

## Preventivo in pareggio

Seminario e riunione di ottobre del Comitato SEV al Brenscino. Punto centrale: il preventivo 2014.

Pagina 2

## Il silenzio è d'oro

I nuovi mezzi di comunicazione, in particolare i «social network» danno molte possibilità, ma presentano anche diverse insidie.

Pagina 15

## Tempo di assemblee

Assemblea autunnale per ZPV e Lavori e assemblea straordinaria per i problemi di Cargo per la LPV.

Pagine 4, 5 e 13

Il SEV ha il suo primo CCL con gli impianti di risalita del canton Berna

# Una firma storica

**È il primo CCL tra un'organizzazione padronale del settore dei trasporti a fune e un sindacato.**

La neocostituita associazione dei datori di lavoro delle ferrovie bernesi di montagna e il SEV hanno concluso un CCL quadro che, dal 1° novembre, definirà per le 6 aziende partecipanti le norme

di impiego, salariali e di durata del lavoro.

pagina 3 e intervista alle pagine 6 e 7



Lo stipendio minimo di 22 franchi l'ora sancito dal CCL dovrebbe dare un certo impulso positivo ai salari del settore

## EDITORIALE

*Liberalizzazione, deregolamentazione, libera circolazione, subappalti e una certa dose di malizia sono gli ingredienti di una miscela che può essere utilizzata per aggirare le norme vigenti e procurarsi vantaggi illeciti. Il settore dei trasporti pubblici ha cullato per qualche anno l'illusione di essere risparmiato da questi fenomeni. Al più tardi gli abusi affiorati nelle ulti-*

**«Il sindacato richiama costantemente le parti alle proprie responsabilità.»**

Pietro Gianolli, segretario SEV

*me settimane sui cantieri delle FFS hanno dimostrato che questo stato di isola felice, se mai c'è stato, è definitivamente terminato.*

*Anche il caso presentato in ultima pagina rientra per diversi aspetti in questa logica. Ad accomunarli vi è la procedura di appalto. Questa prassi, consolidata nell'edilizia, è relativamente recente per l'attribuzione di prestazione di trasporto pubblico e mira a mettere in concorrenza diretta più offerenti. Decidere solo in base al prezzo, ignorando pretestuosamente qualsiasi altra considerazione, penalizza inevitabilmente, oltre che lavoratrici e lavoratori, la qualità e la sicurezza del lavoro. Il sindacato richiama costantemente le parti alle proprie responsabilità, ma senza una presa di coscienza collettiva e basi legali chiare è condannato a rincorrere la situazione in eterno.*

## Contrasti a Coira

La direzione della Stadtbuss Chur SA, l'azienda di trasporti urbani della città di Coira, ha sempre fatto orecchie da mercante ai numerosi richiami del SEV, che non ha quindi avuto altra scelta che segnalare le infrazioni alla LdL all'Ufficio federale dei trasporti, ottenendo ragione. La direzione sembra volersi ostinare sulle sue posizioni, per cui il SEV potrebbe vedersi costretto ad adire anche le vie legali.

Focus a pagina 16

## Mezzi da 60 tonnellate sulle nostre strade?

# Bisonti ormai alla frontiera!

Alcune nazioni europee stanno svolgendo prove in vista di una possibile apertura ai cosiddetti «Gigaliners» o «Megatrucks», autocarri da 60 tonnellate. Nonostante queste prove stiano per lo più dando esito negativo, come in Germania, vi sono comunque grosse pressioni in favore di questi mezzi. Questi bisonti della strada non sembrerebbero ben accetti nemmeno in Sviz-

zera, ma il problema della loro ammissione potrebbe porsi a seguito di una decisione favorevole dell'UE, che farebbe poi pressione sulla Svizzera per adeguare gli accordi bilaterali.

Dossier alle pagine 8-10

## NEWS

Previdenza  
professionale

■ Il Consiglio federale ha deciso di innalzare l'anno prossimo il tasso d'interesse minimo applicato nella previdenza professionale obbligatoria dall'attuale 1,5 per cento all'1,75 per cento. Determinanti per la fissazione del tasso d'interesse minimo sono il rendimento delle obbligazioni della Confederazione e l'andamento di azioni, obbligazioni e immobili. L'innalzamento del tasso è reso possibile dal buon andamento di azioni e immobili quest'anno e l'anno scorso. L'indice Pictet LPP 93, composto per il 25 per cento da azioni e per il 75 per cento da obbligazioni, è aumentato del 5,9 per cento l'anno scorso e del 2,8 per cento nei primi nove mesi di quest'anno. Il rendimento delle casse pensioni è dunque soddisfacente.

Congedo parentale  
e di paternità

■ Il Consiglio federale, rispondendo a un postulato, ha adottato un rapporto sulla situazione del congedo di paternità e del congedo parentale e sui diversi modelli esistenti. Il rapporto presenta la situazione attuale in Svizzera e in diversi Stati europei, nonché a livello internazionale e prosegue con l'analisi di otto differenti modelli di congedo di paternità e parentale. Il Consiglio federale ritiene che un tale congedo possa contribuire a una più equa divisione dei ruoli in famiglia. Esso rientra quindi tra le misure che permettono alle giovani famiglie una maggiore conciliabilità tra famiglia e lavoro. L'esecutivo ha inoltre incaricato il DFI di esaminare, entro la metà del 2014, l'introduzione nel diritto federale di un disciplinamento che dia diritto ai lavoratori dipendenti di ridurre la propria percentuale di lavoro dopo la nascita di un figlio. Pur non trattandosi di un congedo parentale, un tale provvedimento contribuirebbe ugualmente a migliorare l'equilibrio tra famiglia e lavoro.

## Seminario e riunione del Comitato SEV

## Conti 2014 in pareggio

**Il preventivo 2014 del SEV chiude con un piccolo margine positivo di 26 000 franchi.**

Appena entrato in carica, il nuovo amministratore del SEV Aroldo Cambi aveva annunciato l'introduzione di un nuovo modello contabile, all'altezza delle future prescrizioni. Quello presentato al Comitato alla sua seduta di ottobre è il primo preventivo elaborato con questo nuovo sistema, basato sullo standard «Swiss GAAP RPC», volto a garantire maggior trasparenza. Cambi ha spiegato come i conti diano un'immagine molto più dettagliata dei nostri settori, attività e prestazioni, anche se un paragone con gli anni precedenti non è ancora possibile, mancando riferimenti elaborati con lo stesso metodo.

**Conti in pareggio**

Il preventivo chiude con un modesto utile di 26 000 franchi, reso possibile da un severo controllo delle spese. La massa salariale resta stabile, anche grazie ai risparmi realizzati con le fluttuazioni di personale. Gli unici aumenti sono venuti da fattori esterni, come le spese postali per l'invio di *contatto.sev* o dall'introduzione di un nuovo sistema interno di controllo. Per Cambi si tratta quindi di un «preventivo all'insegna dell'equilibrio». Non tutti hanno però condiviso questa valutazione. Alcuni membri del Comitato si aspettavano un risultato migliore, considerato il recente adeguamento delle quote, che di questo passo potrebbe rivelarsi a breve termine insufficiente. Cambi ha sottolineato le spese straordinarie di alcune centinaia di migliaia di franchi, approvate per la campagna in favore di FAIF e il coaching alle sezioni, ribadendo la promessa fatta a suo tempo che «per cinque anni non vi saranno ulteriori aumenti di quota». Ha anche sottolineato come l'ultimo abbia permesso di ridurre la dipendenza dall'anda-



La giornata di ritiro del Comitato si è svolta al Parkhotel Brenscino che festeggia il suo centenario. Un evento sottolineato dalla messa a dimora di una nuova pianta, un *Heptacodium originario della Cina centrale e in via di estinzione*. Nella foto, il Comitato con il giardiniere capo Martin Russenberger.

mento dei mercati finanziari, che hanno tuttavia ancora una certa influenza sul risultato. Cambi ha infine accolto la richiesta di presentare in futuro, oltre alle cifre, un rapporto illustrativo sulle differenze tra il preventivo in oggetto e quelli degli anni precedenti.

**La mobilitazione secondo il SEV**

La riunione di Comitato è stata preceduta da un giorno di seminario dedicato a temi di grande interesse, ma per i qua-

li in genere in una normale seduta viene a mancare il tempo. Questa volta, il Comitato SEV ha approfondito la capacità di mobilitazione del SEV e i fattori che possono condizionarla in un senso o nell'altro. I gruppi di lavoro sono giunti alla medesima conclusione: la capacità di mobilitazione è intatta, ma il risultato dipende in gran parte dall'argomento, che deve toccare da vicino i membri per indurli a reagire. In caso contrario, occorrono sforzi molto

più intensi per giungere ad un risultato apprezzabile. Vi sono stati numerosi paragoni tra la manifestazione del 2009 e quella dello scorso settembre. La prima aveva avuto un seguito molto più ampio, in quanto il tema era molto più sentito e lo sforzo prodotto per la sua riuscita era stato maggiore.

**Difficoltà nel reclutamento**

Il Comitato ha poi ripreso il documento programmatico «sindacato». Rispetto alla sua ratifica all'ultimo congresso, il tema del reclutamento ha assunto un'importanza ancora maggiore, poiché nel 2013 ha dato risultati abbastanza miseri. Si confida pertanto nel progetto di coaching e nel miglioramento della collaborazione tra le sottofederazioni e il segretario centrale.

Peter Moor

## IL COMITATO SEV IN BREVE

■ Dopo una discussione intensa e approfondita, il Comitato SEV si è espresso in favore dell'aumento della vignetta autostradale a 100 franchi. Le obiezioni erano dettate soprattutto da considerazioni di carattere ambientale, dato che l'aumento metterebbe maggiori fondi a disposizione delle realizzazioni stradali ed economiche, poiché molti membri del SEV sono anche automobilisti e verranno quindi toccati dall'aumento. Hanno però finito per prevalere considerazioni di politica dei trasporti: il SEV aveva accettato l'aumento delle tracce d'orario e i conseguenti aumenti del prezzo dei biglietti a condizio-

ne che anche il trasporto stradale venisse rincarato per non compromettere il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. L'aumento della vignetta va proprio in questa direzione.

■ Per gli altri oggetti in votazione il 24 novembre, il SEV ha ripreso le raccomandazioni dell'USS: SI all'iniziativa 1:12 e NO a quella sulle famiglie dell'UDC.

■ Molti membri del Comitato hanno manifestato la loro sorpresa per il fatto che la rivendicazione salariale nei confronti delle FFS (vedi *contatto.sev* n° 20/13) fosse molto diversa da quella

discussa dalla commissione CCL. Il vicepresidente e capodelegazione alle trattative Manuel Avallone ha spiegato che il risultato semestrale delle FFS e gli interventi dei partners nella delegazione hanno indotto a riformulare la richiesta con maggiore attenzione all'evoluzione salariale e, quindi, ai dipendenti più giovani.

■ Il SEV ha definito i suoi rappresentanti nella procedura di arbitrato inerente la «decisione 25» (applicazione della curva salariale dei macchinisti). Le date di queste riunioni non sono ancora state definite.

pmo

La vicenda del cantiere di Zurigo potrebbe avere un seguito

## Combattere il dumping

**L'episodio portato alla luce dall'intervento del sindacato Unia sul cantiere della stazione di Zurigo risulta particolarmente illustrativo e deve far riflettere.**

Le FFS hanno messo a concorso lavori di prevenzione incendi, assegnando l'appalto per 4,36 milioni di franchi ad una ditta, la AB Brandschutz AG di Winterthur che ha la bellezza di tre dipendenti. Né questo aspetto, né quello che l'offerta della AB Brandschutz AG avesse distanziato di svariate centinaia di migliaia di franchi (a seconda delle fonti, si parla da 3 a 7) il secondo miglior offerente, hanno fatto nascere particolari sospetti. Dal verbale di una riunione di Infrastruttura pubblicato dalla «Nordwestschweiz» del 31 ottobre, si può

constatare che le FFS erano state richiamate alle pratiche dubbie seguite da questa ditta. Si sono tuttavia accontentate di chiedere alla ditta una conferma scritta che avrebbe applicato «condizioni di lavoro corrette».

In realtà, sul cantiere è arrivata una ditta tedesca in subappalto, che impiegava per 60 ore la settimana lavoratori «indipendenti» provenienti da Polonia e Lituania, in parte agricoltori, retribuiti tra 5 e 11 euro l'ora.

**Nessuno sapeva...**

Sullo stesso quotidiano, anche la ditta ha naturalmente prodotto una sua giustificazione: nonostante abbia solo 3 dipendenti, può svolgere simili incarichi grazie al fatto che fa capo a ditte partners, che applicano le condizioni di lavoro usuali del nostro paese. Solo le dimensioni del cantiere del-

la stazione di Zurigo avrebbe reso necessario il coinvolgimento di una subappaltatrice tedesca.

**né controllava...**

Dal canto suo, l'Ufficio cantonale del lavoro si è accontentato delle dichiarazioni della ditta, senza alcuna verifica supplementare dell'indipendenza del personale attivo sul cantiere, nonostante le direttive del SECO lo prescrivano.

Questa questione è infine stata risolta con il pagamento di 700 mila franchi da parte della AB Brandschutz su di un conto a favore di questi lavoratori, che riceveranno un'indennizzo immediato di 5000 franchi e un saldo entro il 6 novembre.

Il problema di fondo, però, del rispetto delle condizioni di lavoro, di qualità e di sicurezza rimane.

pan/gi.

Il SEV firma il primo CCL quadro per gli impianti di risalita

## Un primo passo

Per una volta i Bernesi hanno battuto tutti sul tempo e hanno concluso il primo CCL quadro delle imprese turistiche di montagna, che sarà applicato da sei aziende: Schilthornbahn, Lenk Bergbahnen, Bergbahnen Adel-

boden, Niesenbahn, Stockhornbahn e la funivia Kandersteg-Sunnbühl Gemmi. I loro dipendenti potranno contare su di uno stipendio orario minimo di 22.85, più l'indennità di vacanza o di 48 000 franchi l'anno. Al di

là degli aspetti concreti, questo contratto ha una forte valenza simbolica, essendo il primo in un settore che si è sempre mostrato molto refrattario alla formalizzazione di atti contrattuali con i sindacati.

pan.



Una firma di portata storica: da sinistra Roger Friedli (Niesenbahn), Nicolas Vauclair (Lenk Bergbahnen), il presidente SEV Giorgio Tuti e il segretario Hans Bieri.

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### Annuncio di tempesta

*Quel che sembrava perenne si sta trasformando in incubo. Si annunciano qua e là aumenti di tassi d'interesse da mettere in ginocchio i più esposti. Come sempre l'inversione di tendenza viene dagli Stati Uniti i quali intendono chiudere i rubinetti da cui sgorga copioso il denaro a costo quasi zero. Il guaio è che la mossa toccherà prima o poi l'Europa, che sta immaginando eventuali contro misure, i paesi emergenti e quelli del terzo mondo. È un affresco già dipinto anni fa, che portò a un forte indebitamento dei paesi più indebitati a tal punto che si dovettero azzerare per poter ripartire a nuove condizioni più sopportabili. Prima o poi avremmo dovuto arrivare a tanto, non si pensava però in così breve tempo. Ancora una volta le banche, compresa quella Centrale europea diretta da Mario Draghi e gli esperti di finanza assicuravano che ci sarebbero voluti degli anni. Invece la trappola della liquidità improvvisamente si è prosciugata anzitempo, mettendo un po' tutti sul chi vive. Chi ha stabilito contratti a lungo termine potrà ancora per un po' beneficiare dell'onda ribassisti. Ma che ne sarà di tutti gli altri? Il mondo va così, una ciliegia tira l'altra e invade il mercato dei tassi senza porsi troppo il problema delle conseguenze, che gli Stati Uniti credono di poter risolvere per tutti, o imporre a tutti. Il presidente Obama cerca di sdrammatizzare, come fa con gli scellerati ascoltati, ma tant'è, nulla può arrestare il movimento in atto che rischia di diventare tempesta. Passare dall'1% al 4% è come quadruplicare i costi, ciò che può essere sopportato per i più grossi investitori, che riversano i costi verso il basso, ma non per tutti gli altri. La paura comincia a serpeggiare, le messe in guardia non fanno altro che provocare il panico, ci si appella a vie preferenziali che hanno il tempo che trovano, così come la Banca nazionale che non può far altro che seguire il movimento, magari in forma più blanda, ma non per molto. Se i tassi restassero quelli di sempre, tutti verrebbero ad approvvigionarsi di crediti in Svizzera, ciò che irriterebbe non poco tutti gli altri, Stati Uniti in prima linea. Non siamo a questo punto, ma qualche cocchio provocherà effetti indesiderati, fino a che punto non si sa. Non ci resterebbe a questo punto che appellarci ai santi.*



Assemblea della ZPV Ticino: ricca e circostanziata relazione da parte del presidente Marco Belloli

# Un anno vissuto intensamente

**Personale treno, come spesso accade, sempre in prima linea: non soltanto per difendere esigenze e peculiarità della professione, ma anche per rafforzare il movimento sindacale sui grandi temi che interessano tutto il personale: dal CCL alla Cassa pensione.**

Vivaci, precisi, attenti, sempre pronti a tutelare la professione del personale treno, ma con lo sguardo rivolto ad altre categorie (vedere riquadro) e al mondo sindacale. Il presidente della ZPV Ticino **Marco Belloli** può essere soddisfatto dell'assemblea annuale, che si è svolta alla Casa del Popolo il 30 ottobre scorso. Intanto perché sul fronte del reclutamento la ZPV gode di buona salute, indipendentemente da alcune partenze di cui non si sono comprese le ragioni. Forte del suo gruppo storicamente compatto, la ZPV guarda avanti con fiducia.

Piatto forte, come spesso in questi casi, un giro d'orizzonte non soltanto sull'attività svolta nel corso dell'anno, ma sugli appuntamenti che attendono il SEV e le sue sottofederazioni. «Come sapete – ha esordito Belloli – si è aperto il grande cantiere in vista del rinnovo del CCL il prossimo anno. I tempi sono cambiati e i rapporti con l'azienda sono diventati più rigidi rispetto al passato. Dovremo prestare la massima attenzione ed essere pronti a mobilitarci».

Gli ha fatto eco il vicepresidente **Bruno Castaldo** che ha commentato il sondaggio svolto dal SEV proprio sul CCL. «Attraverso un sondaggio a cui hanno risposto oltre 5500 persone – ha sottolineato Castaldo – il SEV ha tastato il polso della base. Un'iniziativa azzeccata che ha permesso di capire quali sono i temi che stanno maggiormente a cuore ai lavoro-



Un gruppo competente, motivato e sempre in prima linea.

tori e alle lavoratrici. Ebbene, dal sondaggio risulta che il salario rappresenta il valore più importante. Seguono la protezione dal licenziamento, la durata del lavoro, le prestazioni in caso di malattia e infortunio. Tra i grandi auspici della base, il pensionamento anticipato, mentre sono state formulate critiche sulla conciliabilità tra famiglia e lavoro. Qui occorre migliorare».

Percorrendo l'orizzonte dell'attualità, Marco Belloli non ha mancato di evidenziare l'impatto delle politiche di liberalizzazione sulla vita professionale di molti colleghi: «Guardate quello che sta succedendo a FFS a Cargo: la concorrenza esasperata sta producendo effetti nefasti».

A dimostrazione che il contesto in cui ci muoviamo è pieno di insidie, Belloli non ha mancato di richiamare la Cassa pensione FFS e lo sciagurato disegno delle rendite variabili. «Riconosco la necessità di un risanamento economico duraturo del nostro secondo pilastro ma al massimo con contributi equamente distribuiti fra dipendenti e azienda. D'altronde stiamo parlando delle nostre future rendite. Ritengo però inaccettabile l'introduzione di un modello con rendite flessibili che andrebbe a penalizzare unicamente assicurati e assicurate».

Presente all'assemblea anche il vicepresidente centrale **Pascal Fiscalini** che ha confermato la crescente esigenza del pensionamento anticipato. Fiscalini ha sottolineato che la ZPV non accetterà il progetto delle FFS di allentare il doppio accompagnamento sui treni, che era stato a suo tempo evocato per concrete ragioni di sicurezza. Dopo aver illustrato le richieste in ambito di trattative salariali (+1,3% per la carriera, +0,5% generale e +1% aumento delle fasce salariali), ha informato che il sindacato avvierà una riflessione su come mobilitare i membri.

## SOLIDALI CON I COLLEGHI DI ELVETINO

### Il personale treno approva una risoluzione e delle rivendicazioni

Nel corso dell'assemblea annuale della ZPV Ticino, che si è tenuta a Bellinzona il 30 ottobre, il personale treno ha voluto esprimere la propria solidarietà alle colleghe e colleghi di elvetino, messi sempre di più sottopressione da una politica aziendale discutibile, che genera evidenti disagi.

Il personale treno, che quotidianamente lavora a contatto con il personale di elvetino, beneficia di un osservatorio privilegiato per giudicare le condizioni di lavoro e il profondo malessere riscontrato. Malessere aggravato anche da comportamenti intimidatori da parte dei responsabili.

Questa situazione non può più continuare. Il personale treno sa bene che cosa significa lavorare sotto il peso delle pressioni; proprio per questo a suo tempo aveva portato

avanti con successo la rivendicazione di svincolare la cifra d'affari dalla valutazione del personale.

Colleghe e colleghi di elvetino svolgono un'attività nel campo della ristorazione e non si è mai visto che il comportamento e il rendimento di un cameriere venga legato alla cifra d'affari, determinata da fattori spesso imponderabili.

#### Risoluzione

Nella risoluzione, frutto di un'ampia consultazione e votata all'unanimità, l'assemblea ZPV Ticino chiede che:

■ L'incasso giornaliero non deve essere un fattore per giudicare/valutare il/la collega che serve la vettura ristorante. Troppi fattori possono essere la causa per una buona o per una scarsa cifra d'affari. Anche il personale treno si è sempre opposto, ottenendo ragione, alle pressioni

esercitate dai superiori riguardo la propria cifra d'affari (media incassi).

■ Il personale deve essere sereno nello svolgere la propria funzione e questo a beneficio della clientela, dell'azienda e del lavoratore stesso.

■ Secondo le direttive aziendali delle FFS, il personale elvetino sottosta al capotreno. In veste di responsabile del «prodotto treno», il personale treno non accetta pertanto la politica perseguita da elvetino basata sulle pressioni nei confronti del proprio personale.

■ Le FFS devono pertanto assumere le loro responsabilità e tutelare il personale elvetino da qualsiasi pressione psicologica.

■ La sottofederazione del personale treno ZPV seguirà attentamente gli sviluppi della situazione e sarà pronta ad intervenire con altri mezzi per sostenere colleghe e colleghi.

Preoccupati per il loro futuro, i macchinisti di FFS Cargo non le mandano a dire. Un'ottantina all'assemblea

# «Prendiamoci garanzie»

**È proprio come il gioco delle scatole cinesi: non sai mai che cosa trovi all'interno. Bene, i macchinisti ticinesi non ci stanno e nelle scatole di SBB Cargo International vogliono vederci chiaro, singoli dettagli compresi.**

Allora sulle garanzie del posto di lavoro, interoperabilità, reciprocità, prestazioni e regole in caso di sciopero vogliono, anzi pretendono, assoluta chiarezza, in modo da fissare solidi paletti attorno al perimetro della loro attività. Attività sempre più confrontata con le logiche perverse della liberalizza-

zione che spinge la concorrenza all'ossessiva ricerca della massimizzazione dei profitti. In mezzo, però, c'è il personale senza il quale i treni non circolerebbero. E non è un dettaglio marginale. Va nel senso della tutela del personale, del resto, la risoluzione votata con due sole astensioni.

Davanti a un'ottantina di macchinisti preoccupati, e soprattutto incavolati, il sindacalista Angelo Stroppini e il vice presidente della LPV Ticino Thomas Giedemann, hanno illustrato la necessità di comunque confrontarsi con l'azienda sulla base di un mandato chiaro, peraltro ottenuto senza colpo ferire. «State certi – ha detto Stroppini – che l'azienda ben conosce la forza dei macchini-

sti ticinesi. Se i manager sono preoccupati di perdere il traffico merci a discapito di un'altra azienda, figuriamoci i macchinisti che concretamente perdono il posto di lavoro. Ecco perché vanno date chiare garanzie in merito che, peraltro, attualmente avete. Oggi sappiamo che Bellinzona sarà il deposito principale, seguito da quello di Basilea». E Giedemann è stato esplicito: «Cari colleghi, dal primo aprile 2014 l'ago della bilancia saremo noi».

Sul personale, inutile dirlo, gravano sempre maggiori pressioni in termini di produttività. Allora va bene lavorare e dare il massimo in un clima di accresciuta concorrenza, ma non senza contropartite, la garanzia di un ritorno alla casa ma-

dre FFS Cargo in caso di soppressioni di posti di lavoro va assicurata. Va bene che FFS Cargo ha voluto formare personale italiano che circola in Svizzera – e ancora ne sta formando – ma allora deve assumersi anche il rischio degli scioperi. Senza pretendere che il personale svizzero faccia il crumiro e tolga dal fuoco le ca-

stagne che bruciano. I macchinisti ticinesi non vogliono ustionarsi le mani. Ma usarle e continuare ad usarle per garantire qualità e affidabilità. Valori ben noti all'azienda e a cui occorre dare un giusto valore, soprattutto in termini di condizioni di lavoro.

*Françoise Gehring  
e Angelo Stroppini*

## RISOLUZIONE

I macchinisti FFS Cargo dei depositi di Bellinzona e Chiasso, riuniti in assemblea domenica 3 novembre 2013 a Bellinzona, hanno votato la seguente risoluzione all'indirizzo delle direzioni FFS Cargo e Cargo International.

In merito al trasferimento del personale del deposito di Bellinzona da FFS Cargo a Cargo International, il personale rivendica:

**1.** La garanzia di un rientro alla casa madre FFS Cargo qualora presso SBB Cargo International fossero necessarie misure di riorganizzazione o razionalizzazione con soppressioni di posti di lavoro.

Queste garanzie hanno validità per tutto il personale che da FFS Cargo passerà a SBB Cargo International.

**2.** La reciprocità nelle prestazioni tra Svizzera e Italia deve essere regolata. L'intesa sulla reciprocità va interpretata nei chilometri percorsi. Chilometri percorsi sotto regolamentazione RFI da macchinisti dei depositi svizzeri almeno uguale a quelli percorsi da macchinisti dei depositi italiani sotto normativa FFS.

**3.** In caso di sciopero da parte del personale italiano, vanno stabilite chiare regole. Il personale svizzero svolge esclusivamente le prestazioni pianificate ai depositi svizzeri al momento dei cambi d'orario.



Erano in tanti alla Casa del Popolo di Bellinzona per fare sentire la loro voce



Christoph Egger è stato il capo della delegazione padronale nella trattativa per il CCL dei trasporti a fune



## «La qualità del personale è fondamentale»

*Lo scorso autunno, l'associazione nazionale delle funivie svizzere aveva accantonato il progetto di CCL quadro elaborato con il SEV a seguito di accese resistenze interne. Il progetto è però stato ripreso dall'associazione delle funivie bernesi (BBB), portandolo a termine. Da inizio mese, nel canton Berna vi sarà un nuovo contratto collettivo di lavoro, sottoscritto per il momento da sei aziende (vedi a pag. 3). Il presidente della BBB Christoph Egger ne è soddisfatto e risponde alle nostre domande sul ruolo delle parti sociali, l'importanza del personale e i possibili sviluppi del settore.*

■ **contatto.sev:** Lei si è impegnato a fondo per questo CCL.

**Christoph Egger:** Avevo già partecipato alle trattative a livello nazionale, per cui alla BBB eravamo perfettamente al corrente del problema. Il CCL ci dà il vantaggio di poter definire tutte le eccezioni previste dalla legge sulla durata del lavoro per tutte le aziende partecipanti. Vengono poi precisate anche le condizioni d'impiego usuali per il settore, di cui l'Ufficio federale dei trasporti deve

verificare il rispetto quando vengono presentate domande di concessione. Sino ad oggi, non era chiaro a quali disposizioni si dovesse riferire. Gli stipendi minimi, che avevano fatto molto discutere a livello nazionale, non sono invece un problema per le aziende della nostra associazione. Abbiamo quindi ripreso le trattative con il SEV.

■ **Vi sono stati punti delicati nella trattativa?**

Stipendi a parte, riprendevano gli aspetti critici

riscontrati a livello nazionale. In particolare, vi era una resistenza di fondo a discutere con i sindacati, soprattutto da parte di un gruppo di aziende. Le altre, che non avevano pregiudizi, sono entrate subito nell'esame dei vari problemi, che sono stati regolarmente risolti. Evidentemente, vi erano poi posizioni diverse tra le singole aziende, ma queste differenze

■ **Sarebbe però auspicabile ampliare la partecipazione al maggior numero di aziende possibile.**

Dal nostro punto di vista, sarebbe in effetti meglio se vi fossero più aziende a riconoscere il CCL quadro, ma evidentemente ognuna ha il diritto di valutare vantaggi e svantaggi per conto suo. Le aziende che non hanno firmato

svizzere. Abbiamo già ricevuto qualche segnale di interesse da parte di alcune aziende in Vallese. La nostra associazione padronale è del resto stata strutturata in modo da permettere anche l'adesione di aziende esterne ai nostri confini cantonali. Saranno poi le esperienze raccolte con il nostro CCL a determinare se un simile strumento possa ridiventare d'attualità anche per Funivie Svizzere. Le aziende che non vedono i vantaggi di un CCL continueranno però a non capire perché dovrebbero sottoscriverlo.

«**Nel CCL vengono poi precisate anche le condizioni d'impiego usuali per il settore, di cui l'Ufficio federale dei trasporti deve verificare il rispetto.**»

### BIO

**Christoph Egger** (43) è cresciuto ed abita a Grindelwald. Sposato, tre figli, ha studiato economia aziendale e lavorato presso la Hotelplan.

In seguito ha diretto il marketing degli impianti di risalita di Davos, prima di diventare nel 1999 direttore della Firstbahn, confluita nel 2004 nelle Jungfrau-bahnen. Dal 2012 è direttore della Schilthornbahn e dal 2006 presidente dell'associazione delle ferrovie bernesi.

È membro anche del comitato di Funivie svizzere.

### Funivie bernesi

L'associazione delle funivie bernesi conta oggi 72 membri. Capostipite sono le Jungfrau-bahnen, che nel 2010 hanno avuto introiti per 110,5 milioni di franchi, seguiti dagli impianti di Gstaad (17,6 milioni), del Schilthorn (16,2), di Meiringen-Hasliberg (13,1), di Lenk (12,4) e di Adelboden (11,9). Nel 2009/2010 gli allora 61 membri occupavano in inverno 1600 persone a tempo pieno e parziale, d'estate 1170.

Le spese di personale ammontavano complessivamente a 92 milioni, pari al 34% della cifra d'affari.

non sono mai diventate vincolanti. Va anche detto che le imprese più grandi (ad eccezione delle Jungfrau-bahnen, che hanno categoricamente respinto l'idea del CCL) facevano parte della delegazione alle trattative, per cui non vi sono state grosse discussioni.

■ **Ma queste lacerazioni potrebbero portare a dimissioni dalla vostra associazione?**

No, anche perché il CCL non viene sottoscritto da tutti i membri. Abbiamo costituito un'associazione padronale, alla quale possono aderire solo le aziende che firmano il CCL.

Il CCL non hanno tuttavia il diritto di far uso delle deroghe previste da questo sulla LdL. Penso che questo aspetto non sia stato considerato a sufficienza dalle aziende.

■ **Come contate di convincere altre aziende?**

Abbiamo già svolto dei Workshops e contiamo sul fatto che la firma del CCL e gli articoli sui giornali possano rilanciare la discussione.

■ **Il contratto del canton Berna potrebbe avere un effetto anche a livello nazionale?**

Penso che potrebbe averlo piuttosto su aziende singole che sull'associazione Funivie

■ **I CCL sono per definizione contratti negoziati tra lavoratrici e lavoratori e datori di lavoro, che non possono pertanto essere modificati unilateralmente. Il coinvolgimento del personale nella definizione delle norme d'impiego dovrebbe permettere di migliorarne l'accettazione e quindi di migliorare tutto l'ambiente lavorativo.**

Certo, anche se da noi vi erano molti datori di lavoro che disponevano di un regolamento aziendale, elaborato coinvolgendo il personale per garantire una certa continuità ed evitare conflitti. Non si partiva quindi da zero.



Christoph Egger: «Preferisco impiegare magari meno dipendenti, ma retribuirli correttamente, perché sono loro il nostro miglior biglietto da visita.»

■ **Il CCL quadro specifica che le aziende hanno la facoltà di elaborare con il SEV contratti collettivi aziendali per concretizzare l'applicazione di quello quadro. Sarà presto il caso anche della Schilthornbahn?**

No. Noi vogliamo dapprima accumulare un po' di esperienza con il contratto quadro, cercando di favorirne anche la popolarità e l'espansione in tutto il settore. Il CCL quadro ha anche permesso di regolare la questione delle deroghe alla LdL. Il nostro regolamento aziendale è poi migliore, in diversi punti importanti, di quanto preveda il CCL quadro. Non vi è quindi necessità, nemmeno dal punto di vista del personale, di trattative a livello aziendale. Dei nostri circa 200 collaboratori stagionali, solo due sono affiliati al SEV. A mio avviso, ciò dimostra che negli ultimi anni siamo stati un datore di lavoro affidabile ed apprezzato e la mancanza della necessità di un simile CCL aziendale.

■ **Ma se questo fosse un auspicio espresso dal suo personale?**

In questo caso, sarei senz'altro disponibile a discuterne.

■ **E se molti suoi collaboratori dovessero aderire al SEV, per lei sarebbe un segnale preoccupante?**

Se ciò avvenisse improvvisamente, dovrei senz'altro chiedermi se dietro non covi una certa insoddisfazione. In precedenza, ho lavorato per 13 anni alla Firstbahn, presso la quale il grado di organizzazione al SEV è sempre stato molto elevato. Avere più membri iscritti al SEV non sarebbe pertanto un problema. In quegli anni ho poi avuto modo di sviluppare un certo rapporto di fiducia con il segretario del SEV Hans Bieri e questo fattore ha senz'altro contribuito anche all'elaborazione del CCL quadro. Il fatto di avere dipendenti iscritti ad un sindacato può anche costituire un vantaggio per la direzione dell'azienda. Presso la Firstbahn, per esempio,

la sezione SEV svolgeva una importante funzione di canale informativo. Quando vi erano problemi importanti il presidente veniva da me. Avevamo trovato un modo di lavoro veramente funzionale. Ma posso convivere molto bene anche con la situazione attuale alla Schilthornbahn.

■ **La necessità di investire cifre sempre maggiori nell'innervamento programmato, in impianti di risalita sempre più potenti e nella preparazione delle piste hanno condizionato la pressione finanziaria sulle aziende?**

Questa pressione è senz'altro aumentata, da una parte a causa delle necessità di investimento che ha menzionato, e dall'altra perché la situazione di concorrenza non permette di ribaltare i maggiori costi dell'aumento di comfort e della sicurezza di innevamento sulla clientela. I nostri impianti dipendono in larga misura dalla stagione invernale. Le attività sportive sulla neve sono però

stagnanti e la nostra concorrenzialità sul piano internazionale è stata intaccata dalla forza della nostra valuta.

■ **Quindi anche la Schilthornbahn deve risparmiare sul personale?**

Il verbo «risparmiare» ha una connotazione negativa. Io preferisco parlare di «ottimizzazione» che è un compito permanente di un'azienda, per le modalità d'esercizio, la sicurezza o l'impiego del personale. Il nostro personale, da questo punto di vista, non ha però da temere, in quanto la Schilthornbahn registra la metà degli incassi d'estate, quando l'esercizio risulta più conveniente e il paragone con l'estero meno sfavorevole. D'estate possiamo far valere alcune nostre peculiarità, come la posizione in vicinanza della catena di Eiger, Mönch e Jungfrau nonché di Interlaken. Condizioni che non tutti possono offrire.

■ **Le condizioni d'impiego e di lavoro possono però rivelarsi fondamentali per motivare il personale e, di conseguenza, per il successo di un'azienda.**

Nel nostro settore, le spese di personale costituiscono almeno un terzo della cifra d'affari. È quindi inevitabile che vi sia una certa pressione a voler ottimizzare anche in questo ambito, ma per farlo vi sono diverse possibilità. Personalmente, preferisco impiegare magari meno dipendenti, ma retribuirli correttamente, perché sono loro il nostro miglior biglietto da visita. Tutte le funivie hanno più o meno lo stesso «Hardware». A far la differenza è la qualità delle prestazioni, che a sua volta dipende in gran parte dalla qualità del personale.

Markus Fischer

Gigaliners, megatrucks, eco-combi: tre sinonimi di un megaproblema?

«Credo di avere una posizione molto semplice e molto logica: non si può sostenere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e nel contempo favorire il trasporto stradale con nuove norme.»

Claude Hêche, consigliere agli Stati PS/JU, membro della commissione trasporti



# Camion XXL? No grazie

**Le limitazioni previste dalle leggi svizzere nei confronti di autocarri ancora più grandi, come quelli che si vedono in Scandinavia, nel Nordamerica e in Australia sono sufficienti? Sono in molti ad opporsi a questi autocarri XXL, ma sino a quando? La pressione da parte dell'Europa (dove Germania, Olanda, Belgio e Danimarca stanno effettuando delle prove) potrebbe crescere in favore della loro ammissione sulle nostre strade. Un'eventualità combattuta dall'alleanza NoMegatrucks.ch, di cui fa parte anche il SEV.**

L'attuale legislazione europea permette la circolazione di mezzi pesanti sino a 40 tonnellate (44 da e per i punti di carico del traffico combinato), 2,55 metri di larghezza, 4 metri di altezza e 18,75 di lunghezza. Questi limiti sono definiti dalla direttiva UE 96/53 e dal 2005 sono validi anche in Svizzera. In diversi paesi vi sono tuttavia eccezioni per i trasporti interni, soprattutto per quanto riguarda il peso e la lunghezza dei mezzi pesanti.

## Questione di tempo?

In Europa, si sta inoltre discutendo da anni l'ammissione di autocarri sino a 60 tonnellate e 25,25 metri di lunghezza, denominati megatrucks, gigaliner o, addirittura, eco-combi, che nel frattempo circolano in Svezia e Finlandia (vedi riquadro sotto).

Prove di circolazione di questi mezzi sono in corso in Olanda, Danimarca, Belgio e Germania. La Svezia sta addirittura provando autocarri da 90 tonnellate e 30 metri di lunghezza. Solo in Francia, il tentativo di introdurre simili mezzi a titolo di prova è stato troncato dalle autorità che hanno ribadito la necessità di riorientare il rapporto modale del traffico merci.

## L'opposizione si organizza

A livello europeo si è però costituita anche una coalizione di oltre 200 organizzazioni che si sta battendo contro questi autocarri. La coalizione è coordinata dall'organizzazione tedesca «Allianz Pro Schiene» e conta anche 47 organizzazioni svizzere.

Secondo i sondaggi, l'81% dei cittadini francesi, 75% di quelli inglesi e il 73% dei tedeschi

sono contrari a questi enormi autocarri. In Svizzera, un sondaggio condotto dall'iniziativa delle Alpi nel 2009 ha rilevato che l'80% degli intervistati era contrario ai mezzi da 60 tonnellate. Si sono pure pronunciati contro i governi cantonali di Neuchâtel, Lucerna, Ginevra, Basilea città, Uri e Ticino. Questo tema è inoltre in discussione in 10 altri cantoni.

## Attacco alla politica di trasferimento

In Germania, si prevede che l'introduzione generalizzata di mezzi da 60 tonnellate comporterebbe una diminuzione del 56% del traffico combinato

strada/ferrovia, generando quindi 1,3 milioni di corse supplementari a lunga distanza su strada, sottratte alla ferrovia. È quindi pensabile che in Svizzera si verificherebbero effetti analoghi, in contrasto con la costituzione federale, che dal 1994 prevede che i trasporti di merci in transito avvengano per ferrovia. La legge ha poi esplicitato questo obiettivo, quantificandolo nella riduzione da 1,2 milioni a 650.000 corse all'anno, anche se la scadenza di questo obiettivo è stata procrastinata più volte per essere attualmente fissata a due anni dopo l'apertura della galleria di base del Gottar-

do. Va anche considerato che la lunghezza di questi autocarri non ne permette il carico su ferrovia. La loro ammissione sulle nostre strade avrebbe quindi conseguenze molto negative per la redditività delle gallerie di base.

## Un pericolo supplementare per gli altri utenti della strada

Un megatruck è lungo come sei auto e richiede quindi molto più tempo per sorpassare o per essere sorpassato. Ha inoltre una distanza di frenatura nettamente superiore a quella degli altri mezzi. Il pericolo d'incendio in galleria aumenta a causa della maggiori masse

## Dove circolano i bisonti su strada

**Questi mezzi particolarmente lunghi e pesanti sono in circolazione in Finlandia, Svezia, Nord-America, Australia e altri paesi.**

In Scandinavia, vi sono regioni molto vaste relativamente poco popolate e che sono quindi in una situazione completamente diversa da quella del

resto dell'Europa, caratterizzata da una rete stradale molto fitta e densamente utilizzata. Le possibilità di far circolare mezzi molto lunghi e pesanti su queste strade è di conseguenza piuttosto limitata.

Questi mezzi continuano a circolare sulle strade finlandesi e svedesi sulla base di un specie di «diritto acquisito», svolgendo trasporti che non oltrepassano però le frontiere di questi

paesi. Nemmeno gli oppositori ai megatrucks si sono opposti a questa eccezione, ma i loro sostenitori vorrebbero poterne estendere la circolazione anche al resto dell'Europa.

## INFO

### Alleanza NoMegatrucks.ch

In Svizzera, l'alleanza contraria a questi mezzi riunisce numerose associazioni, tra cui SEV, AQTP, ATA, CiTraP, Iniziativa delle Alpi, Pro Rail,

UTP, Syndicom, Greenpeace, Pro Natura, Pro Velo, SIT, Transfair, umverkehrR, Unia e WWF.



Questi bisonti della strada sono ormai giunti alle porte del nostro paese.

trasportate, che risultano spesso infiammabili. Questi mezzi sono un ostacolo per la fluidità del traffico, in particolare sui percorsi ripidi o sinuosi, nelle rotonde e agli incroci, dove costituiscono un pericolo supplementare.

#### Conseguenze negative per l'ambiente e il clima

I sostenitori di questi mezzi motivano la loro posizione con la diminuzione di corse che ne deriverebbe grazie all'aumento della capacità di carico. Questo effetto a prima vista positivo verrebbe però immediatamente annullato dalla riduzione del costo di trasporto, che penalizzerebbe ancora una volta la ferrovia, riportando merci attualmente trasportate col treno su questi megatrucks.

Le strade non verrebbero quindi sgravate. A lungo termine avremmo invece un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come dimostrato da uno studio (vedi grafico). I megatrucks generano anche maggiore inquinamento fonico rispetto agli autocarri da 40 tonnellate.

#### Maggiori costi delle infrastrutture stradali

I costi a livello europeo per rinnovare i ponti e renderli adatti ad accogliere i megatrucks sono stimati a 46 miliardi di euro, ai quali dovrebbero aggiungersi i costi per gli adeguamenti dei parcheggi, delle rotonde, degli svincoli autostradali e per la sostituzione dei guard-rail che devono essere in grado di contenere il maggior peso di questi bisonti della strada. Le strade attuali non sono infatti adatte ad accogliere questi mezzi, men che meno in Svizzera, con il suo territorio montagnoso e le sue valli anguste.

#### Molto dipende dall'UE

La decisione definitiva sull'ammissione dei megatrucks sulle strade europee compete evidentemente alla commissione europea e negli ultimi anni si constata un aumento della pressione in favore.

*continua a pag. 10*

### Tre domande a Claude Hêche, consigliere agli Stati

## «Non possiamo fare altre concessioni»

#### ■ Come vede lei l'introduzione di questi megatrucks?

Credo di avere una posizione molto semplice e molto logica: non si può sostenere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e nel contempo favorire il trasporto stradale con nuove norme.

Abbiamo già fatto un passo importante in questa direzione aumentando il limite massimo da 28 a 40 tonnellate. Personalmente, escludo quindi di fare ulteriori concessioni, che equivarrebbero ad un sabotaggio di questa politica di trasferimento. Dobbiamo evidentemente permettere il traffico pesante laddove è necessario, limitandolo tuttavia il più possibile, a tutto vantaggio della sicurezza sulle strade e della qualità del nostro ambiente e, quindi, della nostra qualità di vita.

#### ■ Come mai il Consiglio degli Stati ha rifiutato una possibilità di impedire il loro arrivo in Svizzera?

Così com'è posta, la domanda non è corretta. La legge prevede già limiti di peso (40 tonnellate, rispettivamente 44 da e per il trasporto combinato) e di lunghezza massima (18,75 metri), che impediscono quindi già oggi la circolazione dei megatrucks in Svizzera. Abbiamo dovuto discutere una proposta di riprendere nella legge anche altezza e larghezza massime. Limiti che però sono già stabiliti dall'ordinanza sulle regole della circolazione stradale a 4, rispettivamente 2,55 metri. Considerato poi che anche le direttive europee contemplano i medesimi limiti, il Consiglio degli Stati ha semplicemente ritenuto che, nell'ambito del dibattito sul corridoio ferroviario di 4 metri, non occorres-

sero ulteriori riforme della legislazione stradale.

#### ■ Dobbiamo temere ulteriori passi riguardanti i megatrucks?

Penso che sia un tema che tornerà prima o poi sui nostri banchi. Va però considerato che sino ad oggi nessuno auspica ufficialmente una simile evoluzione. Prova ne siano i vari interventi in Parlamento, immancabilmente e chiaramente contrari. La commissione trasporti degli Stati ha anche presentato una mozione contraria a questi automezzi. Né temo un cambiamento di tendenza, perché non mi pare di intravedere alcun allentamento delle posizioni contrarie a livello europeo. Sono anche certo che il movimento «NoMegatrucks» non mancherebbe di avvisarci se il vento dovesse cambiare.

*Henriette Schaffter*

segue da pag. 9

È quindi lecito chiedersi come reagirebbe il Consiglio federale ad una possibile autorizzazione europea alla circolazione di questi mezzi.

La Svizzera avrebbe la possibilità di assumere una posizione diversa?

Quanto abbiamo già vissuto nel 2005, quando il nostro governo ha finito per cedere alle pressioni europee, aumentando progressivamente i limiti di carico da 28 a 40 tonnellate, rende piuttosto pessimisti in merito.

Per questo, occorre opporsi a questa evoluzione con un fronte il più ampio possibile.

NoMegatrucks.ch/Hes



I megatrucks comprometterebbero il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, che nel nostro paese è vincolato dalla costituzione.

Il rischio di una decisione europea favorevole ai megatrucks non è scongiurato

## Maggioranza degli svizzeri contraria

**La legge, purtroppo, non ci protegge del tutto dall'avvento di questi bisonti della strada.**

Oltre alla scontata posizione dell'alleanza NoMegatrucks, anche l'ASTAG, l'associazione degli autotrasportatori si è espressa contro questi mega-autocarri, motivando la sua posizione con la mancanza di redditività di questi mezzi di trasporto nel traffico interno e con i danni che riporterebbero le infrastrutture stradali e l'ambiente.

Pareri contrari sono venuti pure dall'European Automobile Club (EAC), dall'ADAC tedesco e dal Touring Club Svizzero. Ma se tutti sono contrari, perché preoccuparsi di questo problema?

### Minaccia europea

Ciononostante, la lobby del trasporto pesante non demorde e il commissario dell'UE ha mostrato una certa sensibilità, tanto che a breve potremmo vedere automezzi di 25 metri sulle strade europee. La commissione dell'UE vorrebbe infatti emanare una direttiva che permetta la circolazione transfrontaliera di questi mezzi sino a 60 tonnellate. Se questi dovessero raggiungere le nostre frontiere, aumenterebbe anche la pressione nei confronti della Svizzera. L'anno scorso, il commissario europeo dei tra-

sporti Siim Kallas ha dimostrato di essere un sostenitore di questi mega autocarri quando, ad una riunione dell'industria automobilistica nel giugno 2012, ha modificato a loro favore l'interpretazione della vecchia direttiva. Nell'aprile di quest'anno, la commissione dei trasporti ha presentato una nuova direttiva sulle dimensioni dei veicoli stradali che legalizzerebbe definitivamente l'impiego di autocarri sovradimensionati nel traffico internazionale tra stati confinanti.

### Dannosi, pericolosi e cari

I gigaliner causano inoltre ingenti costi alle infrastrutture. Uno studio del 2011, commissionato dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), ha dimostrato che non è possibile ammettere i gigaliner in modo indiscriminato sulla rete stradale svizzera. Ma anche limitarne la circolazione alle sole autostrade genererebbe costi dell'ordine di svariate centinaia di milioni di franchi.

Il traffico transfrontaliero di gigaliner rappresenta quindi un autentico pericolo per la Svizzera. Una volta giunti alle nostre frontiere, le attuali disposizioni di legge potrebbero cadere con la stessa rapidità con la quale è stato tolto il limite delle 28 tonnellate, per esempio in cambio di compensazioni in favore della nostra economia.

L'iniziativa delle Alpi è però stata previdente e ha fatto inserire la lunghezza massima degli autocarri nella legge. Una modifica potrà così essere combattuta con un referendum.

### Proteste europee

Anche nell'Unione europea vi sono regioni scettiche nei confronti dei gigaliner. Florian Mast, rappresentante del Tirolo a Bruxelles, ha spiegato che: «l'Austria, e in particolare le regioni lungo l'asse di transito del Brennero come il Tirolo, l'Alto Adige e il Trentino, hanno gli stessi problemi con il traffico di transito della Svizzera. Per questo ci impegniamo con le nazioni di Arge-Alp contro i gigaliner, la cui accettazione toglierebbe una pietra angolare di tutta la costruzione della politica dei trasporti europea.»

### Una seconda canna per i megatrucks?

Le competenti istanze di Berna continuano a negare che si stia riflettendo sui gigaliner, ma questa posizione non regge a un'analisi più approfondita. Sul suo sito internet, l'USTRA scrive infatti: «Nell'UE sono in corso discussioni volte ad aumentare la lunghezza e il peso degli autotreni a 25,25 metri e 60 tonnellate (...). Se la Commissione europea dovesse adeguare in tal senso l'attuale

normativa, la Svizzera potrebbe vedersi costretta, nonostante l'ampio rifiuto politico, a modificare di conseguenza i propri limiti di lunghezza e di peso (...) e ad autorizzare integralmente o parzialmente la loro circolazione sul territorio nazionale.»

Secondo lo studio dell'USTRA del 2011, il tratto autostradale maggiormente idoneo ad accogliere i gigaliner sarebbe la A2 tra Basilea e Chiasso, che è

proprio anche il tratto più interessante per l'UE. Un'eventuale eccezione agli attuali limiti (18,25 metri e 40 tonnellate) sarebbe probabilmente su questa tratta, dove si trova anche la galleria del San Gottardo.

La realizzazione di una seconda galleria incrementerebbe così il pericolo di avere questi gigaliner su questo asse.

Iniziativa delle Alpi/Hes

### Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV precisa...

■ I sostenitori dei megatrucks ne vantano alcuni aspetti ecologici: si tratterebbe di veicoli nuovi, meno inquinanti, dal peso assiale uguale agli attuali e che quindi non comportano ulteriori carichi per le strade e il minor numero di trasporti necessario per la stessa quantità di merce ridurrebbe le emissioni.

Così trascurano però il trasferimento di ritorno delle merci su strada che, in breve tempo annullerebbe, per poi peggiorare inevitabilmente il bilancio delle emissioni di CO<sub>2</sub>, con conseguenze negative per il clima. Non dobbiamo dimenticare che il

trasporto ferroviario genera emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata chilometro 17 volte inferiori a quello stradale.

■ In Svizzera, tutti sembrano contrari all'ammissione di questi autocarri. Vi è lo stesso un pericolo di vederli sulle nostre strade?

Sì, la Svizzera deve assolutamente considerare la minaccia reale da parte dell'Unione europea. Sarebbe quindi più che opportuno colmare le attuali lacune legislative, in modo da poter affrontare con buone carte eventuali trattative di revisione dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri.

Quarant'anni di servizio nella gastronomia ferroviaria senza aver mai versato... un caffè

# Alfio Mancuso, uno di noi

**Anche per lui è giunto il momento della pensione. Alfio Mancuso è stato il primissimo iscritto al SEV nel settore della gastronomia ferroviaria in Ticino, quando ne è stata iniziata l'organizzazione nel 2006. Ritratto di un uomo generoso e impegnato.**



Alle 18.25 del 7 agosto entra in stazione a Chiasso, con appena 15 minuti di ritardo, l'EC 21 proveniente da Zurigo e diretto a Milano. Il macchinista dell'Etr 470 fischia, i viaggiatori e il personale della guardia di finanza italiana in attesa sul marciapiede 1 rivolgono divertiti l'attenzione al vocante e numeroso gruppo di persone, alcune in uniforme di lavoro delle FFS, che evidentemente non deve partire, ma sta aspettando qualcuno. Il treno si ferma, e appena la porta del vagone ristorante si apre un passeggero che sta scendendo viene letteralmente inzuppato di spumante. L'altoparlante della stazione annuncia: «Facciamo i nostri auguri al capotreno Alfio Mancuso alla fine del suo ultimo turno di lavoro prima della pensione».

Si tratta di un errore: Alfio Mancuso non è un capotreno FFS, ma uno steward minibar della elvetico. Un lapsus forse involontario, però più che giustificato: dopo quasi 40 anni di servizio per le imprese di ristorazione sui treni FFS, Alfio è considerato da tutto il personale treno ticinese come «uno dei nostri», come dimostra la presenza di numerosi agenti treno del deposito di Chiasso presenti in stazione ad accoglierlo e festeggiarlo, oltre ad alcuni colleghi della elvetico.

**■ Come hai iniziato a lavorare sui treni?**

Sono entrato nell'allora SSG (Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft) nel 1976.

Vivevo a Como e lavoravo già da un paio d'anni in Ticino.

**■ Che linee facevate?**

A quei tempi lavoravo soprattutto sui vagoni ristorante delle linee TEE delle FFS, in particolare per Bruxelles e Genova in partenza da Zurigo. Con i turni consecutivi pernottavamo in camere messe a disposizione dalla compagnia, senza rientrare a casa. I vagoni ristorante allora erano serviti da squadre di 5-6 persone, tra cuochi, capo-sala e camerieri. Tutto veniva preparato e cucinato sul momento, e il servizio era talmente apprezzato che c'erano persone che arrivavano in stazione anche con due ore d'anticipo, per poter occupare un posto. Avevamo sempre il tutto esaurito!

**■ Com'erano il clima e le condizioni di lavoro?**

I ritmi erano certamente duri, ma il lavoro dava anche molta soddisfazione. C'era un forte spirito di gruppo tra i colleghi e con il personale treno, la

clientela era molto più rispettosa ed educata di quanto non sia oggi, pure se esigente, e molto più disposta anche a riconoscere il lavoro del personale. Le cifre d'affari erano poi molto più alte, e anche la compagnia dava riconoscimenti.

**■ Le compagnie si sono poi succedute l'un l'altra.**

Le ho passate tutte: Minibuffet, Buffet Suisse, Mitropa, Passaggio, ed infine elvetico. Ogni volta che una nuova compagnia subentrava quasi non ce ne si accorgeva, a parte il nome. Certo che l'ambiente e il lavoro col tempo non sono stati più gli stessi. Ormai si lavora praticamente da soli e perfino tra colleghi dello stesso deposito quasi non ci si conosce più. Penso di aver sempre fatto bene il mio lavoro, e sono orgoglioso di finire con la soddisfazione di non aver mai macchiato il vestito a un cliente servendogli da bere!

**■ Sembra che elvetico, verrebbe voglia di dire insieme**



**a te, abbia deciso di mandare in pensione il servizio minibar sulla linea del Gottardo...**

È un peccato, perché l'offerta al posto è comunque molto apprezzata dai viaggiatori, anche con il ristorante aperto. Ricordo che fino a non molti anni fa riuscivamo a portare alla ditta incassi di migliaia di franchi in un singolo turno giornaliero, però avevamo una gestione e una logistica flessibile con la quale potevamo adeguare l'offerta secondo i treni e la clientela. Su certi treni diretti ad esempio la domanda sarebbe forte. Negli ultimi anni è tutto diventato troppo rigido, e gli steward quasi devono occuparsi più di inventari e di conteggi che di vendere...

**■ Tu sei stato il primissimo iscritto al SEV nel settore della gastronomia ferroviaria in Ticino, quando ne è stata iniziata l'organizzazione alcuni anni fa (2006). Nel frattempo gli affiliati sono un centinaio, e tu hai dato un importante contributo.**

Il sindacato è necessario per i lavoratori, altrimenti non c'è nessuno che possa difenderli. Io ero stato sempre iscritto alla SEV, ma avevo dovuto dare le dimissioni con tutti gli altri colleghi affiliati ai tempi di Mitropa, quando il capo della sezione di Chiasso della compagnia ci aveva fatto chiaramente capire di non volere i sindacati e che avrebbe licenziato chi non avesse dato la disdetta.

**■ Come mai non avete potuto reagire? E cos'è cambiato da allora?**

Ai tempi non vedevamo nessuno

del SEV, e nessuno sembrava interessarsi di noi e dei nostri problemi. Ci siamo sentiti abbandonati. Quando è nata la nuova sezione invece il SEV è stato molto più presente e efficace.

**■ Sei originario di un piccolo paese montano della Sicilia settentrionale, San Fratello, situato ai confini del parco nazionale dei Nebrodi e particolare tra l'altro per due motivi...**

Si parla una lingua molto antica, un dialetto gallo-italico simile al lombardo (il paese ha origine come colonia longobarda nell'VIII sec., ndr): ci capirebbero più i ticinesi che gli altri siciliani (ride). E per una razza di cavalli autoctona, i «Sanfratellani», protetta dallo Stato che gestisce anche il centro di riproduzione. Praticamente tutte le famiglie residenti del paese, che ha circa 5000 abitanti, posseggono almeno un cavallo!

**■ Sei emigrato a Como da ragazzo, lavorando però sempre in Svizzera, come frontaliere.**

Mi sono sempre trovato a mio agio e ben accolto, penso che se uno «fa il suo» non deve prestare attenzione alle chiacchiere come quelle delle polemiche degli ultimi tempi contro i frontaliere.

**■ Che farai da pensionato?**

Aiuterò mia figlia nella sua azienda viti-vinicola a Domano, nella zona settentrionale del lago di Como, e di tanto in tanto inviterò gli amici in Sicilia, dove mi occuperò dei miei uliveti.

Tanti auguri caro Alfio, di goderti la meritata pensione con le cose che più ti fanno piacere, e grazie di cuore per la fortuna di averti avuto come collega.

Ferruccio Calogero Noto

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Pranzo di Natale, martedì 10 dicembre Mercato coperto di Mendrisio

Il tempo scappa via veloce ed è già ora di chiamarvi ad un appuntamento importante: il pranzo di Natale presso il Centro Manifestazioni Mercato Coperto di Mendrisio. È questa infatti l'occasione più propizia per ritrovare colleghi vecchi e nuovi, scambiarsi gli auguri, non solo di Natale, ma anche quelli per il Nuovo Anno.

Il comitato è già al lavoro da tempo per garantirvi un'accoglienza calorosa con un ambiente adatto alla circostanza e per la scelta delle pietanze. Desideriamo che sia un giorno di festa, d'incontri, d'amicizia e divertimento; perciò a rallegrare il passare delle ore avremo un accompagnamento musicale ed una ricca lotteria.

Il ritrovo è fissato a partire dalle ore 11.00 e poco più tardi sarà servito l'aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa, ci si potrà mettere a tavola per gustare il menù qui elencato:

*Antipasto dello Chef con la torta salata agli asparagi freschi, ricotta, uova e parmigiano, accompagnati da prosciutto crudo e insalata russa – Pasta al forno alla bolognese e risotto alla trevisana con luganighetta e Merlot del Ticino – Arrosto di lonzino all'Emiliana con i suoi contorni di patate e verdure miste alla parmentier – Macedonia di frutta con gelato e caffè.*

Il prezzo del pranzo, tutto compreso (Merlot del Ticino da 7 dl e acqua minerale), è di Fr. 40.00 a persona.

Treni consigliati

Da Airolo 9.01 – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arr. 9.53 – Cambiare treno Bellinzona pt. 9.57 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Tavernes 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – Arrivo Mendrisio 10.47.

Da Locarno 9.33 – Cadenazzo 9.48 – Giubiasco arr. 9.52 cambiare treno Giubiasco pt. 10.00 – arrivo Mendrisio 10.47.

Da Chiasso 10.33 – Balerna 10.36 – arrivo Mendrisio 10.41.

Qualcuno del comitato sarà presente in stazione per trasportare coloro che avessero difficoltà nel camminare (10 minuti a piedi).

Possibilità di posteggio per quanti arriveranno con mezzi propri.

Facciamo sempre affidamento sulla vostra puntualità nell'inoltrare l'iscrizione al pranzo, ciò per facilitarvi l'organizzazione dell'evento.

Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente.

Annunciatevi **entro domenica 1° dicembre** a:

Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso – Tel. 091 825 85 83 – E-mail: biagino\_gioli@hotmail.com.



**Pranzo di Natale di martedì 10 dicembre 2013: tagliando di iscrizione**

**Nome e cognome:** .....

**Numero di persone che si iscrivono:** ..... **Numero telefono:** .....

■ Sezione SBV Ticino

## Assemblea regionale straordinaria giovedì 21 novembre alle 18

Siete cordialmente invitati a partecipare numerosi all'assemblea che si terrà alla **Casa del Popolo a Bellinzona**.

Ordine del giorno:

1. Apertura e saluto del Presidente sezionale, lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori
4. Approvazione verbale ultima assemblea
5. Relazione del Presidente
6. Relazione statuto AS a cura di Roland Schwager
7. Approvazione statuto sottofederazione AS
8. Scioglimento della sezione SBV Ticino e nomina nuovo Comitato AS, sezione Ticino
9. Attualità sindacali con un collega del Segretariato regionale
10. Eventuali

**Avviso importante:** chi fosse interessato ad entrare a far parte del Comitato regionale AS è pregato di annunciarsi al Presidente sezionale Vanni Nembrini, n. tel. 051.227.62.41.

Al termine sarà offerto a tutti un rinfresco.

Vogliate cortesemente annunciare la vostra presenza **entro il 15 novembre** e richiedere una copia del nuovo statuto AS a Attilio Albertini: 079.223.21.33 o al seguente indirizzo e-mail: attilio.albertini@sbbcargo.com.

NB: una copia del nuovo statuto AS è inoltre consultabile presso il segretariato SEV di Bellinzona.

*Il Comitato SBV Ticino*

## Diaporama sulle ferrovie di montagna europee, sabato 23 novembre, ore 20.45 Scuole Canavée, Mendrisio



*La società Alpinistica Ticinese, sezione di Mendrisio, in collaborazione con la ferrovia Monte Generoso vi invitano al diaporama. Curatore e relatore Maurizio Miozzi, socio e membro di comitato della SAT Mendrisio e autore di diversi saggi su ambiente e vita alpina del Nord Italia e Canton Ticino. Entrata libera.*

Assemblea sezione Lavori Ticino

## CCL: priorità condivise

Non sempre questi lavori vengono svolti in condizioni favorevoli. Un fatto da tener in debito conto quando si parla di età di pensionamento.



**La rapida evasione delle trattande statutarie ha permesso un'approfondita discussione su temi come la cassa pensioni, il prossimo CCL e le difficoltà nei rapporti tra sindacato e FFS.**

Il dibattito tra i colleghi, il vicepresidente SEV Manuel Avallone e il segretario Pietro Gianolli ha dapprima toccato lo spinoso tema della cassa pensioni FFS. I presenti hanno espresso il fermo auspicio che venga stralciato il contributo di risanamento a fine anno. Al riguardo, Gianolli ha spiegato quanto avvenuto a fine 2012, quando si è deciso di ricostituire un accantonamento per compensare possibili peggioramenti di prestazioni futuri. Un simile accantonamento esisteva già, ma è stato sciolto nell'ottobre 2012 per assorbire le conseguenze dell'abbassamento del tasso di conversione. La sua ricostituzione ha

riportato il tasso di copertura al di sotto del 100% e ha quindi comportato il mantenimento del contributo di risanamento. In questo modo, ci si è però assicurati la partecipazione delle FFS alla compensazione di possibili peggioramenti futuri.

**Un buon CCL, ma...**

L'assemblea ha poi preso atto del risultato del sondaggio condotto dal SEV sulla soddisfazione e sulle aspettative dei suoi membri nei confronti del CCL FFS. Le indicazioni scaturite sono state condivise anche dalla sala, che ha ribadito l'importanza di trovare soluzioni migliori per il pensionamento anticipato, soprattutto per le categorie esposte a fattori di usura quali gli orari irregolari, il lavoro sui cantieri, il servizio di picchetto e il lavoro fisicamente pesante. Numerose critiche sono venute ancora su Toco, in particolare per l'importo dei salari iniziali e le prospettive di avanzamento insufficienti, che generano in-

soddisfazione e frustrazione presso i colleghi più giovani. L'assemblea ha poi ribadito con vigore la necessità di rinnovare le garanzie salariali. Indicazioni senz'altro preziose anche per Manuel Avallone, incaricato di guidare le trattative da parte sindacale.

**La sfiducia delle FFS**

Su spunto del copresidente Aldo Sciamanna, l'assemblea ha anche discusso il sentimento di insofferenza che si percepisce presso le FFS nei confronti del sindacato, che viene visto come un ostacolo da eliminare invece che un interlocutore con il quale confrontarsi per la ricerca del bene comune. Molti interventi hanno confermato questa percezione, per cui il comitato e il segretariato tenteranno di tematizzare il problema con i servizi FFS. L'assemblea ha poi lasciato il posto alle discussioni informali attorno al tavolo di un fornitissimo aperitivo.

gi

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Diritti calpestati

Lunedì 28 ottobre, leggo che il premier israeliano Netanyahu ha annunciato il ritorno di Israele nel comitato dell'ONU per i diritti umani, dal quale si era sospeso un anno e mezzo fa. A suscitare le ire di Tel Aviv era stata la proposta avanzata dal comitato di nominare una commissione d'inchiesta per verificare il rispetto dei diritti umani nella Cisgiordania occupata e nella parte est di Gerusalemme, cioè la zona araba della città, pure occupata con la guerra del 1967 e arbitrariamente unificata a capitale dello stato ebraico. Per Netanyahu, Israele rispetta i diritti di tutti, palestinesi compresi. Quando ricorre alla forza lo fa solo per autodifesa, contro i terroristi che ne vogliono la distruzione.

La sera precedente, domenica 27, al TG3 delle 19.00 ho visto un servizio girato nella regione palestinese di Hebron. Niente di trascendentale, nessun fatto di grande rilievo, ma vale la pena raccontarlo.

È la storia dei bambini di un piccolo agglomerato nelle cui vicinanze sono sorti due insediamenti ebraici: una colonia (per Israele legale) e un avamposto (illegale, ma mai demolito). I bambini palestinesi per andare a scuola devono transitare nei loro pressi. Un percorso impossibile in quanto sono quotidianamente presi di mira dai coloni, che li fermano, impediscono loro di passare, li picchiano. Episodi di violenza che risalgono a oltre una decina di anni or sono, tanto che nel 2004 le autorità israeliane, dinanzi alle proteste dei palestinesi e di numerosi osservatori internazionali decisero che a scortare gli scolari palestinesi dalle loro abitazioni fino alla scuola, tanto all'andata quanto al ritorno, fossero apposite pattuglie militari.

Tutto bene, dunque? Niente affatto. La realtà raccontata dal TG3 è ben altra. Per quei bambini, andare a scuola, o far ritorno a casa, resta tuttora un'impresa quasi impossibile. Le pattuglie dei soldati addetti alla loro protezione giungono, quando giungono, con ore di ritardo facendo loro perdere ore e ore di lezione. Ritardi che si ripresentano la sera quando devono ripercorrere in senso contrario lo stesso tragitto. Accade anche che i soldati, per puro sadismo, si mettano a correre, costringendo i piccoli a corse sfiancanti. Niente di grave, direte, ma se capitasse ai vostri figli, ai vostri nipoti?

La cosa in sé ha poi dell'incredibile. Il ricorso a una scorta è comprensibile se limitata nel tempo, cioè fino a quando i responsabili non siano stati presi e puniti. Ma non è questa la politica dell'occupante nei territori palestinesi. Il fine vero è quello di spingere la popolazione ad abbandonare i villaggi, le case, ritirarsi in alcuni centri (meglio ancora se all'estero) e lasciare il territorio ai coloni. Ogni mezzo è buono per rendere loro la vita impossibile: dal taglio degli ulivi alla chiusura dei pozzi d'acqua e alla demolizione delle case. Anche la quotidiana persecuzione di bambini che chiedono solo di andare a scuola, uno dei tanti diritti che Israele afferma di rispettare.

### CONDOGLIANZE

Porgiamo le nostre sincere condoglianze al collega **Cristiano Gellio**, in lutto per la perdita della cara mamma.

**Sezione SBV Ticino**

Presentiamo sentite condoglianze al nostro collega **Massimo Bertoloni**, colpito negli affetti familiari per la scomparsa della madre Andreina.

**Sezione RPV Ticino**

Paul Rechsteiner, presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS): «Occorrono risposte politiche»

# Stop ai bonus e più contratti collettivi

**In Svizzera le disparità salariali sono drammaticamente cresciute a partire dagli anni Novanta. Lo rivela uno studio dell'USS che evidenzia tra le cause soprattutto il sistema dei bonus di cui hanno beneficiato quasi esclusivamente i quadri e i manager.**

«I facoltosi avversari dell'iniziativa 1:12 vogliono fare credere alla popolazione che in Svizzera le disparità salariali non si sono ampliate. Che questa campagna venga condotta da organizzazioni e politici contrari all'iniziativa ci può stare. Ma che la TV della Svizzera tedesca diffonda questa propaganda, dimenticando la sua funzione di servizio pubblico, è tutt'altra faccenda». Non le manda a dire il presidente dell'USS Paul Rechsteiner in occasione della presentazione dello studio su bonus e sa-



lari nel quadro della campagna a favore di 1:12. La mentalità «self-service» che si è sviluppata fra i dirigenti può e deve essere combattuta con salari fissati nei Contratti collettivi di lavoro (CCL), ha affermato l'organizzazione sindacale mantello. Lo studio, realizzato a partire dall'inchiesta sulla struttura dei salari

dell'Ufficio federale di statistica, dimostra che globalmente i bonus fra il 1996 e il 2010 sono passati da 2 a 10 miliardi di franchi nel settore privato e che sono stati distribuiti quasi unicamente a chi già aveva un salario elevato, ha precisato Daniel Lampart, capo economista e primo segretario dell'USS.

I risultati confermano l'impressione diffusa in una larga parte della popolazione, cioè che i dirigenti hanno tratto enormi profitti da questo sistema negli ultimi 10-15 anni, mentre gli stipendi degli altri sono rimasti praticamente fermi. L'1% dei salari più alti è infatti aumentato del 39%, mentre gli stipendi bassi e medi solo del 7-8%. E l'analisi dimostra che nei settori dove la parte dei bonus nella massa salariale è alta, più le differenze salariali sono marcate, ha aggiunto Lampart.

Per i sindacati, i bonus hanno favorito la mentalità «self-service» dei piani alti delle gerarchie che si sono attribuiti la

fetta più consistente della torta. Inoltre questo sistema si è rivelato dannoso per l'economia perché ha spinto molti manager ad assumere rischi irresponsabili che hanno penalizzato tutti. Lo studio ha infatti dimostrato che quando i salari sono negoziati, le disparità diminuiscono. Rechsteiner non ha dubbi: «Occorre una risposta politica. E l'iniziativa 1:12 ne fornisce una».

La Svizzera in questo caso è in ritardo sul piano internazionale, a causa di disposizioni che impediscono l'estensione dei CCL. L'organizzazione sindacale chiede quindi che vengano eliminati questi ostacoli, in particolare quello relativo al quorum del 50% di imprenditori. «In occasione del dibattito sui salari minimi, per motivi ideologici a Palazzo federale si è persa un'occasione per riflettere anche sul partenariato sociale», ha aggiunto il presidente dell'USS. Il movimento sindacale non alenterà la presa!

red/USS

## L'iniziativa 1:12 presso le FFS

■ Le FFS hanno chiesto la rettifica di una cifra riportata dal dossier sull'iniziativa 1:12 dell'ultimo numero di *contatto.sev*. In esso, indicavamo che il CEO delle FFS percepisce uno stipendio 26,4 volte superiore a quello minimo pagato dalle FFS. Secondo le FFS questo rapporto è sbagliato, in quanto lo stipendio minimo da loro pagato (compreso di indennità e di AG) sarebbe di 55990 franchi, che sta allo stipendio massimo di 1 035 602 ad un rapporto di 1:18, definito nella loro rivista «in viaggio» ben distante dagli eccessi che l'iniziativa mira ad eliminare.

La rettifica delle FFS ci ha incuriositi per diversi aspetti, non da ultimo il fatto che siamo in possesso di schede di salario con cifre ben lontane dai 55990 franchi. Abbiamo quindi chiesto ragguagli sul loro calcolo: allo stipendio minimo di 43 000 franchi (anche se le tabelle 2013 partono da un valore di base di 41 280) vengono aggiunte l'indennità regionale di 4800 franchi; quella di famiglia sovraobbligatoria di 1 440; indennità di lavoro notturno, domenicale, per lavori pesanti di 3000 franchi; il premio di fedeltà di 200 franchi annui e il prezzo pieno dell'abbonamento generale di 3550 franchi, per un totale di 55990 franchi. Se le ultime due componenti appaiono corrette (anche se, per esempio, l'AG avrebbe potuto essere computato solo per il valore fiscale), le

*altre ci sembrano del tutto fuori luogo, essendo legate a contingenze particolari. Chi lavora in Ticino, non percepisce l'indennità regionale e chi non lavora a turni non percepisce nemmeno le altre. L'operazione delle FFS di aggiungere questi importi fittizi al loro stipendio minimo è anche contraria alla richiesta dell'iniziativa, che «chiede che all'interno della stessa impresa il salario massimo non possa superare di oltre dodici volte il salario minimo». Sarebbe stato quindi più corretto, se proprio si vuol fare i precisi, dedurre le componenti particolari da quello massimo per arrivare al rapporto che, così calcolato sarebbe di 1:22. Sorprende poi lo zelo messo dalle FFS in queste puntualizzazioni, quando il loro portavoce Stephan Wehrle ha dichiarato al «SonntagsBlick» che si sarebbero limitate ad una breve indicazione della loro posizione ai quadri, per evitare di condizionare il voto dei loro dipendenti. In realtà, come detto, hanno espresso un commento anche sulla rivista «in viaggio» destinata a tutti i dipendenti. Un atteggiamento criticato da Giorgio Tuti, presidente del SEV: «Le FFS, impresa di proprietà dello Stato, non dovrebbe immischiarsi delle questioni politiche che non riguardano direttamente l'azienda o il suo mandato. L'iniziativa 1:12 andrebbe a toccare una sola persona.»*

gi

## wascosa

Die WASCOSA AG ist ein führendes Unternehmen im internationalen Bahntransport mit Sitz in Luzern. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine technisch orientierte und initiative Persönlichkeit wie Sie, als

### Technische/r Sachbearbeiter/in Operations (m/w)

#### Ihre Aufgaben

In dieser vielseitigen Funktion befassen Sie sich schweremässig mit der Instandhaltung (Revisionen/Reparaturen) unserer Wagenflotte. Ihre Tätigkeiten umfassen:

- Koordination von Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten mit unseren Kunden
- Planen, beauftragen und überwachen der Instandhaltungsleistungen in Werkstätten
- Führen von Verhandlungen mit Werkstätten und Lieferanten
- Prüfen, kontieren und weiterbelasten von Rechnungen
- Datenpflege in unserem EDV-System
- Gelegentliches Durchführen von Produktaudits in Werkstätten

#### Ihr Profil

- Abgeschlossene technische Ausbildung, kaufmännische Weiterbildung erwünscht
- Erfahrung in der Instandhaltung von Güter- und Kesselwagen
- Deutsche Sprache, sowie mindestens eine Fremdsprache (F/I) in Wort und Schrift
- Offen, kommunikativ, selbstständig, zielorientiert und stilsicher
- Verhandlungsgeschick, hohe Flexibilität und Belastbarkeit

#### Unser Angebot

Wir bieten Ihnen eine attraktive Herausforderung in einem dynamischen, internationalen Marktumfeld und einem Unternehmen mit starker Identität. Werden Sie Teil einer wachsenden Unternehmung in der selbstständiges Arbeiten gross geschrieben wird. Eintritt ab sofort oder nach Vereinbarung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen inkl. Foto senden Sie bitte an: WASCOSA AG, Domenica Bruno, Human Resources, hr@wascosa.ch

WASCOSA AG  
Werftstrasse 4 · 6005 Luzern · Schweiz

T +41 41 727 67 67 · F +41 41 727 67 77  
hr@wascosa.ch · www.wascosa.ch

Colpi di diritto

# Conoscenza e saggezza

Disporre di un'informazione è senz'altro una buona cosa, ma dobbiamo anche saperla trasmettere con giudizio, perché all'ascolto vi potrebbero essere anche orecchie indesiderate.

**Facebook, Twitter, mail, SMS: siamo sempre in contatto, riceviamo in continuazione messaggi, foto, commenti, che trasmettiamo a nostra volta. È facile, persino divertente, ma non esente da pericoli.**

Sarebbe però opportuno anche riflettere sulla necessità di un'informazione e, soprattutto, sull'opportunità di tenerla per sé. Anche perché, una volta trasmessa, difficilmente riusciamo poi a controllare chi ne verrà in possesso con la stessa rapidità e semplicità con la quale l'abbiamo ricevuta.

## Luci e ombre di un'informazione senza limiti

Le informazioni, siano in forma scritta, immagini o altro, sono un bene prezioso, che hanno permesso di vincere guerre, ottenere buoni accordi e prendere decisioni valide. Esse costituiscono però anche un pericolo potenzialmente altrettanto elevato.

## Rispettare la sfera privata

In questa sede non vogliamo affrontare il discorso della raccolta a tappeto di informazioni, praticata per esempio tramite carte clien-

ti come la supercard o la cumulus, quanto delle informazioni di carattere chiaramente privato, che vanno trattate con la massima cautela.

## Dovere di informazione e obbligo di discrezione

In questo ambito, dobbiamo considerare che sottostiamo ad un certo dovere di informare sui cambiamenti della nostra situazione: per esempio l'autorità fiscale, oppure le assicurazioni sociali. Abbiamo però anche chiari obblighi di discrezione, legati per esempio al segreto d'ufficio, oppure al segreto medico.

## Anche i nostri superiori hanno accesso a Facebook

Ci può però capitare di ritrovarci confrontati con informazioni che hanno seguito canali inaspettati. Per esempio, un commento inappropriato su Facebook può compromettere la nostra candidatura ad un posto di lavoro. Oppure il nostro superiore ci confronta con immagini o testi pubblicati su questo o altri «social networks».

Dobbiamo tener presente che «Facebook», per esempio, viene considerato un luogo pubblico e che quindi i «Posts» che vi vengono pubblicati sono, in linea di

massima, affermazioni in luogo pubblico.

## Informazioni al lavoro

Abbiamo un obbligo di informare anche il datore di lavoro, che comprende tutto quanto è necessario per rispettare il contratto di lavoro. Dobbiamo quindi comunicare quando siamo ammalati, senza per questo indicare diagnosi o terapie.

Anche sul posto di lavoro dobbiamo gestire un importante flusso di informazioni, necessario per svolgere con soddisfazione il nostro compito. Ciascuno di noi ha però il compito e la facoltà di stabilire sino a che punto vuole spingersi nel rivelare questioni private.

## Non perdere il controllo

Non dobbiamo esagerare nemmeno nell'altro senso, evitando di comunicare qualsiasi cosa, ma è utile mantenere il senso della misura e tener presente che le nostre possibilità di controllare un'informazione sulla rete sono molto limitate.

## In caso di dubbio...

È senz'altro meglio chiedere consiglio, per esempio all'assistenza giuridica che è sempre a disposizione dei membri SEV.

Assistenza giuridica SEV

## A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

## ... celti

*Dopo aver festeggiato la notte di Halloween (antica carnevalata celtica rilanciata in chiave neocommerciale dalle zucche vuote d'oltreoceano), perché non scoprire qualcosa di più su questo simpatico popolo che dilagò in epoca romana nel vecchio continente? In effetti molta gente qui in Europa ha sangue celtico che scorre nelle vene; anche se non ha molto di che vantarsene. Si narrano storie truculente di guerrieri celti che, dopo aver invaso una nazione ed averne impalmato le donne, strapparono le lingue alle loro mogli affinché il puro accento degli uomini non venisse rovinato dalla lingua straniera delle nuove consorti. D'altra parte gli antichi celti ritenevano che il potere di una persona risiedesse tutto nella sua testa; ecco perché avevano la disgustosa abitudine di decapitare i loro nemici. Senza parlare dei loro sanguinosi sacrifici animali e forse persino umani, che poi però – convertendosi al cristianesimo – finirono progressivamente con l'abbandonare... In origine comunque i celti trovavano divinità ovunque: negli alberi, nei ruscelli e perfino nei sassi! La quercia era un albero particolarmente sacro e il vischio che ci cresceva sopra aveva per loro poteri magici. Una credenza che è sopravvissuta fino ai nostri giorni, nell'usanza beneaugurante di baciarsi sotto il vischio a Capodanno. I druidi erano i saggi del villaggio, che consigliavano gli altri in materie come il momento migliore per la semina o il raccolto. Ma presso le antiche comunità celtiche godevano di grande prestigio anche i poeti. Come le moderne rockstar guadagnavano fior di soldi, con l'unico problema che per diventare un poeta celtico era necessario un apprendistato lungo e molto duro: un addestramento di ben dodici anni, durante i quali gli aspiranti poeti dovevano imparare la grammatica e studiare qualcosa come 350 poemi, praticando esercizi al limite del faticismo, tipo stare sdraiati sulla nuda terra con una grossa pietra sulla pancia e una coperta sulla faccia, per cercare di entrare in contatto con l'aldilà e riuscire a mandare a memoria tutta quella roba. I poeti se ne andavano in giro con una specie di ramoscello d'albero metallico con sopra dei campanelli, che tintinnavano quando facevano ingresso nella sala di un banchetto. Il rametto indicava di che livello fosse il poeta: di bronzo per il diplomato, d'argento per l'esperto e d'oro per chi aveva ormai raggiunto la vetta della hit parade. Gli antichi poeti celtici vagavano per i villaggi con aria boriosa e ispirata, pavoneggiandosi dentro il loro mantello foderato di piume d'uccello e pretendevano sempre un lauto compenso per i loro versi. Altrimenti componevano poesie molto sarcastiche sul signore del posto. Attenzione! Era molto pericoloso far arrabbiare un poeta celtico: la sua maledizione poteva far perdere una battaglia, riempire il malcapitato di dolorose vesciche o ridurlo come un balzubiente. Insomma, dolcetto o scherzetto? Capite adesso perché Filippo Tommaso Marinetti, nel suo manifesto del Futurismo, ebbe a dire: «La poesia deve essere concepita come un violento assalto contro le forze ignote, per ridurle a prostrarsi davanti all'uomo»?!*

## 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 8250115, fax 091 8261945.

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 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.–.

Publicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, 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: 21 novembre.

Chiusura redazionale: giovedì 14 novembre alle 10.00.

Gravi infrazioni alla legge sulla durata del lavoro ai trasporti urbani di Coira

# Supplementi di legge negati

**L'Ufficio federale dei trasporti ha stabilito che la prassi seguita dalla Stadtbus Chur è contraria alla legge.**

Da anni, il sindacato del personale dei trasporti SEV insisteva presso la Stadtbus Chur SA che la prassi da lei seguita fosse contraria alla legge. I tempi di trasferta dei turni che non terminano laddove sono iniziati non venivano calcolati correttamente e agli autisti veniva negato il supplemento di tempo per le pause fuori dal luogo di lavoro.

Le obiezioni chiare e motivate del SEV sono tuttavia sempre state ignorate sia dall'allora presidente del Consiglio d'amministrazione Dieter Heller, sia dal suo successore Urs Cadruvi. Entrambi avevano pure ricoperto ad interim per mesi la carica di direttore. Il mese di ottobre del 2012, il segretario regionale del SEV Peter Peyer ha quindi deciso di sporgere denuncia all'Ufficio federale dei trasporti (UFT).



## L'autorità federale accoglie la denuncia del SEV

Dopo un fitto scambio di corrispondenza in cui le parti, SEV e Stadtbus Chur SBC, hanno avuto la possibilità di motivare e documentare le rispettive posizioni, l'UFT ha dato ragione al SEV su tutti i punti principali da lui sollevati. «Secondo i nostri calcoli, negli ultimi 5 anni ai dipendenti della SBV sono stati sottratti circa 1,5 milioni di franchi» spiega Peter Peyer.

## Portare a termine l'opera

Il SEV si sarebbe aspettato che la città di Coira, azionista di maggioranza della SBC, avrebbe tirato le debite conseguenze di questa decisione:

- compensare alle collaboratrici e ai collaboratori i supple-

menti sin qui non riconosciuti;

- sostituire Dieter Heller e Urs Cadruvi nel Consiglio di amministrazione della SBC;
- modificare piani e disposizioni in modo conforme alle disposizioni di legge.

La SBC ha per contro dapprima tentato di ridimensionare la portata della decisione dell'UFT, in modo da negarne le conseguenze. È persino giunta al punto di insinuare che il SEV avesse agito in modo contrario agli interessi degli autisti.

Il SEV ha quindi ribadito e dimostrato come i supplementi di tempo e le modalità di calcolo dei tempi di trasferta richiesti del SEV fossero a tutto vantaggio del personale viaggiante. Un datore di lavoro corretto che constata di aver commesso un

errore, ha il dovere di correggerlo e di compensare retroattivamente le conseguenze di questo errore.

Se la direzione della SBC dovesse invece perseverare nel suo rifiuto delle legittime rivendicazioni dei dipendenti, il SEV non esiterà a farle valere con una causa civile.

## Occorre un CCL!

Il SEV chiede inoltre alla città, nella sua qualità di azionista di maggioranza, di intervenire immediatamente a favore di una soluzione della questione.

Tutti i principali datori di lavoro nel settore del trasporto pubblico dei Grigioni e della Svizzera orientale hanno sottoscritto contratti collettivi di lavoro.

Anche i dipendenti della SBC

dovrebbero poter usufruire di un simile strumento di regolazione delle condizioni di lavoro, che permetterebbe anche di garantire in modo semplice il rispetto delle norme legali sulla durata del lavoro.

«Il SEV è disposto ad intraprendere immediatamente trattative per un contratto collettivo di lavoro con la SBC, a condizione che questa rispetti il diritto vigente» precisa Peyer.

## A quando l'indennizzo?

L'UFT ha respinto solo una richiesta del SEV: quella di obbligare la SBC a versare a tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori i supplementi sin qui negati. Il rimborso dovrebbe avvenire solo qualora i dipendenti dovessero adire le vie legali.

La SBC farebbe però meglio ad agire in modo proattivo, evitando una valanga di procedimenti e dando un segno di disponibilità a risolvere bonariamente la questione.

SEV

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



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

Come partecipare al concorso:

### 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](mailto:mystere@sev-online.ch);

**per internet:** sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

entro **mercoledì 13 novembre 2013**.

Ogni volta 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.

Soluzione di *contatto.sev* n° 20: la foto riproduceva la stazione di Langnau (BE). Sul nostro sito «[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)» troverete un'altra foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Claude Mösching, rue des Proz-Chevalley, 1957 Ardon, membro della PV Vallese.