

Intervista

Peter Peyer, ovvero il SEV nelle regioni di montagna.

Pagine 6 e 7



LPP: assicurati gabbati

L'USS denuncia il modo di agire del Consiglio federale che su pressione degli assicuratori, riduce il tasso di interesse minimo.

Pagina 4



Iniziativa popolare

Non solo lusso: pigioni accessibili per tutti in Svizzera.

Pagina 5

La situazione di Olten presenta per il SEV molte sfide e diverse opportunità

Olten rifiorisce sui binari

A 160 anni dall'avvento delle ferrovie, Olten vede risorgere la sua funzione di città ferroviaria. Oggi le FFS vi contano oltre 2700 collaboratori. Contando anche le filiali, arriviamo a 3000 e la tendenza è ancora in crescita, seppur meno marcata. Ecco una panoramica.

Attraverso un suggestivo ed efficace reportage, *contatto.sev* vi porta alla scoperta di Olten, attraverso le sue strade, i suoi quartieri. Ogni tappa ha il suo punto forte, le sue caratteristiche. Un affresco che ci fa vedere come Olten si muove e si sviluppa grazie alla ferrovia. Tremila dipendenti rappresentano per il SEV anche una grande sfida e diverse opportunità che il sindacato intende cogliere.

alle pagine 8, 9 e 10



No al raddoppio

Con il proposto risanamento della galleria stradale del Gottardo tramite il raddoppio del tunnel, il Consiglio federale stravolge i suoi stessi obiettivi di politica dei trasporti. La costruzione di una seconda canna scardina completamente gli investimenti nell'opera del secolo dell'Alptransit e annienta le promesse di trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

a pagina 2

I viaggiatori e le viaggiatrici hanno ben accolto l'azione dell'ETF e della ZPV/SEV

Dalla parte del personale treno

Nelle stazioni di dieci paesi d'Europa, Svizzera compresa, giovedì scorso si è svolto un volantinaggio a favore del mantenimento dell'accompagnamento sui treni da parte di professionisti. Un'azione molto ben accolta dalle persone che giudicano la presenza del personale treno indispensabile. Per la sicurezza, ma non solo.

A un anno dall'apertura della galleria di

base, la commissione centrale della ZPV ha voluto marcare presenza in Ticino, anche perché le FFS vogliono sopprimere la scorta sui treni che percorrono la vecchia linea di montagna. La popolazione, come ha mostrato il successo dell'azione, è dalla parte della ZPV. E ha ringraziato il sindacato.

a pagina 16



IN BREVE

Passante ferroviario

■ Il nuovo passante ferroviario di Zurigo è stato inaugurato ufficialmente l'altra settimana a conclusione della seconda tappa di lavori. Dal 13 dicembre, con il cambiamento dell'orario FFS, anche i treni a lunga percorrenza sull'asse Est-Ovest potranno attraversare la città evitando il «vicolo cieco» della stazione centrale. Il nuovo passante ferroviario - o linea di transito Altstetten-Zurigo-Oerlikon (in tedesco «Durchmesserlinie» o DML) - comprende due imponenti viadotti, lunghi rispettivamente 1156 e 394 metri, che scavalcano i vecchi binari tra la stazione centrale e Zurigo-Altstetten.

13,2 miliardi sui binari

■ Con l'entrata in vigore delle disposizioni relative al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), dal 2016 la Confederazione sarà responsabile per il finanziamento dell'intera infrastruttura ferroviaria. A differenza dell'infrastruttura delle FFS, il cui finanziamento è già di esclusiva competenza della Confederazione, nel caso delle ferrovie private i costi non coperti dell'infrastruttura vengono condivisi con i Cantoni. Per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'intera infrastruttura ferroviaria, l'UFT propone un limite di spesa di 13,2 miliardi di franchi per i prossimi quattro anni: 7,6 miliardi sono destinati alla convenzione sulle prestazioni con le FFS e 4,9 miliardi alle convenzioni con le ferrovie private; 0,2 miliardi sono previsti a titolo opzionale. I necessari mezzi finanziari sono assicurati attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) istituito sulla base delle disposizioni FAIF. I Cantoni, esonerati dal finanziamento diretto dell'infrastruttura delle ferrovie private, versano nel fondo un contributo annuo di 500 milioni di franchi. Oltre al limite di spesa, la Confederazione stabilisce anche gli obiettivi in materia di esercizio, mantenimento e sviluppo tecnico dell'infrastruttura ferroviaria.

Le organizzazioni contro il raddoppio commentano la posizione del Consiglio federale

Gottardo: obiettivi stravolti

Con il proposto risanamento della galleria stradale del Gottardo tramite il raddoppio del tunnel, il Consiglio federale stravolge i suoi stessi obiettivi di politica dei trasporti. La costruzione di una seconda canna scardina completamente gli investimenti nell'opera del secolo dell'Alptransit e annienta le promesse di trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

Con i piani di un secondo tunnel stradale, il Consiglio federale silura i propri obiettivi di politica dei trasporti. Invece di incoraggiare il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, manda un segnale sbagliato all'interno del paese e all'Unione europea (UE). Un secondo tubo al Gottardo incoraggerebbe il settore dei trasporti ad aumentare ulteriormente il volume di trasporto sulla strada. L'aumento del traffico dei camion dell'UE metterebbe in pericolo la sicurezza stradale al Gottardo. Come ha dimostrato uno studio dell'Ufficio prevenzione infortuni (upi), basterebbe un aumento del traffico del 3 per cento per annullare la maggior sicurezza possibile con una seconda canna di galleria, poiché creerebbe il rischio d'incidenti

sull'intero asse sud-nord. Inoltre, il traffico supplementare significa anche più rumore e più inquinamento dell'aria - a scapito della nostra salute. La galleria del Gottardo e l'intero asse nord-sud diventano più sicuri se le merci in transito sono trasportate sulla ferrovia. La più lunga galleria ferroviaria del mondo sarà inaugurata il 1° giugno 2016.

La concorrenza d'un secondo tunnel stradale rischia di vanificare i 24 miliardi di franchi che il popolo svizzero ha messo a disposizione per la costruzione dell'Alptransit - nota bene: con la promessa del Consiglio federale di trasferire il traffico pesante dalla strada alle rotaie. La galleria ferroviaria di base del Gottardo darà anche un notevole impulso economico al Ticino, come di-



mostra l'esperienza del Vallese con la nuova galleria ferroviaria del Lötschberg.

L'ATA deplora che il Consiglio federale si sia lasciato trascinare sulle tesi raddoppiste. Per l'ATA la seconda canna è chiaramente un investimento sbagliato. Infatti, i veri problemi di traffico della Svizzera non sono quelli del Gottardo, ma quelli degli agglomerati. Mentre, in media, solo 17 000 veicoli attraversano giornalmente la galleria del Gottardo - meno di quanti ne passano a Minusio Verbanella - sull'A2 attorno a Lugano sono già circa 57 000 e al Gubrist, a nord di Zurigo, ben più di 100 000 al giorno. Insieme a 50 altre organizzazioni l'ATA si impegna affinché il 28 febbraio 2016 le votanti e i votanti respingano decisa-

mente il raddoppio della galleria stradale del Gottardo.

Anche le altre organizzazioni contrarie alla costruzione di un secondo tunnel autostradale al San Gottardo hanno fatto sentire la propria voce: «Una seconda galleria attira i camion europei in transito, costa 3 miliardi di franchi in più rispetto alla soluzione del trasbordo e danneggia fortemente la nuova traversale ferroviaria alpina», afferma per esempio in un comunicato l'Iniziativa delle Alpi. «Il periodo del risanamento del tunnel esistente può essere superato in modo sicuro ed efficiente con il trasbordo su treni navetta, senza che il canton Ticino resti isolato», fanno notare esponenti di altri enti, quali l'Associazione «No al raddoppio» e il Sindacato del personale dei trasporti. «L'articolo costituzionale sul trasferimento e sulla protezione delle Alpi non viene applicato da 20 anni, ma viene rimandato nel tempo e questo è inaccettabile», lamenta Jon Pult, co-presidente dell'Associazione «No al raddoppio» e presidente dell'Iniziativa delle Alpi.

ATA/red

Per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro

Trasporti di Losanna: è muro

È calato il gelo da parte della direzione dei tl mentre cresce lo scontento dei dipendenti. I vertici aziendali si rifiutano di discutere alcuni punti che per il SEV sono insoddisfacenti. Protesta sulla piazza Saint-François.

Se non ci saranno cambiamenti, il SEV inviterà i dipendenti a respingere i risultati dei negoziati durante l'assemblea prevista. Molti punti essenziali, infatti, non hanno potuto essere negoziati perché la direzione

ha alzato un muro, impedendo il confronto. Un esempio: l'anzianità a livello salariale, bloccata a 41,50 franchi mentre ammonta attualmente a 65 franchi. Christian Fankhauser, segretario sindacale, commenta: «Cerchiamo di elevare questo CCL. Vogliamo 80 franchi per l'anzianità. La direzione sta peggiorando le condizioni e dice no a tutto quanto proponiamo. Se parlassimo ai muri della cattedrale, avremmo delle risposte».

I peggioramenti toccano anche altri settori, come quello della manutenzione. Se nulla si muoverà, il SEV organizzerà

una votazione generale, invitando il personale a respingere le proposte o meglio le non proposte della direzione. Resta comunque in vigore il CCL attuale. Intanto il personale ha mostrato il proprio disagio sulla Piazza Saint-François. Il SEV è stato chiaro: «Non abbasseremo le braccia dopo 18 mesi di negoziati».



Rossi di rabbia.

E già si sente l'aria della mobilitazione per difendere lavoro e dignità.

Hes/red

L'unica buona decisione possibile per il SEV

Manutenzione alle FFS

Avrebbe dovuto essere un'evidenza e alla fine è stata presa la buona decisione: le FFS si occuperanno della manutenzione dei nuovi treni del Gottardo nelle proprie officine.

Il Sindacato del personale dei trasporti tira un sospiro di sollievo nell'apprendere che le FFS hanno deciso di usare e ampliare le loro competenze in materia di manutenzione dei loro veicoli. Da tempo il SEV chiede alle FFS di impegnarsi senza sosta per le proprie officine di manutenzione. Ora è cosa fatta: l'esternalizzazione per le composizioni ETR 610 resterà una parentesi.

La manutenzione deve restare una competenza chiave delle imprese ferroviarie. «Se i fabbricanti assicurano i lavori di manutenzione – una tendenza di moda in Europa, peraltro incoraggiata a livello politico poiché inserita nel 4° pacchetto ferroviario – le ferrovie ne diventerebbero dipendenti, con conseguenze tutt'altro da



Fermata ai box a Bellinzona?

sottovalutare», sottolinea il presidente del SEV Giorgio Tuti. A parte la perdita di competenze, occorre anche considerare il rischio che per i 40 anni di vita di un veicolo, il fabbricante potrebbe essere oggetto di una vendita, di un'esternalizzazione o addirittura scomparire. Nell'interesse della ferrovia integrata, una simile evoluzione non può rientrare in linea di conto. Anche le Officine di Bellinzona devono in qualche modo trarre vantaggio dalla manutenzione delle composizioni Giruno:

«Gli unici stabilimenti industriali delle FFS sull'asse del Gottardo devono essere coinvolti nei compiti di manutenzione» aggiunge il vicepresidente del SEV Manuel Avallone. Anche in questo caso il SEV e con il sindacato tutto il personale delle Officine e tutto il Cantone Ticino, attendono il riconoscimento delle FFS. Dopo le officine di Olten, Bienne, e Yverdon, anche Bellinzona deve avere un avvenire sicuro in veste di centro regionale.

SEV

Personale delle Officine FFS di Bellinzona in assemblea



Il personale delle Officine FFS di Bellinzona si è riunito martedì 3 novembre in un'assemblea convocata dalla CoPe e dai sindacati nella ormai storica pittureria per discutere la delicata situazione dello stabilimento. Al termine, ha votato una risoluzione in cui richiama le FFS al rispetto degli impegni presi per la fornitura di volumi di lavoro analoghi a quelli del 2013 per permettere la piena implementazione del centro di competenze.

EDITORIALE

Per la maggior parte dei diretti interessati, il trasferimento a Olten ha significato ben più di un semplice cambio del posto di lavoro. Per alcuni si è trattato di un trasloco dopo anni senza cambiamenti alla stessa scrivania, per altri, soprattutto presso FFS Cargo, di un'ulteriore tappa di un giro forzato della Svizzera che in 15 anni li ha portati da Berna a Friburgo, a Basilea e infine a Olten.

«Per questo il SEV non può restare alla finestra, ma deve marcar presenza. A Olten e anche altrove».

Peter Moor, caporedattore contatto.sev

Nei confronti di questi trasferimenti regna comunque un diffuso scetticismo. Le FFS hanno imposto il trasferimento a Olten in base a considerazioni economiche e non certo per quanto la regione può offrire al personale. A Olten, gli uffici costano meno che a Berna o a Basilea e i costi del personale sono inferiori.

Il SEV è sempre stato piuttosto critico nei confronti dei processi di centralizzazione e di trasferimento e ha più volte manifestato questo suo punto di vista. Ha pure operato affinché a Olten sorgesse «solo» una centrale d'esercizio, invece del «Rail Control Center» per tutta la Svizzera, di cui si è a lungo discusso. Come si è premurato di includere nel Contratto collettivo di lavoro buone regolamentazioni in caso di trasferimento di posti di lavoro. A livello individuale interviene pure costantemente affinché singoli casi ottengano condizioni anche migliori di quelle previste dal CCL.

D'altra parte, il SEV si è pure impegnato ad accompagnare le riorganizzazioni invece di combatterle.

I dipendenti che un tempo dovevano saper calcolare il prezzo del trasporto di una mucca da A a B e conoscere il significato di un segnale con una luce verde e una arancione, ora si ritrovano davanti una buona dozzina di schermi, mentre altri specialisti hanno dovuto lasciare il loro ufficio per ritrovarsi proiettati su posti di lavoro anonimi in vasti uffici «open space». Durante il mio giro, ho incontrato facce tristi, ma anche avuto riscontri positivi sulla qualità dei posti di lavoro offerti. In ogni modo, si tratta sempre di cambiamenti dolorosi.

Per questo il SEV non può restare alla finestra, ma deve marcar presenza e occuparsi di questi cambiamenti. Deve vedere e sentire i problemi dei suoi membri, che possono andare dalle accuse di mobbing, alle disposizioni sull'abbigliamento o alla cancellazione dell'indennità regionale e rispondere presente. A Olten e anche altrove.

Parità salariale e statistiche ufficiali: la destra dà i numeri...

Di che cosa avete paura?

8,7%: questo nel 2012 la differenza salariale inspiegabile tra donne e uomini. Una differenza potenzialmente discriminatoria poiché non giustificata da fattori oggettivi quali la formazione, la posizione di lavoro, ecc. L'Ufficio federale di statistica (UST) ha pubblicato recentemente la sua analisi delle differenze salariali in base al sesso; un'analisi che segue come di consueto la pubblicazione dell'Inchiesta svizzera sulla struttura dei salari.

Ma quest'anno, tutto è un po' diverso. Mentre negli scorsi anni i dati pubblicati destavano certamente preoccupazione ma non erano messi in discussione, quest'autunno la pubblicazione delle cifre ha creato lo scompiglio. La destra, i da-

tori di lavoro e i rappresentanti dell'economia hanno dato la stura a commenti di ogni tipo: grazie alla complicità di certi media, come per esempio la NZZ, queste persone si affrettano a mettere in dubbio il lavoro serio dell'Ufficio federale di statistica (UST). Sedici esperti in materia di parità salariale, si permettono di qualificare con l'epiteto di fandonie le analisi dell'UST e, al contempo, vantano l'accuratezza dei propri metodi di analisi. Metodi che, naturalmente, negano l'esistenza di qualsiasi discriminazione salariale. Ed ecco che le associazioni padronali pubblicano dati su dati, lasciando trasparire un evidentemente nervosismo. Indipendentemente dal fatto che questi metodi tanto decantati dalla destra e dal padronato sono totalmente privi di trasparenza e la loro indipendenza scientifica è più che dubbia, il vero punto è questo: la destra, evidentemente contraria ad un reale controllo della parità salariale, brandisce lo

spettro della «polizia dei salari». Chi conosce il progetto di revisione della legge sulla parità salariale tra donne e uomini annunciato dal Consiglio federale per combattere la discriminazione salariale, può ridere della minaccia inventata di sana pianta da forze reazionarie. Il disegno di legge vuole introdurre controlli sulla struttura salariale di ciascuna società – da eseguire a intervalli regolari – per determinare se vi sia discriminazione o meno. In caso di irregolarità è soltanto l'azienda interessata a saperlo, per mantenere la riservatezza dei dati.

Se anche questa piccola dose di trasparenza – tendenza che peraltro sta progredendo anche in Europa – è ancora troppo per la destra, si può facilmente concludere che c'è qualcosa da nascondere. I padroni vogliono continuare ad impedire che le schede salariali vengano consultate. Allo stesso tempo sostengono impertentiti che da loro tutto funziona bene. Ma se così fosse, potrebbero tranquillamente attendere il progetto di revisione della legge e dimostrare pubblicamente di essere bianchi come la neve...

Ma i datori di lavoro preferiscono bombardare i dati presentati dall'UST e continuare a negare l'evidenza. È fin troppo chiaro che si tratta di un atteggiamento difensivo contro una legge sulla parità salariale più efficace. Ciò che conta per loro è mettere la testa nella sabbia per non vedere, come fanno gli struzzi quando hanno paura. E continuare con una politica discriminatoria dei salari.

Regula Bühlmann/rg
segretaria centrale USS



Non ci piegherete

LPP: giù il tasso di interesse minimo

I soliti regali

Decidendo di abbassare il tasso di interesse minimo della previdenza professionale all'1,25% - un livello mai raggiunto finora - il Consiglio federale ha ceduto una volta di più alle lamentele del settore assicurativo. A passare alla cassa sono sempre gli stessi: gli assicurati.



I tagli invece sulle spalle degli assicurati.

L'Unione sindacale svizzera (USS) non le manda a dire e fa presente che nella situazione attuale un tasso più elevato - ancorché modesto - del 1,75% sarebbe possibile. Quanto praticato finora ci mostra chiaramente che il tasso di interesse minimo è sempre stato fissato con una quota dell'1% più basso rispetto all'effettiva resa degli investimenti. Una mossa di cui hanno beneficiato a piene mani gli assicuratori vita, che hanno visto lievitare gli utili. Nel solo 2014, le assicurazioni hanno così intascato circa 700 milioni di franchi.

Dal punto di vista dei salariati e delle salariate questa evoluzione equivale ad una catastrofe. Gli interessi sugli averi di vecchiaia sono sempre più bassi e ciò si traduce in una riduzione delle rendite future. Non deve pertanto stupire se le fiducia nel secondo pilastro si sgretola di anno in anno. Ecco perché l'USS chiede che si passi ad un altro sistema per fissare il tasso di interesse mi-

nimo. Invece di intervenire sull'anno successivo, il Consiglio federale deve fissare questo tasso per l'anno in corso. Resta comunque chiaro che le difficoltà riscontrate dal secondo pilastro per garantire delle buone rendite, non diminuiranno fintanto che non si interverrà in questo meccanismo. Chiunque voglia compensare la riduzione della propria rendita, deve per forza rafforzare l'AVS, come chiesto dall'USS attraverso l'iniziativa popolare AVS-plus. Puntare sul primo pilastro è non solo più sicuro, ma anche più vantaggioso rispetto al versamento di denaro nel secondo pilastro. Del resto il Consiglio degli Stati se n'è accorto, decidendo di rafforzare l'AVS con un rialzo delle rendite. La Camera bassa dovrebbe seguire l'esempio, poiché una riforma della previdenza vecchiaia senza progresso sociale è destinata al fallimento.

Intervista alla presidente dell'Associazione svizzera degli inquilini Marina Carobbio Guscetti

Pigioni accessibili per tutti

In Svizzera stiamo vivendo oramai da alcuni anni un periodo di boom edilizio, i tassi ipotecari sono scesi ininterrottamente dal 2008 ad oggi, ma nonostante ciò trovare un alloggio ad un prezzo moderato è tutt'altro che facile. Le abitazioni di lusso stanno invadendo le città e gli agglomerati, occupando anche quartieri un tempo considerati «popolari» e facendo gonfiare a dismisura le pigioni: in molte regioni del paese oramai famiglie, anziani e giovani non riescono più a trovare un'abitazione con un affitto alla loro portata.

Per cercare di cambiare questa tendenza, l'Associazione svizzera degli inquilini ha lanciato il 4 settembre l'iniziativa popolare federale «Più abitazioni a prezzi accessibili». L'iniziativa vuole obbligare Confederazione e cantoni a promuovere la costruzione di alloggi a pigione moderata e a evitare progetti speculativi sul poco spazio edificabile rimasto.

Qual è il quadro della situazione attualmente e che urgenza c'è di agire? Ne abbiamo discusso con Marina Carobbio, presidente dell'Associazione svizzera degli inquilini (Asi). «Abbiamo deciso di lanciare l'iniziativa perché quello della carenza di alloggi a pigione moderata è un problema che rimane acuto, soprattutto nei centri e negli agglomerati – spiega Carobbio. Per le persone che guadagnano al di sotto dei 5000 franchi al mese l'alloggio incide addirittura nella misura del 30 per cento sul reddito: è la voce di spesa principale, quindi è una fascia importante della popolazione ad essere toccata dalla questione. Per questo negli ultimi anni abbiamo chiesto più volte al Consiglio federale di intervenire, ma pur riconoscendo che

c'è un problema, né Consiglio federale né Parlamento hanno fatto delle proposte concrete, se non che il Governo ha proposto di introdurre un formulario ufficiale per conoscere l'affitto pagato dall'inquilino precedente e poter eventualmente contestare un aumento abusivo. Ma la proposta deve ancora passare lo scoglio del parlamento».

■ Ci sono regioni o cantoni più colpiti di altri?

Adesso non è più un fenomeno che tocca solo Zurigo e Ginevra, come lo era qualche anno fa. Forse tocca meno certi cantoni della Svizzera centrale, però è un problema presente oramai in tutte le città svizzere. Questo comporta che le persone escono dalle città e dagli agglomerati verso la periferia per vivere, perché non trovano alloggi, poi aumentano anche i costi di trasporto, si intasano le linee di trasporto, aumentano i costi delle infrastrutture... È un circolo vizioso. Inoltre non tutti possono andare a vivere in altre parti della Svizzera, dipende anche dalla condizione lavorativa e personale di ognuno. È grave secondo me, soprattutto dal momento che il



diritto all'alloggio è riconosciuto anche dalla Costituzione, che l'ente pubblico non intervenga con una politica attiva.

■ L'ente pubblico non sta proprio facendo nulla?

Un paio d'anni fa il Consiglio federale ha riconosciuto in un rapporto che esiste una situazione difficile sul mercato dell'alloggio, perciò ha instaurato un dialogo tra Confederazione, cantoni e città. Da questo dialogo sono scaturiti vari rapporti, ma delle misure contenute non è rimasto nulla se non la proposta di intro-

durire un formulario ufficiale obbligatorio, di cui parlavo prima, ma che deve ancora passare lo scalino del Parlamento, e non sarà così evidente. Altre misure come il diritto di prelazione sui terreni per i comuni, oppure l'utilizzo dei fondi delle ex-aziende dello Stato o statali per alloggi a pigione moderata, come quelli delle FFS, non sono state riprese. Quello che succede invece ad esempio a Zurigo è che le FFS mettono a disposizione i terreni per stabili commerciali. Occorrono misure concrete per favorire la co-

struzione di alloggi a pigione moderata: con la riforma energetica in atto si danno degli incentivi per il risanamento energetico degli immobili, noi chiediamo che questo avvenga a condizione che si mettano poi a disposizione alloggi a prezzi accessibili e non abitazioni di lusso. Finora di tutto questo non è stato fatto niente.

■ Quanto è grave la situazione? L'offerta di alloggi è già carente?

Sì, mancano soprattutto alloggi a pigione moderata: il tasso di alloggi sfitti è di poco superiore all'1 per cento, indice che dimostra che la situazione rimane tesa. Quello che noi proponiamo anche è di favorire le cooperative d'abitazione, che sono conosciute soprattutto nella Svizzera tedesca, perché queste non sono sottoposte ad un mercato speculativo dell'alloggio e quindi possono garantire alloggi a pigione moderata, con un effetto di calmiera sui costi degli affitti.

■ Fuori da città e agglomerati la situazione è migliore?

Sì, però la maggior parte della popolazione vive nelle città e negli agglomerati. Quando abbiamo lanciato l'iniziativa, presentata venerdì scorso, subito le persone hanno cominciato a firmare: sabato ero al mercato di Bellinzona e tantissime persone sottoscrivevano questa iniziativa, quindi il problema è sentito alle nostre latitudini. Quello che chiediamo con l'iniziativa è fondamentalmente che anche la Confederazione si assuma la sua responsabilità, perché ci sono diverse iniziative cantonali e comunali in questo senso, ma la Confederazione deve avere anch'essa un ruolo attivo.

Veronica Galster

LOFT SUI FONDI FFS

Sui fondi di proprietà della Confederazione o delle aziende parastatali devono poter sorgere abitazioni a prezzi accessibili. Oggi le FFS sono parecchio sotto pressione dal punto di vista del rendimento e quindi realizzano progetti di alta gamma. L'iniziativa vuole cambiare le cose e far sì che sui fondi delle ferrovie si possano costruire abitazioni a prezzi accessibili.

LA CORSA AL LUSSO

I risanamenti energetici sono importanti e gli incentivi contribuiscono a renderli finanziariamente sostenibili. Purtroppo, però, i proprietari di abitazioni ricevono sovvenzioni anche se sfrattano i loro inquilini o se sottopongono le loro proprietà a ristrutturazioni di lusso, facendo così aumentare ulteriormente i loro redditi. È proprio questo che l'iniziativa vuole evitare.

Articolo ripreso su gentile concessione del quindicinale area

Con l'inizio della stagione invernale il SEV lancia una campagna speciale nel settore delle ferrovie di montagna



«Queste persone non sanno cos'è il SEV»

Condizioni di occupazione spesso precarie e praticamente nessuna esperienza con i sindacati: il settore delle ferrovie di montagna rappresenta senz'altro una sfida per il SEV, soprattutto nei Grigioni.

■ **Le prime stazioni invernali hanno iniziato la stagione. Che cosa possiamo aspettarci dal nuovo inverno?**

Peter Peyer: Ci aspetta un inverno piuttosto difficile. Se poi dovesse mancare anche la neve, la situazione si aggraverebbe, soprattutto nei Grigioni.

■ **La situazione dei Grigioni è dunque più problematica rispetto ad altre regioni?**

Il franco forte ha un impatto maggiore nei Grigioni rispetto ad altre realtà dove ci sono più turisti provenienti dall'Asia o dal Medioriente. La limitazione delle residenze secondarie e la vicinanza con l'Austria aumentano le difficoltà. Il numero di pernottamenti si riduce in mo-

do costante, mentre altrove sta crescendo leggermente.

■ **Vuol dire che la corsa nella costruzione di nuovi impianti si è arrestata?**

No, continua e ciò rappresenta un peso supplementare per le imprese. Le grandi stazioni sono totalmente immerse in questa concorrenza.

■ **Per dirla in due parole: si costruiscono nuovi impianti ma si assume meno personale?**

Si costruiscono cannoni da neve e impianti di risalita più moderni mentre si assume sempre meno personale offrendo salari minimi. Per esempio in una stazione invernale familia-

re di livello medio, un pattugliatore riceve 2800 franchi lordi al mese. Le stazioni più grandi offrono uno stipendio mensile lordo che può oscillare dai 3200 ai 3500 franchi. Sono i salari d'uso in queste località.

■ **In questo settore il SEV ha compiuto solo dei piccoli passi. Che cosa si dovrebbe cambiare?**

Si tratta di un settore che sta alla larga dai sindacati. Le imprese bernesi sono più recettive anche perché hanno ben compreso che una buona collaborazione è un vantaggio anche per loro. Grazie al CCL con il SEV, possono ricorrere ad utili eccezioni sulla legge sulla durata del lavoro. Nei Grigioni sono ancora tutti molto conservatori sul piano ideologico, non osano compiere un tale passo. Preferiscono risparmiare sulle spalle del personale. E lo stesso personale non è organizzato sindacalmente. Da un lato perché non conosce i sindacati, d'altro lato perché ha paura.

■ **Che fare allora?**

La campagna di reclutamento che vogliamo lanciare in occasione della giornata del settore il prossimo 14 novembre, deve essere il fischio di inizio di un'offerta alla portata di tutti: le persone possono fare la conoscenza del SEV e farsi un'opinione. Vogliamo mostrare loro che non devono avere paura del sindacato. Possono

vederlo con i propri occhi: che cosa è il sindacato, che cosa fa, in che cosa può essere utile

diverse località non ne abbiamo molti, ma siamo presenti in tutte le principali località dei

«In una stazione invernale familiare di livello medio, un pattugliatore riceve 2800 franchi lordi al mese».

Peter Peyer, segretario sindacale SEV a Coira, responsabile settore turismo

ai/alle dipendenti degli impianti di risalita? Solo dopo potranno avvicinarsi a noi.

■ **Non verrà chiesto loro di pagare la quota dall'inizio, senza prima aver sperimentato il sindacato. Ma come funzionerà concretamente? Andrete sul territorio a fare propaganda attiva?**

No, perché non funzionerebbe. Non c'è un luogo adatto a questo tipo di intervento sul territorio. C'è un secondo problema: se vado presso un'impresa ferroviaria, anche le persone che non sono affiliate, hanno già sentito parlare del SEV. E forse sanno pure che facciamo delle trattative salariali. Ma nel settore degli impianti di risalita la situazione è totalmente diversa: le persone non sanno chi è il SEV e se affermano di sapere che cosa è un sindacato, non pensano a noi ma ad un altro sindacato che vedono come un minaccioso spettro.

■ **Come uscirne?**

Il nostro concetto prevede di avvicinare queste persone attraverso i nostri membri. Nelle

Grigioni. Grazie a loro vorremmo stabilire un contatto con altre persone. Per esempio proponiamo ai nostri membri di partecipare alla nostra giornata di settore e di portare un collega non ancora sindacalizzato ma che si interessa al tema in programma. In seguito proporremo a queste persone di fare una prova, attraverso la quale riceveranno il nostro giornale e le consuete informazioni. Il tutto gratuitamente e senza obblighi.

■ **Con quale obiettivo?**

Naturalmente dopo questa fase di avvicinamento, il nostro scopo è aumentare il numero di membri nel settore. Vogliamo fare capire alle persone che proprio in un settore dove le condizioni di lavoro sono spesso precarie, essere membri del SEV rappresenta certamente un vantaggio. Il SEV può aiutarle per le questioni legate al salario, al tempo di lavoro e in generale per tutto ciò che riguarda le condizioni di assunzione. I membri possono inoltre aiutarsi tra loro. Devono essere consapevoli che si pos-

Giornata turismo: 14 novembre a Thun

«Modernità in montagna - risparmi sul personale, e la sicurezza?» questo il titolo della giornata del settore turismo, che avrà luogo il 14 novembre dalle 11 fino alle 16 a Thun.

Il SEV vuole dare la possibilità ai propri membri e alle persone interessate - attive nel settore degli impianti di risalita - di esprimersi sulla sicurezza e le responsabilità. Oltre allo scambio di opinioni e di esperienze, ci sarà la possibilità di parlare con degli esperti dell'Ufficio federale dei trasporti.

Il capo del servizio giuridico Peter König e il capo della sorveglianza della sicurezza Hanspeter Egli, saranno a disposizione del pubblico pronti a fornire risposte alle domande dei presenti.

Sono benvenuti tutti i collaboratori e le collaboratrici degli impianti di risalita, dei servizi delle piste e del soccorso, i quadri tecnici e i responsabili del personale. Non occorre essere membri del SEV per partecipare.

Iscrizioni dell'ultima ora qui:
www.sev-online.ch/touristik



Peter Peyer sull'Alp Grüm sulla linea del Bernina, una parte turistica delle rete RhB.

sono ottenere dei miglioramenti restando insieme, nell'interesse delle loro condizioni di lavoro, della sicurezza e dell'impresa.

■ **L'azione si svolge su due stagioni invernali e su una estiva. L'accento sarà posto sull'inverno. E gli impiegati annuali?**

In teoria sì, ma nelle grandi imprese c'è un'enorme differenza: dal mio punto di vista,

quelli cioè impiegati in modo stagionale - ad avere i maggiori problemi.

■ **Quali sono questi problemi?**

Incontriamo persone molto diverse. Alcuni durante l'estate lavorano come contadini, altri sono studenti. Sappiamo pure che a volte ci sono degli abusi: persone che in estate lavorano sui cantieri si annunciano alla disoccupazione alla fine della stagione e fanno valere il loro

turistico e delle ferrovie retiche, che sono in parte ferrovie turistiche. Qual è la situazione in questa impresa?

L'analisi a tinte fosche che hai tratteggiato per i Grigioni, vale anche per le RhB?

Nell'insieme le RhB stanno bene. Ma l'impresa risente naturalmente della situazione economica, subendo la forza del franco e la generale situazione che colpisce il turismo nei Grigioni. Si rende però conto dello smarrimento della maggior parte degli attori del turismo classico. Dobbiamo pertanto chiederci come si posizioneranno le RhB in una simile situazione. Se i turisti non vengono, non vanno a sciare o non dormono negli alberghi, non fanno escursioni e non frequentano le stazioni termali, anche alle ferrovie retiche mancherà la clientela. Ecco perché le RhB dovrebbero assumere un ruolo più attivo nel turismo dei Grigioni. Sarebbe tanto nell'interesse del turismo stesso, quanto in quello delle RhB.

■ **Al di fuori del turismo, quali sono i punti deboli?**

Principalmente il traffico merci. Le RhB non possono essere

competitive, poiché la strada non paga la totalità delle spese. Il cantone dei Grigioni non ha alcun interesse ad impedire alla RhB di trasportare merci a favore della strada. Ci sono inoltre grandi necessità a livello di infrastruttura e materiale rotabile. Anche qui, secondo me, il cantone deve assumersi le proprie responsabilità garantendo i fondi necessari. I soldi ci sono: il cantone dei Grigioni ha il maggior patrimonio per abitante rispetto agli altri cantoni della Svizzera. Cinquanta milioni in più per un nuovo materiale rotabile per le RhB, porterebbe al turismo un bene molto più concreto rispetto a nuovi progetti di giochi olimpici fuori prezzo.

■ **Veniamo ai bus: il SEV ha ottenuto un CCL con i bus di Coira, azienda che cura anche l'esercizio dell'Engadina. Si riflettono anche qui i problemi del turismo?**

Si tratta di un traffico di agglomerato con fluttuazioni stagionali molto forti. Anche per i bus dell'Engadina si avvertono le grandi differenze tra stagione invernale ed estiva, ragion per cui questa azienda lavora anche molto con stagionali. Ma

nell'insieme il turismo dell'Alta Engadina va bene.

■ **Per i bus della città di Coira?**

Si tratta di un traffico facilmente pianificabile e stabile tutto l'anno. A livello di personale la situazione si è calmata, grazie al CCL. Occorre qualche miglioramento sulle tabelle di servizio; ci stiamo lavorando. Siamo sulla giusta via e la direzione è aperta al partenariato sociale. È un nostro bel e grande successo!

Peter Moor/frg

«Il SEV può aiutare le persone per le questioni legate al salario, al tempo di lavoro e in generale per tutto ciò che riguarda le condizioni di assunzione. I membri possono inoltre aiutarsi tra loro».

l'area destinata allo sci di Laax-Flims-Falera impiega in inverno oltre mille collaboratori e collaboratrici, mentre in estate si riducono a duecento. La maggioranza del personale è assunta per la stagione invernale. È in questo periodo che il turismo è, per modo di dire, «industrializzato». Tutto il resto è una pallida copia. Dal profilo sindacale, i dipendenti annui sono sicuramente il gruppo professionale più attrattivo, ma sono gli altri -

lavoro sulle piste di sci come guadagno intermedio; lavorano così per salari molto bassi poiché la cassa disoccupazione paga loro la differenza. Non si tratta di un abuso da parte della persona interessata, ma una sorta di sovvenzione indiretta del settore degli impianti di risalita tollerata dalle imprese, dall'ufficio cantonale dell'economia e dalle casse disoccupazione.

■ **Sei responsabile del settore**

BIO

Età Prossimamente 50

Famiglia Sposato, 2 figlie

Carriera Formazione commerciale, maestro d'asilo, politico, segretario sindacale

Tempo libero Coro (come cantante e nel coro Mischedau Trin), vacanze in Sardegna («che non è propriamente sostenere il turismo grigionese»), cucinare, leggere, visite guidate al museo Sperre Trin (www.sperretrin.ch)

A Olten, le FFS e le loro filiali danno lavoro a circa 3000 persone

«L'importante potenziamento e la concentrazione di strutture a Olten pongono al SEV una grande sfida, ma costituiscono anche un'opportunità»

Elena Obreschkow, coach delle sezioni



Olten: vocazione ferroviaria in progressiva rinascita

A 160 anni dall'avvento delle ferrovie, Olten vede risorgere la sua funzione di città ferroviaria. Oggi le FFS vi contano oltre 2700 collaboratori. Contando anche le filiali, arriviamo a 3000 e la tendenza è ancora in crescita, seppur meno marcata. Ecco una panoramica.

Le prime nebbie autunnali si diradano, lasciando spazio ad un pallido sole che fa risaltare i colori autunnali. Il «Depotweg» (viale del deposito) sembra giocare a nascondino tra le strutture ferroviarie, sin quando a nord termina bruscamente per lasciar posto ai fasci di binari e alla sede della manutenzione di Infrastruttura (IH) da dove parte il nostro giro.

1 – Depotweg

Segnali, impianti di sicurezza, massicciate e rotaie necessitano una manutenzione costante e, di tanto in tanto, riparazioni, immancabilmente urgenti. Michael Burkhard, grazie alla

sua grande esperienza, ci illustra in un attimo il suo complesso campo di attività e le modalità di collaborazione con le ditte esterne, chiamate in causa quanto i suoi 140 collaboratori non ce la possono fare. Il suo, è un mondo prevalentemente maschile: nel team si contano solo 3 colleghe, forse anche perché si tratta di un lavoro pesante, nel quale la vite più piccola misura pur sempre cinque centimetri di lunghezza per uno di diametro.

2 – Industriestrasse

Alcuni edifici dell'Industriestrasse (via industria) hanno vissuto anche l'epoca del vapore. Gli odori di fuliggine e

carbone hanno però lasciato il posto a quelli di cioccolata liberati nell'aria dalla fabbrica Lindt che separa gli edifici ferroviari più vecchi da quelli dello stabilimento industriale: l'Officina. Qui lavorano circa 850 persone, che ne fanno il maggior settore ferroviario della città. E il direttore Anton Lenherr è fiducioso per quanto concerne le possibilità di ulteriore crescita, a seguito delle ordinazioni di nuovo materiale rotabile e dell'attribuzione a Olten della manutenzione dei treni Flirt. «In Europa, sono in circolazione 900 composizioni di questo tipo. Dovremmo quindi avere ancora maggiori possibilità». I suoi predecesso-

ri hanno orientato le modalità produttive al metodo Kaizen, ma lui vorrebbe dare un'impulso più aperta alla sua conduzione, sviluppando nel contempo l'autoresponsabilità dei dipendenti. I reparti sono molto spaziosi, per contenere ruote, assi e composizioni intere. A farsi largo sono però viepiù l'elettronica e le nuove tecnologie: le toilette, per esempio, hanno abbandonato il sistema a caduta libera per diventare veri e propri depuratori mobili.

3 – Gösgenstrasse

Il nostro itinerario ci riporta nei pressi della stazione. Ci avviciniamo al centro di telecomando, accessibile solo attraverso

un dispositivo di sicurezza che, oltre all'entrata sorvegliata, prevede numerose porte protette da codici sempre diversi. A dipendenza del turno, vi prestano servizio tra 30 e 80 dirigenti del traffico ferroviario e capiteam, responsabili per la fluidità del traffico ferroviario. Non ci sono ancora tutti i gruppi, dato che il comando della stazione di Berna verrà trasferito solo tra qualche settimana. A quel punto, la centrale di Olten conterà circa 370 dipendenti. Tutto qui appare moderno, tecnologico e silenzioso. Il dirigente operativo Thomas Wirz ci conferma la grande attenzione prestata all'isolamento fonico. La centrale è oggetto



La centrale di intervento della polizia ferroviaria.



Il centro operativo regionale del traffico viaggiatori.

Le sedi ferroviarie a Olten:

- 1 Manutenzione Infrastruttura IH
- 2 Officine
- 3 Centrale d'esercizio
- 4 Stazione
- 5 Aarepark
- 6 Centro uniformi
- 7 Immobili
- 8 Centro mercato del lavoro
- 9 Polizia dei trasporti

di numerose visite guidate che non possono però accedere alla sala comando e si devono accontentare di ammirarla da dietro una parete vetrata. Durante l'esercizio normale, tutto è tranquillo. La tranquillità dovrebbe continuare a regnare, nel limite del possibile, anche nei casi di emergenza, per cui tutto è stato predisposto, sino alla dotazione di giacche di diversi colori, per rendere i responsabili delle varie funzioni immediatamente identificabili. La nuova costruzione è in bella posizione, tra il bosco e il fiume e offre un colpo d'occhio inusuale su Olten, mentre la sua terrazza offre inoltre una veduta sulla stazione e i binari. Quella delle terrazze si confermerà nel corso della giornata come una peculiarità molto diffusa nelle strutture ferroviarie di Olten.

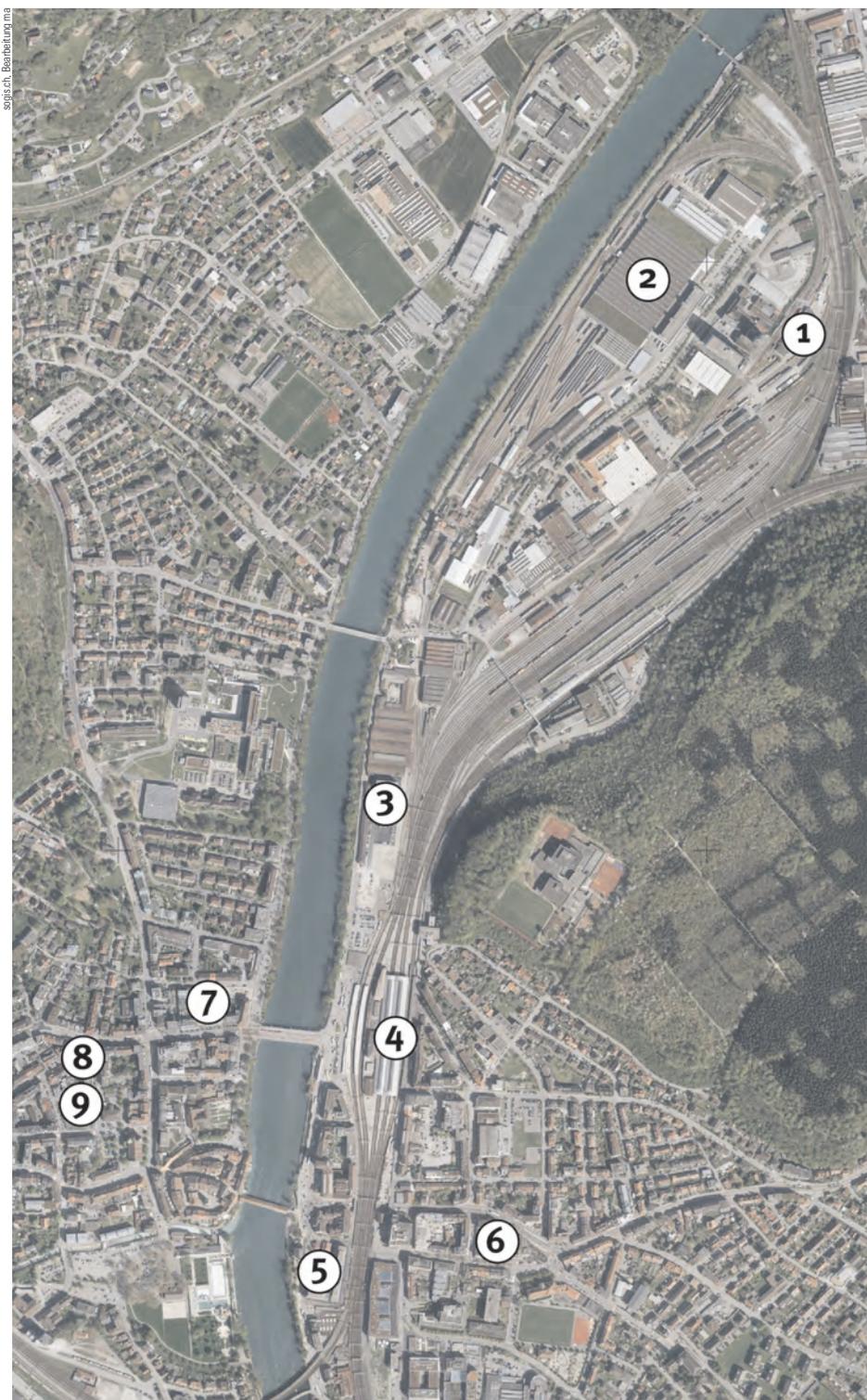
4 - Stazione

Lasciamo la spettacolare centrale di comando per raggiungere il fabbricato stazione, che si erge come un'isola tra i marciapiedi. Il secondo piano offre un discreto alloggio ad una variante in miniatura della centrale d'esercizio: il centro operativo regionale del traffico viaggiatori (ROCP). Anche qui

ritroviamo una moltitudine di schermi che riportano la situazione dell'esercizio di tutta la regione, nonché lo stesso silenzio, che però lascia molto più rapidamente posto ad un'attività più frenetica quando sorge un problema. È da qui che vengono impartiti gli annunci nelle stazioni non presenziate o sui treni regionali, d'intesa con la centrale d'esercizio e con l'OCP di Berna, che si occupa del traffico a lunga percorrenza. Dominik Wyss, che ci presenta il ROCP, è un macchinista. Le sue colleghe e i suoi colleghi vengono da molte altre professioni ferroviarie. In questo modo, si raccolgono conoscenze ed esperienze utili per affrontare e risolvere al meglio i problemi in caso di perturbazione.

Il cambiamento di ambiente che segue è improvviso e radicale. A livello dei binari, incontriamo Reto Bollhalder, responsabile vendita della regione. Accanto agli sportelli vi è ancora l'agenzia viaggi, i cui giorni sono però ormai contati. Una prospettiva molto triste per la collega che incontriamo, il cui posto di lavoro futuro sarà allo sportello. Ci dice anche che, se

continua a pag. 10



sogis.ch, Bearbeitung ma



Le vetrine del centro uniformi.



L'affresco che decora la parete della sede IH Infrastruttura



La terrazza della centrale d'esercizio offre un colpo d'occhio inedito verso sud, con la stazione e, sulla sinistra, la sede del vecchio impianto di sicurezza.

segue da pagina 9

dovesse trovare un'altra possibilità che le permetta di utilizzare le sue conoscenze nel mondo dei viaggi, non la rifiuterebbe. Le statistiche dimostrano che Olten, per molti viaggiatori, è solo il luogo dove si cambia treno: figura al nono posto per numero di passeggeri, ma solo al ventesimo per la cifra d'affari.

Olten è anche sede di un deposito per macchinisti del traffico viaggiatori e merci e del personale treno. Complessivamente, questi contano circa 200 dipendenti.

5 – Bahnhofstrasse

Continuiamo verso sud. Chi ha fretta, percorre in genere la Bahnhofstrasse, la via della stazione, che non offre certo le caratteristiche spettacolari di quella di Zurigo. Per arrivare all'Aarepark, lo stabile amministrativo di recente costruzione, è senz'altro più piacevole seguire la riva del fiume Aar. L'aspetto dello stabile non è certo dei più attraenti, tanto più che ingloba, sottraendola quasi agli sguardi, la storica casa Disteli. L'interno è tuttavia piuttosto confortevole e offre ad oltre 800 persone gli stessi standard dei posti di lavoro degli stabili amministrativi di Berna e Zurigo.

Il lato sud ospita la direzione di FFS Cargo, mentre lungo i binari troviamo parte della regione Infrastruttura centro. Non è infatti stato possibile riunire nell'Aarepark tutti i posti di lavoro e alcuni sono pertanto rimasti dall'altra parte dei binari. Lo scetticismo nei confronti

Il SEV a Olten

A Olten, nonostante l'elevato numero di dipendenti FFS, il SEV non è presente con un suo segretariato. I membri devono pertanto rivolgersi alla centrale di Berna. Per contro, vi sono presenti quasi tutte le sottofederazioni, con una sezione o un gruppo. In agosto, si è svolto un primo incontro per favorire la conoscenza tra tutte e tutti i rappresentanti delle categorie professionali. Secondo la coach delle sezioni, Elena Obreschkow, la situazione di Olten presenta sfide e opportunità: «siamo

presenti in diverse sedi, ma in altre, in particolare all'Aarepark dobbiamo risultare più attivi e visibili. Lì, per il SEV vi è un grande potenziale!»

Il SEV si è impegnato per evitare lo stralcio dell'indennità regionale per chi è stato trasferito a Olten. Purtroppo senza successo.

Secondo il presidente Giorgio Tuti, Olten rientrerà senz'altro tra le priorità 2016 del SEV, per il quale «vogliamo esaminare la possibilità di una presenza più marcata».

della nuova struttura degli uffici si è nel frattempo quasi del tutto dissolto. Ce lo conferma Ruedi Suter che lavora presso binari e design della rete, di cui presiede anche la commissione del personale: «una volta fatta l'abitudine a sgomberare ogni giorno il posto di lavoro, ci si ritrova molto meglio», ci dice.

Ricezione, ristorante del personale, guardaroba, servizi e sale di riunione sono utilizzati congiuntamente da Infrastruttura e Cargo. Anche la terrazza è aperta a tutti, con la vista che spazia qui dalla piscina di fronte sino alle alture del Giura.

6 – Aaraustrasse

Lasciandoci alle spalle i binari, pieghiamo a ovest verso la città, costeggiando sulla destra le sedi delle filiali FFS Cargo Internazionale e Login. Giungiamo così ad uno stabile il cui aspetto tradisce la destinazione originale di centro commer-

nisti giunta in visita e ci dirige verso un altro quartiere. A Olten, anche quando parlano di riva destra e riva sinistra dell'Aare, tutti si riferiscono al lato destro o sinistro della ferrovia.

7 – Frohburgstrasse

Giungiamo a quello che era un altro centro commerciale. Dove un tempo vi era il ristorante dell'Epa, oggi troviamo la gestione degli immobili di gran parte della svizzera tedesca: stazioni, sedimi ed edifici amministrativi, ma anche importanti progetti a Zurigo e Basilea. Sembra quasi superfluo aggiungere che, anche qui, la piccola caffetteria dispone di una terrazza, la cui vista però non supera il palazzo comunale cittadino.

8 – Ringstrasse

La tappa seguente ci porta dal solo dirigente FFS che si rallegra per ogni collaboratore che perde. In centro città troviamo infatti il centro del mercato del lavoro, l'ufficio di collocamento interno delle FFS. Le esperienze raccolte da Rolf Wullschleger nei primi mesi del nuovo CCL sono positive: il prolungamento della fase di prevenzione a sei mesi ha infatti contribuito a ridurre sensibilmente il numero di collaboratori che devono far capo al centro. La maggior parte riesce a trovare un'altra soluzione prima. Il lavoro dei consulenti del personale e degli operatori sociali si rivolge quindi sempre più spesso alle attività di consulenza per le varie carriere professionali. In futuro, il mercato del lavoro intende collaborare più strettamente con il

management della salute, dato che entrambi hanno come priorità il mantenimento della capacità lavorativa. Il «Forum», dove un tempo la gente si recava per svolgere le ricerche e stendere le candidature, appare ormai vuoto, nonostante la bella vista che offre...

9 – Dornacherstrasse

La porta adiacente è l'ultima tappa della nostra passeggiata. Anche questa è un'entrata protetta. Questo edificio amministrativo molto discreto ospita infatti la centrale d'impiego della polizia dei trasporti, dove lavorano solo pochi dei 270 dipendenti. La maggior parte è infatti sparsa nelle sedi sul territorio. Sino a non molto tempo fa, qui vi era anche il comando, che è però stato riportato a Berna, in vicinanza della direzione. Molte collaboratrici e molti collaboratori sono in uniforme, per essere pronti ad intervenire qualora una pattuglia chiedesse aiuto. La centrale d'impiego telefonica è servita sulle 24 ore, mentre in un altro locale vi sono specialisti dell'analisi delle videoregistrazioni.

Sui grandi schermi scorrono immagini di diverse stazioni. A differenza di quelli posti all'entrata dell'Aarepark, qui non mostrano gli scorci più belli della ferrovia svizzera, ma gli angoli bui, per contribuire alla sicurezza di viaggiatori e passanti.

Su Olten sta per calare la notte. La giornata di lavoro è ormai finita. Gli stabili amministrativi lentamente si svuotano, mentre presso l'esercizio si aspetta il cambio.

Peter Moor (testo e foto)

Assemblea dei delegati della sottofederazione AS del 22 ottobre a Olten

«Serrare i ranghi»

Sullo sfondo dei lavori assembleari, diretti da Rolf Feier, l'esito delle elezioni federali.

Giorgio Tuti, presidente del SEV, si è soffermato sull'attualità politica tornando sull'esito delle elezioni federali dello scorso 18 ottobre. Si rammarica, naturalmente, per la svolta a destra del Parlamento che si tradurrà inevitabilmente in difficoltà supplementari per i sindacalisti. Ha confessato di essere molto preoccupato per le pensioni «anche se il pacchetto Berset così come discusso la scorsa estate dal Consiglio degli Stati sembrava ragionevole e accettabile». Infatti, con la nuova composizione della Camera bassa, ottenere pensioni più alte sembra essere diven-

tato molto più difficile. L'altra grande questione politica riguarda il raddoppio della galleria del San Gottardo, per cui si andrà in votazione a fine febbraio 2016. Un evento del SEV è già in programma il 2 febbraio 2016 a livello nazionale.

Per quanto riguarda il fronte sindacale, Giorgio Tuti ha detto di voler «impedire che il vento della liberalizzazione continui a soffiare sulle FFS». Il presidente ha parlato anche del rapporto tra il SEV e la Commissione del personale.

Il presidente centrale Peter Käppler ha illustrato le attività della sottofederazione. Dopo la trasmissione di un video sul Congresso nel maggio 2015, ha elogiato in particolare i due affiliati che hanno ottenuto

buoni risultati nelle elezioni federali, cioè Edith Graf-Litscher, rieletta nel cantone Turgovia, e Urs Huber, che ha ottenuto il secondo posto sulla lista PS del cantone di Soletta.

Attualità dai settori

Per il settore viaggi è Ruth Schweizer ad aver preso la parola, ricordando la giornata del 31 ottobre dedicata al personale di vendita. Le 22 iscrizioni, per un totale di 1200 affiliati, la deludono molto. Ha ricordato che «dobbiamo sviluppare argomenti, stringere i ranghi e mostrare che siamo forti». Parlando della polizia dei trasporti, Peter Rüegg ha deplorato la nuova direttiva del comandante fresco di nomina sulle divise durante i viaggi di servizio. In effetti, questi viaggi finora venivano fatti in civile, dal momento che il poliziotto viaggia solo. Indossare l'uniforme aumenta il rischio, secondo Peter Rüegg: «Condanniamo questa decisione. Non mi sembra molto logico né molto premuroso». Jürg Hurni, segretario sindacale responsabile del settore, ha scritto una lettera alla direzione e ora il SEV è in attesa di una risposta. Peter Rüegg ha aggiunto che: «È molto più utile viaggiare in



Ruth Schweizer, vicepresidente dell'AD e Rolf Feier, presidente.

abiti civili con la possibilità di dare l'allarme se necessario, che viaggiare solo con l'uniforme ed essere sopraffatto dagli eventi». Per quanto riguarda il settore Infrastruttura, l'assemblea si è principalmente soffermata sui capi della circolazione dei treni. Per i servizi centrali e immobiliari, Roland Schwager ha presentato i risultati di un sondaggio condotto nel mese di luglio 2015 sul desksharing e gli uffici multi spazio. Tirando le somme, i dipendenti sono piuttosto soddisfatti del nuovo arredamento. Ci sono tuttavia ancora alcuni aspetti da migliorare: aria condizionata, riscaldamento e rumori. Per quanto riguarda Securitrans, è stato segnalato l'ottimo lavoro di reclutamento come pure le buone trattative salariali in corso, non ancora

accettate dal Consiglio di amministrazione.

La situazione non è molto buona e occorrono nuovi sforzi per reclutare al massimo entro la fine dell'anno. Come evidenziato da Roland Schwager, la fusione non ha comportato dimissioni, come temuto inizialmente. Il preventivo 2016 è stato presentato dal cassiere centrale Alois Bucher e accettato senza discussione. Il contributo è mantenuto a 7 franchi.

Elezioni

È stato necessario sostituire René Zedi in seno alla Commissione CCL, deceduto la scorsa estate. Denise Engel, AS Est, si è candidata ed è stata eletta all'unanimità. Alla Conferenza CCL si trattava di sostituire tre persone (Werner Amrein, Joël Juger e René Zedi): Mani Schaffer e Daniela Schelhammer sono stati eletti ma manca ancora una persona. Anton Döös, dimissionario, è stato sostituito nella funzione di delegato CCL da Manfred Egli, che rappresenterà così la regione Centro. Sostituzione anche nella regione Est, dove Patrick Fausch sostituisce Stefan Bruderer, che cambia lavoro. Infine, Joël Jufer è stato eletto come delegato alla Conferenza CCL di FFS Cargo, per completare una delegazione incompleta. Il congedo da Jean-Pierre Isabella è stato rinviato poiché era assente per malattia. Le prossime assemblee dei delegati si terranno nel 2016 a Olten, la prima il 24 maggio e la seconda il 25 ottobre.

Henriette Schaffter



Molta carne al fuoco per delegati e delegate.

Riflettori sul personale di vendita FFS: in una risoluzione il cuore del problema

La chiusura delle agenzie di viaggio delle FFS rappresenta per molti un segnale inequivocabile sul progressivo smantellamento degli sportelli. Uno sviluppo molto preoccupante perché venditori e venditrici sono sempre di più le uniche persone che vedono con i loro occhi i viaggiatori presso FFS. Ed ora ecco spuntare una nuova parola: il consulente alla mobilità. Siccome le FFS intendono raggiungere il 90% delle vendite attraverso i canali digitali, il cambiamento del lavoro e del profilo professionale appare dunque inevitabile. Il responsabile della vendita Peter Zeier si è rivolto al pubblico con toni rassicuranti: «Non abbiate paura del vostro futuro», ma le domande hanno dimostrato l'esatto opposto, palesando preoccupazioni per la professione, la chiusura degli sportelli e lo sviluppo salariale. Il vice presidente del SEV Manuel

Avallone e il segretario sindacale Jürg Hurni hanno chiarito subito: per il sindacato l'ulteriore riduzione del personale agli sportelli minaccia il servizio pubblico. Per nulla rassicurati sul tipo di formazione che le FFS intendono impartire dal 2017: la paura è che vengano perse una serie di competenze, come quelle linguistiche. Insomma il cielo è tutt'altro che sereno. La risoluzione votata all'unanimità ne è l'espressione lampante.

Risoluzione

- Vogliamo offrire ai/alle nostri/e clienti consigli di elevata qualità per le loro esigenze di mobilità.
- Il profilo professionale non deve essere sottovaluto. La formazione di base di impiego/ta di commercio dei trasporti pubblici o un

apprendistato equivalente, devono essere mantenuti.

- Il profilo professionale, così come la formazione di base e la formazione continua, devono garantire un lavoro più interessante per i/le giovani, nel quadro di una promozione mirata delle nuove leve; vanno garantite anche le prospettive per i/le collaboratori/trici più anziani/e.
- La centralità del lavoro deve restare nelle mani del personale FFS formato - nei centri e nelle regioni - e va orientato ai bisogni della clientela.
- Le consulenze devono essere valutate correttamente.
- Visto le crescenti esigenze, la formazione continua è indispensabile e non può essere impartita via e-learning.

Colpi di diritto

«Esterneizzazione» evitata

I proclami sulla tutela di lavoratrici e lavoratori non servono se non sono accompagnati dalla volontà di applicarli e da decisioni concrete.

L'aiuto del SEV ha permesso ad un'accompagnatrice treno di salvare il suo posto di lavoro.

Quando si è decisa a rivolgersi al SEV, Edith (nome fittizio), accompagnatrice treno con un grado d'impiego del 50 per cento, non poteva svolgere il proprio lavoro da oltre un anno e dieci mesi in quanto aveva ricevuto dal Medical Service una decisione di inidoneità medica. Era però perfettamente in grado di svolgere il suo lavoro sostitutivo in ufficio, che le piaceva molto e sul quale si era molto ben integrata, tanto da farsi apprezzare da colleghi e superiori. Il lavoro non mancava per cui la reintegrazione appariva quasi cosa fatta. Perché quindi rivolgersi al sindacato?

Mancanza di posti concessi

Il motivo è emerso sin dal primo colloquio con la protezione giuridica del SEV: l'auspicata reintegrazione definitiva di Edith rischiava

di svanire nel nulla, ma non per un inopinato peggioramento delle sue condizioni di salute, per un comportamento inadeguato o per un calo del lavoro da svolgere. Niente di tutto questo: l'ostacolo alla reintegrazione, suscettibile di portare al licenziamento, era la mancanza di un posto concesso, rispettivamente il rifiuto della richiesta del superiore diretto di concedere in via definitiva un posto al 50% per Edith.

Protezione giuridica in preallarme

Il sostegno del superiore diretto e del manager della salute FFS inducevano comunque Edith ad un certo ottimismo nei confronti della sua reintegrazione in ufficio, tanto da chiedere alla protezione giuridica SEV in un primo tempo di non intervenire.

Incongruenze nell'incarto

Quando le FFS hanno dato via alla procedura formale di scioglimento del rapporto di

lavoro, il SEV ha comunque dovuto reagire per non venire meno ai termini di legge. Quale primo passo, ha verificato se la decisione di inidoneità era stata verificata nell'ottica di sciogliere il rapporto di lavoro, constatando alcune incongruenze, subito segnalate alle FFS. Successivamente, è stata richiesta una decisione formale di licenziamento, contro la quale è stato interposto regolare ricorso, basato sulla mancata tenuta in debito conto del miglioramento dello stato di salute di Edith, che avrebbe invece dovuto portare a riconsiderare la decisione di inidoneità. L'obiezione è stata accolta dall'istanza di ricorso, che ha incaricato il Medical Service di svolgere accertamenti complementari, nell'ambito dei quali Edith è stata convocata da uno specialista. Nel frattempo, vi è stato un fitto scambio di corrispondenza tra l'istanza di ricorso, il SEV e la divisione viaggiatori.

Svolta positiva

Circa sette mesi dopo il previsto licenziamento, Edith ha ricevuto la possibilità di svolgere una prova di lavoro sul treno, con un grado di impiego inferiore al suo 50 per cento originale. Una parte del suo lavoro si sarebbe poi svolta ancora in ufficio. L'esito positivo della prova di lavoro ha indotto Medical Service a rivedere al propria posizione, modificando la decisione di inidoneità completa e definitiva in una «idoneità limitata». Questa posizione ha privato il licen-

ziamento della sua motivazione giuridica e permesso ad Edith di beneficiare di un pensionamento parziale. Edith, che oggi lavora di nuovo sul treno con un grado di impiego leggermente inferiore, ha inviato i suoi ringraziamenti al SEV per il sostegno ricevuto dalla protezione giuridica: «posso solo parlar bene del SEV. Senza il sindacato, avrei perso il posto di lavoro!»

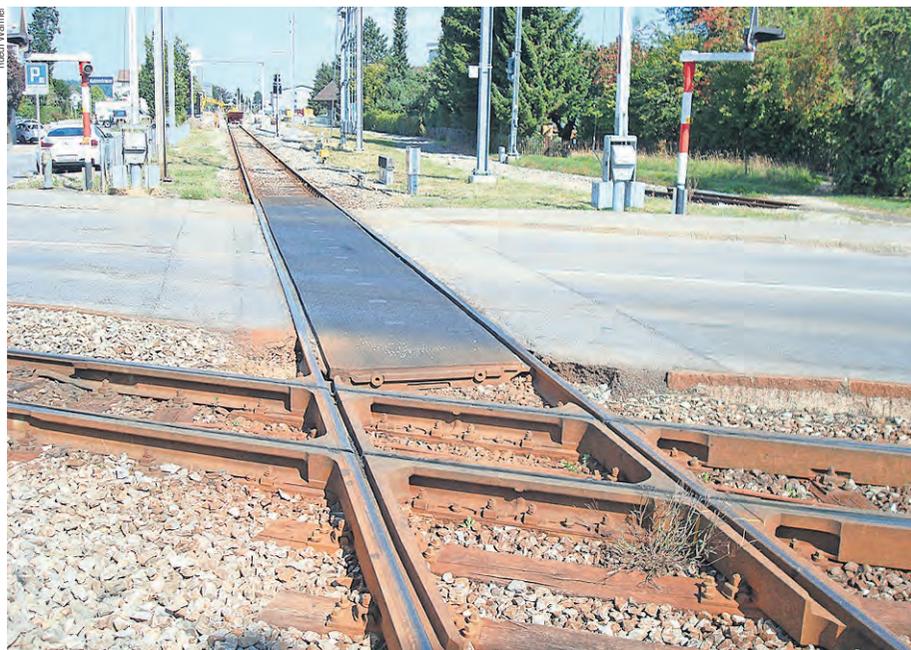
Protezione giuridica SEV

COMMENTO

Senza l'intervento del SEV, la nostra collega Edith, che ha appena compiuto 50 anni, si sarebbe trovata per strada, anche se per lei il lavoro non mancava. Il SEV continuerà pertanto ad orientarsi a proposito di reintegrazione manifestati dalla signora Pilloud (vedi contatto.sev numero 16 del 24 settembre 2015).

Il team di protezione giuridica del SEV osserva inoltre come non vi siano mai stati casi in cui il sindacato si è opposto ad una soluzione valida, mentre ne ha già incontrati molti in cui, nonostante si fosse in presenza di attività adeguate, la reintegrazione non ha potuto essere portata a termine con successo in quanto mancava un posto concesso.

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 11 novembre 2015:

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.

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

È in palio un set di scrittura SEV Caran d'Ache con penna a sfera e portamina che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta. La foto dell'ultima edizione riportava un gruppo di doppi scambi inglesi che si trovano alla stazione di Herisau. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Abbiamo ricevuto poche risposte esatte, tra le quali quella del fortunato vincitore del coltellino «Outrider» dal design SEV.

Joel Brändle di San Gallo.

■ Sottofederazione RPV

Conferenza dei presidenti RPV a Brissago

«Franco forte e turismo dello shopping, hanno un impatto sulle diverse aziende, tra cui le FFS. E le strutture a FFS Cargo, secondo il CEO Andreas Meier, devono essere riviste. Sono tutte notizie che devono farci riflettere». È con queste parole che il presidente centrale della RPV Hanspeter Eggenberger ha aperto l'annuale conferenza dei presidenti.

Attualità nelle divisioni

Il presidente centrale ha informato sullo stato dell'arte in diverse divisioni.

Infra: sono state trovate soluzioni per tutte le persone interessate dalla chiusura della stazione di smistamento di Däniken in occasione del cambio di orario 2016/17. Nessuno andrà al NOP. A Zürich-Mülligen nessun impatto sul personale, perché la stazione sarà usata da Cargo.

Cargo: l'introduzione completa del nuovo sistema di pianificazione Caros è previsto a metà maggio 2016. Nel trasporto merci è stato registrato un crollo delle esportazioni e delle importazioni. I gruppi di lavoro per le BAR-RCP si sono incontrati e i risultati saranno presentati prossimamente alla comunità di trattativa.

P: 14 temporanei sono stati assunti a tempo indeterminato

presso ZBS, solo uno ha rinunciato. A partire dal prossimo cambio di orario ci sarà un maggiore lavoro di smistamento. Ci saranno degli adeguamenti nelle BAR-OP_ZBS. La direzione ZBS ha invitato la comunità di trattativa a prendere parte alle prime discussioni.

Gruppo: tutti i collaboratori hanno ricevuto un apparecchio MIT. La radio LISA ha suscitato una certa ilarità presso alcuni colleghi, poiché se ne parla da otto anni. La sua reale introduzione non sarà per domani. Le riflessioni sulla decisione 33 del CCL – sulla quale la comunità di trattativa si è messa d'accordo con le FFS – sono in corso presso il SEV. Una soluzione è prevista entro il 2016.

Il 7 novembre si terrà a Olten la giornata della migrazione, mentre la nostra sottofederazione cerca un o una collega delle FFS e di FFS Cargo per la conferenza CCL e una seconda persona per la commissione CCL. Si cerca anche qualcuno per la commissione di verifica della gestione, a partire dalla prossima assemblea dei delegati, prevista in maggio 2016. Le persone interessate sono pregate di rivolgersi al presidente di sezione.

Al centro delle discussioni anche il sito internet della RPV. I miglioramenti proposti sono stati comunicati al webmaster che cercherà di implementarli. Si ringrazia per l'organizzazione Heinz Schneider e i traduttori Ferruccio Noto e Patrick Rouvinez.

Daniilo Tonina

Diritti e doveri sotto la lente

La segretaria sindacale del SEV Franziska Schneider ha tenuto una relazione molto interessante sui diritti e i doveri. La giurista del SEV ha spiegato che la storia del diritto del lavoro risale al XVIII secolo e si è poi soffermata sui cambiamenti degli scorsi anni analizzando la relazione tra diritti e doveri, sia da parte del datore di lavoro, sia da parte del lavoratore. Ha poi acceso i riflettori su ordinanze, leggi e CCL. Ha poi reso attenti sull'uso dei *social media*, come per esempio Facebook: osservazioni contro il datore di lavoro potrebbero avere delle conseguenze per l'autore. Inutile dire che su questo tema la discussione è stata accesa.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

La maschera di Tony Blair

In Gran Bretagna dovrebbe essere reso di pubblico dominio a breve il rapporto Chilcot, frutto dell'inchiesta parlamentare, che dura da sei anni, sulla partecipazione britannica alla guerra del 2003, contro l'Iraq di Saddam Hussein. E che quel giorno si avvicini davvero lo si può forse desumere anche dalla decisione di Tony Blair di rispondere su questo tema ad alcune domande rivoltegli dalla CNN. Un'occasione per l'ex-premier britannico per avanzare quelle che molti giornali hanno definito scuse, ma che in realtà non sono affatto tali.

Tre le parti salienti dell'intervista. La prima è servita a Tony Blair per scaricare su altri la responsabilità maggiore della guerra. A suo dire tanto lui quanto Bush furono indotti dalle informazioni ricevute dai rispettivi servizi segreti a credere che Saddam Hussein fosse in possesso di armi di distruzione di massa e fosse in procinto di usarle. Ricordate la famosa «pistola fumante» del leader iracheno di cui parlò Blair, in grado, a suo dire, di scatenare l'apocalisse in meno di un'ora? Certo che le informazioni in loro possesso dovevano essere ben solide per spingere il segretario di stato americano a presentarsi all'ONU con la famosa fialetta piena di una polvere bianca per mostrarla come prova dell'armamento chimico iracheno. Prove ritenute sia pure a torto, schiacciati, o, piuttosto, consapevoli messi in scena per vincere le resistenze dell'ONU, e scatenare il conflitto? In ogni caso si sa da numerose testimonianze che già un anno prima di quel tragico 30 marzo del 2003, Blair e Bush avevano concordato di attaccare l'Iraq, nell'ambito del più vasto disegno di ridefinizione di alleanze e «protettorati» nello scacchiere medio-orientale.

Nella seconda parte, Blair ha ammesso di essersi sbagliato nella valutazione delle possibili conseguenze al rovesciamento di Saddam Hussein non escludendo che la gestione anglo-americana del dopoguerra possa essere corresponsabile del terrorismo islamista e della nascita dell'ISIS. Né si vede come avrebbe potuto negarlo.

Nella terza, infine, l'ex-premier ha puntualizzato ciò che più gli preme: che non deve certo scusarsi per avere rovesciato Saddam Hussein e che l'Iraq di oggi è sicuramente preferibile a quello di prima. Un punto questo sul quale sarebbe sicuramente interessante sentire l'opinione degli iracheni che dal momento in cui gli anglo-americani decisero di portare la democrazia a Baghdad, continuano a piangere morti e vedere il paese sempre più sprofondato nel baratro.

■ Pensionati VPT RhB

I pensionati RhB e il giro delle zucche

Lo scorso 17 settembre, 41 pensionati RhB con rispettive mogli hanno preso parte alla gita organizzata da Felix Murk. Destinazione: Züri-Oberland attraverso l'Aathal-Seegräben fino a «Juckerhof». Dopo una breve marcia, eccoci arrivati davanti ad uno spettacolo a dir poco inusuale: una mostra di zucche con relative composizioni (vedi foto). Dopo il pranzo con una vista bellissima sullo Pfäffikersee, la gita è proseguita secondo il programma. C'è stato anche un momento per gli acquisti prima del rientro a casa. I partecipanti sono stati molto contenti e si augurano che, per il prossimo anno, venga ancora organizzata una passeggiata così bella. La comitiva si è data appuntamento all'assemblea che si terrà a Thusis il 12 novembre.

Max Schmitz



■ **PV Vallese – Assemblea autunnale**

12 novembre – Briga-Glis

Quest'anno il nostro ritrovo si terrà presso l'hotel Riverside di Briga-Glis, con inizio alle ore 10.30. Relatore ospite Helmut Hubacher, già consigliere nazionale, che tratterà il tema del primo e secondo pilastro. Dati gli interessanti temi trattati e di grande attualità il comitato si augura una folta presenza.

Il costo del pranzo è di franchi 30.00 e comprenderà l'aperitivo, il menu, le bibite e il caffè.

Iscrizione al più presto presso: Walter Schmid con il formulario che avete ricevuto o per telefono allo 027 923 54 31 o e-mail: wal.schmid@bluewin.ch.

■ **Pensionati VPT**

**Assemblea ordinaria
12 novembre a Thusis**

La nostra prossima assemblea avrà luogo al ristorante Alte Brauerei a Thusis, a partire dalle ore 14.00. Riceveremo informazioni d'attualità da parte di Peter Peyer, al quale potremo sottoporre le nostre questioni.

Felix Murk

**Giornata cantonale delle ITC
Bellinzona, 28 novembre
Aggressioni sotto la lente**



Il comitato centrale VPT e il segretariato SEV invitano i membri attivi e i pensionati delle sezioni VPT del Ticino alla tradizionale giornata che avrà luogo il **28 novembre** a Bellinzona. Quest'anno il tema di riflessione sarà comune in tutta la Svizzera; si tratta delle aggressioni, una realtà con la quale il personale dei trasporti pubblici è spesso confrontato. L'articolo 59 della Legge federale sul trasporto dei viaggiatori prevede che i reati (ingiurie minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente, sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. Per il perseguimento d'ufficio l'autorità competente deve comunque esserne a conoscenza, pertanto occorre sempre annunciare l'accaduto. Un argomento molto importante e di attualità.

■ **Svolgimento della giornata:**

- 09.30:** Accoglienza con caffè e gipfeli
- 10.00:** benvenuto da parte del presidente della VPT Sottoceneri Peter Bernet e del presidente centrale Gilbert d'Alessandro
- 10.10:** inizio tavola rotonda sul tema delle aggressioni con ospiti e testimonianze. Breve discussione
- 12.00:** aperitivo e pranzo in comune.

■ **Termine di iscrizione**

Per questioni organizzative vi preghiamo di inoltrare le iscrizioni **entro il 20 novembre** a:

Peter Bernet, Strada da Forno 2, 6967 Dino
Sabetti Andrea presso la ferrovia Centovalli
Frusetta Fabrizio, autolinee FART Locarno
Segretariato SEV, c.p. 1469, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15

Tagliando di iscrizione (p.f. compilare in stampatello)

Nome:.....

Cognome:.....

Impiegato presso:.....

Telefono:.....

Firma:.....

■ **Per chi viene in treno**

Treni per Bellinzona con arrivo alle 09.26; da Chiasso: 08.28; da Mendrisio: 08.36 da Lugano: 08.46; da Rivera: 09.12; da Giubiasco: 09.23, da Locarno: 09.04 (arrivo 09.29)

■ **PV Ticino e Moesano**

Pranzo di Natale 9 dicembre

Dopo le castagnate, ecco un cordiale invito rivolto a tutte e a tutti voi: il pranzo di Natale presso il Centro Manifestazioni Mercato Coperto di Mendrisio. Anche quest'anno vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa in un ambiente adatto alla circostanza ed offrirvi un allettante menu.

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 un ricco aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa, ci si potrà mettere a tavola per gustare il pranzo. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di CHF 40.00 a persona. Bevande: Merlot del Ticino da 7,5 dl e acqua minerale. Sul prossimo numero orari treno e menu.

■ **Annunciatevi entro lunedì 30 novembre a:** Marco Hefti, via Salim 7, 6653 Verscio – telefono 091 796 28 16 – e-mail: heftimarco@gmail.com.

Il comitato sezionale

■ **VPT Locarno**

**Assemblea sezionale
ordinaria 14 dicembre**

Quest'anno il nostro ritrovo si terrà presso la sala Mimosa della Residenza al Parco a Locarno-Muralto, a partire dalle ore 19.00, con il seguente ordine del giorno:

1. apertura e saluto del presidente Alessandro Mutti
2. elezione del presidente del giorno e di 2 scrutatori
3. relazione del presidente
4. relazione finanziaria del cassiere Andrea Sabetti, con rapporto dei revisori e approvazione dei conti per l'anno 2014
5. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini
6. eventuali

Al termine, alle 20.00, è previsto l'aperitivo e la cena «natalizia» con un ricco menu. La cena è aperta a tutti gli impiegati FART/NLM. Per i membri del sindacato è richiesta una partecipazione di CHF 20.00, per i non affiliati di CHF 58.00. Vi attendiamo numerosi!

Iscrizione entro l'11 dicembre tramite SMS a: Andrea Sabetti, telefono 076 464 80 00.



«Sono anche un capoteam»

Eugenio Tura
Capo RCP

SEV Solidarietà: la carta vincente del SEV.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Beim SEV spielt die Solidarität.



Hans Ulrich Keller
Capoteam

«Sono anche un capo RCP»

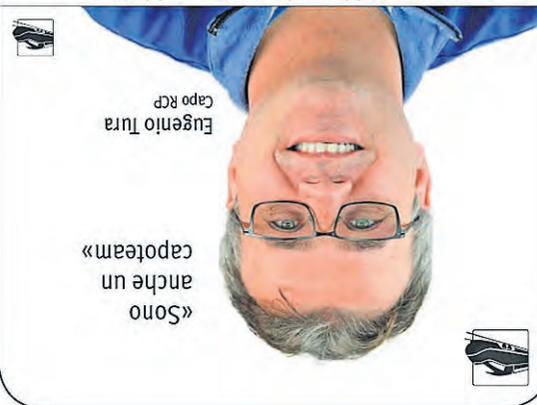
www.sev-online.ch



«Sono anche un capo RCP»

Hans Ulrich Keller
Capoteam

SEV Solidarietà: la carta vincente del SEV.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Beim SEV spielt die Solidarität.



Eugenio Tura
Capo RCP

«Sono anche un capoteam»

ZPV Unterverband des Zuggespersonals
Sous-fédération du personnel des trains
Sottofederazione del personale del treno

Cerchiamo l'affiliato o l'affiliata numero 2100

La tua sezione può trasformare questo obiettivo in realtà. Riceverete per ogni nuovo membro 50 franchi. L'azione durerà fino al 29 febbraio 2016.

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

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

Tiratura: edizione italiana: 3609 copie; totale: 43 612; certificata il 14.11.2014.

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, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).
ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 19 novembre 2015. Chiusura redazionale: giovedì 12 novembre, ore 10.

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... nepotismo

Durante il Medioevo le donne delle famiglie patrie romane avevano amanti e figli, detti «nipoti». Spesso le loro madri riuscivano a porli sul trono pontificio, per cui si diceva che il papato fosse, di fatto, governato dalle donne. Una delle più famose fu Marozia, figlia di un senatore romano, che all'età (oggi in odore di pedofilia) di appena 15 anni divenne l'amante di papa Sergio III e gli diede un figlio. Nel 911, alla morte del pontefice, il bambino aveva appena 6 anni; ma Marozia, che aspettava l'occasione buona, sposò il marchese Alberico di Spoleto e da lui ebbe un altro figlio, chiamato Alberico come il padre. Nel 931 Marozia vide il suo primogenito, nel frattempo 26enne, diventare papa col nome di Giovanni XI. Alla morte del marchese di Spoleto, Marozia si risposò con Guido di Toscana e, rimasta di nuovo vedova, si unì in matrimonio col fratellastro di lui, Ugo di Provenza: le nozze vennero celebrate dal papa, suo figlio. Ma il giovane Alberico insorse contro la madre e il patrigno: Ugo fu cacciato dalla città, Marozia e Giovanni XI vennero imprigionati. Marozia, prima di morire, fece comunque in tempo a vedere anche il suo secondogenito diventare papa, col nome di Giovanni XII. Ma l'esempio senz'altro più vergognoso di nepotismo fu quello offerto, cinque secoli dopo, da papa Borgia, Alessandro VI, che arrivò a riconoscere almeno quattro dei suoi figli illegittimi – tra cui la famigerata Lucrezia Borgia – conferendo il cardinalato a sei dei suoi congiunti! L'episodio comunque più scandaloso dell'intera storia del papato fu senz'altro quello di Giovanni VIII, che si sarebbe rivelato essere una donna, quando partorì nel bel mezzo di una pubblica processione; sicché venne lapidata dalla folla inferocita, insieme al suo neonato! A quel punto, in fretta e furia venne eletto un nuovo papa, Benedetto III. Ma la storiografia ecclesiastica fece figurare che l'elezione era avvenuta prima, in modo da eliminare qualsiasi traccia della papessa Giovanna e, quando tre lustri dopo, nell'872, un altro Giovanni fu eletto al soglio pontificio, venne chiamato Giovanni VIII, anziché IX. Peccato che almeno questa storia sia fasulla: la papessa Giovanna non è mai esistita; ma la sua leggenda nacque nel X secolo, quando non meno di 23 papi regnarono, alcuni solo per pochi mesi. Finirono tutti nei modi più tragici: imprigionati, assassinati, detronizzati, lasciati morire di fame, accecati... e, dietro a molti di loro, c'erano sempre delle donne. Non sorprende che in seguito la Chiesa decise di imporre il celibato sacerdotale!

L'importanza del personale treno sui treni è stata chiaramente ribadita dall'utenza che ha ben accolto l'azione

«Siamo tutti dalla vostra parte»

La scorsa settimana il personale del treno ha distribuito volantini in tutta la Svizzera con un messaggio molto chiaro: la loro presenza è e resta importante sui treni - e su molte tratte - nonostante biglietterie automatiche, e-ticket e videocamere di sorveglianza. Il volantaggio rientra nel quadro di un'azione europea sotto l'egida della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

«Grazie mille per la vostra azione. Io sono stata aggredita. So bene qual è l'importanza della presenza del personale treno sui convogli». Sono le parole di una donna anziana rivolte a **Janine Truttmann**, segretaria centrale della ZPV presente a Bellinzona per questa azione europea. Chiede persino se può dare un'offerta e aiutare anche lei. Janine sorride e le consegna qualche volantino. C'è anche il presidente centrale **Andreas Menet** e tutti i membri della Commissione centrale ZPV. «Siamo qui in Ti-

cino - ci dice **Andreas Menet** - per dare un valore simbolico alla nostra azione. L'anno prossimo verrà aperta la galleria di base e sulla vecchia linea di montagna del Gottardo le FFS vogliono sopprimere la scorta sui treni. La gente non ci sta, sostiene la nostra azione e ci ringrazia. Insomma è chiaramente dalla nostra parte».

Come i passeggeri possano mettersi in salvo con il solo aiuto del macchinista se dovesse scoppiare un incendio in una galleria di 15 km o nelle gallerie elicoidali, rimane un totale mistero per la ZPV/SEV. «Ci appelliamo dunque all'Ufficio federale dei trasporti - continua **Menet** - affinché come autorità di vigilanza, ricordi alle FFS che la sicurezza viene prima della redditività».

L'azione, che si svolge su scala europea e coinvolge dieci paesi, vuole dare un messaggio molto chiaro. «Certamente! L'altro giorno a Bruxelles l'ambiente era molto carico. Siamo tutti molto combattivi perché in gioco - sottolinea **Menet** - non c'è solo la qualità del servizio, bensì la sicurezza dei viaggiatori che a noi sta molto a cuore». L'ETF e i suoi membri chiedono infatti alle imprese ferroviarie e alle autorità di ri-



Zurigo: compatti e motivati per una causa europea.

conoscere l'importanza di accompagnatori professionisti a bordo dei treni (cfr. box). Ruolo che non si limita solo a controllare e vendere biglietti, ma garantisce la sicurezza, soprattutto in caso di incidenti o imprevisti. Accompagnatrici e accompagnatori svizzeri pongono l'accento specialmente su quest'ultimo punto.

Il vicepresidente centrale **Pascal Fiscalini**, che ha coordinato l'azione, è molto soddisfatto: «Molte le testimonianze delle persone che ci ringraziano e che sottolineano quanto il nostro ruolo sia centrale in modo particolare per la sicurezza. Donne e uomini, non fa differenza: tutti ci riconoscono una grande professionalità». E mentre parla il suo telefono è rosso: arrivano foto e messaggi da tutta la Svizzera, dove l'azione sta andando molto bene. «Per noi la risposta migliore è proprio quella della clientela: è al nostro fianco». Del resto un passeggero ci ha confidato: «I biglietti costano sempre di più, può anche starmi bene. Ma è ingiusto peggiorare il servizio e togliere prestazioni, come quella che garantisce il personale treno in tutte le situazioni».

Ma il personale treno non era il biglietto da visita delle FFS?

Françoise Gehring



Andreas Menet e un'attenta interlocutrice.



Viaggio sereno per tutti.



Sempre in prima fila.

UNA CAMPAGNA EUROPEA

La Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti, che riunisce i sindacati dei ferrovieri europei, sta conducendo una campagna di sensibilizzazione per mantenere gli accompagnatori a bordo dei treni. Il personale a bordo svolge numerosi compiti e non unicamente il controllo dei biglietti. Per ogni evenienza, garantisce una presenza umana competente a bordo. Per garantire ai passeggeri sicurezza e un servizio di alta qualità è necessario avere equipaggi professionali su ogni treno, che siano formati in materia di sicurezza, soccorso e tutto ciò che riguarda il servizio ai viaggiatori... affinché i passeggeri possano sentirsi a proprio agio e beneficiare di condizioni di trasporto confortevoli.

La presenza di personale competente a bordo è una condizione essenziale per offrire un servizio di qualità che corrisponda ai bisogni delle persone. L'abbattimento dei costi ottenuto con l'eliminazione di equipaggi professionalizzati va contro l'obiettivo di mantenere ed attrarre un numero sempre maggiore di viaggiatori sulle ferrovie. L'ETF e i suoi membri chiedono alle compagnie ferroviarie e alle autorità di riconoscere l'importanza di accompagnatori professionisti a bordo dei treni e di porre fine ad una politica che priva i convogli di presenza e contatto umano.

CONCORSO

Il concorso «Photomystère» è stato spostato a pagina 12, dove trovate tutte le informazioni necessarie. Buona fortuna.

