tempo dell'economia globalizzata, l'essere umano è a malapena un ingranaggio. Eppure il tempo costituisce un punto di riferimento fondamentale: è il ritmo che scandisce la nostra vita, ed è, a conti fatti, la nostra vita stessa! Riprendersi il tempo per sé, la famiglia, le relazioni sociali, l'ozio, è fondamentale. Per questo non si deve permettere che notti e domeniche vengano scippate nel nome di un concetto di modernità – presunta – coniato dai paladini del neoliberalismo.

■ Che scopo ha l'Alleanza per la domenica, oltre alla votazione del 22 settembre?

Si tratta di un progetto di società di ampio respiro e di lunga durata teso, quasi, all'«umanizzazione» dell'economia. Vorrei parafrasare un noto vescovo che ha fatto un'analisi molto pertinente: il ritmo settimanale con la pausa domenicale è «la grande in-

venzione umana nel calendario, e da sempre il suo valore è stato quello di regolare l'interruzione del lavoro e della quotidianità». Sembra che l'epoca moderna vada nella direzione opposta. Le grandi catene commerciali, l'Unione petrolifera e le lobby delle stazioni di benzina – come loro portaborse – mirano a tenere aperti i loro negozi sette giorni su sette per intraprendere una caccia totale all'ultimo centesimo. E questo a spese di lavoratori e lavoratrici, della vita sociale e anche dell'ambiente, dato che parliamo di stazioni di benzina raggiungibili quasi esclusivamente con l'auto privata... L'Alleanza per la domenica dice: «Basta, così non va!»

■ **Molte categorie professionali – per esempio personale sanitario, personale dei trasporti pubblici, giornalisti/e, polizia – lavorano la domenica. In che modo e perché l'Alleanza dovrebbe interessare anche loro?**

Oggi il lavoro notturno e domenicale è solo permesso alle categorie la cui mansione e «ne-

cessaria» dal punto di vista economico o tecnico. Basti pensare ai trasporti pubblici, agli ospedali e alla polizia. Ma ora con la possibilità di aprire 24 ore su 24 negozi su tutte le strade principali ad alta frequenza, entriamo in tutt'altra dimensione!

«**Dobbiamo combattere questa proposta di legge con i nostri strumenti di democrazia diretta, tutti insieme, sindacati di tutte le categorie, di tutte le regioni linguistiche e allearci con altre forze**».

Luca Cirigliano, giurista, segretario centrale dell'Unione sindacale svizzera

Questo tipo di banalizzazione del lavoro domenicale o 24 ore su 24, avrebbe anche ripercussioni nefaste sui turni del personale dei trasporti pubblici, che sarebbero molto più intensi! Vorrei anche fare notare un altro problema di dimensione più generale: con la riforma i negozi delle stazioni di benzina si trasformerebbero in veri e propri «luoghi di spaccio» per alcol a basso prezzo, soprattutto per i ragazzi del sabato notte e i nottambuli di ogni genere. L'esperienza e gli studi sull'abuso di alcolici mo-

stra che più è facile acquistare queste bevande, più aumenta per esempio la violenza e il vandalismo legate alle ore notturne. Perciò le categorie già oggi confrontate con episodi di violenza nei trasporti pubblici – per esempio sui bus e sui treni durante il weekend – po-

trebbero dovere fare i conti con questi effetti collaterali sulla sicurezza pubblica.

■ **La richiesta di liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi delle stazioni di benzina è in realtà molto insidiosa: che impatto ha sulla legge sul lavoro?**

La legge del lavoro esiste per minimizzare i rischi del lavoro sulla salute. Nella legge il divieto del lavoro notturno e domenicale sono centrali, sono vere e proprie valvole di sicurezza. È chiaro che le malattie

psico-sociali (per esempio esaurimenti nervosi, depressioni) aumenterebbero con la liberalizzazione degli orari di apertura la notte e la domenica. Con conseguenze negative sulle famiglie e la società intera, come per esempio sui costi della salute (assicurazione malattia, consumi di psicofarmaci, ecc.). La legge del lavoro rischia di perdere sempre di più la sua funzione... Ancor di

più se all'iniziativa Lüscher aggiungiamo anche le altre proposte formulate in Parlamento (Lombardi, Bertschy, Abate) che renderebbero il lavoro domenicale, notturno o almeno serale, la norma in sempre più strati della vita economica di ogni giorno.

■ **In 12 casi su 13 la volontà popolare ha parlato chiaro opponendosi all'estensione degli orari di apertura dei negozi. In Parlamento ci sono politici che si ostinano ad andare nella direzione opposta: come interpretare questo fossato? La politica non sa più (o non vuole) ascoltare il popolo... perché forse deve servire le lobbies?**

È proprio così. Nell'ambito del diritto del lavoro sia-





Riprendiamoci il tempo, perché il tempo è la vita stessa.

mo testimoni del trionfo in Parlamento di una politica che sostiene i particolarismi e gli interessi delle grandi società, anche a scapito del bene comune o della sovranità dei cantoni, che hanno rifiutato estensioni degli orari di apertura dei negozi. Nel caso dell'iniziativa Lüscher è stata l'Unione Petrolifera a fare pressione affinché, passo dopo passo, si possano trasformare le loro stazioni di benzina in piccoli centri commerciali, aperti perfino la domenica e la notte.

Se pensiamo soprattutto alla vendita di alcol, è chiaro che questa nuova opportunità di lucro è molto allettante per le grandi società petrolifere... Per loro dovrebbe piovere sempre sul bagnato, anche economicamente parlando. Dopo il lobbying parlamentare l'Unione Petrolifera – o piuttosto la sua «filiale» fondata da poco, l'Associazione gestori di negozi delle stazioni di servizio AGSS – farà di tutto per vincere la votazione. Ho paura che insieme ad *economiesuisse* e ad altre lobbies d'imprenditori, spenderanno centinaia di migliaia di franchi in propaganda...



Luca Cirigliano

denaro che noi evidentemente non abbiamo. In questo caso i parlamentari sembrano fungere da deputati delle lobbies, non dei loro elettori o dei cantoni.

■ **Consumare 24 ore su 24 significa lavorare 24 ore su 24: vuol dire che saremo tutti (persone e servizi) coinvolti, giusto?**

Esatto, per questo dobbiamo combattere questa proposta di legge con i nostri strumenti di democrazia diretta, tutti insieme, sindacati di tutte le categorie, di tutte le regioni linguistiche. E allearci con altre forze che vogliono proteggere la do-

22 SETTEMBRE: CHE COSA C'È IN GIOCO

Il **22 settembre** si voterà anche sulla proposta di liberalizzare gli orari di apertura dei negozi nelle stazioni di servizio (**Iniziativa Lüscher**). Si tratta di intervenire sulla legge sul lavoro autorizzando l'impiego di personale di notte e di domenica. È un ennesimo tentativo di svuotamento della legislazione sul lavoro. Una sua accettazione spianerebbe la strada a ulteriori deregolamentazioni nel settore della vendita, che avrebbe conseguenze anche su altri settori. Alla domanda che figura sulla carta di voto «*volete accettare la modifica del 14 dicembre*

2012 della legge federale sul lavoro nell'industria, nell'artigianato e nel commercio (Legge sul lavoro, LL)? occorre votare NO.

In tutta la Svizzera si è costituita l'**Alleanza per la domenica**, che raggruppa sindacati, associazioni, forze politiche, chiese, medici del lavoro, organizzazioni femminili. L'Alleanza – che è un movimento attivo su scala europea – scende in campo in difesa della domenica come giorno di riposo da dedicare al tempo libero, alla famiglia, alla vita spirituale o alla santificazione della festa.

menica come giorno di riposo per le più ampie fasce possibili della popolazione. Perciò nell'Alleanza per la domenica si sono aggregati le Chiese, i partiti di sinistra e i sindacati. Ma non solo: anche la Società svizzera della medicina del lavoro è membro dell'Alleanza per la domenica. Voteremo su una questione di fondamentale importanza: vogliamo limitare il lavoro domenicale e notturno veramente allo stretto necessario, oppure vogliamo liberalizzare la legge del lavoro passo dopo passo, fino quando lavoreremo tutti anche di domenica e di notte, come già succede oggi per esempio ne-

gli USA? Negli States la domenica non sono aperti soltanto i negozi, ma anche banche, assicurazioni, liberi professionisti, uffici normalissimi come agenzie immobiliari, ecc...

■ **A quale prezzo e con quali effetti sulla salute, le relazioni sociali e familiari?**

Dalle prime liberalizzazioni del diritto del lavoro assistiamo a un certo deterioramento della protezione della salute sul posto di lavoro. Studi svolti anche in Svizzera lo confermano: sono soprattutto i modelli di lavoro chiamati eufemisticamente «flessibili» – che spesso comportano il lavoro dome-

nica e notturno – possono mettere a rischio la salute. Insonnia, problemi di concentrazione o digestivi, esaurimenti, perfino depressioni ma anche infarti ne sono la conseguenza. E sacrificando la domenica a meri interessi economici dell'Unione Petrolifera, aumenterà anche il pericolo di disintegrazione e di atomizzazione della società: sarà sempre più difficile trovarsi tutti insieme nei luoghi di culto o in famiglia, con amici e colleghi intorno a un tavolo, parlando di politica, chiacchierando o giustamente: godendosi il dolce far niente.

Françoise Gehring

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT, mette in guardia dalla banalizzazione del lavoro

«Ci sono valori sociali da difendere»

Lavorare 7 giorni su 7 e 24 ore su 24 significa importare il modello di lavoro americano. Con tutte le nefaste conseguenze anche nel settore dei trasporti pubblici.

Taglia corto, Gilbert D'Alessandro. «Non siamo americani e l'americanizzazione dell'economia, e della società, porterebbe con sé gravi conseguenze sociali. Abbiamo un dovere di memoria: ci sono valori sociali e culturali che hanno fatto la storia dell'Europa e del nostro Paese e che sono parte integrante della nostra vita quotidiana. Sono valori di solidarietà, vicinanza, rispetto, partecipazione, condivisione». Il presidente centrale della VPT non ha dubbi: «Lavorare 7 giorni su 7 e 24 ore su 24 significa banalizzare il lavoro, destrutturare la famiglia e un intero sistema di valori. La liberalizzazione degli orari di apertura, inoltre, penalizzerà ulteriormente una categoria di lavoratori e lavoratrici che deve accontentarsi di bassi salari. E poi, parliamoci chiaro: di questo passo si rafforza l'egemonia dei grandi centri commerciali a scapito dei piccoli negozi e delle piccole realtà di quartiere, che saranno condannati a scomparire. Così non va».

Come conducente d'autobus a Friburgo, Gilbert D'Alessandro sa perfettamente che cosa significa lavorare la domenica: proprio per questo ne difende



e/foto:creative commons

SEV



Gilbert D'Alessandro: «Prima di essere consumatori, siamo soprattutto essere umani e cittadini.»

il valore. Un valore che rischia di essere messo gravemente in discussione anche per chi lavora nel settore dei trasporti pubblici. «Se, come auspicato dalle forze politiche di destra, la domenica e la notte diventeranno la norma – spiega Gilbert guardando avanti – nei trasporti verranno messe in discussione le indennità per la domenica, per il lavoro notturno e irregolare. La giornata di lavoro sarà ulteriormente frazionata e di domenica i turni saranno come quelli in settimana. Ai miei colleghi non smetto mai di spiegare che la liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi rappresenta un duro colpo».

Secondo Gilbert D'Alessandro a livello sindacale e politico occorre essere maggiormente profilati e rispondere con maggiore durezza. «Per la destra chi difende i diritti di lavoratori e lavoratrici e chi difende il riposo notturno e domenicale,

sarebbe un «conservatore». Mentre chi difende la possibilità fare acquisti a qualsiasi momento sarebbe «moderno». Ma quale modello di società vogliamo? Quello che piace alla destra borghese e all'UDC e che magari è tollerato dalla *gauche-caviar*? Io non ci sto. Credo che sarebbe ora di sostenere con forza un altro discorso: siamo prima di tutto esseri umani e cittadini, non consumatori bulimici. Il potere d'acquisto non aumenta perché c'è più tempo per spendere, anzi oggi la gente ha sempre meno soldi. Per questo dobbiamo batterci per migliorare i salari e le condizioni di lavoro di lavoratori e lavoratrici. Dobbiamo garantire alle prossime generazioni un quadro di diritti condivisi. Come sindacato dobbiamo tenere gli occhi aperti perché ogni attacco alla tutela del lavoro allenta le maglie della protezione sociale». **Françoise Gehring**

DUE O TRE COSE DA SAPERE

Per la stragrande maggioranza delle persone la domenica è un giorno di congedo e la quasi totalità degli abitanti del nostro Paese vive di giorno e dorme di notte. La liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi, che risponde soprattutto a criteri ideologici, vuole sconvolgere tutto ciò. Ecco due o tre cose da sapere:

■ I fautori della liberalizzazione prediligono la tattica del salame, ossia indebolire la legge federale sul lavoro a poco a poco. Una strategia pericolosa.

■ I paesi europei che hanno liberalizzato gli orari di apertura dei negozi hanno fatto sostanzialmente esperienze negative.

■ Gli orari flessibili non creano posti di lavoro: un franco speso la domenica, non può essere speso in settimana (e vice versa).

■ Le salariate e i salariati impiegati di notte e di domenica, non sono tutti volontari e non sono tutti giovani e senza responsabilità familiari. Chi non vuole lavorare di notte o di domenica non viene assunto e il personale impiegato durante la settimana viene minacciato di licenziamento se rifiuta di lavorare di domenica.

■ I bisogni di consumatori e consumatrici non sono cambiati: non vogliono negozi aperti 24 ore su 24. Lo hanno ribadito in diverse votazioni.

■ Dopo le dieci di sera il 70% della cifra d'affari dei negozi delle stazioni di benzina è rappresentata dall'alcol.

Conferenza delle donne ETF (European Transport Workers' Federation) a Berlino

Il peso e il prezzo della crisi

Rappresentanti di oltre 200 sindacati hanno partecipato, a fine maggio, alla conferenza delle donne che ha preceduto il congresso dell'ETF. È stato posto l'accento sugli attacchi a lavoratrici e lavoratori in un contesto di crisi finanziaria.

La grave crisi economica e finanziaria in Europa ha causato tagli severi in termini occupazionali e di condizioni di lavoro. Qualità del lavoro, opportunità, salute e sicurezza sono sempre più sotto pressione. L'uguaglianza di genere si fa sempre più difficile nei sindacati e nelle trattative. I progressi compiuti sono sempre più sotto pressione.

Nel 2013 il settore dei trasporti continua ad essere dominato dagli uomini e non tiene sufficientemente conto delle esigenze del numero crescente di donne attive nel settore, anche se il trasporto pubblico senza



Il 28 maggio 2013 Svetlana Gjurdzjana, 30 anni, è stata eletta nel Comitato donne dell'ETF, in seno al quale è la più giovane.

le donne non funziona. Le donne sono particolarmente colpite dai tagli occupazionali, dalle misure di austerità e dal peggioramento delle prestazioni sociali. Un quadro che accresce inevitabilmente la precarietà. La disoccupazione porta all'esclusione del mercato del lavoro, con limitate possibilità di reintegrazione, specialmente per le donne anziane. Ad aumentare è invece la violenza sulle donne, tanto come dipen-

enti, quanto come utenti del trasporto pubblico. La contrazione degli investimenti ha avuto un impatto negativo sulle misure per adeguare il posto di lavoro alle esigenze del personale femminile. Rimane una priorità la gestione della violenza e delle molestie sessuali sul posto di lavoro, fattori che molto spesso spingono le donne ad abbandonare il

settore. Bisogna sapere che un ambiente maschilista unito a condizioni di lavoro dove la crisi economica esercita forti pressioni, contribuisce a creare un clima molesto e aggressivo in particolare contro le donne. Durante la conferenza non sono mancate le testimonianze in questo senso. Ecco perché l'ETF intende contrastare il fenomeno attraverso misure di sensibilizzazione, che da sole non basteranno.

I sindacati europei che fanno capo all'ETF sono invitati a compiere maggiori sforzi per promuovere la parità tra uomini e donne all'interno delle loro strutture. Si auspica pertanto una formazione sul tema dell'uguaglianza di genere non solo a livello di segretari sindacali, ma anche di militanti della base.

Il progetto WIR «Women In Rail» (cfr. *contatto.sev* n. 14) mira a migliorare la partecipazione e l'integrazione delle donne nel settore ferroviario. Una guida suggerisce delle buone pratiche per migliorare il reclutamento, le opportunità di carriera, la parità salariale e la conciliazione lavoro e famiglia. L'ETF ritiene che si debba prestare particolare attenzione agli effetti della crisi sulla protezione della salute e la sicurezza sul lavoro delle donne. L'organizzazione mantello europea propone anche una formazione sulla parità di genere nel campo della salute e della sicurezza sul lavoro. Verificati e approvati i primi due moduli

formativi: migliore conoscenza dei sindacati (struttura, politiche e strategie in rete), migliore capacità di comunicazione, requisiti della parità dei generi nelle contrattazioni collettive.

Noi svizzeri abbiamo illustrato quali sono le sfide del personale femminile e a che cosa ci si deve confrontare quando si portano avanti rivendicazioni di genere. Anche in Svizzera, infatti, i temi sono sempre gli stessi: parità salariale, possibilità di conciliare famiglia e lavoro, protezione contro molestie fisiche e verbali. Di fronte a tutte queste sfide i sindacati europei devono dare una risposta comune contro ogni forma di attacchi a lavoratrici e lavoratori. Comune significa «insieme alle donne». Un concetto che anche all'interno del SEV e delle sottofederazioni deve ancora migliorare. Perché la dimensione di genere è una realtà quotidiana.

Barbara Amsler/frg
segretaria sindacale SEV
delegata alle pari opportunità

Il segretario di Stato ai trasporti rumeno, risponde alla lettera inviata dalla VPT

«La solidarietà non conosce frontiere»

La scorsa primavera il comitato centrale della VPT ha chiesto al governo rumeno di intervenire nel conflitto che oppone la direzione agli impiegati del metrò di Bucarest. La risposta è giunta in luglio.

Da oltre un anno il sindacato del personale della metropolitana di Bucarest (4500 dipendenti) è in conflitto con la direzione di Metrorex SA, la società statale che gestisce la metropolitana. Questa primavera, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti

(ETF) ha chiesto ai propri membri di scrivere una lettera all'Esecutivo di Bucarest affinché intervenga in questo conflitto. Il sindacato del personale della metropolitana di Bucarest rivendica la firma di un nuovo CCL e un aumento salariale del 26%. Inoltre, il sindacato è preoccupato per le conseguenze negative che potrebbe comportare un cambio di proprietà della metropolitana, che dovrebbe passare dalle mani dello Stato rumeno (21,5 milioni), a quelle della città di Bucarest (1,7 milioni abitanti). L'invito dell'ETF è stato presentato ai membri del comitato centrale della VPT lo scorso mese di aprile a Davos. Al-

l'unanimità, il comitato centrale ha deciso di scrivere al governo rumeno e al sindaco di Bucarest. A sua grande sorpresa, il presidente centrale Gilbert D'Alessandro ha ricevuto all'inizio del mese di luglio una lettera a firma del segretario di Stato del ministero dei trasporti rumeno. Nel testo illustra i motivi per i quali il governo e la società Metrorex SA non intendono concedere aumenti salariali: le precarie finanze pubbliche non consentono margini di manovra. Il segretario di Stato ha invece auspicato che i negoziati

per il rinnovo del CCL siano coronati da successo; ha pure affermato che la proposta di trasferimento della metropolitana dallo Stato rumeno alla città di

«Lo stipendio medio mensile di un dipendente della metropolitana di Bucarest è pari a 1060 franchi».

Bucarest, si propone di migliorare l'interazione tra i diversi modi di trasporto pubblico a Bucarest e le città circostanti. Il conflitto sindacale continua però a perdurare e se nelle prossime settimane non si dovesse raggiungere un accordo, la minaccia dello sciopero sarà concreta.

Lo stipendio medio mensile di un dipendente della metropolitana di Bucarest è pari a 3776 leu rumeni (1060 franchi). È da 5 anni che i salari sono fermi sul posto, nonostante un tasso di inflazione annuo che oscilla tra il 3,5% e l'8%, il che rappresenta una significativa perdita del potere di acquisto. Gilbert D'Alessandro non ha dubbi sulla bontà dell'iniziativa: «Credo che sia nostro dovere intervenire quando siamo invitati a farlo. A volte basta una lettera per sostenere le lotte sindacali dei colleghi di altri paesi. Perché la solidarietà è senza frontiere».

Alberto Cherubini

Colpi di diritto

Licenziato per ripicca

Non è sempre facile provare un'infrazione alle disposizioni...

Un collega ha reclamato presso il suo superiore per alcune infrazioni alla legge sulla durata del lavoro, in particolare per quanto riguardava il turno di riposo e le pause che andavano a compromettere secondo lui la sicurezza sul lavoro. Per tutta risposta, il superiore lo ha convocato per un colloquio, nel quale gli ha rimproverato prestazioni insufficienti e, in seguito, gli ha comunicato il suo licenziamento. Ma com'è possibile?

Rappresaglia?

Possiamo supporre che un licenziamento sia stato emesso per rappresaglia quando viene emesso nei confronti di collaboratori che in buona fede avevano

avanzato diritti riconosciuti dal contratto di lavoro, oppure erano insorti contro un preteso abuso, derivante per esempio da una discriminazione. Queste condizioni rendono il licenziamento abusivo ai sensi dell'articolo 336 d del codice delle obbligazioni. Purtroppo, però, a volte il licenziamento viene emesso in modo molto più sottile e perfido, accampano ragioni di ordine economico o legate a prestazioni insufficienti del collaboratore. L'onere di dimostrare il legame tra la contestazione dell'abuso o delle discriminazioni e il licenziamento spetta al diretto interessato. È tuttavia sufficiente dimostrare come questo legame sia molto probabile,

considerato come solo la parte che ha emesso il licenziamento ne conosce i reali motivi.

Il legislatore ha infatti stabilito che oltre alla libertà di contrarre, ossia di sottoscrivere un contratto, esiste anche un libertà di disdetta, ossia di sciogliere un contratto senza dover indicare un motivo particolare. Una libertà che nel diritto del lavoro è solo parzialmente limitata dalle disposizioni di protezione dal licenziamento.

Licenziamento valido?

Secondo la legge, un licenziamento emesso per rappresaglia, se contestato presso le istanze opportune, può essere ritenuto abu-

sivo. Purtroppo, nella grande maggioranza dei casi, ciò non significa che esso venga anche ritenuto nullo, perché il legislatore si è basato sul principio che in questi casi sia inutile esigere il mantenimento del rapporto di lavoro.

Il licenziamento abusivo porta così al riconoscimento di una compensazione quale risarcimento danni, il cui importo può variare secondo le circostanze.

Val comunque la pena di far valere i propri diritti?

Ogni lavoratrice e ogni lavoratore ha il diritto di segnalare abusi e irregolarità, come ogni persona ha la facoltà di far valere i propri diritti. In questi casi, è però fon-

damentale evitare di formulare minacce nei confronti del datore di lavoro e rispettare le vie gerarchiche interne.

Queste condizioni non costituiscono una protezione assoluta dal licenziamento, ma migliorano nettamente le carte a nostra disposizione nel caso di doversi difendere da tentativi di ripicca. Nella fattispecie, l'avvocato di fiducia del SEV ha potuto aiutare il collega, ottenendo un risarcimento. Se, da una parte, non è stato possibile dimostrare che si fosse trattato di una rappresaglia, questa eventualità non ha nemmeno potuto essere scartata completamente.

Assistenza giuridica SEV

■ Escursione della VPT Ticino a Briga e visita della MGB

Una nuova vecchia ferrovia



L'allegria brigata in posa ... a Briga.

Anche quest'anno la sottofederazione VPT ha organizzato una visita della ferrovia Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) a Briga per i membri ticinesi.

Peter Bernet, membro del comitato centrale VPT, ha accompagnato il primo gruppo di 20 partecipanti, curando anche la traduzione in italiano delle

spiegazioni in tedesco del rappresentante della MGB, signor Wyher.

La MGB è stata fondata 10 anni fa, riunendo le due vecchie compagnie, la FO - Furka-Oberalp e la BVZ - Brig-Visp-Zermatt.

La visita di questa ferrovia a scartamento ridotto è stata seguita con grande interesse e non sono mancate domande e interventi da parte dei visitatori.

Naturalmente non poteva mancare un ottimo pranzo in un ristorante nel centro di Briga.

La giornata è stata conclusa dal viaggio di rientro attraverso le gallerie del Furka e del San Gottardo, dopo l'andata svoltasi attraverso le Centovalli e il Sempione. Per chi non ha potuto partecipare a questa visita, ci sarà un'altra occasione il 16 ottobre 2013. Sono aperte le iscrizioni!

P.B.

Giornata di formazione

Forti e felici con il sapere

Venerdì 22 novembre 2013, Hotel Bern, Berna

Il lavoro sindacale e la ricerca della felicità sono strettamente collegati. Già nel movimento delle lavoratrici del XIX secolo, era stato lanciato l'appello «Avanti verso la libertà e la felicità». La felicità non cade dal cielo. Dobbiamo darle una spinta se vogliamo che entri e resti nella nostra vita.

Intervento principale (con traduzione simultanea)

«Avanti verso la libertà e la felicità»

Relatrice: Sylvia Honsberg, segretaria federale delle donne del sindacato dell'industria tedesco Bauen-Agrar-Umwelt

Atelier: assicurazioni sociali, lavoro e redditi, quote

Le iscrizioni sono ben accette da subito.

Rivolgersi a Jris Piazzoli:
031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Per saperne di più:
www.sev-online.ch

Iscrivetevi subito!

La giornata è organizzata e finanziata da:



SEV
Frauen
Femmes
Donne

Deine starke Gewerkschaft
Ton syndical fort
Il tuo forte sindacato

AVVISO

Lunedì 16 settembre il segretariato SEV di Bellinzona sarà chiuso per impegni fuori sede.

Perché votare NO alla privatizzazione parziale della sorveglianza carceraria



1. NO alla privatizzazione, perché vogliamo riservare agli agenti pubblici la prerogativa del ricorso a mezzi coercitivi e, in generale, la gestione della privazione della libertà delle persone. NO perché affidare a privati questi compiti è pericoloso per il cittadino e crea un pericoloso precedente di privatizzazione, che potrebbe essere un domani esteso ad altri ambiti della sorveglianza carceraria o della polizia.

2. NO alla privatizzazione, perché non vogliamo demandare l'esecuzione di compiti di sorveglianza carceraria ad agenzie private, che possono assumere cittadini stranieri ed applicare condizioni di lavoro precarie ed insufficienti. NO perché lo Stato non deve favorire il dumping salariale. NO perché vogliamo mantenere riservati alle cittadine e ai cittadini Svizzeri i posti per agente di custodia e perché vogliamo continuare ad applicare al settore carcerario la scala stipendi valida per il personale cantonale.

3. NO alla privatizzazione, perché vogliamo mantenere la professionalità attuale garantita dagli agenti di custodia del Canton Ticino, che beneficiano di una buona formazione tramite la frequenza di scuole a livello cantonale e nazionale. NO perché senza una buona formazione è impossibile sorvegliare assistite di persone a rischio come i "recalcitranti" e le persone in attesa di espulsione. NO perché non vogliamo che intervengano in questo ambito agenzie private di sicurezza, che non dispongono di personale sufficientemente formato per affrontare i problemi.

4. NO alla privatizzazione per evitare il rischio di collusioni e fughe di notizie dalle strutture carcerarie, che sarebbe accresciuto dalla presenza di personale esterno, soprattutto se precario e malpagato, assunto dalle agenzie di sicurezza private.

5. NO alla privatizzazione, perché il Cantone non deve e non può speculare nell'ambito della sicurezza: lo Stato deve invece formare ed assumere agenti di custodia cantonali in numero sufficiente presso le carceri e altre strutture detentive per affrontare i compiti esistenti e quelli nuovi!

Comitato referendario «NO alla privatizzazione parziale della sorveglianza carceraria»

9'000 cittadini hanno sottoscritto il referendum lanciato contro la modifica della legge cantonale sull'esecuzione delle pene e delle misure per gli adulti (nuovo articolo 8b), che è stata votata da una maggioranza del Parlamento ticinese lo scorso 15 aprile 2013. Il popolo ticinese si esprimerà in settembre (votazione del 20-21-22 settembre). Vi invitiamo a votare NO alla modifica per impedire la privatizzazione parziale della sorveglianza carceraria.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Terra contro pace

La condizione prima e tassativa che Israele deve accettare per giungere a un accordo di pace con i palestinesi resta sempre la stessa: la restituzione dei territori occupati, o almeno, se non proprio di tutti, della gran parte degli stessi. In sostanza si tratta della famosa formula «terra contro pace», mai accettata da Tel Aviv. Il premier Netanyahu ne è perfettamente cosciente e lo era anche quando recentemente ha accettato di avviare colloqui con l'ANP di Abu Mazen, sotto l'amichevole ombrello statunitense. E si è premunito. Con un'abile mossa, presentata come l'espressione massima della democrazia, ha fatto votare dal Parlamento la legge che rende obbligatorio il referendum popolare su intese che contemplino la restituzione di territori palestinesi.

Certo, e noi svizzeri lo sappiamo benissimo e ne andiamo anche giustamente orgogliosi, gli strumenti del referendum e dell'iniziativa popolare arricchiscono la democrazia e rendono il popolo realmente sovrano. Sovrano, dunque, ma non siamo più ai tempi del Re Sole (l'Etat c'est moi!). I monarchi di oggi, i re superstiti non hanno poteri assoluti (con l'eccezione del Papa di Roma) e devono rispettare leggi e diritti scritti nelle carte costituzionali che le varie società, organizzate in Stati, si sono date. E questo vale anche per il popolo: sovrano sì, ma entro limiti precisi: non si possono lanciare referendum e iniziative che violino norme fondamentali alla base della convivenza civile.

Nel caso israeliano si vorrebbe lasciar decidere al popolo se far cessare o meno l'occupazione di territori non propri, un'occupazione illegale, bollata come tale dalla comunità internazionale, che viola i principi e i diritti riconosciuti e sanciti dalle Nazioni Unite. Lasciar decidere all'occupante se proseguire o meno nell'illegalità dell'occupazione, nella violazione dei diritti dell'occupato, nella pratica degli espropri, delle demolizioni e devastazioni di case e terreni, nell'oppressione militare, nella negazione dei diritti individuali e collettivi dei palestinesi è semplicemente inaccettabile. È l'idea stessa di un referendum di questo genere da respingere. La restituzione ai palestinesi dei territori occupati (Gerusalemme Est e alture del Golan comprese), le cui modalità possono essere mediate attraverso negoziati, è un atto dovuto ed è compito del governo israeliano compierlo e farlo accettare al suo popolo. Esattamente come nel corso dei decenni ha deciso aggressioni e guerre, senza sentire il bisogno di referendum popolari. Ma si tratta di un referendum che ben difficilmente avrà luogo. I negoziati appena avviati non hanno futuro. Israele non vuole la pace, ma solo guadagnare tempo per allontanare il pericolo di nuove mosse della diplomazia palestinese sul piano internazionale, come quella che nelle scorse settimane ha portato la UE a escludere dai benefici degli scambi commerciali con Israele i prodotti che vengono dalle colonie ebraiche dei territori occupati.

IMPRESSUM

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

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

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45.

Tiratura: edizione italiana: 3712 copie; totale: 45451; certificata il 21.11.2012.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.–.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

Prossima edizione il 29 agosto 2013. Chiusura redazionale: giovedì 22 agosto alle 10.00.

RPV Ticino, LPV Ticino e VPT AMSA

La giornata dei manovristi apre anche ai macchinisti: tutti insieme a Rovio

Il **campetto della Casa Ala Materna di Rovio** è ormai diventato un punto di ritrovo tradizionale. La sezione RPV Ticino, visto l'ottimo successo riscontrato gli anni precedenti, ha deciso di riproporre anche quest'anno – **domenica 22 settembre** – la grigliata, che si presenterà sotto una nuova veste.

■ Programma

10.30 ritrovo con aperitivo

12.00 grigliata mista con contorno

13.30 breve intervento da parte dei principali ospiti invitati.

La partecipazione è aperta a tutti gli associati RPV Ticino, ai macchinisti LPV Ticino e ai colleghi dell'AMSA con le rispettive famiglie.

Per ovvi motivi organizzativi è d'obbligo **confermare** la presenza entro e non oltre **sabato 14 settembre** a uno dei seguenti numeri:

Yuri de Biasi
076/567 40 07

Giuseppe Lupica
079/542 55 49

VPT Servizi ferroviari

Gita dei pensionati a Berna
24 settembre 2013

Sono cordialmente invitati a questa piacevole gita tutte e tutti i pensionati membri del SEV della sezione VPT servizi ferroviari, che aspettiamo numerosi! Tutti riceveranno per posta un invito personale con informazioni dettagliate.

Per ovvi motivi organizzativi è d'obbligo **l'iscrizione** entro e non oltre il **31 agosto** ritornando il modulo di iscrizione allegato all'invito scritto.

La presidente sezionale Eleonora Wüthrich

079 287 50 50, info@elys-corner.com

Corsi di formazione SEV 2013

Giornata di formazione su Ldl e Oldl
mercoledì 23 ottobre, Casa del Popolo
a Bellinzona

Descrizione tema: Legge federale sulla durata del lavoro (Ldl) e relativa ordinanza (Oldl)

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, famigliari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e relativa ordinanza.

I partecipanti acquisiranno le disposizioni fondamentali della Ldl e dell'Oldl e saranno in grado di sorvegliare e far rispettare queste disposizioni in particolare per ciò che concerne la pianificazione degli orari di lavoro in seno all'azienda.

Partecipanti

personale delle imprese concessionarie di trasporto

Relatore

Pietro Gianolli, segretario sindacale SEV

Costi

membri: gratuito – non membri: CHF 250.–

Le iscrizioni devono pervenire entro il 5 ottobre a:

Segretariato SEV, casella postale 1469,

6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45,

e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

90esimo
Colonie dei Sindacati

Sabato
31 agosto
2013

Casa polivalente dei Sindacati
USS - TICINO
6772 Rodi - Fiesso

Programma

10:30
Conferenza - Dibattito

14:00
Porte aperte

Mostra sul 90esimo

Giochi per bambini

19:00
Grigliata

Musica dal vivo
TRENINCORSA

Per maggiori informazioni rivolgersi a Colonie dei Sindacati Bellinzona tel. 091 826 35 77

Campagna di reclutamento



Fino al 31 dicembre la VPT indice una campagna di reclutamento con questi premi che verranno corrisposti in buoni Reka:

da 4 a 5 nuovi membri: 50 franchi
da 6 a 8 nuovi membri: 100 franchi
da 9 a 12 nuovi membri: 300 franchi
da 13 a 16 nuovi

membri: 500 franchi
da 17 a 19 nuovi membri: 700 franchi
da 20 e più: 1000 franchi

Per domande sulla campagna di reclutamento, mail: info@vpt-online.ch

■ La VPV vuole crescere!

Vorremo aumentare il numero di membri della nostra sottofederazione nell'ultimo anno della sua esistenza.

Riproponiamo pertanto un concorso che, per permettere di consegnare il relativo premio ancora come VPV, durerà fino al 30 novembre.

Ecco i premi in palio:

1. un pernottamento per due persone in mezza pensione al Parkhotel Brenscino;
2. un biglietto per due persone da Interlaken al Jungfraujoch;
3. una cena per due persone in una località nei tuoi dintorni.

Comitato centrale VPV

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Il 3 settembre:
raduno di fine estate

Anche quest'anno l'incontro del Sopraceneri (aperto a tutti) avrà luogo in settembre presso l'Azienda Agricola «IL SALICIOLO» di Tenero. Siamo certi che i gerenti di questa amena località all'imbocco della Valle Verzasca faranno il possibile per offrirci una giornata in allegria e dal sapore genuino.

Visto l'apprezzamento dimostrato l'anno scorso, abbiamo deciso di confermare il seguente menù: aperitivo, buffet freddo a volontà, dessert e caffè, Merlot della casa e acqua minerale. Prezzo tutto compreso CHF 50.00.

Il raduno è fissato per le ore 11.30 per scambiarsi i saluti e sorseggiare l'aperitivo.

Come sempre, al levar delle mense, daremo i numeri... quelli della tombola gratuita.

Orari consigliati

Da Airolo pt 10.01 – Faido 10.19 – Biasca 10.40 – Bellinzona arrivo 10.53, cambio treno Bellinzona pt 11.00 con fermata in tutte le stazioni fino a Tenero arrivo 11.20.

Da Chiasso 10.03 con fermata in tutte le stazioni fino a Giubiasco arrivo 10.56, cambio treno pt 11.04 e arrivo a Tenero 11.20.

Il Saliciolo si trova a cinque minuti dalla stazione seguendo la strada parallela alla ferrovia lato Gordola. Un nostro rappresentante sarà presente in stazione per l'accoglienza.

Fate pervenire le **iscrizioni entro il 23 agosto** a: Biagino Gioli, i Fracc 3, 6513 Monte Carasso (tel. 091 825 85 83) oppure per e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

Il Comitato sezionale

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... asteroidi

In queste notti di mezza estate rese più poetiche dalle cosiddette «lacrime di San Lorenzo», a intaccare la magia delle «stelle cadenti» è l'allarme lanciato dagli scienziati sui tanti oggetti cosmici che potrebbero cancellare, in un botto solo, ogni nostro desiderio. Lo scorso febbraio, in Russia, una meteora di 10mila tonnellate esplose ben nove volte nel cielo vicino a Celjabinsk, provocando un migliaio di feriti. Filmati dell'evento circolano ancora adesso su Internet; mentre un articolo di «Nature» paventa che possa trattarsi solo di briciole di «un gruppo di asteroidi che ancora minaccia la Terra». Già qualche estate fa nel Lesotho, in Africa, in gran parte del paese di Boqate ci fu un'esplosione in cielo, dopodiché gli abitanti del villaggio assistettero sgomenti alla caduta di una pioggia di meteoriti sui tetti delle loro case. Del resto sappiamo che ci sono miliardi di asteroidi che vagano per il nostro sistema solare: alcuni piccoli come sassi, altri grandi quanto montagne. Quantunque si tratti solo di un'ipotesi estrapolata dai dati dei crateri lunari, qualcuno ha calcolato che l'orbita terrestre sia attraversata regolarmente da non meno di un paio di migliaia di asteroidi, abbastanza grandi da mettere a rischio la sopravvivenza della nostra civiltà. Ma, anche escludendo i massi cosmici maggiori, ce ne sarebbero quasi certamente centinaia di migliaia, se non addirittura milioni, più piccoli ma comunque pericolosi, che potrebbero entrare in rotta di collisione con la Terra. E sono quasi impossibili da individuare, perché si muovono nel buio! Nel 1991 ne fu identificato uno bello grosso, solo dopo che era già passato e ci aveva sfiorato a una distanza paragonabile a quella di un proiettile che trapassa la manica di qualcuno senza colpirci il braccio. Un paio d'anni dopo un altro asteroide ancora più grande ci mancò per meno ancora: 145 000 km, meno della metà della distanza media fra la Terra e la Luna; il passaggio più vicino mai registrato. Anche in quel caso l'avvistamento venne effettuato solo dopo. In altre parole, avrebbe potuto benissimo colpirci senza alcun preavviso! Perché, mettiamoci pure il cuore in pace, persino un sasso cosmico del diametro di un centinaio di metri (mentre quello di Celjabinsk pare che fosse dell'ordine della quindicina di metri) non potrebbe essere individuato da quaggiù se non troppo tardi, al massimo qualche giorno prima dell'impatto, e solo purché un telescopio sia per caso puntato proprio su di esso. Cosa alquanto improbabile, visto che oggi gli astronomi preferiscono allungare il loro sguardo sullo spazio profondo; anziché limitarsi a tenere d'occhio gli immediati dintorni della Terra e, in tutto il mondo, il numero di scienziati attivi nella ricerca di asteroidi è al momento verosimilmente inferiore al numero di impiegati di un ipermercato.

Tagliando di iscrizione – Raduno al Saliciolo a Tenero
martedì 3 settembre 2013

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:

.....

Numero telefono:

.....

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo indicato sopra di Biagino Gioli.

I nostri morti

La sezione PV Ticino e Moesano (pensionati) ha il mesto compito di annunciare l'avvenuto decesso dei propri soci:

Marco Campanini, 76 anni, Arvigo

Ugo Cerutti, 86 anni, Giubiasco

Andrea Coreggioli, 83 anni, Vacallo

Andrea Ferrari, 74 anni, Giubiasco

Gaspere Gobbi, 76 anni, Gravesano

Walter Maggi, 78 anni, Roveredo TI

Fernando Marcante, 86 anni, Montagnano (I)

Franco Roberti, 90 anni, Biasca

Marisa Sisini, 78 anni, Mendrisio

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV Ticino e Moesano

CONDOGLIANZE

Al collega **Fabio Depedrini**, in lutto per il decesso del padre Gesildo, presentiamo le nostre sincere condoglianze.

Sezione LPV Ticino

Porgiamo le più sentite condoglianze al nostro collega **Michele Rinaldi** e ai suoi familiari per il decesso del papà Mario.

Sezione Lavori Ticino

Parere del tribunale arbitrale Thurbo sui tempi di sovrapposizione

Al tribunale federale

Thurbo voleva eliminare i tempi di sovrapposizione dei macchinisti. I sindacati si sono pertanto rivolti al tribunale arbitrale, la cui decisione suscita nuove discussioni.

Le conseguenze sono difficili da definire, dato che il tribunale arbitrale ha espresso alcune considerazioni sui tempi di sovrapposizione che travalicano i confini della Thurbo.

Nel maggio 2012, la direzione di Thurbo ha comunicato di non voler più riconoscere in ogni caso i tempi di sovrapposizione dei macchinisti e ha deciso unilateralmente di sopprimere i supplementi di tempo negoziati con i partners sociali. Una posizione che naturalmente il SEV non ha potuto accettare, per cui, unitamente a VSLF e Transfair, si è rivolto al tribunale arbitrale.

Nuova definizione dei tempi di sovrapposizione

Alla vigilia delle vacanze estive, il tribunale arbitrale, presieduto dall'ex consigliere agli Stati di San Gallo Eugen David ha comunicato la sua decisione, dalla quale va anzitutto rilevato come il tribunale abbia riconosciuto che i tempi di sovrapposizione debbano essere riconosciuti per ogni consegna

del servizio, sanzionando di conseguenza il procedimento imposto dalla Thurbo.

Il tribunale è però andato oltre, fornendo anche una ridefinizione dei tempi di sovrapposizione, che vengono messi in relazione con i tempi di fermata dei treni. Se un treno si ferma tre minuti, il tempo di sovrapposizione del macchinista che assume il servizio inizia 3 minuti prima della partenza del treno, mentre quello del macchinista che lascia termina 3 minuti dopo l'arrivo del treno. Se la fermata dura più di 5 minuti, vi devono essere almeno cinque minuti di sovrapposizione. Per esempio: se il treno si ferma 15 minuti, il tempo di sovrapposizione per il macchinista che assume il servizio inizia cinque minuti prima della partenza, mentre quello del macchinista che lascia termina 15 minuti dopo l'arrivo del treno, in modo da garantire i 5 minuti di sovrapposizione.

Ricorso al tribunale federale ...

L'applicazione di questa nuova disposizione ha suscitato presso Thurbo naturali e prevedibili discussioni.

La comunità di trattative ha pertanto deciso di rivolgersi al tribunale federale, anche perché la sentenza del tribunale arbitrale prescrive alle parti sociali le modalità di compensazione di questi tempi di so-

vrapposizione. Nessuno aveva però chiesto al tribunale di esprimersi su questo aspetto, che è materia di trattativa tra le parti contraenti del contratto collettivo di lavoro, tanto che il comitato della sezione Thurbo della SEV-VPT ha già deciso di richiedere nuove trattative per gli accordi sulla durata del lavoro (BAR) dei macchinisti.

...e trattative per le nuove BAR

Queste trattative sono rese necessarie anche da un altro passaggio della sentenza del tribunale arbitrale, che precisa che i tempi di sovrapposizione devono essere unicamente finalizzati al cambio di macchinista. Altri incarichi, compresi in modo particolare i tempi di cammino, devono essere compensati separatamente. Le soluzioni forfettarie devono quindi essere suddivise e ciò complica sensibilmente la questione.

Il «merito» di questa situazione è in ogni modo tutto della direzione di Thurbo, che ha voluto rimettere in discussione la questione dei tempi di sovrapposizione.

Felix Birchler

Photomystère: dove siamo?



La domanda di questa edizione è: «dov'è stata scattata questa foto?»

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 22 agosto 2013:**

inviando una cartolina postale:

con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail:

inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

per internet:

sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta. Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

L'ultima edizione del concorso illustrava l'entrata della stazione ferroviaria delle FART di Locarno. Su www.sev-online.ch troverete una foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Jürg Gut, Steffisburg, VPT BLS, pensionato



Le conseguenze delle nuove regole per il cambio di macchinisti sono difficilmente quantificabili.