

ZPV Regione Centro

Dal Gottardo parte la resistenza del personale treno.

Pagina 4

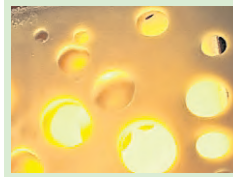


Per la sicurezza e il servizio
NO a RailFit 20/30

Focus.sev

I dipendenti romandi di RailCare dal malcontento passano alla mobilitazione sindacale.

Pagina 16



I guai di SOPRE

Un programma informatico pieno di buchi....

Pagina 5 e 4

Manifestazione contro RailFit 20/30

È scoccata l'ora della lotta

A Berna dai quattro angoli della Svizzera. Oltre 300 militanti del SEV hanno manifestato contro RailFit 20/30. Martedì sera hanno anche supportato la delegazione negoziale del SEV. Le trattative sono riprese giovedì, quando noi siamo già andati in stampa. Tutte le novità sul nostro sito internet www.sev-online.ch.

La mobilitazione è in marcia. Nello spazio di un mattino, il SEV ha saputo mobilitare la propria base che ha espresso totale disappunto contro un programma di risparmi che penalizza tutto il personale. Non ci sono solo tagli occupazionali, ma interventi drastici sulle prestazioni sociali, la cui entrata in vigore è prevista all'inizio dell'anno prossimo. Quanto basta per alzare la testa.



alle pagine 2 e 3

I militanti arrivano a poco a poco sulla piazza antistante la sede delle FFS. Alle 18 erano oltre trecento!

Posto occupato

Contro la violenza maschile sulle donne, una campagna sostenuta dal Gruppo Donne USS Ticino e Moesa.



*Tutte le donne di un gruppo o comunità dovrebbero avere il diritto di essere rispettate. Questo è il nostro punto di vista. C'è un solo modo per essere rispettate: le donne devono occupare il loro posto. Questo è il nostro punto di vista. C'è un solo modo per essere rispettate: le donne devono occupare il loro posto. Questo è il nostro punto di vista.

a pagina 10

L'UFT vuole autorizzare i bus a lunga percorrenza e multare i passeggeri

Provocazione voluta o senza senso?

■ Andare da Zurigo a Lione con un bus della società tedesca Flixbus costa 19 franchi e 50. E chi vuole scendere a Ginevra, lo fa, in barba al divieto di cabotaggio, che vieta simili trasporti interni alla Svizzera, per prevenire una concorrenza basata sul dumping salariale da parte di aziende che non contribuiscono nemmeno a coprire i costi di infrastruttura. Flixbus informa viaggiatrici e

viaggiatori sul divieto di cabotaggio, precisando che il proprio personale non può obbligare nessuno a restare a bordo. Dal canto suo, l'ufficio federale dei trasporti ha aperto un'inchiesta, prospettando però la possibilità di chiamare alla cassa i passeggeri stessi. Il Consiglio federale ha invece risposto all'interpellanza Giezendanner attribuendo alle aziende l'onere di rispetta-

re il divieto di cabotaggio. Il capo dell'UFT ha anche aggiunto di ritenere il bus un valido ausilio laddove il trasporto ferroviario è ormai saturo. Quanto basta per indurre un'azienda svizzera a chiedere una concessione per collegare via strada Zurigo a Ginevra, a un quarto del prezzo richiesto dalle FFS!

Fi
Le situazioni in Francia e Germania alle pagine 8 e 9.

IN BREVE

Sportello FFS
a Giubiasco

■ L'Associazione traffico e ambiente (ATA) traccia un primo bilancio della petizione contro il peggioramento del servizio nella vendita di biglietti da parte delle FFS. Finora sono state raccolte 22 000 sottoscrizioni, di cui 7500 in Ticino. Mercoledì mattina una delegazione ha depositato le firme finora raccolte presso la sede principale delle FFS. In occasione della consegna, Evi Allemann, presidente dell'ATA, ha dichiarato: «Siamo per un servizio pubblico forte. Perciò vogliamo delle FFS che vengano incontro alla clientela».

Svizzera-Italia

■ Il 9 e il 10 novembre la consigliera federale Doris Leuthard si è recata a Roma per incontrare il ministro italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Al centro delle discussioni: la galleria di base del San Gottardo, il corridoio del traffico merci Rotterdam-Genova, le relative possibilità di potenziamento in Italia, e le opportunità di sviluppo che ne derivano per i due Paesi. Leuthard ha parlato con il ministro Delrio pure sulla questione dei trasporti di merci pericolose, dei trasporti transfrontalieri in autobus e della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago Ceresio.

Traffico merci

■ Nel 2015, le prestazioni del trasporto merci su strada sono diminuite dell'1,9% rispetto all'anno precedente. Al contrario, quelle legate alla ferrovia hanno fatto registrare una crescita pari allo 0,7%. L'anno scorso, il trasporto merci su rete stradale e ferroviaria è stato quantificato in 28 miliardi di tonnellate-chilometro, l'1% in meno rispetto al 2014. Il calo ha riguardato soprattutto il traffico interno. Su rotaia, esso è diminuito dell'11%, venendo però compensato da quello d'importazione, esportazione e di transito.

Manifestazione contro RailFit 20/30

Oltre 300 persone alla

Martedì sera oltre 300 militanti del SEV hanno occupato la sede centrale delle FFS – al Wankdorf (Berna) – per manifestare contro il programma RailFit 20/30. Hanno pure accompagnato la delegazione delle trattative all'interno, con tanto di bandiere, cartelli e fischietti. La mobilitazione è solo all'inizio.

Cinque della sera al Wankdorf: la determinazione è palpabile. Oltre 300 militanti occupano la sede delle FFS, rispondendo così all'appello del SEV. Sono venuti dai quattro angoli della Svizzera – Ticino compreso – per supportare la delegazione sindacale che ha iniziato i negoziati con la direzione delle FFS attorno alle 18. Come noto, le FFS vogliono inasprire l'accesso all'invalidità professionale e ridurre gli stipendi di circa lo 0,8% ribaltando sul

personale la metà del premio di rischio della Cassa pensione (finora pagato integralmente dal datore di lavoro). I/le manifestanti hanno così espresso la loro opposizione a queste misure e all'intero pacchetto di RailFit 20/30, che contempla risparmi per circa 500 milioni di franchi entro il 2020 sulle spalle del personale, tramite in particolare la soppressione di 1400 posti di lavoro. I/le partecipanti assediano l'edificio delle FFS e la loro forza trasmette energia alla delegazione. Il segnale lanciato all'indirizzo della direzione FFS è chiarissimo. Le trattative sono andate avanti sino alle 20.30 e riprese giovedì. Mobilitazione riuscita.

Una parola: solidarietà

Durante i negoziati, oratori e oratrici si sono succeduti sotto un cielo già scuro. Il presidente centrale della ZPV Andreas Mennet si è detto fiero della grande partecipazione: «Riuscire a essere così tante e tanti in così poco tempo, non era evidente.



Compatti e solidali per un'unica lotta

Questa mobilitazione è solo l'inizio». Il presidente centrale BAU, Christian Sutter, ha assicurato che «la prossima volta saremo in mille». Bruno Ryf, presidente TS Romandia, ha ripercorso la via che ha portato a questo evento: «Sei mesi fa, RailFit 20/30 era stato simbolicamente sepolto. Ora siamo di nuovo qui in 300. Ciò che succederà dopo, dipende da voi». Le motivazioni del personale sono molteplici. Per il vicepresidente della ZPV Pascal Fisca-

lini è fuori discussione ridurre i livelli salariali alle FFS, perché sono il frutto di decenni di assiduo lavoro sindacale. Le voci della base si fanno sempre più numerose. Myriam Bänninger, delle officine di Olten, ha denunciato la tattica del salame delle FFS e ha ricordato che il personale FFS è il servizio pubblico! La solidarietà si percepiva chiaramente. E René Zürcher, co-presidente di AS Ovest, non ha mancato di sottolinearlo. «RailFit 20/30 con-

sede delle FFS



La sede delle FFS è stata letteralmente occupata dai militanti, giunti sul posto a centinaia

cerne tutti e questa sera lo abbiamo dimostrato. Tutte le sottofederazioni sono qui con noi». Il peso e il valore della solidarietà è stato pure dimostrato dalla presenza del presidente centrale della VPT Gilbert D'Alessandro: «Ciò che succede a voi, può capitare anche alla VPT. La vostra lotta è la lotta di tutti i lavoratori e le lavoratrici del trasporto pubblico. Dobbiamo piegare la dire-

zione delle FFS, la cui visione ci porta tutti contro un muro». Una solidarietà che il presidente del SEV, Giorgio Tuti, ha ricevuto anche da oltre Gottardo e in particolare dall'AS Ticino che gli ha inviato una foto dei presenti all'assemblea con il pugno alzato. Lontano dagli occhi, ma non lontano dal cuore di tutti i lavoratori e le lavoratrici del trasporto pubblico. Dobbiamo piegare la dire-

zione delle FFS, la cui visione ci porta tutti contro un muro». Una lotta che sarà lunga», ha concluso Giorgio Tuti.

Vivian Bologna/fig

Una galleria di foto è disponibile sul nostro sito internet www.sev-online.ch

Nona seduta ordinaria del Comitato SEV

Il SEV nell'alleanza contro TISA

Diversi i temi discussi: elezioni nel Consiglio di fondazione della Cassa pensione FFS, trattato internazionale sui servizi (TISA), fusione di una sezione della LPV e i punti centrali del SEV per il 2017.

In vista della ripetizione delle elezioni per il Consiglio di fondazione della Cassa pensione FFS – che si terranno in marzo – il comitato ha deciso di riproporre i medesimi quattro candidati. Come noto il SEV ha vinto il ricorso contro le prime elezioni a causa dell'uso massiccio di e-mail interne per la propaganda. Il comitato è in-

tenzionato a promuovere in modo attivo la lista sindacale congiunta e a fare capire a tutti i dipendenti FFS che solo una forte rappresentanza dei lavoratori può difendere i loro interessi e tutelare le rendite.

Niente TISA senza votazione

Il comitato ha pure deciso, all'unanimità, l'adesione del SEV all'alleanza contro «TISA, TTIP & Co». Occorre combattere i due accordi internazionali – in fase negoziale – perché minacciano la democrazia, il servizio pubblico, le condizioni di lavoro e la salute della popolazione. Inoltre, se il TISA diventasse effettivo, le misure in esso contenute non potrebbero essere più scardinate o riviste. Le

clausole standstill e ratchet bloccano ogni rinazionalizzazione o revisione in senso restrittivo delle liberalizzazioni, ha spiegato la coordinatrice della politica dei trasporti del SEV Daniela Lehmann.

Gli accordi prevedono diritti particolari per le grandi aziende e limitano le possibilità di partecipazione democratica. Con la conclusione del TTIP, le multinazionali straniere avranno in futuro la possibilità di pretendere dagli Stati nazionali risarcimenti miliardari, se le leggi vigenti dovessero ridurre i loro profitti. Con i ricorsi presentati di fronte a speciali tribunali arbitrali, possono aggirare le misure a tutela del servizio pubblico, della salute,

dell'ambiente e del trasporto pubblico. TISA potrebbe scardinare il divieto di circolazione notturna per i camion e l'intera politica dei trasporti svizzera, ammonisce Lehmann. L'alleanza svizzera contro TISA lotterà con tutti i mezzi anche per fare in modo che l'accordo passi dal voto popolare. Il comitato ha pure approvato la fusione delle sezioni LPV Aare, Emmental e Lötschberg nella LPV BLS. Ha poi cominciato a discutere i punti centrali del SEV per il 2017, che verranno poi esaminati nella prossima seduta di dicembre.

Fi/fig

Presidio officine



I riflettori dei media sono tornati ad accendersi sulle Officine FFS di Bellinzona, martedì 8 novembre. Alle 17.45 si è infatti svolto il presidio di protesta davanti alla stazione FFS. Un gesto per criticare come il Ticino è stato dipinto nella famigerata pubblicazione «Visioni e aspettative in Ticino». Il nostro cantone è stato definito lagnone con una «mentalità da que-

EDITORIALE

Diverse centinaia di persone alle assemblee contro RailFit 20/30 e oltre 300 persone, lo scorso martedì sera, davanti e all'interno della sede FFS. Questi hanno un significato se presi come lo specchio di una tendenza in atto tra il personale FFS: la mobilitazione è in marcia, i/le dipendenti non vogliono accettare senza batter ciglio il trattamento sprezzante che le FFS hanno loro riservato, dimostrando che la direzione aziendale è tagliata fuori dalla realtà.

«Il treno dell'orgoglio è in marcia. La direzione delle FFS faticcherà a fermarlo.»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV

In men che non si dica, i/le dipendenti attivi in tutti i settori professionali, sono giunti a Berna dai quattro angoli della Svizzera. E chi non ha potuto farlo, ha inviato messaggi di sostegno e solidarietà.

Dietro i numeri, ci sono soprattutto volti e testimonianze, espresse nelle assemblee o davanti un microfono. Altri preferiscono la penna. Ciò che è certo è che la parola si libera e i risultati sulla soddisfazione del personale saranno noti prima della fine dell'anno. Sarebbe a dir poco sorprendente se la nostra percezione di malcontento fosse completamente errata.

Riorganizzazioni permanenti, tattica del salame, mancanza di gratitudine nei confronti del personale, tagli ripetitivi e attacchi contro i salari e le prestazioni sociali: sono colpi su colpi verso chi la ferrovia svizzera la fa vivere.

Ma questa famiglia di ferrovieri e ferroviere ha in sé molte risorse. Lo mostra e lo dimostra. Non si tratta solo di difendere le loro condizioni di lavoro e i salari. In gioco c'è molto di più: la qualità del servizio pubblico. L'attaccamento all'azienda è fuori di dubbio. E se la rassegnazione poteva essere dietro l'angolo, oggi ha lasciato il posto alla volontà di lottare. Di rimanere in piedi!

L'opposizione è solo all'inizio e il SEV è pronto a battersi, spinto dalla motivazione dei suoi membri e dalla determinazione del personale FFS.

Il treno dell'orgoglio è in marcia. La direzione delle FFS faticcherà a fermarlo.



Assemblea della Regione Centro ZPV ad Airolo. Il personale treno conferma la propria forza

Dal Gottardo appello all'unità

Depositi gottardisti del personale treno uniti non solo per difendere una precisa categoria, ma tutte le professioni che hanno permesso alla ferrovia di essere oggi quella che è. Una ferrovia che ricompensa l'impegno di chi lavora con un programma di tagli.

È partita dal Gottardo, luogo simbolo della Svizzera, la resistenza del personale treno anche a nome di tutti i colleghi e di tutte le colleghe che lavorano presso le FFS. Azienda che con il programma RailFit 20/30 attacca non solo i posti di lavoro, ma anche importanti conquiste sociali. Lo hanno ribadito mercoledì 16 novembre ad Airolo i vertici della ZPV, per bocca del presidente centrale **Andreas Menet**, e del SEV rappresentato dal presidente **Giorgio Tuti**. A fare gli onori di casa il vicepresidente della ZPV **Pascal Fiscalini** e il presidente della ZPV Ticino **Marco Belloli**, che nel suo saluto di benvenuto è andato alla radice dei problemi: «Purtroppo fin tanto che certi dirigenti – che

non conoscono la nostra realtà professionale – daranno sfogo alla loro creatività con nuove disposizioni e una gestione del personale approssimativa, i problemi resteranno. Senza contare la scarsa considerazione verso il proprio personale, su cui si scaricano tutte le problematiche legate all'introduzione frettolosa di nuovi programmi informatici. Ne vedremo ancora delle belle». Belloli è perfettamente consapevole della criticità dell'attuale situazione: «Sicuramente anche per il SEV l'anno che sta per concludersi è stato costellato da battaglie sul piano sindacale e politico. E anche nel 2017 – osserva Belloli – il SEV sarà confrontato con enormi sfide. Dobbiamo rispondere con determinazione a chi ci considera mere pedine nel cinico gioco dei tagli. Di mezzo non c'è solo il lavoro, ma anche la nostra vita». Parlando del lavoro quotidiano, **Andreas Menet** ha brevemente ricordato cosa bolle in pentola per la ZPV: dall'accompagnamento dei treni alle BAR, dalla digitalizzazione a SOPRE (cfr. anche pagina 5) che causa molti grattacapi al personale treno, tanto che la sezione di Lucerna ha consegnato direttamente nelle



mani di **Giorgio Tuti** una risoluzione che chiede un'intervento diretto del SEV. **Thomas Walther**, presidente CoPe PT, ha confermato tali difficoltà. Molti dei presenti – circa una settantina – hanno espresso le loro preoccupazioni di fronte a scenari di cambiamento che hanno un impatto diretto sul loro lavoro. «Il treno era la nostra casa – ha sottolineato Belloli – e ora le nostre competenze e la nostra professionalità sembrano non contare più».

Françoise Gehring

I TANTI NODI AL PETTINE

«In Ticino da tempo il personale del treno lavora in condizioni di sotto effettivo di personale. La pazienza del personale – che ha sempre garantito la massima professionalità – è stata messa a dura prova dai continui ritardi e dalle lacune nel materiale rotabile». Non usa mezzi termini il sindacalista del SEV **Angelo Stroppini**, che si esprime anche sulla decisione di non più accompagnare i treni sulla vecchia linea del Gottardo. «Le FFS non intendono fare un passo indietro. Eppure – tuona Stroppini – in gioco c'è la sicurezza e il servizio alla clientela! Il mancato accompagnamento rispecchia una strategia azzardata per una linea vecchia di oltre 100 anni. Il personale del treno è il garante della sicurezza: è infatti adeguatamente formato per tutte le situazioni di emergenza. In caso di evacuazione in galleria e in caso di incendio, il personale rappresenta un reale supporto alla clientela». Fino al termine della concessione, ossia il 31.12.2017, la vecchia linea del Gottardo è attribuita alle FFS e al traffico a lunga percorrenza. Questi treni, contrariamente a quelli del traffico regionale, sono accompagnati dal persona-

lento. Ma già dal cambio d'orario del 2016, i treni non saranno più scortati.

Il personale del treno non pensa solo alla propria categoria professionale, ma anche alle altre. Esprime pertanto la propria contrarietà al programma RailFit 20/30 che prevede la soppressione di 1400 posti di lavoro. Tagli che le FFS intendono attuare in altri comparti dell'azienda e che avranno un'incidenza sulla qualità del servizio. Peggioramenti nel servizio alla clientela sono prevedibili ad esempio con la riduzione dei posti di lavoro nella vendita, dove sempre più spesso la clientela viene invitata a servirsi dei distributori automatici di biglietti o dei canali elettronici. Ma non è tutto. Sul fronte della sicurezza, da anni il SEV denuncia un allentamento dei controlli sistemati e capillari per i treni merci in transito nel nostro Paese. «Tagliare ulteriori posti di lavoro – conclude Stroppini – potrebbe rivelarsi fatale. Tanto nella sicurezza quanto nel servizio alla clientela, la dimensione umana resta centrale e fondamentale».

GIORGIO TUTI

La liberalizzazione, ovvero un rullo compressore

La liberalizzazione, che ha cominciato a svilupparsi negli anni Novanta, è davvero un treno in corsa che non accenna



a fermarsi. Lo ha spiegato molto bene il presidente del SEV **Giorgio Tuti** presente alla giornata della ZPV ad Airolo. La liberalizzazione, dicevamo, è

partita da lontano ma da subito il SEV ne ha denunciato le insidie. «Liberalizzazione significa sostanzialmente aprire i mercati e metterli a disposizione di diversi operatori. Detto in parole povere – ha puntualizzato Tuti – significa concorrenza fra le aziende, le quali ribaltano sulle condizioni di lavoro dei propri dipendenti il prezzo della competitività». Ciò si traduce inevitabilmente nell'aumento delle pressioni, che hanno l'effetto di un rullo compressore. L'ideologia neoliberalista si insinua anche all'interno

dell'Ufficio federale dei trasporti, basti soffermarsi sulla sua Strategia 2030. «Nessuno guarda indietro per capire davvero quali sono state le conseguenze di questa scelta. Ve lo dico io: non c'è stata nessuna diminuzione dei prezzi ma sono peggiorate le condizioni di lavoro. Non è possibile aprire il mercato alla concorrenza senza definire delle condizioni quadro. Su questo saremo determinati». E la lotta contro la liberalizzazione sarà svolta anche a livello dell'ETF.

frg

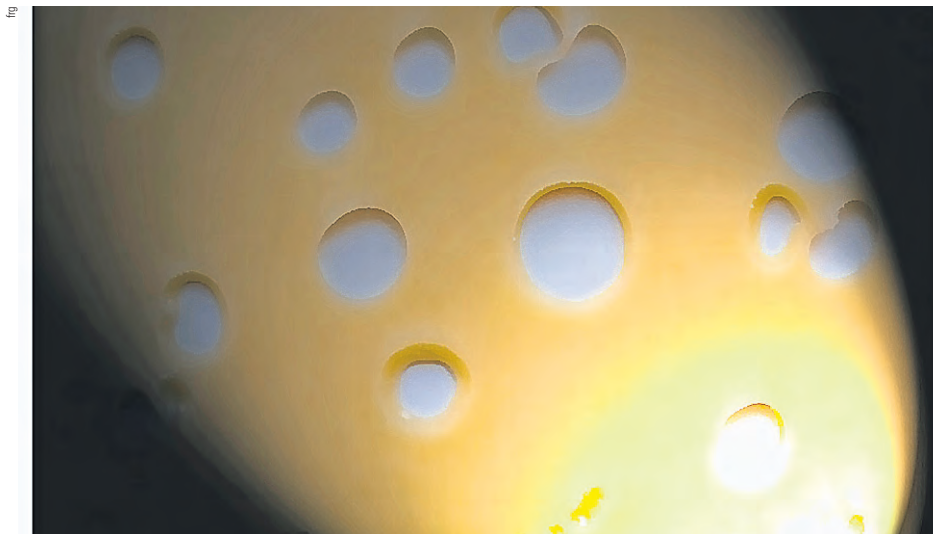
frg

Il sistema SOPRE è un programma informatico che da filo da torcere a chi lo deve applicare

Come il formaggio coi buchi

Andrea Lauber è pianificatore del personale treno. Dal primo di giugno 2016, da quando le FFS hanno deciso in modo ostinato di introdurre SOPRE, ne ha un po' viste di tutti i colori. E non è il solo: anche i suoi colleghi di oltre Gottardo sono confrontati con lacune informatiche che complicano molto il lavoro di chi pianifica e di chi lo svolge. Del resto la ZPV ha più volte preso posizione in modo critico su questo programma, pieno di buchi come il formaggio.

Dalla sua introduzione il primo giugno 2016 al mese di ottobre, sono stati segnalati circa 1700 casi di disfunzione del programma SOPRE. 1700, non proprio brucoloni. Eppure questo programma dovrebbe essere all'avanguardia, per la sua capacità di intrecciare le informazioni di diverse fonti e dialogare con altre piattaforme informative. Il risultato, per ora, non è quello sperato anche se le FFS riconoscono il problema e ci stanno lavorando da mesi. Intanto, evidentemente, lievitano i costi come i migliori dei soufflé, la cui fattura sarà assai salata. Prima di spiegarci i problemi riscontrati, **Andrea Lauber** parte da una premessa chiara come il sole e figlia di una domanda legittima: «Non riesco proprio a capire per quale motivo si è voluto a tutti i costi introdurre questo programma informatico il primo giugno 2016, senza averlo sperimentato adeguatamente prima. Viene proprio da pensare che il rispetto ostinato di questa scadenza sia legato a qualche bonus per obiettivo raggiunto. Ma a conti fatti questo presunto obiettivo raggiunto si è rivelato una vera croce per chi ogni giorno deve lavoro



Un programma informatico con tantissimi buchi, poco graditi.

IRREGOLARITÀ DI SOPRE: DIAMOGLI UN TAGLIO

Dall'introduzione del sistema SOPRE lo scorso mese di giugno, il personale treno è confrontato con diversi pasticci che causano irregolarità nella gestione del tempo e delle indennità. La sottofederazione ZPV ha subito trasmesso ai responsabili il proprio malcontento. Alcune correzioni delle disfunzioni sono state apportate man mano che i problemi venivano segnalati. Durante gli ultimi mesi, i rappresentanti del SEV hanno infatti mantenuto un contatto regolare con la direzione della Gestione del Traffico (VM) allo scopo di introdurre nel sistema i necessari miglioramenti, per permettere ai/alle dipendenti di subire il meno possibile i contraccolpi dei problemi informatici.

Tuttavia, con l'avvicinarsi della fine dell'anno, la situazione è preoccupante: occorre assolutamente

che il sistema sia funzionante senza buchi informatici per il passaggio dal 2016 al 2017. Ad oggi la situazione non sembra affatto sotto controllo; i membri del SEV sono preoccupati.

Andreas Menet, presidente centrale della ZPV, e il segretario sindacale del SEV **Jürg Hurni**, hanno consegnato lo scorso 10 novembre alla direzione VM a Berna, una petizione firmata da 856 collaboratori e collaboratrici. La petizione chiede che i necessari correttivi vengano immediatamente effettuati. Jürg Hurni aggiunge che il SEV auspica pure che i/le dipendenti confrontati/e con inconvenienti legati al sistema, vengano indennizzati, per esempio con del tempo supplementare.

Hes/trg

rare con questo sistema». Il principale problema di questo programma è la scarsa affidabilità. «Ci sono ancora troppi buchi neri da risolvere. Per noi che operiamo giornalmente con questo sistema, diventa tutto davvero molto più difficile. SOPRE – ci spiega Andrea Lauber – non è attendibile specialmente per quanto riguarda la visualizzazione dei conteggi e del tempo di lavoro. Su una schermata ti mostra un conteggio, sull'altra schermata altri dati che non coincidono. Bisogna sempre prendere tutto con le pinze. E per correggere i conteggi, noi non possiamo più intervenire». Ma c'è di più. «Sì, infatti i treni

non vengono visualizzati correttamente o mancano addirittura. Queste disfunzioni sono purtroppo pane quotidiano e non ci permettono di lavorare con la giusta serenità». Ma tutte queste disfunzioni sono state recepite dai responsabili? «In parte alcune cose sono state sistemate, ma è dal mese di giugno che lavoriamo quasi in una situazione di emergenza, proprio per la natura scarsamente affidabile del programma. Così non è possibile andare avanti. Siamo sempre sul chi vive».

Andrea Lauber sostiene che è difficile lavorare con certezze, poiché si è sempre assaliti da mille dubbi, che occorre rego-

lamente dissipare verificando se la macchina ha funzionato correttamente. «Capita persino che a distanza di ore, la schermata non rappresenta più il turno, come invece dovrebbe. Bisogna sapere – continua il pianificatore – che il programma va a prendere informazioni da diversi altri supporti. Il programma dovrebbe fare dialogare tra loro queste diverse piattaforme, ma apparentemente sembra un dialogo tra sordi perché purtroppo permangono molte lacune. Capisco benissimo che ogni nuovo programma comporta delle difficoltà o dei periodi di adattamento e di assestamento. Ma ciò che davvero fatica a com-

prendere è che da cinque anni le FFS stanno sperimentando questo prodotto, la cui introduzione è stata rinviata più volte. Poi a un certo punto, benché consapevoli delle persistenti lacune e criticità, le alte sfere hanno deciso di partire ad ogni costo il primo giugno 2016. Per i macchinisti, per esempio, l'introduzione è stata saggiamente posticipata di un anno, proprio per i problemi insistenti nel programma. Invece per il personale treno si è voluto a tutti renderlo operativo». Costi quel che costi. Ma lo stupore di Andrea Lauber non finisce qui: «Ho 62 anni di cui 42 anni al servizio della ferrovia. Ho avuto a che fare con cinque programmi informatici, ma questo è davvero il peggiore. Continuiamo ad avere problemi per quanto riguarda le indennità, che questo nuovo programma dovrebbe potere inserire su ogni busta paga. Siccome non è detto che il programma lo faccia correttamente, è stato consigliato ai collaboratori e alle collaboratrici di tenere un conteggio a parte. Abbiamo riscontrato dei problemi anche con l'assegnazione dei turni di riserva».

Andrea Lauber condivide i dolori del SOPRE con i colleghi del resto della Svizzera, che incontra ogni mese. «Noi siamo in fondo un piccolo deposito con circa 150 dipendenti, ma a Zurigo hanno circa 500 persone da gestire e i problemi sono molto più numerosi: non c'è solo il traffico a lunga percorrenza, ma il traffico regionale e i rilevatori di frequenza. Inoltre il deposito di Zurigo sconfina in altri depositi».

Nonostante molte persone siano state distaccate dal loro abituale lavoro per dare man forte ai programmatori, SOPRE impone al personale una faticosa corsa ad ostacoli contestata con una petizione del personale (cfr. riquadro) che chiede che vengano immediatamente posti i necessari correttivi.

Françoise Gehring

Lo scrittore Pedro Lenz insorge contro la disumanizzazione e le stazioni fantasma



«La ferrovia mantiene la Svizzera unita»

Pedro Lenz non è un nostalgico. Ritene però che oggi vengano a mancare i contatti sociali. Viaggiando in treno, si incontrano troppi automatici e poche persone, la ressa anziché il prossimo.

■ Pedro Lenz, attualmente è in tournée nella Svizzera tedesca con Christian Brantschen per il «Fanny Tour» e partecipa a letture del suo recente romanzo anche all'estero. Come si sposta: in auto o in treno?

Se appena posso, uso i trasporti pubblici, per diversi motivi: devo spesso partire verso le quattro o le cinque di pomeriggio, quando le autostrade sono intasate e dopo una lettura impegnativa di alcune ore sono lieto di affidarmi ad altri per il rientro. Del resto, non guido molto volentieri. Uso quindi l'auto solo quando devo portarmi appresso molto mate-

riale, oppure se devo andare in luoghi discosti, da cui non posso ripartire.

■ In fondo, dovrebbe essere soddisfatto dell'offerta delle ferrovie, ma risulta invece piuttosto critico nei loro confronti, come risulta da un recente articolo (vedi riquadro a fianco). Secondo lei, la situazione dal punto di vista dei contatti umani è proprio così grave?

Vi sono diversi livelli. Stanno aumentando i problemi, per esempio di locomotive che si incagliano. In questi casi, mi chiedo se mancano gli addetti alla manutenzione. Vedo però la gente spazientirsi e cominciare ad insultare il personale che gli capita a tiro. Il capotreno telefona e poi annuncia che saremo rimorchiati e la gente se la prende con lui. In fondo, dovrebbero prendersela con quelli ai piani superiori. Ammiro i ferrovieri per il loro impegno, per come riescono a informare e calmare le persone, spesso in due lingue. Vi è un altro aspetto: in treno non ho mai paura, nemmeno di notte. Però fa strano viaggiare su un treno senza personale FFS. Secondo me, la polizia ferroviaria non può rimpiazzarlo. Io mi sento più sicuro con un «normale» conduttore, invece di scorgere due agenti della polizia ferroviaria che salgono ad una fermata e scendono alla successiva. Loro non mi danno alcuna sicurezza.

■ Una volta, lei ha detto che le fa specie che la gente non si parli più. Lei conversa spesso mentre viaggia?

Se viaggio in uno spazio pubblico, mi rifiuto di tapparmi le orecchie con un apparecchio. Per comunicare, è indispensabile avere le orecchie aperte. Mi arrabbio anche con chi occupa con i propri effetti tre posti in un treno che si sta riempiendo e si pone in modo da non essere apostrofato. Lo faccio apposta e chiedo «scusi, mi posso sedere qui?». In un treno

«Ammiro i ferrovieri per il loro impegno, per come riescono a informare e calmare le persone, spesso in due lingue!»

pieno, occorre anche una certa solidarietà e a volte questo è l'inizio di un dialogo. Chiedo: «Abita qui?». A una prima risposta, magari stizzita, segue spesso una discussione sulla sfera pubblica e privata. A me piace lo spazio pubblico, che però richiede un certo rispetto per gli altri. Non sono un poliziotto, né un vecchio pignolo, ma mi capita di richiamare un giovanotto per dirgli «ehi, hai dimenticato la tua lattina di birra!» «No, è vuota» rispondo spesso. «Ah, è vuota? L'hai dimenticata comunque». Ho però anche dialoghi più pacati, magari con gente che mi riconosce. Penso che dobbiamo imparare a conversare, anche per strada.

■ Stiamo però parlando di comportamenti individuali, per i quali le FFS non possono certo essere ritenute responsabili.

Evidentemente, ma vi è un altro aspetto: quando attendo in stazione, la sera, dopo le sei, non vedo più nessuno. Sportelli chiusi, nessun capostazione, solo automatici Selecta, automatici per biglietti e, probabilmente, videocamere di sorveglianza. Diventano luoghi fantasma e poi ci lamentiamo per i vandalismi, che però ven-

gono facilitati proprio dal fatto che non c'è più nessuno. Da parte mia, tento di oppormi a questo ambiente fantasma, proprio attaccando bottone con la gente, magari con un pretesto del tipo: «sa se il treno per Berna ferma a Gümli-gen?» oppure, se sono loro a chiedermi qualcosa, aggiungendo un commento del tipo «anche lei è ancora in giro a quest'ora». In genere, inizia un dialogo, che ritrasforma questo luogo fantasma in un luogo di incontri. Da ragazzi, quando bighellonavamo in stazione, il capostazione ci richiamava al giudizio, facendoci togliere per esempio i piedi dalle panchine. Non era un intervento di polizia, ma una specie di controllo sociale. Oggi, spesso ho

la sensazione che le FFS abbiano risparmiato sui ferrovieri per poi dover assumere poliziotti.

Tutto questo anonimato è spaventoso. Dobbiamo individuare nuove forme di convivenza, che un tempo non erano necessarie. Quando la metà dei passeggeri di un treno pieno vuole scendere in una stazione e il marciapiede è affollato da persone che vogliono salire, queste ultime non possono partire a testa bassa come tori contro la porta che si apre. Devono prima farsi da parte e permettere agli altri di scendere.

■ È veramente del parere che questi comportamenti siano peggiorati?

Il punto è che non li abbiamo mai imparati. Recentemente sono stato in Scozia. Lì tutti si mettono diligentemente in coda. Chi arriva per ultimo aspetta il suo turno. E succede che si lasci il posto ad una signora anziana. Se voglio andare da Olten a Langenthal posso certo resistere anche una decina di minuti in piedi.

■ Restiamo quindi sulle nostre ferrovie e sulla stazione di Olten. Cosa significa per lei abitare nei pressi della stazione?

Per me vi sono due aspetti importanti. In primo luogo, l'idea di essere collegato con il mondo. In cucina, posso sentire gli annunci del binario dodici, in tedesco e in italiano. Quando



«Un luogo ideale per vivere»: Pedro Lenz presso il ristorante «Gleis 13», nei paraggi della stazione di Olten.

«La ferrovia mi fa sentire collegato con il mondo.»

la voce femminile si esprime in italiano, so che annuncia un treno per Chiasso o per Milano centrale; in tedesco magari uno per Amburgo. Mi piace poi assistere al passaggio dei treni carichi di autocarri. Secondo me, hanno un lato poetico. E poi vi è un altro aspetto: in una stazione importante si trovano ancora chioschi aperti, dove posso comprare un giornale anche di domenica. Conosco anche molti ferrovieri, con i quali posso scambiare qualche frase: «dove vai oggi? – fino al lago di Costanza» e così via, anche se mi accorgo che non hanno più tempo come una volta. E per finire, se rientro tardi la sera da una lettura, non devo cercare un taxi. Arrivo in stazione e sono a casa. È bello. Posso uscire quando ho sentito annunciare il mio treno, perché ci metto solo due minuti per arrivare sul marciapiede. Non ho più nemmeno bisogno dell'orologio.

■ Lei conosce molti ferrovieri. Lei stesso ha svolto un apprendistato di muratore, prima di riprendere gli studi, conseguire la maturità e seguire alcuni semestri di studi superiori. Come artista, si vede più un lavoratore o un intellettuale?

In realtà, mi piacerebbe congiungere questi due mondi. Nel nostro paese, queste possibilità esistono: un lavoratore può leggere un libro e un intellettuale prendere in mano una pala. Alcuni conduttori che conosco, prima erano pure loro muratori. Mi ricordo quando uno mi ha detto «vado in ferrovia e faccio la scuola di conduttore». Un italiano naturalizzato invece mi ha indicato che andava in ferrovia, dove avrebbe potuto far valere le sue conoscenze linguistiche. Da studente, ho lavorato alla stazione merci di Berna, caricando e scaricando i vagoni del cargo domicilio. Non ho alcun pro-

blema nei contatti con i lavoratori, mentre con gli intellettuali sono meno a mio agio. Quando però sento le ferrovie parlare di «Railfit» o di «Rail City», mi chiedo sino a che punto parlino ancora la mia lingua, o facciano parte del mio mondo. Ma chi ha queste idee? Penso non si tratti di ferrovieri, o di gente con il cuore da ferroviere. Lavorare alle FFS dovrebbe essere qualcosa di particolare. Le FFS non sono un'azienda qualunque. Sono le FFS a tenere unita la Svizzera. Quando arrivo a Ginevra, realizzo come funziona bene la nostra ferrovia. È un'istituzione svizzera, un po' come l'esercito, anche se non sono mai stato un ammiratore di quest'ultimo. Non è una questione di «swissness» né di considerazioni da ostentare. È convivenza autentica. Per questo, la ferrovia per noi è tanto importante. Devo assolutamente dirvi ancora una cosa: come detto sono stato in Scozia. Lì, le ferrovie sono state privatizzate e le ho trovate spaventose. Nessu-

na sa più nulla, nessuno è in grado di rispondere alle vostre domande, i prezzi cambiano a seconda dell'ora e delle circostanze. Io sono ancora in grado di informarmi con il telefonino, ma cosa succede alle persone anziane, che magari viaggiano raramente? Devono magari recarsi ad un funerale, non hanno più l'automobile e avrebbero bisogno di uno sportello, con una persona alla quale rivolgere le loro domande e sentirsi dire per esempio: «prenda questo treno per Zurigo, glielo scrivo qui, poi prenda il sottopassaggio. Il tempo per cambiare è sufficiente...». Ho veramente una grande stima e una grande considerazione dei conduttori che sono ancora presenti sui treni e che vi svolgono un lavoro egregio.

Peter Anliker

BIO

Pedro Lenz è nato 51 anni fa a Langenthal e vive oggi a Olten. Dal 2001 è scrittore a tempo pieno. Le sue opere sono spesso in dialetto, ma ha scritto anche diversi testi per il teatro e per la radio. Il suo romanzo più popolare, dal quale è stato tratto anche un film, è stato tradotto anche in italiano: «In porta c'ero io!» (Gabriele Capelli editore, Mendrisio 2011). Le sue opere comprendono anche CD e audiolibri. Attualmente svolge una tournée per presentare il suo nuovo romanzo «Fanny» e quasi tutte le rappresentazioni sono esaurite con largo anticipo. Tra i premi attribuiti a Pedro Lenz, citiamo il premio letterario della centrale di formazione operaia del 1994 e il premio culturale dell'Unione sindacale svizzera del 2010.

www.pedrolenz.ch

CITAZIONE

In un articolo della «Nordwestschweiz» del 26 settembre, Pedro Lenz aveva commentato così il «messaggio» delle FFS: «Non verrai più servito. In compenso sarai filmato. Non sarai più assistito, in compenso sarai controllato. Non sarai più un cliente, ma un User. Adesso sentiamo che le FFS cancellano 1400 posti di lavoro. I dipendenti superstiti saranno chiamati a dare ancora di più. La redditività viene prima della qualità del servizio. La disumanizzazione continua. E questo programma si chiama «RailFit.»

Bus a lunga percorrenza: le conseguenze della liberalizzazione attorno a noi

«Gli autisti soggiacciono ai giudizi espressi dai viaggiatori, tramite un'app per i loro smartphone. Il loro salario e le loro condizioni di lavoro dipendono quindi dagli umori della clientela...»

Fabian Tosolini, sostituto del segretario generale CFDT



Liberalizzazione: gli esempi da evitare

In Germania e Francia, i bus a lunga percorrenza sono ammessi sul territorio nazionale dal 2012, rispettivamente dal 2015. Abbiamo raccolto alcune indicazioni sulle conseguenze di questa apertura per la ferrovia e per il personale, dato che in Svizzera si parla con insistenza di permettere questa possibilità.

In Francia, un'ordinanza del 1945 attribuiva alla SNCF il monopolio dei trasporti terrestri a lunga percorrenza. Negli ultimi anni, abbiamo assistito ad una decisa liberalizzazione del quadro legale, che ha dapprima permesso collegamenti internazionali da e per le città francesi e poi, dal 2009, soppresso il divieto di cabotaggio. Si è così creata la possibilità di recarsi in bus da una città all'altra, alla sola condizione che il viaggio fosse parte di un collegamento internazionale (per esempio da Parigi a Lione, con un bus diretto a Torino, oppure da Parigi a Perpignan con uno diretto a Barcellona). La prima barriera era così crollata.

Liberalizzazione quasi totale

Il secondo passo è stato d'autorizzare linee di bus sul territorio nazionale, nella misura in cui venissero coperte distanze superiori ai 100 chilometri. La «legge Macron», introdotta nell'agosto del 2015, va persino oltre, permettendo di offrire collegamenti su distanze anche inferiori. Le società devono chiedere un'autorizzazione che può però essere negata solo se le regioni riescono a dimostrare in modo inequivocabile che la nuova offerta di bus compromette un servizio pubblico esi-

stente, come per esempio un collegamento di treni regionali.

Prezzi interessanti, ma a spese di chi?

Diverse grandi compagnie hanno quindi fatto investimenti sul mercato francese, creando numerosi collegamenti a prezzi molto attraenti. La quota di passeggeri risulta ancora marginale, rispetto a quella che usa la ferrovia, ma è in rapida crescita. Per favorire l'entrata sul mercato, le aziende non esitano a praticare prezzi stracciati, insostenibili a lungo termine. Come spiega Fabian Tosolini, sostituto del segretario generale della CFDT trasporti e ambiente: «si tratta di un modello economico molto delicato, in cui agiscono numerose piccole aziende su incarico di società più importanti. Gli introiti attuali non sono sufficienti a far fronte alle spese legate ai salari, al carburante e ai pedaggi. In futuro, le aziende potranno magari rifarsi, ma già oggi non vi sono più offerte da 1 euro per andare da Parigi a Bruxelles e la Megabus ha già messo la chiave sotto lo zerbino».

Anche la SNCF ha costituito una propria società di bus, la Oubus, che oggi è la capolista di un settore che attira soprattutto giovani e seniori, meno

sensibili alla durata dei tragitti e attirati da questi prezzi convenienti. Se non altro, queste offerte danno anche agli meno abbienti la possibilità di spostarsi.

Concorrenza falsata

La concorrenza tra queste aziende di bus e la SNCF è però falsata dai costi ridotti che le prime sono chiamate a coprire, derivanti dalla mancanza di spese per la manutenzione dell'infrastruttura e l'approvvigionamento d'energia. Da questa liberalizzazione, le autorità si aspettavano la creazione di nuovi posti di lavoro ma, a ottobre 2016, i posti creati erano solo 1430, contro i 22.000 annunciati. «I posti sono risultati nettamente inferiori alle previsioni e consistono per lo più in trasformazioni da posti a tempo parziale a

tempo pieno», continua Fabian Tosolini.

Per quanto riguarda il personale, il 98% delle e dei dipendenti risulta essere residente in Francia, che appare quindi molto meno soggetta al problema del personale straniero che attraversa il paese, retribuito a condizioni diverse di quelle in uso. Il problema viene invece dall'abbassamento degli stipendi in atto. I primi autisti erano infatti stati ingaggiati alle condizioni previste dal contratto collettivo vigente per il settore del gran turismo, mentre i seguenti hanno dovuto accontentarsi di molto meno.

«Dai 2000 euro mensili dei primi contratti, siamo passati ai circa 1500 euro attuali. Il nostro sindacato sta sostenendo questi colleghi retribuiti a condizioni inique. Un altro grosso problema viene dal fatto che

spesso questi colleghi soggiacciono ai giudizi espressi dagli stessi viaggiatori, tramite un'app per i loro smartphone. Il loro salario e le loro condizioni di lavoro dipendono quindi dagli umori della clientela. Un passeggero insoddisfatto del tragitto percorso può quindi sanzionare l'autista. Per noi è inammissibile» spiega Tosolini.

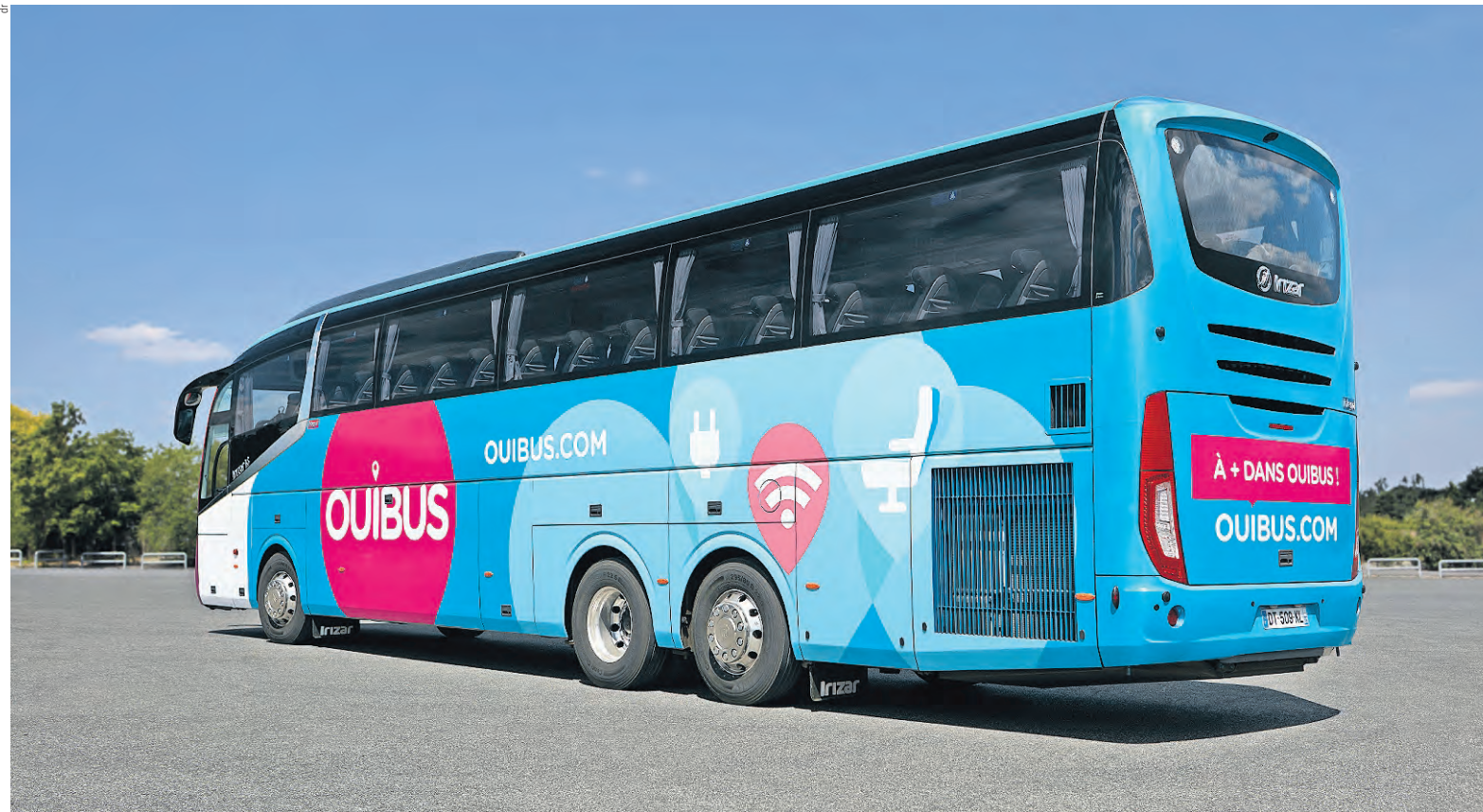
I sindacati francesi puntano quindi in primo luogo ad ottenere remunerazioni corrette e a limitare la concorrenza intermodale tra strada e ferrovia. Laddove vi è una forte domanda, come per esempio tra Parigi e Lione, non vi sono grossi problemi, ma vi sono per contro importanti preoccupazioni laddove l'avvento dei bus potrebbe portare alla soppressione di linee ferroviarie. Come potrà spostarsi la popolazione delle regioni in cui le linee ferroviarie sono state dismesse e dalle quali le compagnie di bus decidono di ritirarsi per mancanza di profitti?

«Per il momento, non vi sono che io sappia linee di treno chiuse per la concorrenza, ma vi è una minaccia concreta per i treni notturni», conclude Fabian Tosolini.

Henriette Schaffer/gi



In Inghilterra, sono stati creati collegamenti a lunga distanza via bus già negli anni '80, all'epoca del governo Thatcher.



La SNCF ha creato una propria società di bus a lunga percorrenza, a rischio di cannibalizzare le proprie linee ferroviarie.

Il mercato germanico dei bus a lunga percorrenza è dominato da Flixbus e dal dumping salariale e sociale

In Germania, i bus a lunga percorrenza sono stati legalizzati nel 2013, tramite una sentenza del tribunale che ha di fatto eliminato il monopolio delle ferrovie. *contatto.sev* ha chiesto a Dieter Schäfer, di *mobifair**, alcune impressioni sulle esperienze raccolte.

«Vi sono già state linee ferroviarie sopresse a seguito dell'avvento di questi bus a lunga percorrenza?»



Dieter Schäfer: Non sono al corrente di linee ferroviarie abbandonate per questo motivo. Vi sono però aziende del trasporto regionale, anche private come la Agilis, che si lamentano per la concorrenza praticata dal bus, che sottrae loro passeggeri. Il fatto che le fermate dei bus debbano distare tra loro almeno 70 chilometri risparmia tuttavia il traffico regionale da questi fenomeni.

«Come hanno reagito le ferrovie a questa concorrenza?»

La DB AG è l'unico attore importante nel traffico ferroviario a lun-

ga percorrenza, in quanto le quote di mercato di altre ditte più o meno private, come la HKX, o delle aziende straniere è inferiore al 5%. La DB AG ha rinunciato in misura quasi completa ad aumenti tariffali, introducendo anzi offerte speciali e prezzi ridotti. Ma questa pressione sui prezzi viene ora utilizzata nelle trattative quale argomento per negare aumenti salariali ai dipendenti.

«Ma la DB non è attiva anche sul mercato dei bus a lunga percorrenza?»

Non più. Prima della liberalizzazione del mercato, non era possibile ottenere una concessione per una linea di bus, se il tragitto era coperto anche da una linea funzionante di treno (divieto di concorrenza). A quel tempo, la DB gestiva già alcune linee di bus, in prevalenza da e per Berlino, tramite una propria filiale. In seguito, ha esitato a lungo sull'opportunità di entrare sul mercato, decidendo infine, nel 2015, di provarci con il proprio marchio BLB (Berlin Linien Bus). Nell'ottobre 2016 ha però desistito quasi completamente, dopo essere incorsa in una perdita di 20 milioni di euro. Si limita ora

a gestire singole linee con il marchio IC Bus, prevalentemente verso le nazioni confinanti, come per esempio da Norimberga a Praga.

«È vero che questi bus possono utilizzare le autostrade gratuitamente?»

Sì, si è trattato di un provvedimento per tutelare questo «giovane mercato» da oneri troppo importanti. Ma adesso questa disposizione viene aspramente criticata e discussa ed è possibile che dal 2017 i bus non saranno più esonerati dalle tasse d'uso delle strade a lunga percorrenza. È una nostra decisa rivendicazione, sostenuta anche dalla SPD. Occorre considerare che la crescita di questi bus non va a caricare solo la rete autostradale, ma anche quelle urbane. Riuscire a conciliare le esigenze pianificatorie, di gestione del traffico e finanziarie di queste aziende di bus con quelle delle città e dei comuni è una sfida molto complessa. Solo poche città, come Berlino, Amburgo, Monaco, Norimberga dispongono di stazioni di bus in centro. Altre, come Francoforte, le stanno costruendo. Il loro finanziamento non è tuttavia regolato in modo unitario. Alcune sono

state finanziate tramite imposte, altre attraverso tasse mirate.

«I bus a lunga percorrenza possono veramente ricavare vantaggi dall'applicazione di condizioni di lavoro e salariali più favorevoli?»

Certo, anzi siamo in presenza di veri e propri casi di dumping salariale e sociali, soprattutto poiché la Flixbus, che detiene una posizione di quasi monopolio, con una quota di mercato del 90 per cento circa, in realtà è proprietaria di un solo autobus. Per il resto, incarica circa 250 ditte in subappalto in tutta Europa, con un totale di circa 1000 bus in circolazione. Ne consegue che i conducenti non sono dipendenti di Flixbus, ma di queste piccole e medie aziende, le cui condizioni salariali e di impiego sono molto diverse tra loro. Inoltre, evidentemente anche queste aziende vogliono conseguire un loro profitto, per cui la quota a disposizione per il personale diminuisce. In Germania vi sono infine presenti anche ditte di bus extra-europee che operano per conto di Flixbus. Ma anche DB e Eurolines fanno capo a ditte in sub appalto dell'Europa dell'est.

«Ma queste ditte estere non devono rispettare almeno i salari minimi e le altre disposizioni vigenti in Germania?»

Nella misura in cui sono attive in Germania e non si limitano ad attraversarla, queste ditte devono pagare almeno lo stipendio minimo, attualmente fissato a 8,50 euro l'ora. Vi sono poi condizioni di impiego minime e disposizioni per il tempo di guida che devono essere rispettate da tutte le aziende, anche quelle estere.

«Cosa possono fare i sindacati per migliorare le condizioni d'impiego e di lavoro?»

È un contesto difficile, in quanto i dipendenti sono piuttosto restii ad organizzarsi dal profilo sindacale. Il settore compete inoltre al sindacato Verdi, che è organizzato in modo decentralizzato. Ciò porta a contratti salariali diversi per i 16 Länder. Organizzare il settore degli autocarri e degli autobus esteri in transito è poi ancora più difficoltoso.

* *mobifair* è un'organizzazione che agisce in favore di corretta concorrenza tra i vari vettori di trasporto.

FI

Colpi di diritto

Mi piego ma non mi spezzo!

Quanta flessibilità può chiedere il datore di lavoro al proprio personale?

Anche la buona volontà dei dipendenti può avere un limite.

Viviamo in un'epoca in cui i cambiamenti tecnologici si susseguono a ritmi sempre più frenetici e ormai si parla apertamente, per non fare che due esempi, di veicoli che circolano da soli o di impianti di microchip sotto la pelle. Sembra che siamo ormai destinati all'apprendimento continuo e neppure una laurea universitaria garantisce più di sfuggire alla disoccupazione.

Le esigenze poste a lavoratrici e lavoratori aumentano costantemente e bisogna stare al passo con questa evoluzione. Chi non ce la fa, viene subito bollato di mancanza di flessibilità e di inadeguatezza al mercato del lavoro. Ma in che misura è lecito chiedere a qualcuno di essere flessibile e adeguato?

In linea di principio, il contratto di lavoro e la descrizione del posto indicano i compiti da svolgere, dove e a che

prezzo (= salario) devono essere svolti. Questi compiti devono essere svolti con una buona qualità e secondo i più recenti standard della tecnica. In cambio, si riceve il salario convenuto e, se del caso, le indennità e i rimborsi spesa. I e le dipendenti devono attenersi alle direttive del datore di lavoro, secondo il principio della buona fede. Si tratta, almeno in teoria, di un accordo di dare per avere.

Pretese lecite?

Prendendo spesso a pretesto crisi vere o presunte, i datori di lavoro si lasciano prendere dalla smania di riorganizzare sempre più in profondità. Lo stralcio di compiti, la creazione di nuovi, i traslochi e i trasferimenti che ne derivano creano nuove e ulteriori esigenze al personale, con il ricorso a desk-sharing, orari flessibili, nuove tecnologie, riduzioni di effettivi, Kaizen e quant'altro. In altri termini, si chiede di produrre sempre di più con sempre meno. Nell'immaginario padronale, la-

voratrici e lavoratori dovrebbero essere tutti in piena salute, entusiasti, infallibili, giovani, giovanili, formati in modo eccellente, con una lunga esperienza e disponibili a lavorare in ogni tempo e luogo. Evidentemente, la realtà non può essere questa, ma la questione di quanto flessibilità può essere pretesa rimane sul tavolo. Ecco qualche esempio.

Disponibilità ad imparare

Una contabile con dieci anni di esperienza si vede confrontata con l'esigenza di imparare ad usare un nuovo programma di contabilità. Questa flessibilità di apprendere l'uso di nuovi strumenti di lavoro è senz'altro dovuta e, probabilmente, viene anche prestata senza problemi. Lo stesso può avvenire per apprendere l'uso di nuovi macchinari che migliorano l'esecuzione del lavoro, mentre meno proporzionata può essere valutata la richiesta di apprendere a svolgere un incarico totalmente nuovo e

non previsto dal contratto di lavoro.

Tragitti più lunghi

Un addetto alla logistica viene trasferito in un'altra sede, dove sarà chiamato a svolgere lo stesso lavoro. Il suo tragitto passa però da 45 a 90 minuti. Il raddoppio del tragitto casa-lavoro può apparire sproporzionato. Bisogna tuttavia considerare che l'assicurazione disoccupazione giudica ammissibile un tempo di viaggio sino a due ore per tragitto. Si tratta però del limite massimo, che può essere giudicato adeguato solo in assenza di fattori oggettivi che lo contrastano, come la necessità di assistere i figli o altri parenti, oppure obblighi di natura privata come il prestare servizio di picchetto per i pompieri ecc.

Trasloco o nuova formazione

Un artigiano addetto alla produzione di pezzi di ricambio riceve la comunicazione che il suo incarico verrà svolto in futuro da un nuovo macchi-

nario appena acquistato. A lui vengono sottoposte due opzioni: trasferirsi in un'altra sede, dove potrà svolgere un'attività analoga all'attuale oppure seguire una formazione supplementare. La richiesta di flessibilità non può implicare senz'altro la necessità del trasloco, nemmeno se il datore di lavoro contribuisce in misura parziale o totale ai costi. La formazione può per contro essere richiesta nella misura in cui viene pagata dal datore di lavoro e risulta alla portata del collaboratore. Questi esempi dimostrano come vi sia un certo obbligo a dimostrarsi flessibili, anche se non si dovrebbero perdere di vista la proporzionalità delle richieste e le circostanze generali.

Né si può purtroppo tralasciare la realtà del diritto del lavoro svizzero, che prevede sempre la possibilità per il datore di lavoro, con pochi limiti, di sciogliere il rapporto di lavoro.

Assistenza giuridica SEV

Campagna contro la violenza maschile sulle donne

Posto occupato

Affinché le donne vittime di violenza non perdano il posto che spetta loro di diritto nella società.

Purtroppo anche la cronaca recente conferma come la guerra mai dichiarata al sesso femminile non trova fine, testimoniando una relazione tra uomini e donne fortemente asimmetrica, segnata dal radicamento della cultura di dominio patriarcale. Il prossimo 25 novembre, in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza maschile contro le donne, facciamo anche noi un gesto concreto dedicato a tutte le donne

vittime di violenza: occupiamo per loro un posto al cinema, in teatro, sul bus, sul treno o su una panchina, affinché la quotidianità non lo sommerga. Il **Coordinamento donne della sinistra e il Gruppo donne USS Ticino e Moesa** lanciano nella settimana dal 21 al 25 novembre 2016 e per tutto il tempo necessario, la campagna POSTO OCCUPATO. La campagna è nata in Italia nel 2013 in reazione al perpetrarsi dei femminicidi. È violenza contro le donne «ogni atto di violenza fondata sul genere che provochi un danno o una sofferenza fisica, sessuale o psicologica per le donne, incluse le minacce, la coercizione o la privazio-

ne arbitraria della libertà». Per contrastare la violenza di genere è necessario un lavoro di ampio respiro che coinvolga tutti, non solo le donne, perché la violenza sulle donne è un problema di tutti. La campagna POSTO OCCUPATO non fornisce soluzioni concrete, ma accende i riflettori su un problema sociale e culturale tutt'altro che marginale. È un gesto concreto dedicato a tutte le donne vittime di violenza. Ciascuna di queste donne viene annullata in quanto persona ogni qual volta subisce un abuso fisico, sessuale, psicologico e/o economico da parte di un marito, di un ex, di un amante, di un conoscente o di uno scon-



nosciuto. La violenza di genere toglie alle donne colpite la possibilità di occupare un posto a teatro, sull'autobus, a

scuola, impedendo loro di condurre una vita fatta di libertà e dell'autodeterminazione.

Comitato centrale VPT

«Pensionati e pensionate, la VPT ha bisogno di voi»

Il comitato centrale VPT, nella riunione del 26 ottobre, si è chinato su diversi temi: i pensionati nella VPT, lo sviluppo del settore bus in Svizzera orientale e la violenza contro il personale.

Il sondaggio relativo all'assistenza dei pensionati all'interno delle sezioni è stato al centro di un rapporto finale presentato dalla commissione centrale e accettato dal comitato centrale all'unanimità. Il rapporto indica che i/le pensionati/e occupano un posto importante nelle sezioni. Nel rapporto si suggerisce alle sezioni di avere un/una pensionato/a nel comitato. L'esperienza, che spesso ai giorni nostri non viene riconosciuta, per la VPT rappresenta un valore. In maniera generale, tutti i settori della VPT funzionano bene e in modo autonomo.

Barbara Spalinger, la cui presenza è stata accolta dal nostro presidente centrale Gilbert D'Ales-

sandro, ha anche lei motivo di soddisfazione per l'esito dei negoziati con la BLS, il cui CCL è stato rinnovato dopo 2 anni di accese discussioni.

La violenza, ancora e sempre

Il tema della violenza nel trasporto pubblico è stato al centro della nostra seduta. Il dramma di Les Diablerets – in cui un autista di autobus ha perso la vita – tormenta ancora i nostri ricordi. Come pure l'incendio appiccato intenzionalmente in un vagone del treno della SOB; un evento grave di cui non si possono minimizzare le conseguenze. Preoccupa pure il mancato accompagnamento dei treni. Come possiamo accettare questo allorché esiste una Charta, un documento firmato da tutti ma che pochi rispettano? Intanto l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) preferisce occuparsi dei clienti che si muovono in incognito... E l'Unione dei trasporti pubblici, pure lei firmataria della Charta? Che fa? Al prossimo congresso, nel mese di maggio dell'anno prossimo, la VPT pre-

senterà due progetti per migliorare la tutela dei lavoratori.

Strategia UFT 2030

Autobus e treni vengono messi in concorrenza, visione che il SEV e la VPT non accettano. Come far capire all'UFT che abbandona la via del servizio pubblico? La VPT non ci sta e tiene gli occhi ben aperti su tutto. Perciò ha pure seguito con interesse la vicenda di Crossrail, portata vittoriosamente davanti al Tribunale da parte del SEV. La sentenza è stata chiara: sui binari svizzeri si pagano salari svizzeri. Quando si parla di concorrenza, i salari del settore devono essere rispettati senza condizioni. Il SEV e la VPT continueranno a combattere, poiché mai accetteranno l'inaccettabile.

Il servizio pubblico non si tocca

Se si continuerà a voler disumanizzare il servizio pubblico, verranno intraprese importanti azioni sindacali: non siamo disposti a tollerare un peggioramento delle condizioni di lavoro, è fuori discussione. «Non pos-

siamo e non vogliamo chiudere gli occhi di fronte ai 1400 posti di lavoro che le FFS vogliono tagliare», ha detto Vincent Leggiero, che ha pure parlato di miracolo cinese dal momento che in Cina si sta facendo strada il sindacato. La VPT denuncia l'atteggiamento di certe aziende che sobillano i dipendenti contro il sindacato, allo scopo di indebolirlo mettendo il SEV alla berlina. Dietro tutto ciò c'è un'idea di smantellamento che dobbiamo combattere con fermezza.

Reclutamento e progetti

Il comitato centrale ha incaricato la commissione centrale di trovare una nuova soluzione per migliorare il reclutamento. L'idea dei premi è stata abbandonata a favore di una maggiore presenza sul terreno. Per quanto riguarda gli obiettivi di reclutamento, il comitato centrale ha chiesto a Felix Birchler, segretario sindacale SEV a San Gallo, di presentare un progetto di ampliamento del ramo bus nella Svizzera orientale.

Molte piccole imprese non sono

organizzate in questa regione. Anche se in alcune di loro ci sono un paio di membri sindacalizzati, manca una struttura che permette di inquadrarli. Sarebbe opportuno riunire queste persone e parlare del sindacato. Felix dirà che il SEV è il sindacato leader nel mondo dei trasporti pubblici, che conosce benissimo.

Il giornale *contatto.sev* continuerà ad essere inviato ai membri nella forma attuale ad una scadenza di 21 pubblicazioni all'anno invece di 22. Nelle edizioni tedescofonas e francofonas il numero di pagine scenderà a 16 rispetto alle 20 attuali; queste misure consentiranno al SEV di risparmiare 250.000 franchi all'anno. La VPT ha fatto pressioni a favore del mantenimento del giornale, che è e rimane senza dubbio un importante strumento di propaganda.

Prossimamente a Olten verrà aperto un segretariato SEV. La VPT parteciperà alle spese se le altre sottofederazioni faranno la loro parte.

René Tschantz

VPT Sottoceneri

La forza di una sezione: il valore di stare insieme oltre il lavoro

Peter Bernet, presidente della sezione VPT Sottoceneri, può essere fiero: una settantina di persone ha risposto all'invito della cena, che resta anche un'occasione per rafforzare i legami nel sindacato e costruire una solida militanza.

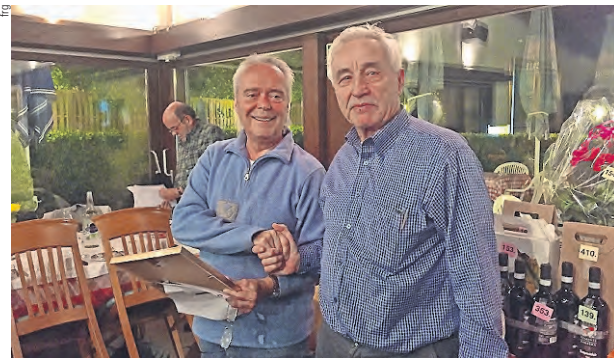


Pienone a Cadro per la cena della VPT Sottoceneri.

Era la classica cena di fine anno, con una ricca lotteria da fare letteralmente invidia. Ma il presidente della sezione VPT Sottoceneri, **Peter Bernet**, non ha perso l'occasione per condire la serata di informazioni sindacali. E siccome unire l'utile al dilettevole è segno di efficienza, il presidente ha fatto votare una risoluzione contro la Previdenza vecchiaia 2020. «Si tratta di un progetto che penalizza un po' tutti, prime

fra tutte le donne a cui si chiede di andare in pensione a 65 anni. Dobbiamo mantenere alta la guardia perché con i tempi che corrono – ha sottolineato Bernet – andremo tutti in pensione a 67 anni». I presenti – in rappresentanza di TPL, FLP e AMSA – hanno evidentemente approvato la risoluzione, prima di alzare i bicchieri per un brindisi di apprezzamento a tutta la sezione. Perché la forza di una sezione si

costruisce anche fuori dall'ambiente di lavoro, coltivando le relazioni, quelle vere, non mediate da schermi o telefonini. Un invito all'unità che attraversa le generazioni e che la VPT valorizza in ugual modo. Una bella soddisfazione per Peter Bernet premiare la fedeltà al SEV (cfr. foto) anche dei colleghi Antonio Cariaga e Michel Resegatti (25 anni di appartenenza) assenti l'altra sera.



Jean-Pierre Alberti, premiato per i 40 anni di adesione al SEV.



Benvenuto Fassora: 50 anni di fedeltà al SEV.

Sottofederazione RPV – Rapporto della conferenza dei presidenti 2016

«RailFit 20/30 deve interessare tutti»

Siamo tutti colpiti da RailFit 20/30. Nella manovra, per esempio, saranno eliminati 165 impieghi. «Se qualcuno di voi pensa che non è il suo problema, si sbaglia. Oppure sarà presto al beneficio della pensione». È con queste parole che il presidente centrale ha aperto la conferenza dei presidenti, lo scorso 10 ottobre presso l'Hotel Brenscino. Dopo aver fornito le informazioni sulle diverse questioni in corso, il presidente centrale si è concentrato su RailFit 20/30, che prevede la soppressione di 1400 posti di lavoro. In occasione della Conferenza CCL, è stato tastato il polso dei partecipanti. Alcuni partecipanti hanno mostrato un certo individualismo, trincerandosi dietro l'affermazione «non mi riguarda». Un atteggiamento sbagliato, perché non siamo solo di fronte ad uno smantellamento, ma anche ad un attacco contro il nostro potere d'acqui-

sto, a causa del trasferimento degli oneri del premio di rischio (sinora pagato integralmente dalle FFS) anche sui collaboratori. Senza dimenticare l'inasprimento dell'accesso all'invalidità professionale. Ci chiediamo come sia possibile lavorare con una società discutibile come McKinsey. Forse le FFS hanno già dimenticato il «grounding» di Swissair? Giova ricordare che è la medesima multinazionale ad aver dato consigli aziendali all'ex compagnia di bandiera.

Intanto le FFS creano posti di lavoro inutili, per poi rendersi conto che sono in eccesso all'Overhead. Chi guiderà questo progetto di smantellamento? Sicuramente queste persone che occupano attualmente questi posti inutili. Che una nuova riorganizzazione sta arrivando, l'abbiamo visto da lontano. E sarà di nuovo il personale ad essere colpito. La sicurezza sa-

rà compromessa e persone produttive saranno licenziate.

Divisioni alla lente

■ **Infra:** Vi è un nuovo concetto per l'intervento. Le stazioni di smistamento sono cambiate dal 2009. Quella di Buchs passerà a Cargo dal cambio orario. Alcuni dipendenti seguiranno una formazione sul profilo professionale Cargo.

■ **Cargo:** One ORS per ogni settore produttivo; ciò viene applicato da settembre. WLV 2017 sarà introdotto con il nuovo orario. Si tratta del più grande cambiamento nel traffico merci da quando esiste. Il cliente è fortemente coinvolto nel processo. In alcune stazioni, la manovra avverrà di notte. Non sappiamo come la gente reagirà al rumore.

■ **Passeggeri:** L'apertura della galleria di base del San Gottardo e l'aumento delle navette ha un impatto in Ticino. Il profilo

professionale P-OP-ZBS è attualmente in discussione con la CoPe. Si spera in un miglioramento dal profilo del livello di esigenze.

■ **Impresa:** La nuova radio è realtà. LISA viene menzionata in relazione alla sicurezza. In alcuni siti, è in servizio. Poiché la radio LISA non è ancora completamente a punto, in certi casi è stato necessario utilizzare una radio analogica. In effetti c'erano ancora dei punti poco chiari e non funzionanti, come le mancate connessioni con la locomotiva, o l'impossibilità di parlare durante il controllo della tonalità o anche la ricezione differita.

Sabato 24 giugno 2017 la sottofederazione RPV festeggerà sul Lago dei Quattro Cantoni il suo 120° anniversario. Vi saranno fornite ulteriori info in seguito. Potranno prendervi parte cinque persone per sezione; doppie occupazioni non saranno consenti-

te (per esempio se un membro del Commissione centrale è anche presidente). I festeggiamenti sono organizzati ora, perché molti colleghi sono attualmente attivi professionalmente. Fra cinque anni molti di loro saranno in pensione. In questo contesto si è discusso anche del futuro della RPV. Fino al 2020, ci sono solo due colleghi nella Commissione centrale; siamo alla ricerca di persone che vogliono provare a partecipare per farsi un'idea. L'ideale sarebbe di poter contare su queste persone già a partire dal prossimo periodo amministrativo. Si tratta di una grande sfida che la RPV deve affrontare nei prossimi anni. È chiaro che l'obiettivo della sottofederazione è di rimanere autonoma. Un grande grazie a Patrick Rouvinez per il suo lavoro impeccabile nella traduzione simultanea.

Servizio stampa RPV

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



■ Sottofederazione Lavori/BAU

La partecipazione come arma del sindacato

Come affrontare l'indifferenza, a volte anche il qualunquismo, di molti colleghi e in particolare dei più giovani nei confronti del sindacato? E quanto è giustificato, o corretto, il rimprovero che alcuni colleghi fanno al sindacato e al SEV in particolare di essere troppo attivo e «profilato» politicamente?

Sono due delle questioni più generali discusse nel corso della vivace assemblea della sezione Lavori Ticino tenutasi, con la partecipazione dei «soliti noti», alla cucina della squadra a Giubiasco apprezzata anche dagli ospiti d'oltre Gottardo. La riunione è stata dedicata alle questioni di più stretta attualità, in particolare la Cassa pensione FFS (elezioni dei rappresentanti del perso-

nale nel Consiglio di fondazione) e al progetto RailFit 20/30. Pietro Gianolli e Christian Suter (presidente centrale) hanno spiegato la gravità della bassa partecipazione all'elezione dei rappresentanti del personale nel nuovo Consiglio di fondazione della cassa, e i pericoli che può comportare la conseguente elezione di due componenti di cui non si conoscono bene intenzioni e affidabilità. In merito a RailFit 20/30, sebbene il progetto non sembri toccare direttamente infrastruttura e manutenzione riguardo ai previsti tagli di personale, Gianolli ne ha evidenziato due punti che invece colpiscono tutti i dipendenti (quota del premio di rischio di cassa pensione a carico degli

assicurati e peggioramento delle condizioni per l'invalidità professionale). Soprattutto è malcelata la strategia dell'attacco che la direzione sta già lanciando in vista del rinnovo del CCL. Si torna per forza di cose al punto di partenza: come spiegare ai colleghi «indifferenti», e in particolare ai più giovani, che un CCL che garantisce buone condizioni di lavoro, può solo essere conquistato e difeso da un sindacato forte, e che la forza del sindacato si misura innanzi tutto dal numero degli iscritti? E che sono gli iscritti a sostenere con la loro quota associativa e la loro partecipazione, le condizioni di lavoro di tutti, anche di chi non lo è? Come spiegare che un sindacato adempie alla sua

ragion d'essere e alla sua missione solo se si prende carico delle questioni sociali ed economiche legate al lavoro, e che per far questo per forza di cose non può non intervenire anche a livello politico, dove tali questioni a un livello più generale vengono decise (e ancor di più nell'ambito FFS, quale impresa pubblica)? L'unica strada per poter combattere e superare l'indifferenza di molti colleghi di lavoro, e dei giovani in particolare modo, come sottolineato in diversi interventi, non può che essere quella di una migliore, regolare e più capillare informazione. La sottofederazione Lavori sta mettendo in atto un suo programma, che prevede tra l'altro una nuova homepage (uvbau.ch/it, o link

dalla pagina principale del SEV) e regolari newsletter ai suoi affiliati. La sezione è chiamata a proseguire nel suo programma di ricreare ed espandere la sua rete di persone di fiducia nei singoli settori e servizi di competenza in Ticino. Il terreno di sfida nell'infrastruttura e nella manutenzione è dato dalla miriade di piccoli progetti di ristrutturazione che si susseguono, dalla strisciante e costante diminuzione degli effettivi e dall'aumento dei mandati esterni. Uno stato di fatto a cui si potrà reagire unicamente ricreando e sostenendo una organizzazione capillare e diffusa di militanti che siano anche persone di riferimento per i propri colleghi di lavoro. *Calogero Ferruccio Noto*

Offerta di lavoro

Il SEV, con i suoi circa 41 000 membri, è il sindacato di riferimento per il personale dei trasporti pubblici in Svizzera.

Per aprile/maggio 2017, o per data da convenire, cerchiamo una o un

Segretaria o segretario sindacale al 100% per il segretariato regionale di Bellinzona

In questa funzione, dovrà occuparsi di questioni sindacali inerenti i contratti collettivi di lavoro nel settore delle imprese di trasporto pubblico. Dovrà preparare le trattative e guidare la delegazione incaricata di condurle, seguire casi individuali di conflitti sul lavoro e sostenere le nostre sezioni di militanti nelle loro attività e nel reclutamento di nuovi soci.

Dovrà curare in modo autonomo i contatti con i nostri membri, nonché con i servizi pubblici e le autorità politiche. Auspichiamo inoltre capacità redazionali per la collaborazione con il nostro giornale *contatto.sev*. Al segretariato regionale, fungerà anche da interlocutore/trice per i media regionali e dovrà curare lavori di traduzione scritta e in simultanea dal tedesco e dal francese in italiano.

Dispone di una pluriennale esperienza professionale in aziende del trasporto pubblico o in un sindacato; conosce il SEV e le sue strutture, è in grado di negoziare, di imporsi e di comunicare efficacemente. È in grado di organizzare autonomamente il proprio lavoro, di collaborare in seno ad un gruppo, di reggere carichi di lavoro elevati e di mantenere una visione chiara in situazioni di pressione.

Richiediamo conoscenze del diritto del lavoro, delle assicurazioni sociali, di politica sindacale e dei trasporti. Esperienza nella gestione di progetti e nella conduzione di trattative costituiranno titolo preferenziale.

Lei è disposto/a ad impegnarsi a fondo a favore dei nostri membri, è di lingua madre italiana con ottime conoscenze di tedesco e francese. Si esprime con precisione per iscritto e sa parlare in pubblico.

Le offriamo un'attività variata in un ambiente stimolante, un clima di lavoro collegiale e condizioni di lavoro moderne.

Le interessa? La signora Miriam Brand, capa del personale, sarà lieta di ricevere la sua candidatura completa entro il 16 dicembre 2016:

SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, miriam.brand@sev-online.ch

Per informazioni, si può rivolgere a Giorgio Tuti, presidente SEV, tel. 031 357 57 57.

Per maggiori informazioni sul SEV, può consultare il nostro sito: www.sev-online.ch



DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

«Trumpismo» dilagante

Fra i moltissimi che in questi giorni si interrogano su quali saranno le linee guida dell'amministrazione Trump, c'è anche chi non nutre dubbi. Fra questi ci sono gli azionisti delle società private che operano nel settore carcerario statunitense. In effetti subito dopo la vittoria di «the Donald» il valore delle loro azioni è schizzato alle stelle. Prova che credono in una netta virata a destra all'insegna della «tolleranza zero», che fu lo slogan dell'ex-sindaco di New York, Rudolf Giuliani, tornato ai vertici della politica statunitense alla corte di Trump. D'altronde è stato lo stesso neo-presidente ad affermare che saranno milioni gli immigrati illegali («corrotti, criminali e stupratori») a essere o espulsi o incarcerati. Una manna per chi trae profitti dalle celle piene.

Un'altra possibile fonte di preoccupazioni e sofferenze potrà risultare l'abolizione della legge che legalizza l'aborto volontario. È una delle promesse elettorali di Donald Trump. Se ciò accadrà, l'interruzione della gravidanza tornerà a essere legiferata a livello statale. Riprenderà così il «turismo abortivo». Ci sarà chi varcherà i confini di stati dove poter impedire una maternità ritenuta insostenibile, per le più diverse e drammatiche ragioni che chi è costretta all'aborto ben conosce e patisce. E chi non avrà i mezzi per trasferire che potrebbero risultare costose, si muoverà nell'illegalità, magari ricorrendo a medici compiacenti, pur se ufficialmente obiettori di coscienza.

Ma per Trump è prioritario, come ribadito più volte, l'impegno a salvaguardia della vita umana. Ovviamente il tycoon non vede alcuna contraddizione con l'analogo impegno a garantire la libera vendita di armi da fuoco. L'aborto uccide, stronca una vita umana. È l'assunto alla base della sua scelta. Ma se sull'«inizio della vita» il dibattito è sempre aperto e le opinioni divergono, non vi possono essere dubbi sulla sua fine, una volta che sia realmente iniziata.

Nel gran rincorrersi di voci, indiscrezioni, dichiarazioni sui futuri componenti della squadra presidenziale, e i nomi che circolano non sono davvero di buon auspicio, mi ha colpito quello di Ben Carson, senatore, noto chirurgo, che sarebbe in predicato per il ministero dell'educazione. Perché Carson è integralista cristiano, convinto creazionista. Nominarlo a capo dell'Educazione sarebbe come nominare un sostenitore della teoria eliocentrica a capo della NASA! Ma Trump promette bene: nella prima intervista TV, da buon realista, ha detto: «la mia vita sarà d'ora in poi completamente diversa». E ancora, da fine analista politico: «Ho parlato con Obama della situazione in Medio Oriente: è complicata».

Cosa sperare di più!?

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



IMPRESSUM

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

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

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter, Karin Taglang.

Indirizzo della redazione: [contatto.sev](mailto:contatto@sev-online.ch), CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 8250115.

Tiratura: edizione italiana: 3541 copie; totale: 42046; certificata il 24.10.2016

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch
ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 9 dicembre.

Chiusura redazionale: giovedì 1° dicembre, ore 10.

■ Servizi ferroviari

Assemblea elvetino lunedì 28 novembre 2016

Stazione FFS di Chiasso, primo piano della CCE (Cabina centrale elettronica di Chiasso Viaggiatori) – dalle 18.00 alle 20.00 (circa)

Care e cari membri SEV, vi invitiamo all'assemblea del 28 novembre a Chiasso allo scopo di discutere i problemi in Ticino.

■ Ordine del giorno

1. Saluti
2. Nuovi turni di servizio e piani di distribuzione
3. Progetto FFS Catering 3.0
4. Cambiamenti di personale all'interno di elvetino
5. Temi generali e diversi

Le spese di viaggio per i membri SEV vengono rimborsate. Ci sarà una traduzione simultanea.

■ Per ulteriori informazioni:

Eleonora Wüthrich, presidente sezionale, tel. 079 287 50 50
mail: info@ely.ch

Regula Bieri, segretaria sindacale

Tel. 079 464 37 32 / mail: regula.bieri@sev-online.ch

Françoise Gehring, segretaria sindacale

Tel. 079 690 97 79 / mail: françoise.gehring@sev-online.ch

■ VPT Locarno

Assemblea sezionale ordinaria, 15 dicembre, Locarno-Muralto

Il comitato è lieto di invitarvi alla nostra assemblea che avrà luogo presso la sala Mimosa della Residenza al Parco a Locarno-Muralto, a partire dalle ore 19.00, giovedì 15 dicembre, con il seguente ordine del giorno:

1. apertura e saluto del presidente Andrea Sabetti
2. relazione del presidente
3. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini
4. eventuali

Al termine seguirà l'aperitivo e la cena «natalizia» prevista alle 20.30. La cena è aperta a tutti i colleghi FART/NLM affiliati al sindacato. La partecipazione è di 20 franchi a persona.

Iscrizione entro il 9 dicembre tramite SMS a: Andrea Sabetti, telefono 076 464 80 00.

Vi attendiamo numerosi!

Il presidente Andrea Sabetti

■ SEV – PV Pensionati Sezione Ticino e Moesano

Pranzo di Natale a Muralto mercoledì 7 dicembre 2016

La sezione PV Ticino Moesano propone quest'anno una novità: il pranzo di Natale si svolgerà a Locarno, al ristorante Residenza al Parco di Muralto

Un cordiale invito a tutte e tutti voi a partecipare numerosi al pranzo di Natale presso La Residenza al Parco di Muralto. Il comitato ha deciso di cambiare località e portare il pranzo di fine stagione nel Sopraceneri anche quale segno di riconoscenza verso i fedeli partecipanti delle valli superiori che potranno godere di un comodo viaggio in treno senza cambiamenti a Bellinzona.

Nel limite del possibile si cerca sempre di suddividere le manifestazioni nelle due regioni Sopraceneri e Sottoceneri. Vi possiamo già anticipare che la festa del centenario della PV Ticino e Moesano avrà luogo il 18 maggio 2017 al Mercato Coperto di Mendrisio.

Ritrovo a Locarno

Anche quest'anno vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa in un nuovo ambiente adatto alla circostanza ed offrirvi un allettante menu.

Non mancherà la musica che allieterà la giornata di festa e di amicizia.

Il ritrovo a partire dalle ore 11.00 è presso il ristorante al Parco che si situa a 3-4 minuti di cammino dalla stazione FFS di Locarno.

■ Menu natalizio ■

Dopo l'aperitivo e il saluto del nostro presidente Eligio Zappa, lo staff del ristorante servirà il pranzo.

Entrata: Antipasto misto al Parco

Portata principale: risotto ai funghi porcini, spalla di vitello alla moda vecchia con patate al rosmarino e mosaico di verdure

Dessert: carpaccio di ananas caramellato con sorbetto alle arance sanguigne.

Caffè e biscottini concluderanno il pranzo.

Intolleranze

Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo con l'iscrizione.

Prezzo

Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di fr. 50.– a persona
Bevande Merlot Runchet o Chardonnay Astoria e acqua minerale.

Treni consigliati

■ **Da Airolo** IR pt. 9.59 – da Faido pt. 10.17 – da Biasca pt. 10.37

■ **Da Bellinzona** pt. 10.52 – Locarno arrivo 11.13, oppure S20 pt. 10.30 (ferma in tutte le stazioni) Locarno arrivo 10.56

■ **Da Chiasso** S10 pt. 9.28 (ferma in tutte le stazioni) – Giubiasco arrivo 10.22 cambio treno S20 per Locarno pt. 10.34, Locarno arrivo 10.56.

MODULO D'ISCRIZIONE AL PRANZO DI NATALE

Numero di persone che si iscrivono: _____

Cognome e nome:

Telefono:

Osservazioni: _____

Ritagliare e spedire a Marco Hefti, Via Salim 7, 6653 Verscio; oppure per mail a: heftimarco@gmail.com o telefonare allo 091 796 28 16 (eventualmente, lasciare messaggio, sarete richiamati). Termine d'iscrizione: giovedì 1° dicembre 2016.

■ Unione ferrovieri sportivi Ticino Torneo del doppio panettone

**Sabato 3 dicembre, Centro Tennis Morettina
Locarno – Inizio torneo ore 13.15 – Termine 18.15**



- Formula da stabilire in base agli iscritti
- A nostra disposizione 4 campi all'interno
- Premiati col panettone i migliori 3
- Tutti possono partecipare
- Aperitivo offerto da UFST

■ **Quota iscrizione:** 30 franchi (cena esclusa).
Cena al ristorante del club (chinese).
Dopo cena panettone offerto.

I vostri responsabili Tennis UFST

Amos D'Alessandri, Tania Lavio e Athos Keller

Modulo d'iscrizione

Nome: _____

Cognome: _____

e-mail: _____

telefono: _____

Livello gioco: prime armi
medio buono

Partecipo alla cena: sì no

Iscrizione entro il 26.11.2016: 079 630 68 29,
amos.d'alessandri@sbb.ch

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... idiozia

Avete presente la storiella del camion incastrato sotto un ponte troppo basso? Nessuno sa come raccapezzarsi, finché un bambino suggerisce semplicemente di sgonfiare un po' le gomme, per abbassarlo quel tanto che basta. L'altro giorno inespugnabilmente il monitor del mio computer virava tutti i colori su una dominante verdognola. Ho provato a controllare in ogni modo l'impostazione dello schermo via software e poi agendo direttamente anche sulle regolazioni del monitor stesso. Ho infine provato a riavviare l'intero computer... A quel punto è intervenuto un tecnico, che semplicemente ha staccato e riattaccato la spina del monitor e, miracolo, tutto è tornato a posto! Il tecnico sembrava molto divertito; io un po' meno. Anzi, in quel frangente mi sono sentito un perfetto idiota. È una sorprendente caratteristica umana entrare e uscire dall'idiozia mille volte al giorno, senza a volte neanche accorgersene. E pensare che ci sono voluti secoli e secoli di evoluzione tecnologica per arrivare al livello attuale. Un tempo la vita era bella, a parte qualche epidemia e il fatto che l'aspettativa media di vita si aggirava sui trent'anni. Sennonché a un tratto, in termini evolutivi, qualche genio partorì il computer. Da allora fu tutto diverso. La civiltà informatica esplose, la complessità della vita aumentò geometricamente e ogni cosa venne miniaturizzata; anche il nostro cervello. Siamo un pianeta di oltre 7 miliardi di idioti tecnologici, costantemente dipendenti da una minoranza di geniali tecnocrati. Il mondo moderno è troppo complesso per noi e non ne siamo all'altezza. Altrimenti come spiegare il fatto che, ad esempio, in Germania stanno testando agli incroci dei semafori a terra (ovvero luci verdi o rosse sul pavimento stradale) per far sì che i pedoni li notino meglio, data la tendenza di molti a non distogliere lo sguardo dal proprio cellulare neppure mentre attraversano la strada? L'altro giorno io stesso ho visto al bar una ragazza: con una mano teneva il telefonino all'orecchio; ma tra le dita della stessa mano reggeva anche una sigaretta, perché nell'altra mano aveva un drink. A un certo punto – forse la brace ardente della sigaretta è entrata in contatto coi capelli – fatto sta che la sua capigliatura ha cominciato a fumare. D'istinto la furba si è rovesciata sulla testa la bevanda, sperando di poter estinguere il principio di incendio, trascurando il fatto che nel bicchiere non aveva esattamente dell'acqua, ma un liquore ad altissima gradazione alcolica!

Gioventù SEV Slittata a Grindelwald, 4 e 5 febbraio 2017

L'ormai classica manifestazione della gioventù SEV si svolgerà in una nuova località, a Grindelwald. Vieni anche tu?

Una volta sul posto, ci recheremo sulla pista di slitta alla Bussalp, sopra Grindelwald, per lanciarsi in discese da brivido, che culmineranno in una fondue e in una serata in libera uscita. Domenica, avremo un programma a sorpresa...

Se hai voglia di partecipare puoi iscriverti a: jugend@sev-online.ch o eveline.tanner@sev-online.ch

Il SEV nel cuore del Madagascar



La foto è stata scattata a fine ottobre nella scuola primaria pubblica di Anjiabe Antanamitara in Madagascar da Pascal Fiscalini che, con la moglie Christine, ha visitato questa scuola perché pubblica e quindi appartiene alla categoria delle scuole più povere. In questi istituti, mancano attrezzature come libri di testo e materiale di cancelleria. A volte mancano persino gli insegnanti perché non vengono pagati per diversi mesi.

I dipendenti romandi di RailCare intendono unirsi per agire

Scontento e mobilitazione

Le prime assemblee del personale RailCare orchestrate dal SEV, hanno avuto luogo il lunedì 21 novembre a Denges. Vi hanno preso parte una quindicina di conducenti di camion, macchinisti e agenti di manovra. Tutti scontenti a causa di una recente decisione della direzione.

Il SEV, chiamato in causa da uno dei suoi membri, ha affrontato di petto la questione e ha organizzato queste assemblee. Il collegamento tra SEV e RailCare è subito stato individuato: la logistica dei camion e la ferrovia sono parte integrante del traffico merci. Ragion per cui per alcuni dipendenti di RailCare essere sindacalizzati al SEV – e dunque beneficiare delle competenze specifiche dei suoi funzionari sindacali – è indubbiamente interessante. Inoltre il SEV conosce molto bene il contesto in cui si muove RailCare. All'inizio dell'assemblea, Chris-

tian Fankhauser, segretario sindacale del SEV, ha presentato il SEV e il suo modo di lavorare. Jean-Pierre Etique, pure lui segretario sindacale al SEV, ha illustrato l'esito della prima discussione che ha avuto a metà novembre con la direzione di Aclens e il responsabile delle risorse umane.

Dimissioni e delusioni

Il personale attraversa un periodo difficile: molte dimissioni e molte decisioni sgradite prese dalla direzione. La goccia che ha fatto traboccare il vaso? Un'indennità mensile forfettaria di 600 franchi per il pasto, trasformata in indennità giornaliera di 33 franchi dal 1° gennaio 2017. Questa modifica per alcuni si traduce in una perdita finanziaria, in particolare per coloro i quali la settimana è di quattro giorni e per tutti coloro che potrebbero essere malati o assenti per altri motivi. La spiegazione? Le autorità fiscali del canton Soletta, sede della società, fanno pressione affinché questo forfatto sia tassato. Da qui la «soluzione» della società, che ha promesso che «nessuno ci avrebbe perso», ma che comunque



... in questo momento il cielo non è propriamente blu per i dipendenti di RailCare...

sembra voler evitare di dover pagare oneri sociali supplementari.

Primo mandato negoziale

La rivendicazione dei dipendenti è di integrare i 600 franchi nel salario lordo, e questo indipendentemente dalla loro assegnazione. Sono ben consapevoli che l'importo ricevuto

ogni mese sarebbe inferiore, dal momento che aumenterebbero gli oneri sociali. L'assemblea del personale tenutasi a Denges, ha dato questo preciso mandato al SEV, che dovrà ora condurre i negoziati. Una lettera in tal senso partirà nei prossimi giorni all'indirizzo della società a Härkingen (SO). L'obiettivo a lungo termine è quello di creare un vero parte-

nariato sociale e un CCL aziendale per proteggere questi lavoratori. Il sindacato dovrà anche verificare il rispetto della legge sulla durata del lavoro per i dipendenti ad essa assoggettati. Ma oggi la parola d'ordine è la seguente: non firmare la lettera ricevuta, poiché il sindacato avvia le trattative.

Henriette Schaffter/trg

Photomystère: «dov'è scattata questa foto?»



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 30 novembre 2016:**

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.

In palio vi è un coltellino Outrider con il logo SEV, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava un dettaglio della tratta tra Maienfeld e Landquart nella valle del Reno.

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore dei buoni Reka del valore di 40 franchi è:

Joachim Stöckl, Igis, membro LPV Landquart