

Crossrail imperterrita

Crossrail continua a non dar seguito alle richieste del SEV, che si riserva ulteriori passi.

Pagina 2

Due sottofederazioni al lavoro

Con la consultazione della base della ZPV e di AS, si è chiusa la stagione delle assemblee dei delegati.

Pagine 10 e 11



Mondiali

Un calcio ai diritti di chi lavora per questi eventi.

Pagina 13

Gli orari del lavoro a turni pongono spesso problemi al personale

La maggior flessibilità deve essere onorata

I datori di lavoro vorrebbero conseguire ulteriori risparmi con ulteriore flessibilità.

La vita privata e familiare del personale che lavora a turni risente pesantemente delle limitazioni imposte da questi orari, alle quali si aggiungono le richieste di cambiamento, le ore supplementari derivanti da effettivi spesso insufficienti, l'aumento di turni notturni estremi, il calo dei fine settimana liberi ecc. Non di rado, questa flessibilità professionale ha ripercussioni anche sulla salute. Essa dovrebbe quindi rispettare chiari limiti per non compromettere la sicurezza ed eventuali margini di produttività, entro tali limiti, dovrebbero andare anche a beneficio del personale.



Dossier alle pagine 6, 7 e 8

La vita lavorativa dovrebbe lasciare il tempo anche per questo.

Assolto un membro del SEV

Radiografia di un processo

Alla fine di maggio cinque dipendenti FFS di diversi livelli gerarchici sono comparsi davanti al tribunale di Moutier. Erano prevenuti colpevoli di omicidio colposo in seguito alla morte di un dipendente delle FFS, folgorato nel mese di gennaio del 2009 mentre lavorava in una galleria del Giura bernese. I cinque imputati sono stati assolti. Tra di loro, vi era il capoteam, al quale si rim-

proverava di non aver predisposto il dispositivo di sicurezza e di non aver designato un responsabile. Membro del SEV, è stato difeso dalla protezione giuridica del SEV. Il suo legale, avvocato François Contini e il collega tornano sul processo penale.

alle pagine 4 e 5

EDITORIALE

Le recenti assoluzioni di persone altolocate dalle accuse di omicidio colposo non possono non lasciare un certo amaro in bocca. Colpisce poi in modo particolare il caso giudicato a fine maggio dal tribunale di Moutier (vedi alle pag. 4 e 5), che vedeva sul banco degli imputati cinque dipendenti delle FFS di livello gerarchico diverso, chiamati a

«I vertici hanno tremato, ma un componente della base è morto.»

Vivian Bologna, redattore contatto.sev

rispondere del decesso di un impiegato folgorato dall'alta tensione cinque anni prima, mentre stava liberando la volta di una galleria dal ghiaccio. La volontà di trovare i responsabili rende certo onore al magistrato, che però purtroppo ha sbagliato bersaglio. E così, il processo si è concluso addebitando la responsabilità unicamente alla stessa vittima, che aveva trascurato semplici regole di sicurezza. Le FFS, dal canto loro, hanno immediatamente seguito le raccomandazioni degli esperti che hanno analizzato l'incidente, eliminando la possibilità «poco adeguata» di rimuovere il ghiaccio a corrente inserita. Una sollecitudine che non può celare la mancanza di analisi e di reattività della loro armata di specialisti. I vertici della piramide, a questo processo, hanno magari tremato. Un componente della base, invece, è morto.

Centro di competenza alle Officine di Bellinzona

Via libera alla costituzione della Fondazione Centro competenza mobilità sostenibile e ferroviaria presso le Officine FFS di Bellinzona. Lo ha approvato all'unanimità il Gran Consiglio ticinese. Pure approvato lo stanziamento di un sussidio a fondo perso di 2,1 milioni di franchi per il periodo 2014 a 2018.

a pagina 16

IN BREVE

Tasse di successione

■ Il Consiglio degli Stati ha rinviato alla propria commissione economia e tributi (CET) l'iniziativa popolare «tassare le eredità milionarie per finanziare la nostra AVS» del PES per verificarne l'unità di materia e ha chiesto un rapporto della commissione delle istituzioni politiche. L'iniziativa chiede di affidare l'imposizione delle successioni in modo unitario alla Confederazione, con un tasso del 20% sulle successioni da 2 milioni. Due terzi degli introiti di questa tassa sarebbero destinati all'AVS e un terzo ai cantoni.

Ricorsi contro l'appalto FFS a Stadler Rail

■ I due concorrenti Talgo e Bombardier hanno ricorso al Tribunale federale contro l'attribuzione dell'appalto per la fornitura di 29 treni per la linea di base del Gottardo. Dal canto loro, le FFS ribadiscono di aver rispettato tutte le norme legali.



Non è possibile prevedere eventuali ritardi sulla fornitura dei treni. L'esercizio della nuova linea potrà comunque essere coperto con gli ETR 610 ordinati nel 2012, la cui fornitura procede secondo i piani.

Stop ai gigaliner

■ I ministri dei trasporti dell'UE hanno deciso di mantenere il divieto di circolazione transfrontaliera degli autocarri sino a 60 tonnellate, detti anche Gigaliner o Eurocombi. Mentre in Svezia si parla di autocarri sino a 74 e 90 tonnellate, in Europa si vuole dare la priorità al miglioramento della sicurezza e dell'aerodinamica degli attuali veicoli.

Il Consiglio federale licenzia il suo rapporto sulla futura organizzazione delle ferrovie

Holding addio!

La montagna ha partorito il topolino! Il Consiglio federale ha confermato che non vi sono grosse necessità di modificare l'organizzazione delle ferrovie e preparerà un progetto in questo senso.

In carica vi era ancora il Consigliere federale Leuenberger, quando un gruppo di esperti diretto dall'ex direttore delle FFS Paul Blumenthal aveva ricevuto l'incarico di verificare l'organizzazione delle ferrovie in Svizzera e proporre una ridefinizione.

Questo gruppo ha consegnato il suo rapporto circa un anno fa. Pur confermando che non vi siano grandi necessità di intervento, il rapporto proponeva di organizzare le maggiori imprese ferroviarie secondo un modello di Holding, riprendendo il tenore delle discussioni allora in corso a Bruxelles per il quar-



Non separare quanto deve essere agganciato, come i settori dell'infrastruttura e dei trasporti nelle aziende ferroviarie.

to pacchetto ferroviario dell'Unione europea.

Integrazione di nuovo di moda

Nel frattempo, i toni in Europa sono cambiati e il quarto pacchetto ammette anche aziende ferroviarie integrate. La Francia ha appena deciso di annullare

la suddivisione tra infrastruttura e trasporto e questa decisione è stata molto ben accolta nella nazioni vicine. «Le ferrovie dello stato francese SNCF hanno abbandonato la suddivisione in diverse aziende, perché ha generato solo caos e maggiori spese inutili» ha

commentato, per esempio, Vida, il sindacato dei ferrovieri austriaci.

Nemmeno in Svizzera si tende più a dimostrare particolare zelo nei confronti dell'UE: molto discretamente, nella penultima frase del suo comunicato stampa, il Consiglio federale

Continua la «saga di Crossrail»

Occorre dialogo tra le parti!

Crossrail continua a preferire la comunicazione a mezzo stampa al dialogo con i sindacati. La vicepresidente SEV Barbara Spalinger vuole incrementare la pressione.

■ **contatto.sev:** Barbara Spalinger*, un paio di settimane fa, Crossrail ha comunicato di aver assunto i primi macchinisti per la circolazione in Svizzera. Il SEV ne è stato informato?

Barbara Spalinger: No, in nessun modo. Lo abbiamo appreso dalla stampa. A quanto pare, Crossrail ha sensibilmente migliorato la sua offerta salariale iniziale, senz'altro a se-

guito della nostra pressione. Se le nostre informazioni sono corrette, essa rimane comunque chiaramente al di sotto delle condizioni usuali del settore in Svizzera.

■ Come intende reagire il SEV? La politica salariale di Crossrail è in contrasto con la legge sulle ferrovie, che impone il rispetto delle condizioni salariali usuali del settore per accedere alla rete. L'ufficio federale dei trasporti dovrebbe quindi intervenire e provvederemo a sollecitarlo in merito. Nei confronti di Crossrail abbiamo poi un chiaro diritto di intavolare trattative, dato che quasi tutti i macchinisti italiani interessati si sono iscritti al SEV. Se

Crossrail continuerà a rifiutare di riceverci, dovremo rivolgerci all'ufficio di conciliazione.

■ Quale potrebbe essere una soluzione corretta di questa problematica situazione?

È molto semplice: sedersi attorno ad un tavolo ed elaborare una soluzione condivisa. I rapporti tra le parti sociali funzionano così, in Svizzera come in Belgio. Il signor Lejeune dovrebbe smetterla di nascondersi e discutere finalmente con noi.

Questo contrasto ha anche una dimensione fondamentale: liberalizzare l'accesso alla rete presuppone anche la definizione di standard d'applicazione generali tramite un CCL di set-

tore, in questo caso per il traffico merci ferroviario. Ne va della sicurezza di tutto il trasporto ferroviario ed è quindi nell'interesse delle aziende stesse. Noi siamo pronti a fare la nostra parte e penso che se la situazione tesa con Crossrail dovesse perdurare, lo sarebbero anche altre aziende del trasporto merci. Crossrail deve quindi decidere se vuole partecipare o no alla definizione di queste regole.

Intervista: Peter Anliker

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Le schiene piegate dei sikh

È una storia di droghe, inumano sfruttamento, lavoro schiavistico, e non in un remoto paese del terzo o quarto mondo, ma nella civilissima (?) Europa, e più precisamente in Italia. Se n'è parlato poco, per un giorno o due. Con toni scandalizzati, con parole di condanna. Ma non si è avuta notizia di interventi risolutivi, o perlomeno risoluti. Tutto, è da pensare, continua come prima. Il luogo è l'Agro Pontino, la regione del Lazio che ha al suo centro la città di Sabaudia. Le vittime sono i lavoratori sikh impiegati nei campi e nelle serre. Su quelle terre ne vivono circa 30 000, alcuni da decenni. Sono giunti per svolgere lavori che i locali non volevano più esercitare. E sono stati accolti a braccia aperte dai produttori locali di zucchine, melanzane, cocomeri.

Come non dare il benvenuto a persone disposte a lavorare sino a 12 e più ore al giorno con salari di tre- quattro euro l'ora? Salari che spesso tardano mesi ad arrivare, o giungono dimezzati sotto forma di acconti. Lavoratori senza alcuna protezione, costretti al silenzio per paura dell'espulsione, senza diritti. Se si feriscono sul lavoro capita che vengano abbandonati davanti a un pronto soccorso. O, come anche succede, se vengono aggrediti per la strada e derubati della misera paga, non c'è denuncia, non ci sono carabinieri che indagano. Lavorare tante ore al giorno, continuamente piegati, sotto il sole o la pioggia, oppure nelle serre surriscaldate o asfissianti per le esalazioni dei concimi e diserbanti irrorati senza alcuna protezione per chi è costretto a respirarne i miasmi, con il trascorrere dei mesi, degli anni, diventa insopportabile. Fanno male le mani, le braccia, le gambe, il collo, la schiena. Ma il padrone non concede pause, spesso esige che si lavori anche la domenica, sette giorni su sette, almeno 80-90 ore la settimana. Sono terre dove i datori di lavoro si fanno ancora chiamare «padroni» e quando parlano con i sikh vogliono che stiano a tre passi di distanza e tengano la testa bassa. E allora si ricorre alla droga, che lenisce il dolore, allevia la fatica, permette di giungere a sera. A fornire le sostanze, metanfetamina e bulbi di papaveri oppiacei, sono i «caporali», cioè gli uomini di fiducia dei padroni, che controllano le squadre dei sikh, che rispondono del loro sfruttamento. Tutta la storia è riemersa nei giorni scorsi in seguito alla diffusione di un dossier messo a punto da un giovane sociologo, Marco Omizzolo, dell'associazione «In migrazione». Un documento prezioso, ricco di testimonianze, una denuncia precisa e senza appello, ma non è la prima. L'estremo sfruttamento dei lavoratori sikh dell'Agro Pontino era già stato segnalato da Amnesty International, Medici senza Frontiere, Lega Ambiente, la CGIL, l'Osservatorio romano delle migrazioni. Però c'è anche chi si preoccupa, come il sindaco di Sabaudia, Maurizio Lucci, eletto su una lista civica di destra. A un giornalista del Corriere della Sera ha infatti detto di conoscere la situazione in cui versano i sikh, ma perché parlarne? «Noi stiamo per riaprire la stagione turistica, sta tornando la bella gente. Questa è Sabaudia, lo capisce?» Lo capiamo, lo capiamo.

indica infatti di rinunciare «a imporre alle grandi imprese ferroviarie attive sulla rete internazionale FFS e BLS l'obbligo legale di creare strutture di holding».

Parere del SEV confermato

Il SEV è stato uno dei pochi enti che, in relazione al rapporto del gruppo di esperti, ha sempre manifestato la sua opposizione nei confronti della struttura di holding e sostenuto l'opportunità di mantenere i modelli organizzativi attuali per FFS e BLS. «Siamo lieti che il Consiglio federale abbia ripreso il nostro parere invece di piegarsi alla tendenza di liberalizzazione», ha commentato Giorgio Tuti.

Le imprese ferroviarie avranno la facoltà di scegliere la struttura societaria più adatta. È avvenuto a Friburgo, dove l'azienda di trasporti locale TPF ha deciso di dotarsi proprio di... una struttura di holding, in primo luogo per garantire l'indipendenza del proprio set-

tore immobiliare. «Se viene applicato un contratto collettivo unico e la gestione non viene delegata a consigli d'amministrazione delle singole aziende, anche questa soluzione può essere accettabile per il personale, ma noi restiamo scettici su questo modello» spiega Tuti.

Modifiche non contestate

Il Consiglio federale indica tuttavia tre punti che vorrebbe modificare:

■ Il servizio per l'assegnazione delle tracce SA dovrà divenire un istituto di diritto pubblico della Confederazione. Oggi è di proprietà di FFS, BLS, SOB e dell'Unione dei trasporti pubblici. Il trasferimento alla Confederazione ne garantirà l'indipendenza.

■ Chiarire le responsabilità della direzione dei sistemi che per natura compete spesso (per es. per la corrente di trazione, l'ETCS o il GSM-R) alle FFS. La Confederazione inten-

de definire meglio diritti e doveri che ne derivano.

■ L'odierna commissione d'arbitrato in materia ferroviaria sarà dotata di nuove competenze e, in analogia ad altre commissioni svizzere di regolamentazione (ComCom e Postcom), sarà denominata Railcom. Sino ad oggi, la commissione avrebbe dovuto occuparsi di diverbi per l'attribuzione delle tracce, ma non è mai stata sollecitata per casi importanti.

Nessuna fretta

Politica, aziende e anche il SEV sono d'accordo con questi tre punti, che verranno portati avanti molto tranquillamente. Entro fine anno, il Consiglio federale vuole elaborare un testo da mettere in consultazione. È quindi pensabile che sarà il prossimo ministro dei trasporti a mettere in vigore la legge.

Peter Moor

Direttiva sui salari minimi degli autisti dei bus

Non prendiamo in giro!

Cominciano ad affiorare, soprattutto in Romania, problemi con l'applicazione della direttiva dell'UFT sui salari minimi dei conducenti di bus presso le ditte subappaltatrici.

La direttiva è in vigore dal 1° aprile 2014 e prescrive un salario minimo di 58 300 franchi per 2100 ore lavorative annue. La sua applicazione non prevede eccezioni, neppure per le ditte subappaltatrici, presso le quali si constata tuttavia un continuo scarico di responsabilità tra le loro direzioni e quelle dell'impresa che le ha incaricate di svolgere le pre-

stazioni di trasporto. Un esempio viene da Ginevra, dove la direzione della RATP DEV, subappaltatrice dei TPG, ha scritto il 28 maggio ai dipendenti che «sarebbero in corso discussioni tra l'Unione dei trasporti pubblici e l'Ufficio federale dei trasporti che avrebbero sospeso l'applicazione della direttiva». Da una parte, questa comunicazione potrebbe essere interpretata positivamente, dato che ne traspare l'intenzione di applicare la direttiva che porterebbe ad aumenti salariali dell'ordine di 5000 franchi all'anno. Peccato solo che l'UTP e l'UFT abbiano confermato a *contatto.sev*, di non aver mai sentito parlare di queste discussioni, che puzza-

no quindi di pretesto. Logico quindi che il personale della RATP DEV sia decisamente irritato. «28 dei 59 conducenti di bus hanno approvato lo scorso 4 giugno l'adozione di misure di lotta», riferisce la segretaria SEV Valérie Solano.

L'UFT ha precisato che la responsabilità del rispetto della direttiva compete alle aziende. Dal canto loro, i TPG fanno notare di necessitare dei crediti necessari da parte del governo. A Losanna, la direzione TL ha invece scritto al SEV «di potersi occupare del rispetto delle leggi da parte di terzi solo nella misura in cui queste sono vincolanti». Ma le direttive dell'UFT non lo sono?

Vivian Bologna/Gi

Decesso di un impiegato delle FFS in una galleria nel mese di gennaio del 2009



L'avvocato François Contini ha assistito un membro del SEV coinvolto nel tragico incidente

Un membro SEV assolto dal tribunale

Alla fine di maggio cinque dipendenti FFS di diversi livelli gerarchici sono comparsi davanti al tribunale di Moutier. Erano prevenuti colpevoli di omicidio colposo in seguito alla morte di un dipendente delle FFS, folgorato nel mese di gennaio del 2009 mentre lavorava in una galleria del Giura bernese. I cinque imputati sono stati assolti. Tra di loro, Pierre (nome fittizio) è stato difeso dalla protezione giuridica del SEV. Il suo legale, avvocato François Contini, e Pierre tornano sul processo penale.

Sono passati cinque anni dalla morte di un dipendente FFS inviato nella galleria di Pierre-Pertuis con altri due colleghi per rimuovere il ghiaccio. La giudice della tribunale di Moutier ha assolto tutti gli imputati dall'accusa di omicidio colposo. Se Pierre (nome fittizio), capo squadra dei tre dipendenti diretti nella galleria per togliere il ghiaccio, ha omesso di stabilire un dispositivo di sicurezza e di nominare un capo della sicurezza, «ci si è reso conto che il comportamento imprevedibile della vittima», entrato nella zona di pericolo, non avrebbe potuto essere evitato da un capo squadra. «Siamo dunque in presenza di un'interruzione del legame di causalità». La giudice non ha neppure omesso di ricordare che l'«esercito di esperti» all'opera ai piani alti delle FFS, non aveva avuto nulla da ridire prima della tragedia sul fatto che i lavori per rimuovere il ghiaccio si svolgevano sotto tensione. Da allora questa pratica è però cambiata. Il difensore di Pierre e consulente giuridico del SEV, François Contini si esprime su questo verdetto.

■ **François Contini, cinque prevenuti colpevoli e altrettante assoluzioni. È sorpreso da questo verdetto?**

No, non mi stupisce. Come sottolineato dalla giudice, il giudi-

ce istruttore ha avuto un'idea molto buona. In presenza del decesso di una persona, si è trattato di esaminare le responsabilità. Non ci si può però limitare ad esaminare la parte bassa della gerarchia e a rinviare a giudizio il superiore diretto della vittima, anche se ha certamente omesso di compilare un modulo, senza rendersi conto che si trattava di un modulo indubbiamente importante, ma per stabilire il dispositivo di sicurezza per i lavori di routine. Bisogna invece anche verificare se, tra la gerarchia, altre persone avrebbero potuto prendere misure per evitare questo incidente. Questo episodio ha poi avuto una conseguenza, dal momento che le FFS hanno cambiato la loro pratica e deciso che, in linea di principio, i lavori per rimuovere il ghiaccio vanno effettuati fuori tensione.

■ **Il giudice istruttore ha voluto indagare anche in seno alla gerarchia e tuttavia alcuni imputati si sono chiesti che cosa stesse facendo in tribunale...**

Purtroppo questa lodevole idea di verificare le responsabilità al vertice della gerarchia non è sempre presente presso i procuratori. In questo caso la sua inchiesta ha peccato un po' perché non ha davvero cercato chi fosse il responsabile

della sicurezza sul lavoro a livello gerarchico. Ha incriminato due persone che evidentemente non avevano nulla a che fare con l'incidente e ha preso altre due persone nella via gerarchica diretta della vittima, che tuttavia non erano direttamente responsabili in materia di sicurezza. Se poi aggiungiamo che l'atto d'accusa era particolarmente mal impostato perché, mancando un verbo, non si riusciva a capire esatta-

«Se le FFS sono state in grado di rispondere così in fretta dopo la tragedia, perché non ci hanno pensato prima? La questione rimane aperta.»

mente che cosa si rimproverasse agli imputati. Non sapevamo se si trattasse di non avere emanato delle regole oppure di non averle applicate o ancora di non aver controllato la loro applicazione. Con un atto d'accusa così mal scritto e diretto contro due persone che non erano manifestamente della sicurezza sul lavoro, il processo poteva solo concludersi con una sentenza di proscioglimento per gli altri quattro imputati.

■ **La situazione era diversa per Pierre, membro del SEV...**

Per lui la situazione era differente. Per essere riconosciuto colpevole di omicidio colposo,

si sarebbe dovuto determinare che le sue mancanze erano causali con l'incidente. In altre parole, se un comportamento ineccepibile da parte sua avrebbe permesso di evitare l'incidente. Il giudice ha detto chiaramente che in questo caso, anche se il dispositivo di sicurezza fosse stato rispettato e anche se fosse stato designato un responsabile della sicurezza, il dramma non si sarebbe potuto evitare.

■ **Questo processo ha forse un che di incompiuto?**

Ciò che emerge dalla testimonianza di molte persone, dei colleghi di lavoro della vittima e dell'esperto nominato a seguito del decesso, è che una delle principali cause dell'incidente risiede nel comportamento della vittima; ha infatti inspiegabilmente dimenticato elementari comportamenti di sicurezza che un installatore impiegato nella gestione delle linee elettriche con una tale tensione – 15 000 Volt – non dovrebbe scordarsi. Beh, nella vita facciamo tutti degli errori. A volte siamo fortunati, mentre a volte – purtroppo – l'esito è fatale.

■ **La presidente ha detto ironicamente che «gli assenti hanno sempre torto». Un modo per sottolineare che può essere facile dare la colpa solo alla vittima ...**

Questo è il rischio. C'è una certa responsabilità delle FFS. Il giudice istruttore si è chiesto perché le norme non sono state emanate prima di questa tragedia. Perché il lavoro di rimozione del ghiaccio non viene effettuato togliendo la corrente elettrica? Queste sono le domande da porre. Durante il processo sono rimasto sorpreso di sentire uno dei capi della Divisione Infrastruttura affermare di non sapere, prima dell'incidente, che in galleria venivano svolti lavori di rimozione del ghiaccio. E un altro funzionario della regione dire di non sapere che si svolgevano questi lavori dal locomotore. Questo dimostra che, nonostante tutte le regole, i protocolli e i controlli di sicurezza che le FFS hanno messo in atto, c'è una differenza tra l'esperienza vissuta della base e la percezione delle gerarchie. Da questo punto di vista se le prescrizioni fossero state adeguate anni fa e i lavori non fossero stati eseguiti sotto tensione, questa tragedia avrebbe potuto essere evitata.

■ **Pierre era alla base della piramide, ma aveva comunque**



I lavori di manutenzione in genere, e quelli che riguardano l'alta tensione in particolare, richiedono la massima attenzione a tutti i livelli.

una funzione di capo squadra all'epoca dei fatti. In questo caso avrebbe, in fondo, potuto essere un altro «colpevole» ideale?

Tutti hanno potuto vedere che le FFS hanno una miriade di regolamenti, per tutte le situazioni. Per dimostrare che non era responsabile, uno degli imputati ha distribuito il regolamento di gestione del suo settore gestione: 120 pagine, appendici comprese...

E per le questioni di sicurezza, ci sono regole per tutto e per niente. Ciò ha come conseguenza che si dice: «Se la gente non le rispetta, è un loro problema». La responsabilità viene dunque delegata alla base della piramide, allorquando sarebbe necessario rimettere in questione tali regole: sono adattate alle attuali modalità di lavoro e alla tecnica in uso?

Il processo ha anche dimostrato che vi sono anche squadre di sicurezza molto bene dotate e pertanto anche questi livelli sono interessati: dovrebbero indi-

care se sono state adottate le migliori prescrizioni e le misure più efficaci.

■ Cinque anni dopo la tragedia, secondo lei da parte delle FFS c'è stata una presa di coscienza?

La portata tragica dell'incidente ha fatto sì che venissero presi provvedimenti immediati: nella mezz'ora che seguì la tragedia, come misura d'emergenza, le FFS hanno vietato la rimozione del ghiaccio. L'azienda ha reagito molto rapidamente e ha emesso una nuova direttiva sei mesi dopo l'incidente; essa vieta questo tipo di lavoro sotto tensione. Tale problema è stato così risolto in modo soddisfacente per la sicurezza dei lavoratori. Dalla tragedia hanno tratto velocemente la lezione. Di qui la domanda del giudice istruttore: se sono stati in grado di rispondere così in fretta dopo la tragedia, perché non ci hanno pensato prima? La questione rimane aperta.

Vivian Bologna

«Ero indicato come il responsabile della morte del mio collega»

■ Pierre*, sei stato accusato di omicidio colposo. Sei sollevato dalla tua assoluzione?

Moltissimo...

■ Il peso su di te sarà stato enorme dopo l'incidente mortale del 15 gennaio 2009?

Un peso enorme, come quello di dover andare in tribunale. Ero considerato, tra virgolette, come il responsabile della morte del mio collega di lavoro. Un peso difficile da sopportare perché in cuor mio sapevo di non essere responsabile dell'accaduto. Ho vissuto nella paura, perché comparire davanti a un giudice non è facile.

■ Come è cambiata la tua vita?

La mia situazione professionale non è molto cambiata. In cuor mio non volevo più continuare ad essere capo della squadra perché vivevo nell'apprensione, pensando in continuazione a quanto era successo. Non ero più a mio agio in questo ruolo. Di mia iniziativa ho rinunciato a questa funzione e mi è stata offerta la carica di vice capo squadra che ho accettato immediatamente.

■ Dalle FFS hai ricevuto un biasimo per la mancata istituzione di un dispositivo di sicurezza. Come hai vissuto la sanzione?

Penso che la società doveva in qualche modo reagire rispetto a questa mancanza.

■ Sei un membro SEV da molti anni e ti sei appellato alla protezione giuridica del sindacato. Ne sei soddisfatto?

Nel complesso sono molto, molto soddisfatto tanto del sostegno del SEV, quanto di quello dell'avvocato Contini che ha assicurato la mia difesa. È grazie a lui e al SEV se oggi sono stato assolto da tutto. Posso solo dire grazie con una G maiuscola.

■ François Contini, nelle vesti di consulente, qual è il suo sguardo sulla protezione giuridica?

Data la complessità della procedura, il fatto che essa coinvolgeva cinque persone e che ha richiesto quattro giorni di udienze, i costi sono significativi. Senza la protezione giuridica del sindacato, la pressione sull'imputato sarebbe stata maggiore, tenuto conto anche delle spese legali che avrebbe dovuto assumersi (*nome fittizio).

vbo

Durata del lavoro e vacanze

«È importante che il «dare per avere»
sia equilibrato».

Patrick Cavelti, macchinista e rappresentante RHB nel comitato centrale LPV



La flessibilità deve avere limiti ed essere ricompensata

Il sondaggio svolto dal SEV nell'estate 2013 presso il personale FFS in vista delle trattative per il rinnovo del CCL ha evidenziato un diffuso malcontento nei confronti degli orari di lavoro e della loro pianificazione, in particolare presso il personale di locomotiva e di manovra. Le ragioni sono da attribuire alla crescente richiesta di flessibilità che limita sensibilmente le possibilità di svolgere i propri compiti familiari o di pianificare il proprio tempo libero. contatto.sev ne ha discusso con tre macchinisti di società diverse, con un manovrante e con il segretario sindacale Martin Allemann, responsabile del team SEV della durata del lavoro.

Secondo il segretario SEV Martin Allemann, il personale deve essere indennizzato per la maggior flessibilità, grazie alla quale l'azienda consegue aumenti di produttività.



Martin Allemann è specializzato sui problemi della durata del lavoro.

che chi è chiamato a svolgere i servizi deve prestare attenzione a quanto gli viene intimato e il suo senso di responsabilità deve indurlo a respingere tempestivamente, appena la distribuzione è stata pubblicata, turni non conformi alle disposizioni.

■ **Le disposizioni legali permettono però turni che implicano un'elevata dose di flessibilità. La LdL permette per esempio ad un macchinista di dover iniziare il lunedì mattina così presto da non permettergli di fatto di beneficiare della domenica**

«Il personale deve respingere le distribuzioni non conformi».

sera libera, oppure di terminare un turno tardi la notte prima di un giorno libero. Situazioni che i macchinisti vorrebbero vedere meglio regolamentate.

D'altra parte, FFS Cargo osserva che la maggior parte dei suoi treni circola tra le 22 e le 6 e che ha quindi pochi turni che iniziano dopo le 8 o che terminano prima delle 20. Sarebbe molto più semplice se i macchinisti Cargo venissero

impiegati anche nel traffico viaggiatori, che offre anche altri tipi di turni.

■ **A Erstfeld, per esempio, i macchinisti Cargo guidano anche treni regionali, pareggiando quindi in una certa misura i numerosi turni notturni.**

Proprio l'esempio di Erstfeld dimostra la validità di un servizio misto, che permette di sgravare dall'eccessivo servizio notturno, alleggerendo così possibili tensioni nella vita privata. Purtroppo però, la divisionalizzazione e le specializzazioni, oltre a rendere il

lavoro decisamente più monotono, hanno sensibilmente limitato le possibilità di impiegare il personale, rendendo anche più difficili i rimpiazzi di personale mancante.

■ **La RHB forma i propri macchinisti su tutte le linee e su tutti i veicoli, per renderli impiegabili senza limitazioni, a vantaggio delle possibilità di distribuzione. La BLS dispone invece di un**

pool di macchinisti...

Le FFS vanno invece in direzione opposta, introducendo un'ulteriore divisione tra Cargo Svizzera e Cargo Internazionale, confrontata con esigenze di produzione ancor più concentrate sugli orari notturni, a scapito della pianificazione di servizio e della qualità di vita delle famiglie dei macchinisti.

«Il personale deve beneficiare degli aumenti di produttività».

Il margine di influenza del SEV è ridotto, ma dobbiamo almeno chiedere giuste contropartite per il personale.

■ **Il personale deve quindi essere ricompensato laddove è chiamato a soddisfare esigenze particolari.**

Proprio così. Con la propria flessibilità, il personale permette all'azienda di conseguire aumenti di produttività, dei quali deve poter beneficiare in una qualche misura, per esempio tramite supplementi di tempo. Non è evidente lavorare sempre di notte, oppure fare turni che cominciano estremamente presto il mattino, anche se vi sono persone alle quali piace poter finire il loro lavoro

alle 10 del mattino, per avere tutta la giornata davanti, una volta fatta colazione...

■ **Anche lavorare il fine settimana può avere aspetti positivi.**

Certamente. Ognuno ha le proprie preferenze e le proprie esigenze, che possono oltre tutto mutare con il tempo e delle quali una pianificazione del lavoro dovrebbe poter tenere conto. La creazione di gruppi di turni tardi o presto può considerare le preferenze di chi si alza presto o di chi preferisce dormire più a lungo. BernMobil ha introdotto un sistema che merita considerazione.

■ **I colleghi si lamentano di essere chiamati a sostituire personale che viene a mancare all'ultimo momento. La frequenza di queste lamentele fa sorgere il sospetto che gli effettivi siano insufficienti.**

■ **contatto.sev: I macchinisti e le altre categorie che lavorano a turni si lamentano spesso di orari di lavoro che infrangono le regolamentazioni specifiche di settore (BAR), il CCL e persino la legge sulla durata del lavoro. Lo puoi confermare?**

Martin Allemann: infrazioni alle norme sulla durata del lavoro avvengono un po' in tutte le aziende, senza essere per forza intenzionali. Per questo an-



FFS (Alexander Eggen)

Nel sondaggio svolto dal SEV nell'estate 2013 presso i suoi membri che lavorano alle FFS, il 61 per cento dei macchinisti della LPV aveva indicato il proprio malcontento nei confronti degli orari e della pianificazione del lavoro. Presso la RPV, la percentuale è stata del 53 per cento, mentre si è situata al 33 per cento nella media di tutte le sottofederazioni.

Un impiego interdivisionale alleggerirebbe il lavoro

Urs Kieliger, è rappresentante Cargo nel comitato centrale LPV, membro della commissione del personale superficie e macchinista di FFS



Cargo a Erstfeld. Nel traffico merci il lavoro notturno è molto aumentato, mentre nel traffico viaggiatori è aumentato nei fine settimana. In alcune sedi, vi sono molti turni che durano sino ad oltre le 6 del mattino o che iniziano poco dopo mezzanotte.

Questi turni, in cui si lavora buona parte del proprio giorno libero o il cui inizio è immediatamente dopo il giorno di riposo, aumentano costantemente, ma sono molto poco amati, poiché compromettono la qualità di vita.

Nel deposito Cargo di Erstfeld, destinato ad essere chiuso dopo l'apertura della nuova galleria di base del Gottardo, alcune prestazioni del traffico viaggiatori sono attribuite ai macchinisti merci, in particolare prima o dopo i giorni liberi, in modo da ridurre il carico di questi turni notturni o mattutini estremi. Queste prestazioni costituiscono anche un cambiamento molto apprezzato.

Urs Kieliger è spesso confrontato con turni in conflitto con le regolamentazioni specifiche del settore (BAR), con il CCL o persino con la legge sulla durata del lavoro:

«sono casi spiacevoli e ai quali vogliamo prestare un'attenzione sempre maggiore!» I turni vengono sempre più spesso concepiti sfruttando tutti i margini previsti dalle disposizioni. Basta un minimo ritardo per ritrovarsi in situazioni problematiche.

La distribuzione annuale attuale prevede delle «finestre di tempo» di al massimo 12 ore per il 10 - 20 per cento dei giorni lavorativi. La BAR regola poi i dettagli di uso di queste finestre, come il preavviso, il conteggio del tempo ecc. In futuro, FFS Cargo vorrebbe, grazie al sistema Caros (Cargo-Ressourcen-Optimierungs-System; sistema di ottimizzazione delle risorse Cargo) estendere al massimo il ricorso a questi intervalli. Un argomento che alimenterà le discussioni tra comunità di trattative e FFS Cargo, viste le ripercussioni di questi intervalli sulla vita privata.

La distribuzione del lavoro ad Erstfeld è ancora curata da un collaboratore sul posto. È un fattore molto apprezzato dal personale: «il contatto diretto favorisce la comunicazione, a vantaggio di entrambe le parti!» precisa Urs Kieliger. Un fattore che è stato anche sottolineato da una petizione promossa dalla LPV, ma FFS Cargo vuole insistere con la centralizzazione di queste funzioni.

Fi

È importante che il «dare per avere» funzioni

Patrick Cavelti, rappresentante RhB nel comitato centrale LPV e macchinista a Coira, constata con piacere che l'azienda negli ultimi anni ha rimediato alla mancanza di effettivi con nuove assunzioni. In precedenza, i macchinisti avevano accumulato molti giorni arretrati che hanno potuto pareggiare solo grazie ai «prestiti» di macchinisti dalle BLS e dalla Zentralbahn.



Sino a quattro anni fa, succedeva spesso di essere chiamati improvvisamente in servizio. Capita ancora oggi, quando vi sono ondate di influenza, oppure nei fine settimana di grande affluenza, ma non più così frequentemente. Sono situazioni che Patrick Cavelti accetta, se non intervengono troppo spesso e vengono controbilanciate dalla possibilità di chiedere di tanto in tanto una giornata libera supplementare. È importante che questo «dare per avere» funzioni. Presso la RhB vi sono poi «macchinisti d'ufficio», che lavorano nei servizi tecnici, nella formazione, come quadri, ma che possono anche rimpiazzare turni di guida. Un altro fattore positivo è che tutti sono istruiti per tutte le linee, per tutti i locomotori e nel servizio di manovra, in modo da essere impiegabili ovunque in azienda. Per contro, la RhB non prevede praticamente più alcun turno di riserva.

Il miglioramento della situazione del personale sembra però anche indurre alcuni capi a permettersi decisioni che un tempo evitavano. Per esempio, di pagare direttamente il premio di fedeltà a macchinisti che hanno già ore arretrate, senza chiedere loro se non preferirebbero trasformarlo in vacanza supplementare. Atteggiamenti che potrebbero rivelarsi controproducenti, se si considera che molti macchinisti vanno verso la pensione e che l'introduzione della cadenza semioraria, anche se non integrale, porterà ad un aumento del fabbisogno di personale.

Un altro aspetto negativo è il numero ridotto di giorni liberi, dovuto al fatto che i macchinisti spesso svolgono turni più corti di una giornata normale di lavoro, nonostante vi siano turni di lavoro che raggiungono le 11 ore, ma che prevedono pause sino a quattro ore, come succede in Engadina.

Un sondaggio tra il personale ha inoltre dimostrato come i circa 100 macchinisti più giovani, attribuiti al gruppo di riserva e che ricevono in genere solo il 20 del mese i loro giorni liberi del mese successivo, risultano meno soddisfatti dei loro 150 colleghi con una distribuzione annuale. Essi auspicerebbero altre soluzioni, per esempio con la costituzione di gruppi di turni presto e gruppi tardi.

Fi

segue da pagina 6

Constatiamo in effetti una tendenza a risparmiare sugli effettivi e la mancanza di riserve rende qualsiasi defezione, per malattia o a seguito di una partenza, una situazione di emergenza. Per le aziende non è tuttavia sempre facile calcolare correttamente l'effettivo del personale e constato spesso situazioni di squilibrio. Particolarmente importante è però una corretta politica dei ricambi, che a sua volta dipende dalla qualità delle condizioni di lavoro. È difficile reclutare autisti di bus se, oltre ai turni molto lunghi e al lavoro domenicale, ciò comporta anche stipendi bassi.

■ **Le aziende vanno però spesso a cercare all'estero il personale disposto ad accettare queste condizioni.**

In effetti negli ultimi anni in Svizzera tedesca si è spesso reclutato personale dalla Germania o dall'Austria e il raggio di reclutamento si sta estendendo verso ai nuovi Länder tedeschi, la Polonia, la Cechia o anche oltre verso Est. Anche in Romania si guarda verso la

«La figura del distributore è di fondamentale importanza».

Francia e in Ticino verso l'Italia. Questi nuovi colleghi hanno spesso esigenze diverse per quanto riguarda il tempo di lavoro.

■ **Quali?**

Il fatto di avere la loro famiglia nel paese di origine li induce a raggruppare il maggior numero possibile di giorni liberi, a costo di lavorare anche il numero massimo di giorni consecutivi permesso dalla legge.

■ **Dipendenti disposti, per loro particolari esigenze, a venir meno al rispetto delle disposizioni sulla durata del lavoro, potrebbero generare anche tensioni con le commissioni del personale o con i sindacati, che invece puntano proprio su questo rispetto.**

Le commissioni del personale tendono in generale ad intervenire solo in casi estremi. Bisogna però considerare che le prescrizioni puntano a tutela

re, in primo luogo, la salute dei dipendenti e la sicurezza della circolazione, più che a soddisfare le esigenze delle aziende e del loro personale. In fondo, dovrebbero essere i distributori a curare il rispetto della LdL e delle altre disposizioni.

■ **Quanto è importante il contatto personale con il distributore? O è una funzione che può essere svolta in forma anonima?**

Il contatto personale in genere favorisce la soddisfazione dei dipendenti e, al tempo stesso, la loro disponibilità, in quanto permette una miglior considerazione dei reciproci vantaggi. Valutazioni che non avvengono in assenza di questo contatto.

■ **I distributori hanno anche un potere non trascurabile.**

Sì, ma sono confrontati ad un compito quasi impossibile. L'azienda chiede loro la massima produttività possibile, mentre il personale vorrebbe veder considerate le proprie esigenze. Sono due posizioni quasi inconciliabili, che rendono la figura del distributore di fondamentale importanza, che necessita di un'ottima forma-

zione e di conoscenze e competenze sociali molto estese.

■ **Per l'attribuzione di vacanze vi sono sistemi che privilegiano coloro che hanno figli in età scolastica. Altri invece mettono tutti sullo stesso piano. Cosa ne pensi?**

L'impostazione di questi sistemi compete ai diretti interessati e alle commissioni del personale locali. Chi non ha figli in età scolastica o partner con obblighi scolastici, preferisce certo andare in vacanza in altri periodi, quando alberghi e voli non sono così pieni...

Markus Fischer



Il personale di manovra di tutte le divisioni è chiamato a dar continua prova di flessibilità.

INFO

Ottimizzazione risorse Cargo

Dal 2015, FFS Cargo vorrebbe sostituire l'attuale sistema di distribuzione dei turni «Piper» con il nuovo «Caros», che dovrebbe essere in grado di elaborare in un attimo turni ottimali per una produzione economica tenendo conto delle richieste più recenti, dei ritardi dei treni, delle tracce disponibili ecc. Ad immettere i dati nel sistema e ad attribuire i turni ai macchinisti resteranno però gli esseri umani. Il distributore continuerà pertanto a restare una figura fondamentale.

Il SEV continua ad essere convinto che occorra dapprima ultimare le trattative per il CCL, definendo così le basi per la durata del lavoro e poi discuterne l'applicazione nelle singole divisioni, com'è il caso di «Caros». Secondo il segretario SEV Martin Allemann, la maggior flessibilità richiesta al personale deve essere adeguatamente ricompensata, per esempio se nell'ambito di una distribuzione annuale si aumentano il numero e la durata delle «finestre» di tempo, all'interno delle quali la durata dei turni può essere modificata e spostata in misura maggiore e con un preavviso più breve. Ne va del tempo libero e della qualità di vita del personale. **Fi**

È difficile dire di «No»

Markus Pfluger, presidente della RPV Basilea e membro della CoPe superficie, è macchinista di categoria A alla preparazione treni del traffico viaggiatori a Basilea dove, da tre anni e grazie all'intervento dalla CoPe e del SEV, vi è una distribuzione annuale. I cambiamenti dei giorni liberi attribuiti vengono comunicati il mese precedente ma, a causa della necessità di riprendere anche i turni dei malati di lunga durata, il personale si ritrova ad accumulare lavoro supplementare. Il distributore, se possibile, viene incontro alle richieste del personale e quindi il personale è disposto a fare altrettanto. Markus Pfluger, per esempio, si è detto disponibile anche a svolgere turni «a terra». Vi è quindi un rapporto di «dare per avere», anche se non proprio sempre equilibrato. Molti colleghi hanno manifestato il loro disappunto nei confronti del nuovo sistema di attribuzione delle vacanze, approvato dalla commissione del personale, in particolare perché non considera più le esigenze delle famiglie con figli in età scolastica. **Fi**



Lottare per turni migliori

Ernst Strel è uno della cinquantina di macchinisti della AAR bus+bahn, presso la quale, secondo lui, i numerosi cambiamenti al vertice hanno portato continui esperimenti, privi di una linea di riflessione chiara.

Sino ad un paio di anni fa, vi era stata una lunga fase di sottoeffettivi, che aveva generato numerose e frequenti richieste di sostituzioni, sino ad un paio per settimana. «Mi preoccupavo ogni volta che squillava il telefono» ricorda Ernst. Oggi, le richieste sono nettamente diminuite, ma molti servizi sono confrontati con il mancato raggiungimento della durata media di lavoro giornaliera,

con un conseguente ammanco sul proprio monte ore. Una situazione che Ernst giudica delicata, anche perché sempre più spesso vengono pianificati giorni singoli di riposo, spesso insufficienti per recuperare le forze, soprattutto se l'indomani di ricomincia già alle quattro o alle cinque. In media, Ernst ha un solo fine settimana libero su tre, ma l'attuale rotazione non ne prevede neppure uno in cinque fine settimana consecutivi. Sua moglie lavora e ha libero solo nei fine settimana. Una situazione difficile.

L'estate scorsa, l'ufficio di distribuzione aveva proposto

rotazioni talmente brutte da indurre Ernst, con due altri colleghi, ad elaborare un'alternativa nel loro tempo libero e ad indire, con la commissione del personale, un'assemblea che ha appoggiato la loro proposta. L'ufficio ha segnalato una certa disponibilità ai cambiamenti, ma solo se sostenuti da tutti gli interessati, che dovevano esprimersi in cinque giorni. È quindi stata necessaria una votazione per mail, che ha dato l'esito sperato. Ernst e i suoi colleghi hanno quindi dimostrato l'utilità di impegnarsi per avere turni migliori. **Fi**

Entusiasmo?

«Scegliere la strada giusta – anche in ambito assicurativo.»



Offerta vantaggiosa per i soci SEV. Sconti di benvenuto: approfittatene ancora fino alla fine del 2014.

Grazie alla collaborazione tra SEV e l'Helvetia, in qualità di soci SEV beneficate di un interlocutore competente in tutte le questioni assicurative e previdenziali.

Assicurazioni clienti privati

- Alla nuova stipula di un'Helvetia Assicurazione clienti privati della durata di cinque anni (ad es. assicurazione mobilia domestica, responsabilità civile di privati, stabili e/o Assistance), vi regaliamo il primo premio annuo.
- Se integrate il vostro attuale contratto con un prodotto supplementare (ad es. assicurazione mobilia domestica), vi regaliamo il primo premio annuo del nuovo prodotto. L'unica condizione è una durata contrattuale minima di cinque anni.

- Combinando più prodotti, potrete inoltre garantirvi sconti combinati fino al 15% negli anni successivi, indipendentemente dal fatto che si tratti di una nuova assicurazione o di un'estensione di un contratto esistente.

Assicurazione per veicoli a motore

- Alla nuova stipula di un'assicurazione veicoli a motore ricevete uno sconto del 10%.

In qualità di soci SEV, approfittate di questa vantaggiosa offerta valida fino alla fine del 2014. I consulenti alla clientela specializzati SEV dell'Helvetia sono a disposizione per chiarimenti. Maggiori informazioni al sito: www.helvetia.ch/it/sev

Prima assemblea dei delegati della nuova sottofederazione amministrazione e servizi AS

Buona la prima – avanti tutta

Il presidente centrale ha potuto tirare un bilancio positivo, il 4 giugno scorso a Olten alla presenza di 37 delegati e 9 ospiti, dei primi cinque mesi di attività: la sottofederazione e i suoi organi funzionano, i settori sono stati costituiti e vi è una bella attività di reclutamento.



Il presidente Peter Käppler.

Con i suoi 5330 membri, AS è la terza sottofederazione più grande in seno al SEV. La loro ripartizione in tutte le divisioni e servizi delle FFS fa sì che la sottofederazione sia coinvolta in tutti i progetti di ristrutturazione dell'azienda: «AS si è quindi trovata sotto pressione sin dal primo giorno», ha riferito Peter Käppler, «e siamo stati sollecitati su diversi fronti – dalle trattative per il CCL, ai numerosi progetti di ristrutturazione, all'assistenza dei membri, per esempio nei casi di obiettivi dubbi per le valutazioni personali. L'ottima preparazione delle nostre strutture, ci ha permesso di farci trovare pronti e di funzionare subito. Quando abbiamo avuto bisogno di loro, i responsabili sezionali hanno risposto presente e anche le organizzazioni di settore stanno trovando la loro strada». Tutte le sezioni hanno poi contribuito a reclutare un centinaio di nuovi membri da inizio anno. «Non bastano - ha ammonito Käppler - per abbiamo compensato le partenze dalle FFS e le altre mutazioni, ma non i pensionamenti. Dobbiamo reclutare di più!»

Sezioni molto attive

Queste constatazioni sono state confermate anche dalla coach delle sezioni Elena Obreschkow, che ha ricordato la volontà di mantenere e, se possibile, di migliorare il grado di organizzazione. Il raggiungimento di questo obiettivo dipende naturalmente dall'attività delle sezioni e dei fiduciari, iniziatisi comunque in modo



Elena Obreschkow ha ringraziato per l'impegno nel reclutamento.



René Windlin: «è importante definire obiettivi corretti per le valutazioni personali».

Elisabeth Jacchini, presidente SBV sino a fine 2013 ha risposto alle domande sul rapporto di attività 2013 e ha ricevuto da Manfred Schaffer, presidente dell'AS Berna e presidente uscente dell'AD, un mazzo di fiori.

molto positivo. AS ha per esempio marcato presenza alla centrale d'esercizio di Olten, offrendo una pausa caffè a colleghe e colleghi e distribuendo un cioccolatino omaggio di presentazione. Sono poi previste azioni mirate sulle donne in diverse località e riunioni per i fiduciari con una parte conviviale. Sul sito internet <http://as-online.ch> è stato caricato un manuale sull'attività sindacale a disposizione degli interessati.



Delegati di 5 sezioni, di 6 settori e di tutte le regioni.

Temi sindacali

I responsabili dei sei settori di AS hanno affrontato diversi temi, tra i quali:

■ **traffico viaggiatori:** progetto New Rida, mancanza di tempo e regole diverse per i lavori accessori, ergonomia e sicurezza dei nuovi sportelli.

■ **Infrastruttura:** le previste misure di risparmio per la mancanza di fondi, il passaggio delle stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna a Cargo e la mancanza di tempo per i lavori accessori.

■ **Cargo:** l'importante progetto di trasferimento da Basilea a Olten previsto per inizio 2015; il risultato positivo a fine 2013 onorato da un premio e da manifestazioni in team, che hanno però escluso Cargo International nonostante la filiale abbia senz'altro contribuito al risultato positivo della casa madre.

■ **Settori del gruppo e Immobili:** l'insediamento negli uffici Westlink a Zurigo è già avvenuto. Adesso vi sarà la concentrazione a Berna Wankdorf. AS organizzerà una riunione informativa a Berna (hotel Bern, dalle 16.30 alle 18.30), sul tema degli uffici Multispace e del Desksharing.

■ **Securitrans:** i risparmi dell'Infrastruttura FFS comportano una perdita di incarichi. Ultimamente, bastano tre mesi di malattia per ritrovarsi estromessi dall'azienda.

■ **Quadri:** si constata un aumento dei casi di burnout e la

mancanza di esperienza dirigenziale di diverse persone provenienti dalle scuole superiori. In autunno, AS organizzerà eventi sul tema della gestione dei carichi di lavoro.

Opporsi alle valutazioni del personale dubbie!

René Windlin del team di assistenza giuridica ha riferito che il SEV ha ricevuto numerose lamentele di membri in merito alla valutazione personale, per la quale vengono spesso definiti obiettivi che non sono influenzabili a livello individuale, come per esempio la puntualità dei treni. Un delegato ha portato l'esempio dell'obbligo ad azzerare il proprio conto del tempo, nonostante un notevole accumulo di lavoro e che il CCL preveda un margine di +75 a -30 ore. «Ciò non è conforme al CCL e in nessun caso può avere ripercussioni sul salario», ha ribadito René Windlin. Purtroppo, molto spesso il colloquio di revisione vede l'autorità superiore appoggiare incondizionatamente il superiore diretto, generando ancora maggior frustrazione.

«Ciononostante, bisogna sempre opporsi ai giudizi sbagliati, per evitare che vengano semplicemente dati per acquisiti!» Il presidente SEV Giorgio Tuti ha sottolineato l'importanza della nuova struttura e del suo grado d'organizzazione e il vice Manuel Avallone ha riferito delle trattative sul CCL.

Assemblea dei delegati ZPV: le sfide e il lavoro non finiscono mai

Con legittimo orgoglio

Quella del personale treno è una categoria professionale orgogliosa della sua storia e pronta a difendere la qualità del proprio lavoro.

Quest'anno il presidente centrale **Andreas Menet** ha usato nei suoi interventi un concetto che fa onore a lui e alla sua categoria. Perché quando dice che «nel nostro lavoro e nella nostra azione sindacale ci vuole non solo energia, ma anche cuore» attribuisce all'intelligenza emotiva un valore generalmente sottovalutato. Eppure è spesso il cuore a fare la differenza. Non è da meno il vicepresidente **Pascal Fiscalini** quando, criticando l'atteggiamento di certi capi, ha ricordato l'importanza «dei criteri di umanità in ogni dinamica di partenariato sociale». L'anno appena trascorso è stato particolarmente intenso. «Grazie ad anni di lotta - ha ricordato Menet a Berna lo scorso 28 maggio - l'abbiamo spuntata sull'esonero fiscale della FVP. È stato senza dubbio un grande successo». Soddisfazione anche per aver raggiunto, nel mese di dicembre del 2012, i 2000 membri; un'evoluzione che sta a dimostrare quanto la ZPV sia molto attiva anche sul fronte del reclutamento. «Ma non possiamo accontentarci -



Personale treno sempre in prima linea: assemblea dei delegati molto seguita.



Il presidente Andreas Menet.

ha esortato Menet - perché le sfide sindacali che ci attendono richiedono una forza compatta». Tra i punti dolenti, che richiedono la massima attenzione, anche la trasformazione degli InterRegio in RegioExpress non accompagnati. «Sono esperimenti tesi soltanto a diminuire il personale» ha commentato Menet chiedendo-

si se a volte presso le FFS le persone sono al posto giusto. «Il lavoro sindacale - ha aggiunto il presidente centrale - richiede pazienza. Considerate le sfide del 2014, dobbiamo essere pronti: la regolamentazione del lavoro a tempo parziale, l'accompagnamento treni 2016 (che contempla una maggiore partecipazione del personale di elvetico), lo sviluppo del profilo professionale e le indennità nelle rotazioni miste, sono temi molto importanti per la nostra categoria». Categoria, quella del personale treno, che si batterà contro il degrado della professione. «Non permetteremo che le nostre condizioni di lavoro - ha insistito Menet - vengano svilite. Siamo orgogliosi della nostra professione». Per il personale del treno sicurezza e servizio alla clientela sono valori da difendere. Perciò la ZPV

Rivendicazioni

Sulla problematica legata al **doppio accompagnamento dei treni e al recupero delle ore**, la ZPV chiede prioritariamente:

- la misura è transitoria e prevede una fine.
- Dopo la misura il doppio accompagnamento riprende di nuovo su tutti i treni.

continuerà a sostenere il doppio accompagnamento su tutti i treni e rilancerà l'azione contro le aggressioni. In merito alla gestione dello smaltimento delle ore straordinarie, che hanno un impatto anche sul doppio accompagnamento (cfr. box), l'assemblea ha approvato la strategia del comitato centrale. **Françoise Gehring**

IN BREVE

Nomine

L'assemblea dei delegati ha eletto **Peter Lurf** (Briga) nella Commissione di gestione ZPV. Ha eletto tre delegati alla Conferenza CCL: **Miriam Trifoglio** (Ginevra); **Irvin Safiri** (Friburgo); **Roger Gander** (Zurigo).

Onoreficenze:

Roger Biberger e **Sébastien Simonin** lasciano i loro rispettivi incarichi. Vengono ringraziati per il grande impegno e il lavoro svolto.

Proposte approvate

Eccone alcune:

- Un «Premio Lyria» per ricompensare il lavoro di elevata qualità garantito dal personale treno sui TGV.
- Gratifica finanziaria per il superamento degli esami di lingua.
- Garantire tempo a sufficienza per i corsi «Training simulatore» e modifica del testo sull'istruzione operativa per gli esami periodici al simulatore (soppressione del passaggio sulla disdetta del rapporto di impiego).
- Nessuna ulteriore trasformazione di treni InterRegio in RegionalExpress non accompagnati.

Sempre in due nella galleria di Alptransit



Arne Hegland e Marco Belloli.

Nella più lunga galleria del mondo, che verrà inaugurata nel 2016, ci vogliono almeno due

agenti per ogni composizione, per ragioni di sicurezza e di servizio alla clientela. La risoluzione proposta dal presidente della ZPV Ticino **Marco Belloli** è stata accolta all'unanimità dall'assemblea dei delegati. Incassare il sostegno nazionale, a cominciare dalla presidenza, è un fatto importante per chi si batte quotidianamente per un servizio impeccabile nei confronti dei/delle viaggiatori/trici. **frg**

Il progetto SwissPass e le perplessità del personale treno

Ueli Stüchelberger, direttore dell'Unione trasporti pubblici (UTP), è venuto pieno di entusiasmo a presentare il progetto SwissPass, il biglietto *all-in-one* per treni, autobus e battelli che sarà introdotto gradualmente in Svizzera a partire da metà 2015. Nel presentare la nuova offerta, il direttore ha detto che «per lo sviluppo dei trasporti pubblici occorre lavorare tutti insieme». Ma per il personale treno

significa gestire quotidianamente una carta elettronica che al momento della dimostrazione in sala qualche problema l'ha avuto, andando così ad alimentare ulteriormente le perplessità del personale.

Claude Gaille non le ha mandate a dire: «La mia vita è sui treni. Spero che lo SwissPass non sopprimerà posti di lavoro, perché allora lo combatteremo». Dall'UTP Gaille si sarebbe aspettato



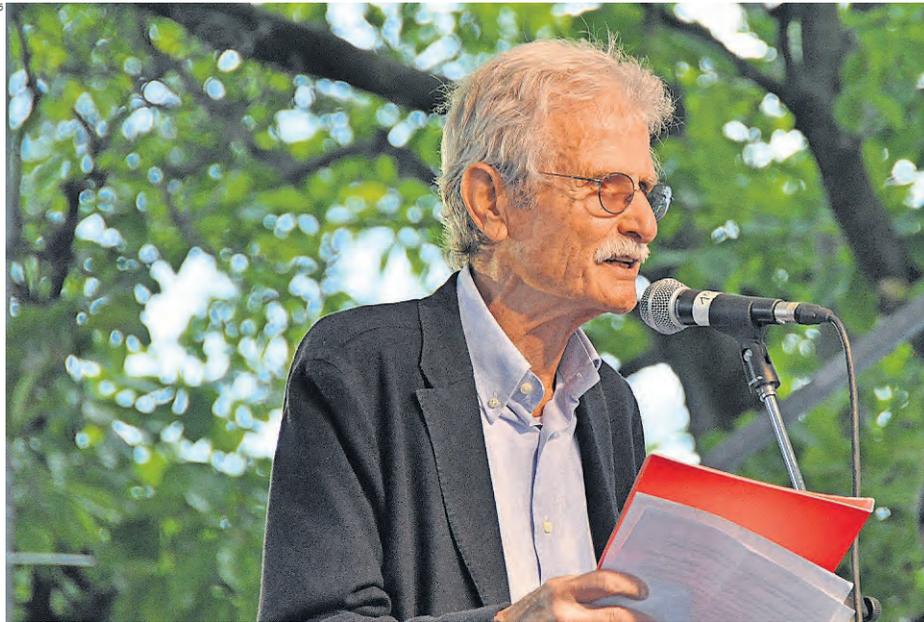
Bernd Nagel spiega la parte tecnica del SwissPass.

piuttosto maggiore presenza sul tema aggressioni. **frg**

Intervento di Pietro Martinelli al Primo Maggio 2014

Per un'Europa democratica

Perché a parlare in occasione del 1° maggio di quest'anno è stato chiamato anche un pensionato di 80 anni? Cosa può dire a persone che spesso sono confrontate in modo drammatico con i problemi del mondo del lavoro o perché il lavoro non lo hanno, o perché temono di perderlo, o perché vengono sfruttate con salari e condizioni di lavoro indegne di un paese ricco e per molti aspetti civile come la Svizzera?



Pietro Martinelli sul palco del 1° maggio a Lugano.

Rispondo subito a queste domande che mi sono posto io stesso e che qualcuno di voi potrebbe essersi posto. Sono qui perché il sindacato me lo ha chiesto e ho accettato perché da più di cinquanta anni mi occupo con passione della vita politica di questo Cantone, dei diritti dei salariati, dei più deboli, degli esclusi, dei vecchi che oggi sono i miei coetanei, delle famiglie, dei giovani che devono «costruirsi un futuro apprendendo e facendo crescere i loro talenti». Sono qui perché penso che in questo momento di confusione e di smarrimento dopo il voto del 9 febbraio scorso sia importante difendere l'immagine di un Ticino aperto e solidale, che capisce il messaggio di quel voto, ma non ne condivide né la matrice, né l'uso che si pensa di farne.

Il primo maggio è il giorno nel quale i lavoratori salariati di tutto il mondo ricordano le lotte che durante due secoli hanno caratterizzato il confronto tra il capitale e il lavoro, ricordano le vittorie e le sconfitte. Un confronto che, a partire dalla fine del secolo scorso è cambiato perché la globalizzazione e la deregolamentazione hanno cambiato il capitalismo e hanno cambiato il lavoro. Il

progresso dei trasporti, della comunicazione e dell'informazione, permettendo di produrre quasi ovunque quello che prima si poteva produrre solo in pochi paesi, ha reso inevitabile la globalizzazione, ma quello che non era inevitabile, a iniziare dagli anni della Thatcher e di Reagan, è stata la devastante rottura dell'equilibrio tra gli interessi dell'economia (fare profitti) e quelli della politica (favorire un uso sociale dei profitti).

Zygmunt Bauman nella sua ultima fatica intitolata «il demone della paura» ricorda gli anni nei quali la nostra società era «solida», quando la fabbrica «era il luogo dei conflitti tra capitale e lavoro in una relazione ostile, ma di lungo termine» (...). Dopo gli anni ottanta, progressivamente, tutto questo è cambiato. I capitali vengono moltiplicati con i giochi della finanza creativa, e miliardi di dollari (...) possono essere spostati, premendo il tasto di un computer, dal paese dove sono stati prodotti in un altro paese dove spesso la mancanza di organizzazioni sindacali forti e l'elevato grado di corruzione favoriscono lo sfruttamento dei lavoratori e permettono la distruzione dell'ambiente. In un momento

nel quale sarebbero state necessarie regole più forti, la politica ha spalancato le porte a ogni tipo di interesse speculativo, portando soprattutto soldi a chi già era ricco. Inoltre la deregolamentazione ha spesso obbligato gli Stati a salvare banche troppo grandi per poter fallire da speculazioni finite male, mentre i guadagni miliardari delle speculazioni finite bene facilmente evadevano o eludevano una giusta imposizione fiscale (...)

Confrontati con questo tipo di globalizzazione, è ancora Bauman a dirlo, «noi europei ci troviamo sospesi tra un passato pieno di orrori (le due guerre mondiali e le dittature del secolo scorso) e un futuro pieno di rischi», con il paradosso, che l'insicurezza è molto diffusa soprattutto nei Paesi sviluppati, che in realtà sono quelli che stanno meglio». In questi paesi, e tra questi c'è sicuramente anche il nostro, la paura di un futuro che è già presente, la paura di non sapere rispondere alle nuove sfide, la paura di perdere una situazione di privilegio conquistata anche grazie a meriti propri, divide la popolazione in due campi: quello di chi per la paura tende a chiudersi a riccio e quello di una minoranza scaltra che ca-

valca la paura per conquistare potere. Una minoranza che spesso, per guadagnare voti, non esita a flirtare con il razzismo. Magari non perché chi lo fa è razzista (a volte è solo indifferente), ma perché pensa (purtroppo a ragione) che sia elettoralmente pagante. È questo comportamento che, recentemente, ho definito di «ordinario cinismo».

Da noi, ma non solo da noi, questa minoranza cinica indica nello straniero, nel lavoratore immigrato, il capro espiatorio dei nostri problemi cercando di far dimenticare alla popolazione alcune verità indiscutibili. La prima è che la forte presenza di mano d'opera estera è una risposta necessaria al nostro basso (bassissimo in Ticino) indice di natalità e al conseguente invecchiamento della popolazione, la seconda che i lavoratori stranieri non vengono in genere di loro iniziativa, ma perché è il nostro padronato a chiamarli, la terza che se il padronato li chiama è perché rendono, perché creano più ricchezza del salario che prendono per cui, caso mai, sono loro «a portarci del formaggio» piuttosto che portarcelo via, la quarta è che il vero scandalo è quello del dumping salariale e anche questa non è una re-

sponsabilità dei lavoratori stranieri, ma di una parte del nostro padronato. Quindi i lavoratori immigrati dobbiamo ringraziarli, senza di loro non avremmo potuto costruire l'attuale benessere.

Se la politica avesse almeno il coraggio di dichiarare ufficialmente e coralmente queste semplici verità, potrebbero crearsi le premesse politiche per evitare i due scenari negativi per la nostra economia e per il presente e il futuro dei nostri giovani ipotizzati da «Coscienza svizzera»: lo scenario di un Cantone che si rassegna a «essere in balia degli eventi» e lo scenario di un Cantone che «si arrocca» in una difesa unilaterale basata sull'esclusione e la discriminazione (...).

A livello politico il Ticino deve rendersi conto che sono radicalmente cambiate le condizioni che, con l'unificazione doganale del 1848, vedevano il Ticino tagliato fuori dal nostro mercato naturale (la Lombardia) per cui i nostri avi si erano visti costretti a guardare, con difficoltà, soprattutto verso il Nord. Oggi, con la globalizzazione che spegne le frontiere, il nostro futuro dipenderà soprattutto dai rapporti che riusciremo a creare con i nostri vicini del Sud rispetto ai quali rappresentiamo sì una periferia, ma una periferia attraente per la qualità della vita e per la qualità dei suoi prodotti e dei suoi servizi privati e pubblici.

Il nostro futuro dipenderà in modo importante dalla ripresa dell'Italia e dal superamento degli ostacoli che hanno sin qui impedito la nascita di una Europa democratica e federale, sul modello svizzero come l'aveva immaginata Carlo Cattaneo. È infatti solo una Europa democratica, un'Europa che crede nei diritti e nella solidarietà, che potrà avere la forza per modificare e migliorare il capitalismo del XXI secolo, dominato più che nel passato, da una avidità che genera intollerabili disuguaglianze.

Eventi sportivi sempre più faraonici, costosi e corrotti? Le denunce della Confederazione sindacale internazionale

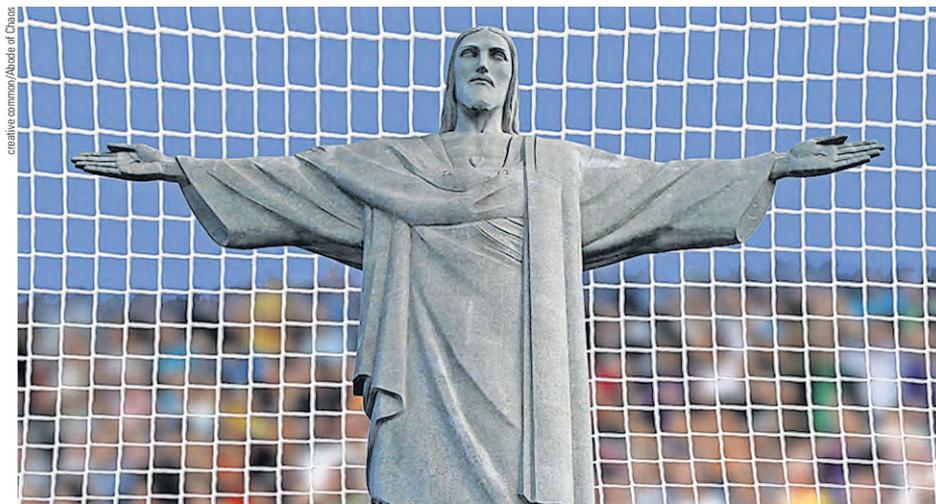
L'altra faccia dei mondiali

Che si tratti del Sudafrica, del Brasile o del Qatar: solo pochi traggono profitto dai campionati mondiali, mentre i lavoratori, gli abitanti delle baraccopoli e l'amministrazione pubblica ne sopportano le conseguenze negative.

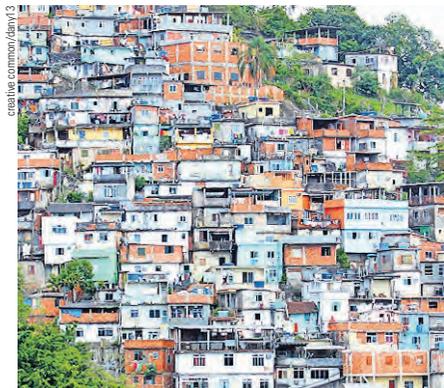
Secondo una valutazione prudenziale del Senato brasiliano, lo Stato investe 35 miliardi di franchi svizzeri per i Mondiali di calcio del 2014 ed i Giochi olimpici del 2016 per la costruzione di stadi, strade, aeroporti e lo sgombero di inguardabili favelas nei pressi dei luoghi dove si disputano le partite. Una somma considerevole – anche per uno Stato in forte crescita come il Brasile – che supera i costi totali dei tre ultimi campionati mondiali di calcio svoltisi nella Corea del Sud/Giappone, in Germania ed in Sudafrica. Gli eventi sportivi internazionali diventano sempre più giganteschi – e costosi: Putin ha sborsato circa 50 miliardi di franchi per le Olimpiadi invernali 2014 a Sochi – non si conosce la cifra esatta. L'emirato arabo del Qatar investirà molto più di 100 miliardi per i campionati mondiali di calcio del 2022.

Guadagna solo la Fifa

Dal punto di vista economico questi megaeventi non potranno mai mantenere ciò che gli stati ospitanti promettono a se stessi ed alla popolazione. I costi a carico del Governo sudafricano hanno di gran lunga superato la somma prevista. L'amministrazione pubblica ha registrato una perdita netta di 2,8 miliardi di franchi, che dovrà essere coperta dai contribuenti, ai quali invece non è venuto nulla: né nuovi posti di lavoro, né migliori abitazioni, né ospedali, per non parlare poi di una diminuzione della povertà e delle disegualanze sociali. Per contro la Fifa ha incassato 2,35 miliardi



La mondiale di calcio inizia il 12 giugno sotto il segno del disprezzo dei diritti dell'essere umano.



Milioni per il calcio, zero per le favelas.

di utile e le imprese edili interessate 1,4 miliardi. Solidar, già in occasione dei campionati mondiali del 2010 in Sudafrica, si è impegnata per eque condizioni di lavoro nei cantieri dello stadio, contro gli sgomberi e per la difesa dei diritti umani, da un lato con una petizione alla Fifa, dall'altro con una stretta collaborazione con i sindacati sudafricani. Anche prima dei mondiali di calcio in Brasile, Solidar, con diverse azioni, ha intimato alla Fifa di preoccuparsi affinché il campionato si svolga in modo leale, poiché si sta delineando lo stesso sfacelo che in Sudafrica. Su pressione della Fifa il fisco brasiliano aveva concesso alla federazione del calcio ingenti esenzioni fiscali. La perdita che ne deriva allo Stato, secondo una stima prudenziale, si aggira sui 750 milioni di

franchi. Inoltre gli abitanti delle favelas sono stati allontanati e i venditori ambulanti sono stati privati dei loro mezzi di sostentamento. Solidar aveva chiesto che le favelas non venissero sgombrate né gli ambulanti allontanati, che gli operai dei

cantieri edili non venissero sfruttati e che la Fifa non ottenesse né sconti fiscali né l'applicazione di leggi speciali (vedi www.solidar.ch/brazil). La Fifa non ha accettato.

Morti sui cantieri dei Mondiali

I preparativi per i campionati mondiali significano anche una forte pressione sui lavoratori impegnati nei giganteschi cantieri edili. Nel 2010 in Sudafrica sono morti due lavoratori, in Brasile sinora hanno perso la vita otto operai – ed il Brasile deve accelerare i tempi poiché è già in forte ritardo rispetto alla tabella di marcia. Ciò aumenta irresponsabilmente il rischio di infortuni. Nel Qatar la situazione è addirittura peggiore: nonostante i campionati mondiali avranno luogo solo nel 2022, secondo la Confederazione sindacale

internazionale (CSI), sui cantieri aperti in vista dei Mondiali sono deceduti, solo nel 2013, più di 400 nepalesi e indiani. Non si conoscono i dati relativi alle altre nazionalità degli operai stranieri che sono complessivamente 1,4 milioni, che sono sottoposti ad un regime di lavori forzati e alle peggiori condizioni di lavoro esistenti – che, per esempio, proibiscono ai lavoratori di cambiare datore di lavoro o di lasciare il Paese.

La protesta si anima...

Quindi per i mondiali di calcio ed i giochi olimpici vale il motto «sempre più giganteschi, costosi, corrotti» invece che più dignitosi, semplici, onesti? La Fifa ed il Comitato olimpico internazionale COI subiscono decisamente le pressioni dei sindacati, dei media e di un pubblico critico. In caso di votazioni democratiche la popolazione dice no alla disputa dei campionati, poiché ai benefici di pochi si contrappongono ingenti debiti per l'amministrazione pubblica e gravi danni ambientali. Nel giugno del 2013 durante la Confederations Cup accadde l'inaspettato: in Brasile più di centomila persone dimostrarono per strada contro i terrificanti costi dei Mondiali, lo stato catastrofico dell'assistenza sanitaria e dell'istruzione, gli sgomberi e

il degrado dei centri città, le precarie condizioni di lavoro sui cantieri degli stadi. Se, nel 2008, il 79 per cento di tutti i Brasiliani sosteneva la disputa dei campionati mondiali nel proprio Paese, oggi solo il 52 per cento è d'accordo, e ciò nel paese più pazzo per il calcio al mondo.

... con successo

La crescente protesta contro gli eccessi porta i suoi primi frutti. In Sudafrica, durante i preparativi per i campionati mondiali, i sindacati dell'edilizia hanno acquisito quasi 30 000 nuovi soci ed ottenuto aumenti di salario sostanziali. Anche i loro colleghi brasiliani hanno portato avanti con successo lotte sindacali per migliori condizioni di lavoro. In occasione della Confederations Cup, i venditori ambulanti sono riusciti ad ottenere, in quattro città, i diritti di vendita in zone di solito riservate esclusivamente agli sponsor della Fifa. Solidar ha sostenuto questa attività delle organizzazioni sociali e civili organizzando campagne in Svizzera. Sotto la fortissima pressione dei media e dei sindacati il governo del Qatar, nel febbraio del 2014, ha dichiarato che le condizioni di lavoro per i lavoratori stranieri nei cantieri dei campionati mondiali risponderanno in futuro a standard elevati: dovremo tenere d'occhio se a questa dichiarazione seguiranno anche i fatti. **Joachim Merz***

* economista tedesco esperto di ricadute sociali delle attuali politiche economiche.

** Testo pubblicato su gentile concessione di **syndicom**, il giornale. Era apparso prima su «Solidar».

Colpi di diritto

Licenziato in base a supposizioni

Dimostrare che un licenziamento è abusivo è spesso difficile.

Un collaboratore è stato licenziato per aver criticato l'azienda di trasporto per la quale aveva lavorato molti anni. Un provvedimento abusivo, che l'azienda ha però giustificato con altri pretesti, riuscendo così a ridurre l'indennità dovuta.

Per oltre 20 anni Erwin (nome fittizio) non ha mai fatto mancare il suo impegno, prestando anche servizio di picchetto. Dopo essere stato sollecitato ad intervenire a sproposito, ha espresso ad alcuni colleghi delle critiche sull'organizzazione del lavoro.

Pochi giorni dopo è stato convocato dalla direzione ed invitato a rassegnare le dimissioni, con la minaccia che, in caso di rifiuto, sarebbe stato licenziato.

Alla sua richiesta di chiarimenti si è sentito rispondere che sarebbe giunto in ritardo sul lavoro. L'episodio imputatogli si riferiva però ad un giorno in cui Erwin era dapprima stato convocato anticipatamente in servizio per ricevere una visita aziendale, salvo poi essere dispensato da questo compito dai suoi colleghi. Secondo Erwin, era chiaro che si trattava quindi di un pretesto, per di più abbastanza banale, ma sufficiente per la direzione a motivare un licenziamento.

I veri motivi erano probabilmente ascrivibili alle sue critiche all'organizzazione di picchetto, per cui si è rivolto al SEV, che gli ha concesso l'assistenza di un legale, il quale ha dapprima richiesto una motivazione scritta per il licenziamento. L'azienda ha liquidato la richiesta con una semplice frase, aggiungendo che la collaborazione con Erwin non era più possibile per non meglio precisati problemi in seno al suo team. L'avvocato ha replicato che dopo così tanti anni una simile motivazione non poteva reggere e ha quindi chiesto un'altra motivazione ed un colloquio.

L'azienda non ha più dato seguito alle richieste, per

INFO

I margini di manovra davanti alla legge

Raramente un licenziamento viene emanato senza essere preceduto da un colloquio in cui se ne espongono i motivi. Secondo il **diritto pubblico** il licenziamento costituisce una decisione che deve essere supportata da motivazioni adeguate. Per contro, il **Codice delle Obbligazioni** si limita a prevedere che il licenziamento

debba essere motivato su specifica richiesta della lavoratrice o del lavoratore. Spesso, i motivi che hanno effettivamente portato al licenziamento non vengono espressi, in quanto lo stesso verrebbe considerato abusivo. Il problema è però documentare questo genere di situazioni.

cui la questione è stata portata davanti al giudice di pace, pur con tutte le difficoltà di provare che il licenziamento era dovuto a tutt'altri motivi, che l'azienda non voleva rivelare. Il giudice ha però finito per accettare

parzialmente la querela, intingendo all'azienda di versare un'indennità, tuttavia inferiore all'importo richiesto. Considerate le circostanze, non è però stato possibile ottenere di più.

Team assistenza giuridica SEV

COLONIE DEI SINDACATI: turni ed iscrizioni

Mare a Igea Marina:

ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

domenica 6 luglio - martedì 22 luglio

Sindacalizzati fr. 590.-, non sindacalizzati fr. 690.-.

In montagna a Rodi:

ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

2° turno: mercoledì 16 luglio - mercoledì 30 luglio

Sindacalizzati fr. 340.-, non sindacalizzati 440.-

Per informazioni e/o modulo d'iscrizione:

Colonie dei Sindacati, viale Stazione 31, 6501 Bellinzona; tel. 091 826 35 77, fax 091 826 31 92.

■ USFS Tennis

48 campionati svizzeri a Locarno/Ascona

Anche quest'anno, i campionati svizzeri di tennis dei ferrovieri sportivi si svolgeranno in Ticino, a Locarno e Ascona, il **16 e 17 agosto 2014**.

La partecipazione è aperta a tenniste e tennisti licenziati e non, di tutte le categorie, membri USFS o titolari di FVP.

Le iscrizioni devono pervenire entro il 21 giugno a Athos Keller, via sociale 4,

6600 Muralto, tel. 076 679 81 05, athoskeller@gmail.ch o a Samuele Lupi, via Bressanella 8, 6828 Balerna, 0512 81 70 10, sam.lupi@sunrise.ch, che sono disponibili anche per informazioni.

Le iscrizioni sono possibili anche online su: www.svse.ch o www.ufst.ch.



Wir suchen in Chur
per 01. Oktober 2014 eine(n)

Leiter(in) Railservice

Detaillierte Informationen finden Sie unter
www.rhb.ch/karriere



I nostri morti

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

Clara Allidi, 88 anni, Ascona
Aleardo Broggi, 88 anni, Biasca
Primo Gilardi, 87 anni, Contone
Roberto Guzzi, 84 anni, Balerna
Arnaldo Induni, 87 anni, Bellinzona
Attilio Lucchini, 87 anni, Arbedo
Arturo Parolo, 82 anni, Biasca

Isio Rodoni, 87 anni, Biasca

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

Porgiamo le nostre più sentite condoglianze al collega **Sandro Högerle**, per il decesso della cara mamma.

VPT Sottoceneri



via sev

LA CACCIA AI PREMI 2014 È APERTA

Convinca colleghe e colleghi ad aderire al SEV e vinca premi attraenti!



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, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: [contatto.sev](mailto:contatto@sev-online.ch), CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45.

Tiratura: edizione italiana: 3687 copie; totale: 44 656; certificata il 31.10.2013.

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

Pubblicità: 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 26 giugno.

Chiusura redazionale: giovedì 19 giugno, ore 10.

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO RIZZATO

... calorie

Alle porte dell'estate tornano d'attualità il calore e anche le calorie: si cerca di smaltire il sovrappiù accumulato durante la stagione fredda, per reggere la paventata «prova costume». Ma è proprio analizzando il consumo calorico per attività che si scoprono le cose più impensabili. Lo sapevate, ad esempio, che fare la doccia comporta un dispendio calorico maggiore che fare le pulizie? O che, anche solo dormendo, si bruciano già una settantina di calorie? Si tratta dell'equivalente di circa mezza tazza di latte! In realtà, ogni minima attività fisica produce comunque un consumo calorico: stare seduti (77), stare in piedi (90), conversare (109), scrivere (132), vestirsi (204). Facendo la spesa (264) si bruciano più calorie che lavando le finestre o i pavimenti (216)! Anche nel momento stesso in cui mangiamo, bruciamo una novantina di calorie. Ma se, oltre a mangiare, ci mettiamo a cucinare, ne consumiamo più del doppio. Anche senza fare moto, ma semplicemente andando in moto, ne bruciamo altre 204. Comunque tra le attività fisiche più dispendiose ci sono, nell'ordine: spaccare la legna (648) e vangare (618). In confronto le calorie bruciate in un'ora da un muratore sono ben poca cosa: appena 270. A proposito, sareste mai arrivati ad immaginare che il consumo giornaliero medio di calorie di uno studente universitario (2930) è praticamente uguale a quello di un muratore (3000)? O che un pensionato (2330) consuma mediamente più calorie di una casalinga (2090)? D'altra parte il corpo umano vanta un'incredibile efficienza energetica, per cui per smaltire l'apporto calorico di appena un etto di patate bollite occorre fare almeno un quarto d'ora di sci di fondo. Per bruciare le calorie di 40 grammi di crostata con marmellata servono 4 Km di bicicletta, mentre con un solo uovo alla coque abbiamo autonomia energetica per 1 Km di jogging! A questo punto, per dimagrire davvero, conviene sapere quali siano le attività sportive più dispendiose in termini calorici. Ebbene, subito dopo il nuoto (700) c'è inaspettatamente l'equitazione: cavalcare al galoppo, infatti, comporta un consumo per il cavaliere di qualcosa come 590 calorie; circa il doppio di quelle che una persona a piedi brucia, camminando a passo spedito. Uno degli sport che impiega più calorie è il judo (821). Invece, nonostante l'enorme fatica che richiede remare, facendo canottaggio (546) si bruciano, in realtà, meno calorie che praticando il gioco più in voga nel mondo in questo momento: il calcio (564).

Il Gran Consiglio approva il messaggio all'unanimità

Avanti al centro

Il Gran Consiglio del canton Ticino ha manifestato un'unità di intenti rara di questi tempi e ha approvato all'unanimità il messaggio sul centro di competenza.

Questo aspetto, sottolineato persino dall'autorevole «Neue Zürcher Zeitung», in un suo commento apparso mercoledì 4 giugno, è senz'altro figlio del massiccio sostegno popolare di cui le Officine FFS di Bellinzona hanno sempre goduto.

Dallo sciopero all'iniziativa...

Solo così si spiega, anche ad anni di distanza, la portata di quella che aveva assunto i contorni di una rivolta popolare. L'allora consigliere federale Moritz Leuenberger, nella conferenza stampa che aveva annunciato la fine dello sciopero durato cinque settimane, aveva parlato di un problema di «coesione nazionale». In questo periodo, la protesta aveva avanzato anche una proposta concreta, sottoforma di un'iniziativa popolare «per la crea-



Il gran consigliere Ivan Cozzaglio ha chiamato le Officine il quarto castello di Bellinzona.

zione di un polo tecnologico-industriale nel settore pubblico» che in meno di una settimana aveva raccolto 15 000 firme. Il Consiglio di Stato aveva in seguito sviluppato due studi che hanno portato alla formulazione della proposta di

creare un centro di competenza.

... alla proposta

L'idea di questo centro, retto da una fondazione, è di riunire tutti gli attori potenzialmente interessati a sviluppare pro-

getti in sinergia nel campo della mobilità ferroviaria. Alla fondazione parteciperanno quindi, oltre al cantone, le FFS, l'Associazione «Giù le mani dall'Officina», i sindacati SEV, Transfair e Unia, la Supsi, gli enti regionali di sviluppo del Bellinzonese e del Mendrisiotto e la città di Bellinzona, il cui Consiglio comunale aveva pure approvato il relativo messaggio non molti giorni prima.

La costituzione del centro ha trovato il convinto sostegno di tutti gli schieramenti politici, che hanno espresso l'auspicio di un deciso rilancio di tutta l'attività industriale legata al settore. In altre parole, si tratta di un'opportunità da cogliere, concretizzando alcune premesse. Nel suo intervento, Ivan Cozzaglio, deputato PS e membro della CoPe Officina, ha tenuto a ricordare la richiesta dello studio di fattibilità di «una maggior autonomia decisionale e finanziaria della struttura (= delle Officine, ndr)». La commissione della gestione, nel suo rapporto, ha indicato come fondamentale il fatto che le FFS portino, soprattutto nella fase iniziale,

progetti strategici da sviluppare con gli istituti di formazione.

Il ruolo delle FFS

Alcuni interventi, condivisi dal correlatore della commissione Gianni Guidicelli (PPD) hanno però fatto notare come le FFS, pur partecipando al progetto, non abbiano sin qui espresso grande entusiasmo e hanno quindi chiesto ai vari attori molta attenzione sull'agire dell'azienda. Le FFS, pur avendo sottoscritto i documenti costitutivi, non hanno sin qui confermato definitivamente la loro partecipazione, anche se la consigliera di Stato Laura Sadis ha assicurato che si tratta solo di una formalità.

Ha suscitato critiche anche la decisione delle organizzazioni padronali AITI e camera di commercio di non partecipare alla fondazione. L'approvazione del messaggio e del credito di 2,1 milioni permette finalmente di passare alla fase operativa di questo progetto, nel quale tutto il cantone, come dimostra il voto in Gran Consiglio, pone molte aspettative e speranze.

Pietro Gianolli

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



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

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 18 giugno 2014:**

inviando una cartolina

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

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo.

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La foto dell'ultima edizione del concorso illustrava la funicolare Neuveville-Saint-Pierre, nella città di Friburgo.

Su www.sev-online.ch troverete una foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Marcel Gischar, di Au ZH, membro della PV Zurigo