

Officine

Sindacati e maestranze chiedono fatti davvero concreti.

Pagina 4



Comitato SEV

Il Comitato SEV ha approvato all'unanimità i conti che registrano un leggero deficit e ha analizzato l'esito della votazione su PV 2020.

Pagina 2



Macchinisti

Hans-Ruedi Schürch, presidente centrale, fa il punto.

Pagine 8 e 9

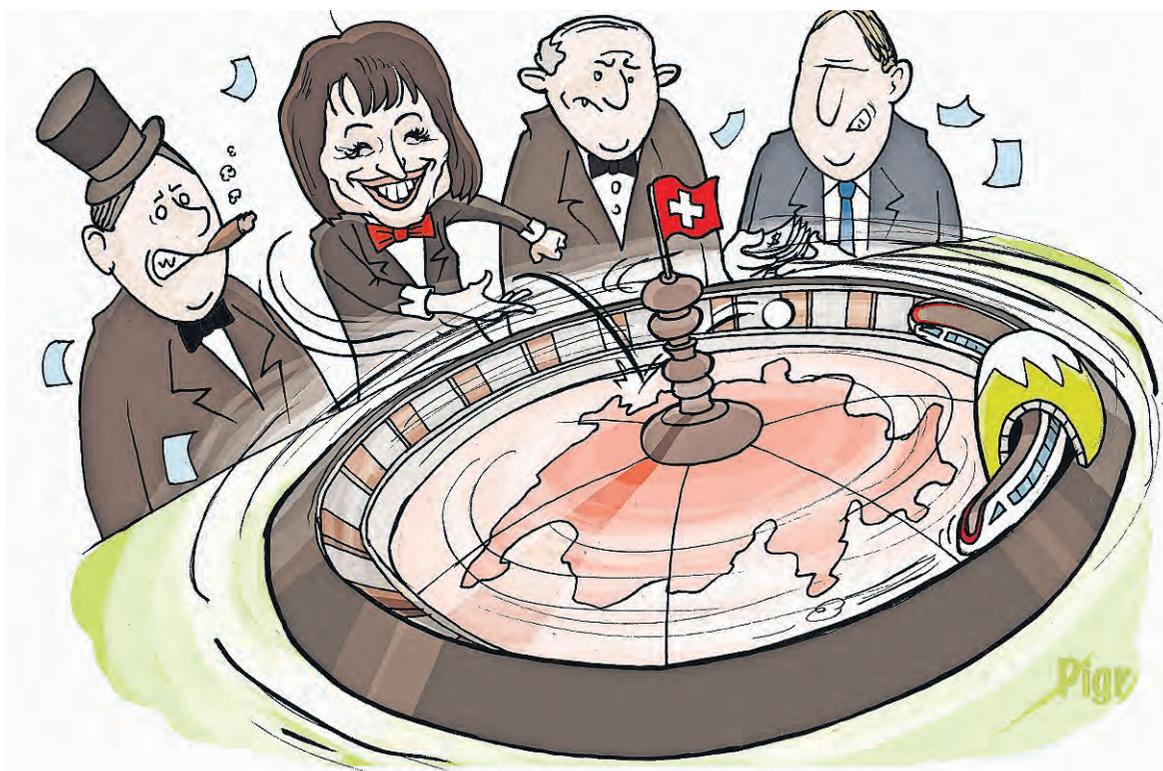
La Confederazione favorevole a maggiore concorrenza

Chi vuol farsi dei milioni?

Berna vuole integrare i bus a lunga distanza nell'offerta dei trasporti pubblici e valuta la possibilità di liberalizzare il mercato del traffico viaggiatori transfrontaliero.

L'attuale politica di liberalizzazione prosegue a ritmo regolare. Passo dopo passo, l'Ufficio federale dei trasporti - sotto le ali di Doris Leuthard - apre il mercato alla concorrenza. Puntando sui bus a lunga distanza, mentre investe ingenti mezzi nella ferrovia, la consigliera federale sega il ramo su cui è seduta. Valutando l'opzione di liberalizzare il traffico viaggiatori transfrontaliero, la Confederazione stuzzica gli appetiti di quelle imprese ferroviarie interessate ai profitti sulla lunga distanza. Per il SEV, come spiega anche Giorgio Tuti nell'editoriale, la ferrovia svizzera è in pericolo.

a pagina 3



NLM: il lavoro resta al centro delle priorità

I sindacati continuano a seguire i dipendenti licenziati che vivono momenti di grande apprensione. Ad oggi, infatti, nessuno di loro sa con quali condizioni verrà assunto, compreso gli stagionali che hanno appena terminato la stagione. Nel frattempo l'Ufficio federale dei trasporti ha messo mano alla regolamentazione sul Lago Maggiore.

a pagina 16

Intervista a Daniela Lehmann

Il SEV si prepara alla Mobilità 4.0

■ La digitalizzazione si ripercuote da tempo anche sul trasporto pubblico in un processo inarrestabile che comporta per il personale dei trasporti pericoli e opportunità. I primi sono da tenere sotto controllo, le seconde vanno colte. Questo lavoro è coordinato per il SEV da Daniela Lehmann, che nell'intervista spiega: «La digitalizzazione deve essere utile al personale, non danneggiar-



lo». Questo sviluppo comporta per i lavoratori pericoli che occorre affrontare attraverso regolamentazioni legali e di partenariato sociale, ma anche opportunità, come ad esempio una migliore compatibilità di professione e famiglia. Il SEV ha creato un gruppo di lavoro ad hoc.

alle pagine 6 e 7

ANCHE L'ATA
REAGISCE«Dannosi i bus
a lunga percorrenza»

■ L'ATA Associazione traffico e ambiente chiede al Consiglio federale «di non mettere in pericolo l'ottimo sistema dei trasporti pubblici in Svizzera con una liberalizzazione troppo frettolosa. In particolare, il Consiglio federale non dovrebbe mettere in pericolo i progressi fatti nella protezione dell'ambiente e gli investimenti nella ferrovia pagati dai contribuenti».

«Gli autobus in diretta concorrenza con la ferrovia minano gli investimenti dei contribuenti nei trasporti pubblici, sono problematici dal punto di vista ambientale e contribuiscono a congestionare la rete stradale» scrive l'ATA in un comunicato. «Affinché ciò non accada, il Consiglio federale deve mantenere le proprie promesse: questo significa che non devono essere realizzate inutili doppie strutture. In particolare, sulle tratte ferroviarie più redditizie gli investimenti, pagati con le tasse dai cittadini, devono essere salvaguardati».

«Dal punto di vista ecologico è preoccupante far funzionare due sistemi paralleli» prosegue l'ATA. «È indubbio che così si aumentano gli impatti sull'ambiente. Per il clima il treno è nettamente meglio che i bus a lunga percorrenza. A tasso d'occupazione uguale, questi autobus emettono circa dieci volte più CO2 rispetto alla ferrovia. Inoltre, in Svizzera i treni sono alimentati al 90 per cento con elettricità idroelettrica pulita». «Per contro, è giusto che il Consiglio federale preveda almeno di integrare le possibili linee d'autobus nel sistema dei trasporti pubblici e di ammettere la validità degli abbonamenti a metà prezzo o generali» conclude l'ATA. «Tuttavia, non può essere che lo Stato sovvenzioni iniziative private con la costruzione di terminali per gli autobus e metta in pericolo i propri investimenti nella ferrovia.»

Comitato SEV del 13 ottobre

Luce verde a conti
leggermente rossi

Il preventivo del SEV 2018 è stato l'argomento principale. Il Comitato SEV ha approvato all'unanimità il progetto con un deficit di 41.000 franchi su un bilancio di circa 13 milioni. I contributi rimangono invariati. Il Comitato non poteva non commentare l'esito della votazione sulla PV 2020.

Il responsabile delle finanze Aroldo Cambi ha presentato la situazione paragonando le cifre principalmente con i conti 2016 e non al preventivo 2017. Pertanto il disavanzo previsto il prossimo anno (41 000 fr.) può essere qualificato stabile dopo i conti negativi 2016 (-800 fr.). Il costante calo dei membri e i deboli tassi di interesse sui mercati finanziari, non consentono di mirare a degli utili: «Il calo dei membri è comunque inferiore rispetto ad altri anni grazie all'adesione di circa 500 membri di PUSH lo scorso 1° luglio», ha ricordato Aroldo Cambi. Un altro elemento importante è l'aumento delle spese legali «perché le situazioni sono sempre più complesse, durano più a lungo e il numero di casi aumenta a causa di RailFit 20/30». Nonostante il difficile contesto, la situazione finanziaria del SEV rimane solida. La disciplina di bilancio consente di contrastare la mancanza di ricavi «ma il potenziale per il risparmio non è infinito», ha sottolineato il capo delle finanze. Questo rigore finanziario resta attuale per evitare disavanzi strutturali che scioglierebbero il capitale. Rigore finanziario che si riflette in particolare nella ricerca di collaborazioni, come quelle con l'Associazione del personale della Confederazione (APC) o Kapers, il sindacato del personale di cabina.

La sfida finanziaria - ma soprattutto la sfida sindacale - rimane



Tony Mainolfi (a sin.) riceve i complimenti di Peter K ppler e Danilo Tonina

la stabilizzazione degli effettivi e il ringiovanimento dei membri.

No a PV 2020: e adesso?

Il Comitato ha analizzato l'esito negativo della votazione sulla Previdenza vecchiaia 2020. «Il tema era complesso e le ragioni del no numerose», ricorda Giorgio Tuti. Ed ora il PPD, favorevole alla PV 2020, ha cambiato campo. Ci ritroveremo in una posizione difensiva e dovremo usare l'arma del referendum per mantenere lo status quo, mentre i conti dell'AVS continuano a deteriorarsi a causa della imminente pensionamento dei baby-boomer». L'assemblea dei delegati USS del 3 novembre affronterà anche questi voti. Il Comitato ha inoltre considerato che le divisioni sindacali in questo frangente hanno favorito il naufragio della riforma. Non è ovviamente utile cercare i responsabili, ma è fondamentale riflettere su come unire i ranghi a monte. Una cosa è chiara: il SEV continuerà a combattere per rafforzare l'AVS e per evitare lo smantellamento sociale voluto dai borghesi.

Vivian Bologna

COMITATO IN BREVE

Un minuto di silenzio per Andrea Sabetti

Il Comitato SEV ha osservato un minuto di silenzio alla memoria di Andrea Sabetti. Il presidente della sezione VPT Sopraceneri è morto alla fine del mese di settembre dopo aver lottato contro il cancro. Il vicepresidente centrale della VPT Peter Bernet si è detto costernato e ha reso omaggio a questo infaticabile militante.

Tony Mainolfi eletto

Dopo due anni al SEV Tony Mainolfi, il segretario sindacale attivo presso la sede di Losanna, è stato eletto dal Comitato SEV. Il presidente Giorgio Tuti ha schizzato un ritratto elogiativo: «Il suo lavoro è apprezzato dai membri e dai colleghi. E prima della sua assunzione al SEV, tutti me ne avevano parlato bene. E posso garantirvi che non mi avevano mentito!». Colui che si occupa in

particolare di CGN, VMCV, TMR e MOB è stato sollecitato dal presidente del Comitato Danilo Tonina: «Che cosa ami e che cosa non ami al SEV?». Tony Mainolfi ha detto che al SEV «ha trovato un clima molto favorevole per una causa che è cara a tutti noi, ossia la causa collettiva. Apprezzo la prossimità con i membri e il lavoro di squadra ottimale». Anche cercando bene, non ha davvero trovato nulla di spiacevole nel SEV.

Giornata migrazione

Per mancanza di partecipanti, la Giornata della migrazione ha dovuto essere annullata. Per Giorgio Tuti non si tratta di un dramma, ma occorre trarne le debite lezioni.

Traffico nazionale e internazionale dei bus a lunga distanza

Liberalizzazione:
auto rete dell'UFT

Il Consiglio federale ha presentato giovedì scorso i propri orientamenti sulla politica dei trasporti: bus a lunga distanza per fare concorrenza alla ferrovia e studio per l'apertura del mercato del traffico viaggiatori transfrontaliero.

Il Consiglio federale intende sviluppare i trasporti nazionali e internazionali dei bus nel limite del quadro giuridico attuale. Le linee nazionali dei bus a lunga distanza saranno integrate nel sistema di trasporto pubblico esistente. La via è dunque libera per società come Domo Reisen, anche se l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) non ha ancora rilasciato un'autorizzazione. Autorizzazione che intende dare prima del cambiamento d'orario. Per il Consiglio federale, la validità dell'abbonamento a metà prezzo e dell'abbonamento generale deve essere riconosciuta sui viaggi effettuati da

questi autobus a lunga percorrenza. Inoltre, dovranno avere una concessione. Questa è probabilmente l'unica buona notizia. Nel trasporto internazionale via bus, il Consiglio federale mantiene il divieto di cabotaggio, anche se è molto facilmente aggirabile.

Liberalizzazione del trasporto viaggiatori transfrontaliero?

Il Consiglio federale desidera inoltre esplorare la possibilità di liberalizzare il trasporto viaggiatori transfrontaliero. E sull'esito dello studio non ci facciamo illusioni. Attualmente le prestazioni del trasporto ferroviario internazionale dei passeggeri sono possibili solo quando sono oggetto di una cooperazione tra una società svizzera e una società straniera. Il Consiglio federale sta esaminando se la liberalizzazione del mercato nel quadro dell'accordo bilaterale sul trasporto di terra tra Svizzera e UE, sia opportuno per consentire nuove offerte. In futuro, le imprese ferroviarie potrebbero, di propria iniziativa, lanciare offerte

per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Il cabotaggio sarebbe anche possibile, a condizione che l'obiettivo principale rimanga il trasporto di passeggeri tra le stazioni dei diversi Stati membri. Ad esempio, nel contesto delle offerte transfrontaliere, le imprese ferroviarie svizzere potrebbero fornire servizi di trasporto interno anche in altri paesi. Per minimizzare la propria decisione, il Consiglio federale afferma che «la liberalizzazione prevista porterebbe ad un piccolo numero di nuove offerte». È quanto avrebbe constatato in Europa... Certo, la concorrenza avrebbe luogo sulle linee più redditizie con cui le FFS sovvenzionano le linee meno redditizie. Dopo l'annuncio del Consiglio federale, i media erano piuttosto favorevoli a questo vento di liberalizzazione, perché secondo loro una piccola pressione sulla FFS può essere solo salutare. E tanto peggio per la pressione sulle condizioni di lavoro e sugli stipendi del personale.

c-vbo

Per una nuova politica migratoria



Militanti e rappresentanti sindacali, associazioni umanitarie e moltissime altre persone, sabato 14 ottobre hanno sfilato per le strade di Bellinzona chiedendo a gran voce una politica migratoria che tenga conto dei diritti di tutti e di tutte e denunciando politiche restrittive che si traducono in pesanti conseguenze sociali per molti lavoratori e lavoratrici.

EDITORIALE

Desiderando sviluppare il traffico nazionale ed internazionale dei bus a lunga distanza, la Confederazione favorisce la concorrenza con la ferrovia per il quale sono state investite ingenti somme di denaro. Siamo di fronte ad un'auto rete in tutto e per tutto. È una decisione incomprensibile perché il nostro sistema di trasporto pubblico ha una reputazione molto buona a livello internazionale e viene lodato da tutta l'Europa. Questi autobus a lunga percorrenza costituiscono una concorrenza

«Quali saranno le condizioni di lavoro di questi autisti di autobus a lunga percorrenza? Per noi è ovvio che le usuali condizioni del settore sono quelle del traffico a lunga distanza della ferrovia.»

Giorgio Tuti, presidente SEV



leale per il trasporto ferroviario perché non contribuiscono ai costi delle infrastrutture. I prezzi stracciati a prova di qualsiasi concorrenza sono possibili solo esercitando una forte pressione sulle condizioni di lavoro e sui salariali del personale. Quali saranno le condizioni di lavoro di questi autisti di autobus a lunga percorrenza? L'Ufficio federale dei trasporti non si pronuncia su questo punto. Per noi è ovvio che le usuali condizioni del settore sono quelle del traffico a lunga distanza della ferrovia.

La Confederazione ha pure lanciato un ulteriore segnale positivo a favore della liberalizzazione dei trasporti annunciando di valutare l'apertura del traffico passeggeri transfrontaliero. Non ci sarà più bisogno di alcuna cooperazione tra le aziende per operare, ad esempio, sulla traccia Milano - Zurigo. Ogni attore potrà inserirsi nella mischia e fare concorrenza al traffico interno. La Svizzera è l'unico paese al mondo capace di demolire un sistema così performante! Il sistema ferroviario svizzero ha bisogno di stabilità, non di scombuscolamenti. I paesi che hanno scelto la concorrenza, oggi ne stanno pagando il prezzo. L'esempio svedese è ampiamente rivelatore.

Ma c'è di più: il Consiglio federale può imporre la sua visione nel traffico passeggeri transfrontaliero, senza passare dal Parlamento, che assisterà a questi cambiamenti da spettatore inoffensivo.

Nonostante le opinioni piuttosto positive dei media - per le quali un po' di pressioni sulle FFS non fanno male - il SEV continuerà il suo lavoro politico, giuridico e sindacale per evitare uno smembramento del sistema ferroviario, sinonimo di disastro per i posti di lavoro e la loro qualità.

Maestranze e sindacati non abbassano la guardia

Officine: fatti e non parole

Una delegazione dei lavoratori delle Officine ha consegnato al presidente del Gran Consiglio la petizione inter-nazionale. Frizzo: «È tempo delle azioni concrete».

Le maestranze delle Officine vogliono fatti. Ma fatti concreti, perché con le sole parole non si costruisce alcun futuro. Anche perché parole altisonanti e promesse vengono poi smentite dai fatti. In occasione dell'incontro con il Consiglio di Stato, mercoledì 17 ottobre, la delegazione delle Officine ha posto nuovamente al centro la salvaguardia dei posti di lavoro e non solo a corto termine. «Le nostre preoccupazioni sui posti di lavoro - ha commentato il segretario del SEV **Pascal Fiscalini**, titolare del dossier Officine - sono più che legittime. La realtà, infatti, rileva cifre sconcertanti: dal 2013 si sono persi 130 posti di lavoro e 90'000 ore di volumi di lavoro. Tutta la discussione sul futuro delle Officine non può dunque prescindere dal fattore principale, cioè il mantenimento dei posti di lavoro. Questo è l'elemento principale e non la discussione del sedime». Parole molto chiare, quelle di Pascal Fiscalini, che ha aggiunto: «Le maestranze hanno sollecitato il governo ticinese a difendere gli interessi non solo dei lavoratori ma di tutto il Ticino». E nemmeno dopo l'incontro tra il Consiglio di Stato e le FFS, avvenuto il giorno successivo «sono state fornite le necessarie garanzie per tranquillizzare le maestranze e i sindacati», ha puntualizzato nuovamente Fiscalini, ricordando che questi temi saranno affrontati in occasione della prossima Piattaforma che si terrà nel corso del mese di novembre.

Ad ogni modo una cosa è chiara: l'opzione di trasferimento delle Officine - che le FFS hanno annunciato genericamente «nel Bellinzonese» - e la conversione del comparto indu-



Delegazione delle Officine, di cui fa parte anche il segretario sindacale del SEV Pascal Fiscalini, verso il Governo



In primo piano Gianni Frizzo, Ivan Cozzaglio e Walter Gianora, presidente del Gran Consiglio

striale non possono implicare la riduzione di 200 posti di lavoro né la progressiva erosione dei volumi di lavoro. «Sindacati e maestranze - sottolinea ancora Fiscalini - chiedono che gli accordi sottoscritti tra le parti siano mantenuti. Occorrono inoltre garanzie esplicite per quanto riguarda l'evoluzione del lavoro in seno alle Officine fino al 2026». Prima della serie di incontri con il Cantone, una delegazione dei lavoratori delle Officine

FFS ha incontrato all'ingresso di Palazzo delle Orsoline il presidente del Gran Consiglio Walter Gianora a cui ha consegnato la petizione interna sottoscritta da lavoratori e lavoratrici. 347 le firme raccolte dagli operai in difesa delle Officine di Bellinzona. La petizione, intitolata «Le FFS devono rispettare i patti», vuole rimettere sotto i riflettori antiche promesse. «Il tempo delle domande da porre alle FFS dalle istituzioni politiche si è or-

mai esaurito. È il tempo delle denunce e delle azioni concrete per far fronte alle palesi incoerenze dell'ex regia federale» ha dichiarato Gianni Frizzo, presidente dell'Associazione giù le mani dall'Officina. Le maestranze vogliono fare pressione su Governo e Gran Consiglio affinché vengano stesi in tempi brevi i rapporti commissionari e si prenda una decisione in merito alla futura ubicazione del polo tecnologico.

frg

IL TERRENO

La Otto Scerri SA di Castione non è intenzionata a cedere i propri terreni alle FFS, dove probabilmente le Ferrovie vogliono far sorgere le nuove Officine in partenza da Bellinzona. Secondo quanto anticipato dal Corriere del Ticino, la ditta ticinese è proprietaria di quasi la metà dei 500mila metri quadrati che formano la zona industriale che interessa alle FFS, le quali possiedono già 5000 metri quadri. Ma questi non bastano perché per uno stabilimento produttivo all'avanguardia ne servirebbero almeno 50'000. «Da noi non riceveranno niente, ci serve tutto quello spazio per proseguire la nostra attività. Di vendere non se ne parla» afferma Franco Gianoni, l'avvocato che cura gli interessi della Otto Scerri SA. Il legale lascia comunque uno spiraglio aperto: «Eventualmente potrebbero entrare in linea di conto quelle che in gergo vengono chiamate delle rettifiche di confine».

Senza queste prestazioni in Svizzera i poveri sarebbero il doppio

Il valore dell'aiuto sociale



In Svizzera i trasferimenti sociali contribuiscono a ridurre la povertà: se non ci fossero il tasso di povertà sarebbe più del doppio.

È quanto emerge da una pubblicazione dell'Ufficio federale di statistica (UST) sul tema «Povertà prima dei trasferimenti sociali». Il tasso di povertà prima dei trasferimenti sociali misura la quota della popolazione che verserebbe in condizioni di povertà se non percepisse altri trasferimenti sociali eccetto le prestazioni di vecchiaia e per i superstiti. Leggiamo nella nota dell'UST: «Dall'indagine risulta che, nel 2015, il 15,9% della popolazione elvetica (quasi 1,3 milioni di persone) si sarebbe trovato in una situazione di povertà se non percepisse i cosiddetti trasferimenti sociali, ovvero prestazioni quali gli assegni familiari, le rendite di invalidità, la riduzione dei premi delle casse malattia, l'aiuto sociale oppure le indennità giornaliere dell'assicurazione contro la disoccupazione. Grazie a queste prestazioni «solo» il 7% della popolazione (circa 570 mila persone) versava nell'anno in rassegna in condizioni di povertà reddituale».

Grazie ai trasferimenti sociali, dunque, il tasso di povertà cala in maniera marcata soprattutto nelle economie domestiche composte da una coppia

con figli di età inferiore ai tre anni oppure con tre bambini o più. Se non beneficiassero dei trasferimenti sociali, le persone delle economie domestiche di questo tipo risulterebbero povere – con tassi di povertà del 18,7% rispettivamente del 18,3% – due volte più spesso delle persone che vivono in un'economia domestica composta da una coppia senza figli (7,7%). Tenuto conto di tutti i trasferimenti sociali, il tasso di povertà delle coppie con figli e il tasso di povertà delle coppie senza figli sono molto simili e si situano a meno del 4%. In molti casi, tuttavia, i redditi dopo i trasferimenti sociali superano solo di poco la soglia di povertà e la situazione finanziaria rimane spesso difficile. Un livello di formazione basso e un'integrazione insufficiente nel mercato del lavoro costituiscono i principali fattori di rischio di povertà sia prima che dopo i trasferimenti sociali.

Stato sociale sotto attacco

Fin qui il quadro statistico. Ma in occasione della giornata mondiale contro la povertà, lo scorso 17 ottobre, diverse associazioni svizzere, hanno denunciato i continui attacchi allo Stato sociale e i conseguenti tentativi di smantellamento. Si risparmia sia a livello nazionale sia nei cantoni, con permanenti riforme delle assicurazioni sociali tirando in ballo le politiche di austerità. Non si tagliano forzatamente le rendi-

te, ma si tende a ridurre le prestazioni. Questa tendenza crea evidentemente nuovi rischi di povertà e più ricorsi all'assistenza sociale. È un insidioso circolo vizioso che produce inevitabilmente povertà. Risparmiare sullo stato sociale è controproducente.

Dai dati raccolti dall'UST emerge che negli ultimi vent'anni la povertà è rimasta più o meno stabile. Due le interpretazioni possibili, secondo l'esperto in politiche sociali Carlo Knöpfel intervistato di recente da swissinfo.ch: «Malgrado tutti i cambiamenti avvenuti nel mondo, la povertà non è aumentata, ciò che è positivo. Oppure si può affermare che nonostante tutti gli sforzi e le campagne per ridurre la povertà, è cambiato poco o nulla. La cosa certa è che negli ultimi anni sono apparsi nuovi fattori di rischio». Come per esempio la diffusione del tempo parziale. Le persone che lavorano meno del 70%, una volta raggiunta l'età della pensione, rischiano di finire in povertà poiché le loro entrate saranno inferiori al minimo vitale. È quanto emerge da uno studio della Conferenza svizzera dei delegati alla parità fra uomini e donne. Ad essere maggiormente a rischio con il sistema attuale (la Svizzera è lo Stato dove il part-time è più diffuso) sono le donne che, sempre più spesso, devono ricorrere alle prestazioni complementari dell'AVS. Il 60% delle lavoratrici ha un im-

piego a tempo parziale, mentre tra gli uomini la percentuale scende al 16.

Ma cosa vuole dire essere poveri? Lo spiega ancora Carlo Knöpfel: «In Svizzera, una persona o una famiglia è considerata povera quando non raggiunge un certo reddito. Non dobbiamo però limitare il concetto di povertà a un livello materiale: essere poveri non significa soltanto avere pochi soldi. La gente con risorse finanziarie limitate è spesso confrontata con altre problematiche: difficoltà a mantenere un impiego o a trovarne uno, condizioni abitative sfavorevoli o malsane, problemi di salute e debiti. Questa concomitanza di fattori conduce all'emarginazione e alla disperazione: la persona non vede più alcuna prospettiva».

Quando l'impiego non basta più

Accanto a rischi di povertà classici come anzianità, invalidità, malattia e disoccupazione, ne sono apparsi nuovi come il lavoro senza remunerazione sufficiente per vivere (working poor) e la fine del diritto alle prestazioni sociali. Oggi, insomma, non basta più avere un impiego: il lavoro non protegge dalla povertà. Un quarto delle 530'000 persone che vivono nella povertà in Svizzera è attivo professionalmente. Ma il reddito non basta per l'autosostentamento.

LA SOGLIA DI POVERTÀ

Rientra nel tasso di povertà chi non dispone di risorse finanziarie sufficienti per acquisire beni e servizi necessari a una vita integrata socialmente. Questa soglia di povertà nel 2015 era di 2239 franchi al mese per una persona singola e di 3984 per due adulti con due figli. Nei calcoli non sono stati presi in considerazione eventuali patrimoni degli interessati.

Tra i gruppi più esposti vi sono quelli composti da persone facenti parte di famiglie in cui nessun membro ha un impiego (18,2%), che vivono sole (12,5%), in economie domestiche monoparentali con figli minorenni (12,5%) o senza formazione scolastica postobbligatoria (10,9%). A forte rischio di povertà anche gli stranieri di origine extraeuropea (11,7%) e gli anziani di oltre 65 anni (13,9%), in particolare se abitano soli (22,8%).

Grazie al ricorso ai patrimoni, poche persone dai 65 anni in su non sono in condizione di pagare puntualmente le fatture. Succede nell'1,9% dei casi, contro il 9,3% della fascia d'età 18-64 anni.

La digitalizzazione deve essere utile al personale, non danneggiarlo.



Daniela Lehmann, qui al congresso 2017, dal 1. agosto è la coordinatrice SEV per la Mobilità 4.0.

«Vogliamo partecipare alla Mobilità 4.0»

La digitalizzazione si ripercuote da tempo anche sul trasporto pubblico in un processo inarrestabile che comporta per il personale dei trasporti pericoli e opportunità. I primi sono da tenere sotto controllo, le seconde vanno colte. Questo lavoro è coordinato per il SEV da Daniela Lehmann.

■ **Cos'è la digitalizzazione? E perché è tanto importante per il SEV, da indurlo a darsi sul tema di un nuovo testo di orientamento, accanto a quelli esistenti sulla politica dei trasporti, contrattuale ecc.?**

Daniela Lehmann: La digitalizzazione è un tema molto importante per il SEV, perché concerne i suoi membri in molti ambiti contemporaneamente. Viviamo attualmente la quarta rivoluzione industriale – dopo la meccanizzazione con l'energia idrica e a vapore (la prima rivoluzione), dopo la produzione di massa grazie all'energia elettrica e alle catene di montaggio (seconda rivoluzione) e dopo l'automatizzazione della produzione attraverso la gestione programmata elettronica

(terza rivoluzione). Ora si aggiunge la messa in rete attraverso internet, cellulari ecc. Questo permette catene di produzione organizzate in modo tale che esseri umani, macchine, impianti, logistica e prodotti comunicano e collaborano direttamente tra di loro. Accanto al contenuto del lavoro («cosa faccio») si trasforma anche la sua struttura per quanto concerne luogo e tempo («dove e quando lavoro»). La conseguenza sono rapporti di lavoro più incerti, maggiore responsabilità individuale dei collaboratori, meno sicurezza riguardo a salario e prestazioni sociali, aspettative più elevate per quanto riguarda prestazioni, flessibilità, luogo, orario, contenuto del lavoro, una concor-

renza internazionale sempre più forte, come pure dislocazione e soppressione di posti di lavoro. Questo sviluppo comporta per i lavoratori pericoli che occorre affrontare attraverso regolamentazioni legali e di partenariato sociale, ma anche opportunità, come ad esempio una migliore compatibilità di professione e famiglia.

■ **Come influisce la digitalizzazione sul trasporto pubblico?**

Nell'ambito della mobilità oggi è ad esempio possibile, grazie alla digitalizzazione, organizzare e vendere viaggi da porta a porta con diversi mezzi di trasporto attraverso una piattaforma internet, mentre i confini fra trasporto pubblico e individuale sono sempre più sfumati.

Questo sviluppo solleva interrogativi per quanto riguarda diritti di proprietà, distribuzione dei profitti e regolamentazione. C'è da sperare che le imprese di trasporto svizzere collaborino nello sviluppo di una piattaforma e non vengano messe in grave difficoltà da un gruppo internazionale come successo con il sistema di trasporto taxi da parte di Uber. Infine l'homeworking può contribuire a ridurre il traffico. Poter lavorare da casa e in viaggio è un vantaggio, non deve però significare, essere sempre reperibili.

■ **Puoi citare esempi di come singole professioni del trasporto pubblico sono toccate?**

L'automatizzazione della vendita e del controllo dei biglietti tramite app sul telefonino ha naturalmente conseguenze per il personale agli sportelli e sui treni. L'ulteriore sviluppo di sistemi di assistenza parzialmente automatici nella cabina di guida su su fino a treni senza conducenti modifica le professioni di macchinista, manovratore e personale treno. La tecnica di veicoli senza guidatore riguarda anche i/le conducenti di bus. I ganci automatici toglieranno o ridurranno prima o poi parte del lavoro ai manovratori. Grazie al GPS, in futuro, FFS Cargo e i loro clienti sapranno sempre esattamente dove si trova ogni carico. Gli addetti alla suddivisione dei vagoni secondo la loro destinazione e i controllori tecnici ricevono aiuto dai sensori di «carrozze intelligenti», il personale di pulizia da robot pulitori. Una app sul telefonino indica già oggi agli addetti alle pulizie luogo e durata, precisa al minuto, del lavoro da svolgere, spedendoli da una stazione all'altra. Comando e controllo permanenti dei collaboratori in tempo reale oggi sono possibili in molti ambiti. Il concetto «Mobilità 4.0» comprende tutto questo.

■ **Cos'ha intrapreso di concreto il SEV dopo l'approvazione del Testo di orientamento sulla digitalizzazione della Mobilità 4.0?**

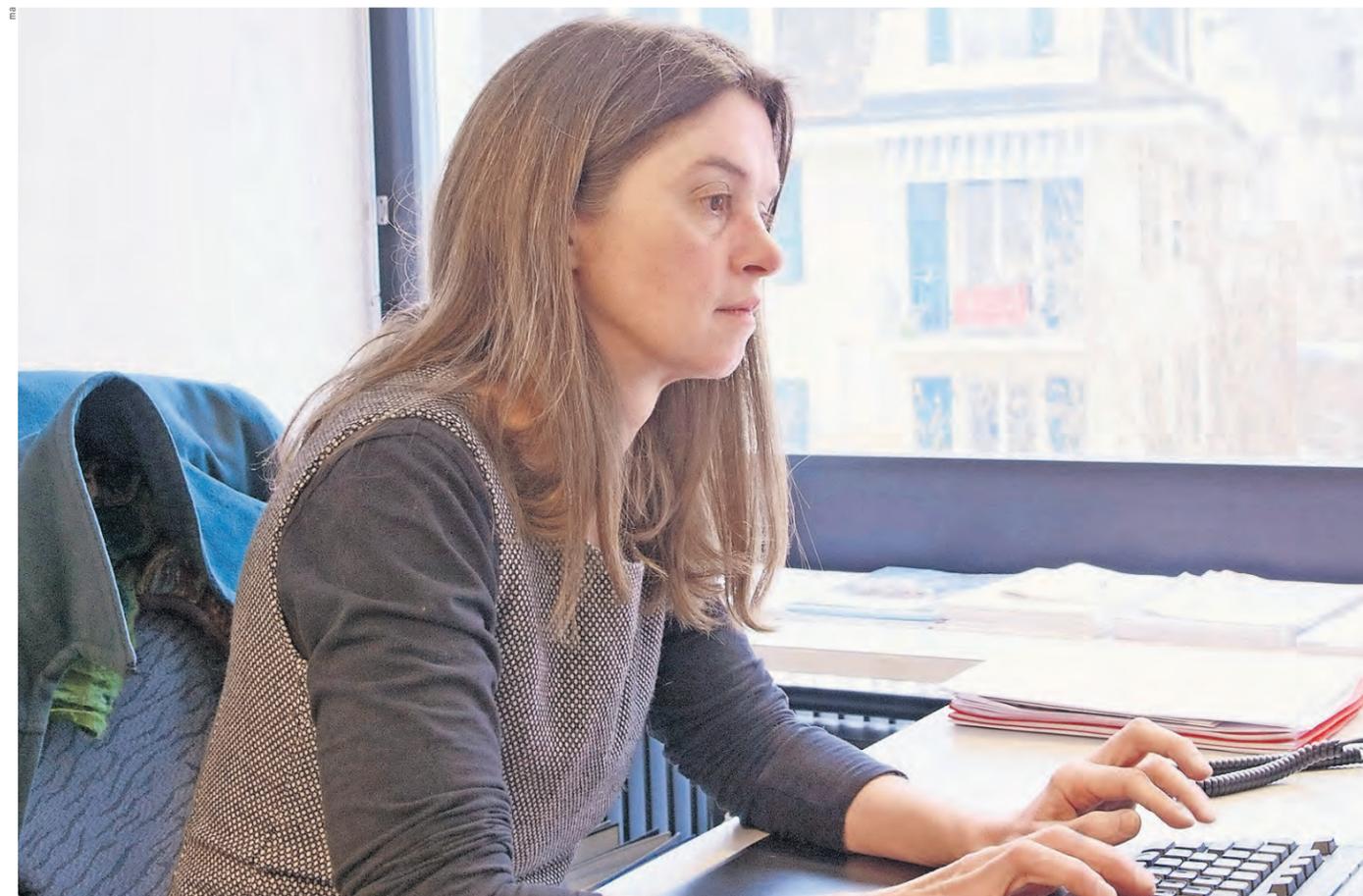
Sono stata incaricata dalla commissione direttiva di coordinare le attività in questo ambito, accanto al mio impegno come coordinatrice della politica dei trasporti e coordinatrice con, in tutto, un impiego all'80%. Analogamente ai Centri di competenza tempo di lavoro e salario vogliamo creare nel segretariato centrale del SEV un Centro di competenza Mobilità 4.0. che comprende anche un gruppo di accompagnamento, il quale ha già elaborato il testo di orientamento e che il 5 ottobre si è costituito come «Gruppo di lavoro Mobilità 4.0». Ne fanno parte, oltre

■ **Qual è la posizione del SEV?**

La digitalizzazione porta con sé effettivamente molta incertezza, va però detto che se ne fa anche uno spauracchio. Il SEV non vuole rimanere immobile per lo shock ma nemmeno reagire in modo iperattivo. Noi non possiamo né vogliamo impedire la digitalizzazione. Vogliamo però partecipare a plasmarla in modo che serva, a tutti noi e al personale, invece di nuocerli. Vogliamo farne un'opportunità. Nel testo di orientamento sulla digitalizzazione della mobilità sono indicati i principi grazie ai quali vogliamo raggiungere questo obiettivo (vedi box).

■ **Cos'ha intrapreso di concreto il SEV dopo l'approvazione del Testo di orientamento sulla digitalizzazione della Mobilità 4.0?**

Sono stata incaricata dalla commissione direttiva di coordinare le attività in questo ambito, accanto al mio impegno come coordinatrice della politica dei trasporti e coordinatrice con, in tutto, un impiego all'80%. Analogamente ai Centri di competenza tempo di lavoro e salario vogliamo creare nel segretariato centrale del SEV un Centro di competenza Mobilità 4.0. che comprende anche un gruppo di accompagnamento, il quale ha già elaborato il testo di orientamento e che il 5 ottobre si è costituito come «Gruppo di lavoro Mobilità 4.0». Ne fanno parte, oltre



Daniela Lehmann al suo computer al segretariato SEV a Berna: «Sono grata per tutte le informazioni sulla Mobilità 4.0 che ricevo»

a me, sei altri/e segretari/e sindacali SEV, che coprono i campi FFS, ITC, giovani, donne, reclutamento e social media. C'è inoltre un membro che rappresenta la Romandia. Io faccio parte anche del Gruppo di lavoro digitalizzazione dell'Unione sindacale svizzera (USS) di recente costituzione.

■ **Cosa prevedete di fare prossimamente come Centro di Mobilità 4.0 del SEV?**

Come primo passo elaboreremo una presentazione modello che ci permetta, in occasione di assemblee, di introdurre e sensibilizzare i membri alla Mobilità 4.0. È essenziale che tutti i nostri sindacalisti e sindacalisti professionisti/e e di milizia presso le FFS e tutte le altre imprese di trasporto prestino attenzione ai progetti in corso nell'ambito della Mobilità 4.0, raccolgano informazioni e documentazione sul tema e li facciano pervenire a me quale punto di raccolta. Valuteremo poi queste informazioni allo scopo di elaborare risposte e

reazioni adeguate da parte del SEV. Quale coordinatrice della Mobilità 4.0 sono molto grata a tutti i soci e le socie per informazioni sul tema, anche se non sarò in grado di leggere tutto subito. Per approfondire la posizione del SEV sulla Mobilità 4.0 vogliamo inoltre lanciare gruppi di discussione tra i membri delle commissioni SEV Giovani, Donne e Migrazione e delle diverse categorie professionali sui quattro temi «CCL del futuro», «Lavoro e tempo libero», «Professioni della mobilità del futuro» e «Aggiornamento sì, ma come?»

■ **Il primo tema è di grande attualità a causa delle imminenti trattative sul CCL con le FFS. Cosa si tratta di chiedere in relazione alla Mobilità 4.0?**

Singole richieste sono già state formulate alla conferenza del CCL, tuttavia le richieste concrete saranno da discutere in questo gremio. Si pone la questione se, nel periodo di

durata del CCL, si possa prendere più tempo per regolamentare problemi legati alla digitalizzazione nel quadro del partenariato sociale. Nei CCL devono figurare opportune norme di protezione, come la protezione dei dati. Perché con la digitalizzazione si rilevano moltissimi dati personali. Anche l'utilizzo di banche dati per la sorveglianza dei collaboratori o per controlli di prestazioni o comportamenti è da regolamentare in modo chiaro. La maggior parte degli aspetti legati alla digitalizzazione sono in realtà già disciplinati dal diritto svizzero e vanno solo applicati. Ad esempio ditte piattaforma come Uber sono in realtà tenute a impiegare personale in modo corretto e a pagare i contributi alle assicurazioni sociali. Unicamente nell'ambito Homeoffice sono necessarie nuove basi legali affinché il personale venga aiutato ad ottenere i propri diritti.

■ **E arriviamo così al tema «Lavoro e tempo libero»...**

Dobbiamo insistere affinché il diritto dei collaboratori e delle collaboratrici a non essere sempre raggiungibili, sia applicato. Occorre una chiara separazione di lavoro e tempo libero. Al contempo si tratta di cogliere le opportunità date dai nuovi mezzi di comunicazione, affinché anche modelli di famiglie non convenzionali possano essere vissuti meglio. Altri interrogativi riguardano il finanziamento dell'infrastruttura e della qualità del posto di lavoro.

■ **Cosa rivendichi per le professioni della mobilità del futuro?**

Le imprese hanno la responsabilità di mettere i loro dipendenti nelle condizioni di tenere il passo con le nuove esigenze, offrendo loro possibilità di formazione, aggiornamento o riqualifica professionale nel caso in cui determinate professioni dovessero addirittura sparire. Le imprese farebbero pure bene a coinvolgere collaboratori e collaboratrici

con il loro sapere nell'evoluzione delle professioni, così che possano condividere meglio i nuovi profili professionali. Ma occorre coinvolgere il personale anche in progetti di digitalizzazione, ad esempio nell'automazione della gestione del traffico ferroviario. È quanto succede ad esempio in questo momento in Austria con una sperimentazione su una tratta di 25 km in modo esemplare (www.openrailab.at). È pure chiaro che un trasporto pubblico disumanizzato, senza personale sui treni e nelle stazioni non può essere né a favore della clientela né sicuro.

Markus Fischer

SEV E LA MOBILITÀ 4.0

- cogliere la digitalizzazione come un'opportunità per collaboratori e collaboratrici
- sviluppare ulteriormente il CCL, partecipare alla definizione di profili professionali
- promuovere le competenze professionali attraverso formazione, aggiornamento e riqualifica
- definire la flessibilità in funzione di collaboratori e collaboratrici
- garantire la protezione dei dati
- assicurare l'accesso dei sindacati a collaboratori e collaboratrici
- trasmettere i vantaggi di produttività originati dalla digitalizzazione a lavoratori e lavoratrici e alla collettività
- impedire la «disumanizzazione» del trasporto pubblico

«Aumento della produttività» e condizioni di lavoro difficili

Sul personale di locomotiva la pressione aumenta

I macchinisti organizzati nella SEV/LPV, riuniti a Briga per l'assemblea unitaria del settore, sono tutti d'accordo: bisogna negoziare un CCL settoriale per il traffico viaggiatori, analogamente a quello del traffico regionale. Inoltre i rappresentanti delle varie compagnie ferroviarie hanno confermato l'incremento dei tentativi per aumentare la produttività e altre difficoltà del lavoro quotidiano.

■ **Hans-Ruedi Schürch, cosa dobbiamo immaginarci quando si parla di CCL settoriale per il traffico viaggiatori?**

Un CCL settoriale regola le condizioni di lavoro da rispettare - nella misura in cui non sono già previste da una legge - e in particolare, le condizioni contrattuali qualora ci fosse un passaggio da un'impresa all'altra dopo la scadenza di una concessione. Questo è un problema attuale: FFS e BLS hanno inoltrato la candidatura per l'ottenimento della concessione a lunga percorrenza. La BLS non ha però abbastanza personale per poter garantire il servizio. Stesso discorso anche per la SOB. In questi casi, appena ottenuta la concessione oppure il diritto al trasporto, bisogna garantire al personale per almeno due anni le stesse condizioni di lavoro che erano valide nella precedente azienda. Questo margine di tempo permette ai dipendenti di poter cercare una nuova occupazione, in caso non fossero d'accordo con le nuove condizioni di lavoro.

del traffico viaggiatori a lunga percorrenza, la Svizzera rischia di essere frammentata in cento pezzi. A questo punto sarà molto difficile controllare le condizioni di lavoro di tutte le imprese. Per questo motivo è importante realizzare un CCL settoriale prima della frammentazione del settore, per assicurare le future condizioni di lavoro.

■ **Significa che la LPV ha paura dei CCL delle nuove aziende, per esempio dei dumping salariali?**

Abbiamo soprattutto paura delle aziende straniere che impiegano personale straniero. Oltre alla questione del dumping salariale non bisogna sottovalutare tutta la questione legata alla sicurezza. In Germania esistono 130 «scuole di macchinisti». Pure la chiesa cattolica istruisce macchinisti. Ci chiediamo quanto valgano queste istruzioni. In Austria è - teoricamente - possibile ottenere la patente dopo 32 lezioni, senza aver mai viaggiato un

■ **La LPV spera d'avere più garanzie con questo tipo di CCL settoriali?**

Sì, almeno per quanto riguarda la fase transitoria. Momentaneamente non abbiamo ancora grossi problemi in questo ambito, ma quando sarà introdotta la completa liberalizzazione

BIO

Hans-Ruedi Schürch è presidente centrale della LPV. Il 51enne macchinista vive in unione domestica registrata a Winterthur e lavora da 35 anni alle FFS.



Lavoro esigente: macchinista in una spola Flirt

solo minuto con un locomotore. Tutti i dettagli come per esempio le tratte che si possono percorrere o l'abilitazione a condurre il tipo di locomotore vengono annotati in un attestato. Il nostro obiettivo è d'includere nella patente un maggior numero di mansioni possibili. Per evitare problemi di sicurezza, il livello della formazione deve rimanere elevato. Tutta la problematica è relativamente complessa.

■ **In Svizzera esistono diversi mestieri che portano la definizione di «macchinista»: dal macchinista del traffico regionale al macchinista treni merci, macchinista a lunga percorrenza fino ai vari macchinisti dei treni a vapore, scartamento ridotto, ecc. Tu sei il presidente di tutte queste colleghe e colleghi, come funziona la collaborazione?**

Sono soprattutto i macchinisti delle FFS, BLS, Ferrovie Retiche (RhB) e TILIO ad essere organizzati nella LPV, la maggior parte degli altri sono organizzati nella VPT. La collaborazione e la comprensione tra i vari macchinisti è ottima ed è addirittura aumentata da quando si sono semplificate le procedure per un cambio di lavoro all'interno dell'azienda o un cambiamento in una nuova compagnia. Il mercato dei macchinisti è prosciugato, praticamente tutte le aziende di trasporto pubblico fanno fatica a trovare persona-

le. Oltre alle differenti condizioni di lavoro che spingono molti macchinisti a cambiare azienda, «l'attaccamento» alla ditta in cui si è stati formati non più così marcata come in passato.

■ **Come viene percepita dai colleghi l'idea di un CCL settoriale? Che tipi di reazioni hai avuto?**

Sinora non ho ricevuto quasi nessuna reazione, poiché l'idea è stata discussa unicamente all'interno del comitato LPV. Nel settore Cargo la situazione è ancora più urgente, come ha dimostrato il caso Crossrail, bisogna trovare ben presto un rimedio alla situazione. Inoltre il traffico regionale transfrontaliero ci pone ulteriori domande che vanno oltre alla discussione sulla ripresa del traffico da parte di una nuova ditta.

■ **E dalla parte opposta com'è la situazione? Anche i datori di lavoro dovrebbero approfittare del CCL settoriale, perché li proteggerebbe dalla concorrenza dovuta al dumping.**

Sicuramente. Abbiamo già vissuto lo stesso problema nel traffico merci. Tante aziende hanno seguito da vicino la vicenda di Crossrail, ma non hanno però intenzione d'imparare la lezione. Con la riassegnazione della concessione hanno l'impressione di rimanere tranquilli per i prossimi 15

anni. Solo la concessione delle quattro tratte del versante meridionale del Giura scadrà nel 2019.

■ **Cosa contiene il CCL settoriale del traffico viaggiatori? Esistono altre direttive di quelle vigenti dai CCL delle attuali compagnie?**

Gli articoli del CCL del traffico regionale non vanno nel dettaglio. I salari medi sono definiti, ma le bande salariali delle differenti ditte variano. Negli ultimi anni non abbiamo mai avuto bisogno di questo CCL. Siccome nel traffico regionale non è possibile fare benefici, l'interesse a scopo lucrativo era modesto. Inoltre, se si prende l'esempio della S-Bahn di Zurigo, le nuove ditte non riuscirebbero a gestire la complessità della rete ferroviaria. Su questa rete estremamente fitta circolano oltre ai treni regionali, treni merci e treni a lunga percorrenza. Nuove compagnie non riuscirebbero quindi a gestirla.

Peter Anliker/PF

Dalle conoscenze linguistiche, ai gabinetti fino ai profili professionali

Durante l'assemblea unitaria dei settori LPV, non è stato unicamente discusso il tema CCL settoriale per il traffico viaggiatori in relazione alla nuova concessione del traffico a lunga percorrenza. Ecco in sintesi i temi:

Che un macchinista debba avere delle conoscenze linguistiche a dipendenza dalle regioni d'impiego è chiaro. Ma che livello di conoscenze deve avere?

Le FFS chiedono agli aspiranti macchinisti le conoscenze linguistiche di livello A1. Per l'apprendimento della lingua si utilizzano i programmi online della ditta Speexx. Per i macchinisti il livello utilizzato dal programma è però troppo elevato. Inoltre è discutibile se il tempo messo a disposizione per l'elaborazione del programma di apprendimento è sufficiente. Non è inoltre chiaro in che maniera i macchinisti possono registrare il tempo per aggiornare le loro conoscenze linguistiche. Tramite delle «simulazioni d'esami» si stanno eseguendo delle migliori, prima che vengano svolti gli esami nella prima metà del 2018.

Insicurezza a Briga

A Briga ci saranno dei trasferimenti di prestazioni tra FFS e BLS. Cosa significheranno questi cambiamenti per il personale direttamente coinvolto?

Problematica dei treni delle tifoserie

Da tempo i macchinisti si lamentano della sicurezza nei treni delle tifoserie e chiedono in una discussione come si deve posizionare la LPV.

Pressione permanente presso Cargo

Non solo i macchinisti del

traffico viaggiatori sono sempre più sollecitati, bensì anche i colleghi di Cargo si trovano sempre più spesso sotto pressione. Durante un convegno nel mese di settembre è stata analizzata la situazione attuale sulle conseguenze dell'interruzione del Rheintal. Queste hanno sollecitato soprattutto le energie dei macchinisti e dei distributori. Altre problematiche sono la gestione del conto TAT, il noleggio di macchinisti da parte dei privati, violazioni contro la LDL e OLDL e BAR nella distribuzione del deposito di Briga, i cambiamenti dei turni e dei calendari al RBL, turni e riposi a Basilea e l'eterno problema del sistema Caros.

Gabinetti e finestre con «Frontview»

Alla BLS è stato discusso in particolare l'aumento della produttività presso i macchinisti, soprattutto sulla tematica dello svuotamento dei gabinetti. Fortunatamente, dopo l'intervento della LPV, la direzione delle BLS ha deciso che era forse opportuno annullare il progetto. Anche l'intenzione d'acquistare dei nuovi treni con una cosiddetta «Frontview» ha potuto essere bloccato. Ci si chiede se i macchinisti possano essere osservati in continuazione durante il loro lavoro o addirittura essere fotografati o filmati.

Sottoeffettivo presso le RhB

Presso le Ferrovie Retiche il sottoeffettivo del personale rimane elevato, con conseguente pressione e maggior carico per i macchinisti. L'introduzione del nuovo sistema di sicurezza dei treni ha riscontrato inoltre diverse difficoltà. La LPV-RhB è intervenuta presso la direzione e si aspetta dei miglioramenti.

Marjan D. Klatt/pan./PF

■ Sottofederazione ZPV

Accompagnamento 2020 e BAR al centro delle preoccupazioni

I risultati dei negoziati sulle BAR sono stati presentati da Jürg Hurni e Andreas Menet durante la riunione del Comitato Centrale ZPV del 21 settembre. Grazie a negoziati costruttivi, elementi positivi sono stati raggiunti da entrambe le parti. Ad esempio, i/le dipendenti che lavorano a tempo parziale possono formulare i loro desideri di congedi il sabato e la domenica e la domenica dopo le ferie è concessa come giorno di libero. Questi e alcuni altri punti sono contenuti nel verbale decisionale concernente i negoziati delle BAR; questo documento è disponibile su intranet per tutto il personale. Jürg Hurni ha ringraziato la delegazione negoziale composta da Andreas Menet, Sabrina Tessmer, Sandro Tufano e Serge Richoz, che hanno svolto un ottimo lavoro. Un gruppo di lavoro sui processi di ripartizione ha preso avvio il 17 ottobre. Si occuperà di giorni di riposo isolati, questioni legate al lavoro a tempo parziale e altri temi di attualità. Sandro Tufano, Bruno Castaldo, Serge Richoz e

Sabrina Tessmer rappresenta la ZPV, mentre René Furrer e Thomas Walther rappresentano la CoPe. Quasi un anno fa nel traffico regionale ZVV è partito un progetto pilota con nuove varianti di rotazioni in due gruppi. È stato condotto un sondaggio su questo argomento e il risultato è per lo più positivo. La ZPV ha quindi deciso che questo progetto potrebbe essere applicato. Chiediamo tuttavia che questo accordo sia valido solo nel traffico regionale di Zurigo e che possa venir annullato in qualsiasi momento. Il progetto di accompagnamento della clientela 2020 è ancora di attualità, nel frattempo i progetti pilota a Zurigo e Ginevra sono conclusi. Il 25 agosto si è tenuto uno scambio tra i/le partecipanti al progetto pilota di Zurigo e la ZPV. Sono stati analizzati gli elementi positivi e negativi nonché le domande dei/delle partecipanti. Questi punti saranno incorporati nei negoziati. Il 28 settembre si è svolto l'incontro con il personale treno di Ginevra, mentre il 5 otto-

bre si è svolto il workshop strategico della ZPV, durante il quale è stata effettuata una valutazione dei progetti pilota. Un altro tema al centro dei lavori, il workshop dei giovani della ZPV, in agenda il 23 ottobre con l'obiettivo di attirare l'attenzione dei giovani e suscitare il loro interesse. Sono stati discussi altri temi, come ad esempio organizzare le nuove leve e mantenere l'attrattiva della ZPV. Il Comitato ha anche riflettuto sui rapporti tra dipendenti e superiori. Attualmente sono state registrate delle irregolarità che desideriamo capire perché l'ambiente sul posto di lavoro è importante. Prendiamo questo tema sul serio e potrete trovare maggiori informazioni sul sito della ZPV, costantemente aggiornato. Infine da segnalare che due petizioni sono state consegnate a Linus Looser. Dobbiamo comunque restare vigili per il nostro futuro e tenere sempre presente che l'unità fa la forza!

Roger Tschirky

■ Sottofederazione PV

Il futuro delle rendite sotto la lente

La Commissione centrale PV si è riunita alla Casa del Popolo a Bellinzona.



Il relatore Gianluca Pardini

Gianluca Pardini, collaboratore scientifico dell'USS a Berna, ha tenuto una conferenza sul tema delle pensioni, grazie al nostro presidente centrale Roland Schwager che si è assicurato la sua partecipazione. A causa del fallimento della votazione popolare sulla Previdenza vecchiaia 2020, le domande sull'AVS e sul secondo pilastro non potevano essere più attuali. Inoltre, la politica pensionistica svizzera è presa tra due fuochi: l'invecchiamento della popolazione e la digitalizzazione. Le spiegazioni accattivanti del docente, supportate da 70 diapositive, ci hanno presentato la complessità dei diversi temi. Le domande sono state numerose a causa delle incertezze e, talvolta, anche dei dubbi; Gianluca Pardini ha risposto a tutte con grande abilità. Una cosa è chiara: l'AVS, finanziata dai ricchi, va a beneficio delle classi modeste. Ecco perché questo sistema solidale deve essere promosso. Il messaggio positivo trasmesso dallo specialista è stato utile per tutti, nonostante le sfide complesse che ci attendono. La seconda riunione del Comitato Centrale PV si è tenuta il 12.10.2017. Quattro ore di intensi dibattiti. Oltre all'ordine del giorno statutario, si è discusso della pianificazione finanziaria PV, della Cassa pensioni FFS, della previdenza vecchiaia, delle facilitazioni di

viaggio e della gestione dei membri. La pianificazione finanziaria ha scatenato intense discussioni. Una proposta per ridurre la spesa del 3% all'anno dal 2019 ha prevalso contro una proposta del 10%. Stiamo anche cercando idee per celebrare il 100° anniversario della PV. Un gruppo di lavoro si chinerà sul dossier.

Le relazioni del presidente centrale, del cassiere, della commissione femminile e del FARES/CSA erano pure all'ordine del giorno. Esther Geiser, nostra rappresentante di lunga data nella Commissione Donne SEV e Brigitte Geser, membro della commissione di gestione SEV, hanno ricevuto applausi e regali per la loro partenza. Roland Schwager ha saputo trovare le parole giuste per esprimere la nostra gratitudine e i nostri ringraziamenti.

Vogliamo ringraziare calorosamente anche tutti coloro che con i loro interventi costruttivi e le buone proposte, hanno contribuito al successo di questa sessione autunnale. L'Hotel Brenscino, ora nelle mani di REKA, può essere fortemente consigliato a tutti. Peccato che non ci appartenga più. Molti di noi non hanno ancora compreso la decisione di venderlo.

Il prossimo appuntamento è fissato per settembre 2018 presso il centro di formazione FFS Löwenberg.

Otto Huser

segretario centrale PV SEV

Stabio-Arcisate realtà nell'orario 2018



L'orario 2018 dei trasporti pubblici svizzeri, in vigore dal 10 dicembre è arrivato. Il cambiamento maggiore, a sud delle Alpi, riguarda l'apertura della ferrovia Stabio-Arcisate. La tratta tra Varese e Mendrisio sarà percorsa in soli 21 minuti, con treni ogni mezz'ora che proseguiranno alternativamente verso Bellinzona o Como. Dopo tante peripezie e innumerevoli ritardi, la linea che collegherà Mendrisio a Varese sembrerebbe diventare realtà (il condizionale è d'obbligo). Si tratta di una tappa molto importante per il trasporto pubblico in Ticino, poiché questo servizio dovrebbe permettere di sgravare in modo significativo il traffico dei pendolari.

Comitato centrale AS

I problemi, davvero, non finiscono mai

Il Comitato centrale ha preso atto che la gestione del tempo di lavoro e del personale suscita molto malcontento.

Il Comitato centrale AS si è congratulato con René Zürcher per la sua assunzione presso il segretariato regionale del SEV a Losanna e gli augura piena soddisfazione per il nuovo lavoro. Dopo aver dato un rapido sguardo ai preventivi 2018 - approvati dai presenti - sono stati discussi i temi all'ordine del giorno della prossima assemblea dei delegati (AD). Assemblea che dovrà eleggere un o una vicepresidente dell'AD come pure i membri dei gremi AS per un nuovo periodo amministrativo.

La rete delle nostre persone di fiducia nelle diverse regioni della Svizzera è in fase di costruzione. Per noi è molto importante essere presenti all'esterno. Diamo il benvenuto a tutte le persone di fiducia, importanti per diffondere le informazioni del SEV. Idealmente queste persone devono anche essere disponibili come contatto per i membri. È stato pure deciso di aggiornare il regola-



René Zürcher sarà presto attivo nell'apparato sindacale del SEV. Nella foto lo vediamo in un momento della consegna della petizione RailFit 20/30 nel mese di giugno del 2016.

mento di gestione per essere adattato alla struttura di AS e alla digitalizzazione. Per la giornata del personale viaggiante del 28 ottobre, ci sono ancora posti disponibili; chi fosse interessato può annunciarsi.

Le relazioni che ci giungono dai settori e dalle regioni indicano che ci sono ancora molti problemi da risolvere. Vivace discussione, per esempio, sull'implementazione del modello Flexa.

Se una domanda non può essere approvata l'anno successivo, allora deve essere approvata l'anno dopo ancora. Presso il P abbiamo constatato che le interruzioni di lavoro sono state soppresse e sostituite da pause di 30 minuti. In alcune regioni turni di corta durata devono essere completati con minuti CTS per raggiungere la media giornaliera di 492 minuti. Questo è un buon modo per rendere i dipendenti infelici. Si deplora anche che nel «Defect-App» si possano denunciare i propri colleghi.

L'interruzione della linea a Rastatt non ha solo causato danni alle società del traffico merci.

Mentre a Sciaffusa occorrono rinforzi, nella stazione di smistamento di Basilea sono stati soppressi dei turni per ripristinare l'equilibrio nel conteggio del tempo. Il personale mostra una grande flessibilità e i superiori ne sono grati. Questo è un buon argomento per i prossimi negoziati CCL: il personale è già flessibile, non è quindi necessario continuare a sopprimere tutti i limiti dell'orario di lavoro. Invece, di questo sarebbe meglio che le FFS affrontassero le opportunità di evoluzione e riducessero il tempo necessario per raggiungere il massimo della scala per i giovani dipendenti.

Preoccupazioni anche per chi si occupa di sorvegliare la sicurezza; gli agenti hanno paura che durante l'inverno non ci siano abbastanza cantieri da controllare, compromettendo così la possibilità di lavorare. I punti all'ordine del giorno concernenti il reclutamento e le mutazioni hanno solo potuto essere affrontati marginalmente alla fine della seduta. Tuttavia sono già stata annunciate alcune azioni di reclutamento.

Alex Bringolf

AS SETTORE INFRA

La formazione per la gestione del traffico solleva seri problemi

Il collega Michael Streit ha organizzato la sessione nella bellissima città di Spiez dove abbiamo discusso i nostri temi. La formazione per la gestione del traffico nei centri operativi (CE) dal 2018 ha dato adito a numerose discussioni. Il personale deve seguire una formazione nei vari ruoli attraverso un sistema di moduli. Ci sono indubbiamente alcuni vantaggi, ma abbiamo anche i nostri dubbi. Dopo 4 ore di lavoro in un turno del mattino, saremo ancora in grado di assimilare le informazioni fornite nel quadro di un corso? Per quanto riguarda l'introduzione

del software di apprendimento del CE, non è certo che tutti saranno in grado di andare. Temiamo inoltre che le competenze vengano perse se non facenti parte di un ruolo e che i margini di fluttuazione dei ZVL siano sempre più limitati. Quali saranno gli effetti dello sviluppo del Dispo-OP per il personale della CE? Per gli RTF, lo strumento di pianificazione RCS deve essere compatibile con il programma Ittis. Così i ZVL sono sufficientemente protetti e la sicurezza è garantita in caso di disturbo. Questo non solo dal punto di vista del sistema, ma anche perché i requisiti sono



rispettati. Gli RTF saranno anche aggiornati entro l'introduzione? Conoscono le specialità di ogni sito? Stiamo aspettando informazioni su questo tema prima che sia troppo tardi. E cosa succede ai ZVL nelle stazioni di smistamento? Dal nostro punto di vista, l'accesso alla CE è resa difficile. Dobbiamo attenderci

a una modifica dei regolamenti per gli esami? Ci sembra importante essere coinvolti nelle riflessioni perché si tratta della salute del personale.

Migliorare la qualità degli esami sulle competenze linguistiche dovrebbe contribuire alla diminuzione del numero di fallimenti. La sottofederazione AS del SEV ha fin dall'inizio voluto chiarire i motivi di questi fallimenti anche perché due colleghi bilingui si sono trovati in questa situazione.

Un'altra storia bizzarra riguarda la riorganizzazione presso FN, infatti sono stati eliminati posti di lavoro. Da

allora, i tirocinanti e gli ausiliari devono contribuire a recuperare i ritardi del lavoro. Ci si chiede con quale serietà siano stati chiariti i bisogni del personale, ma ora il danno è fatto.

La messa in comune delle CE Ost e Mitte, ha aumentato il carico di lavoro di dieci volte. È quindi talvolta difficile mantenere una buona qualità nella gestione del traffico. E la nota «eccellente» concessa qualche tempo fa per certificare la qualità, si è ora trasformata in «buono».

Alex Bringolf

Colpi di diritto

Agire in buona fede

Pur non trattandosi di un termine ben definito, talvolta è utile appellarsi al principio della «buona fede», anche quando non è esplicitamente menzionato.

Basarsi sui «diritti iscritti» non è sicuramente sbagliato. Ci si può però anche appellare al buonsenso.

Oggi giorno molte cose sono regolamentate in forma scritta. A nessuno verrebbe in mente d'acquistare o di vendere una casa senza concludere un contratto con un atto notarile. Mentre stipulare un contratto scritto per comperare un gelato in una calda giornata estiva è ovviamente esagerato, pur trattandosi di una transazione. Molte cose nella vita quotidiana funzionano alla perfezione senza aver bisogno di paragrafi che disciplinano le regole. In molti casi quindi le cose funzionano bene quando tutte le parti agiscono nel principio della «buona fede». Questo succede però unicamente quan-

do tutte le parti in causa applicano il principio. Ma che cosa significa veramente questo termine? E dove è possibile trovare la definizione di ciò che viene considerato in questo principio?

Termine non definito

Si tratta, in realtà, di una «nozione giuridica indeterminata» che richiede la giusta interpretazione per essere applicata a uno specifico caso. Molto spesso la gente agisce in «buona fede» senza nemmeno rendersene conto: è corretta, onesta, sincera, affidabile, premurosa, ecc. Normalmente noi ci attendiamo dalle persone che si comportino come appena descritto, perché nessuno desidera interagire con una persona che bara. Lo stesso vale anche per le relazioni nel mondo del lavoro: dobbiamo poterci fidare delle persone, da cui ci aspetta-

mo un comportamento esemplare. Ecco un esempio concreto: il collega «A» ha ricevuto un indennizzo per un lavoro svolto come attività accessoria per il Cantone. Dopo molti anni il Cantone ha ritenuto d'aver versato un importo eccessivo e ha preteso da «A» la restituzione di una parte del denaro. «A» si è però rifiutato e il Cantone ha quindi preso in considerazione la possibilità d'emettere una decisione formale. Al posto della decisione formale, il Cantone ha invece «faturato» la richiesta di rimborso rinunciando a pagare le prestazioni. Questo è un classico caso: «A» è partito dal presupposto d'aver incassato il denaro a giusta ragione e di poterne usufruire in maniera consueta. Inoltre avrebbe potuto ricorrere ad una eventuale decisione formale. Risolvere questa vertenza rinunciando semplice-

mente a versare un indennizzo è in contraddizione con il principio della «buona fede». Il caso è andato a buon fine: quando «A» si è difeso, scrivendo al Cantone d'aver (tra l'altro) infranto le regole della «buona fede», questo ha ceduto e ha versato l'importo dovuto. Secondo l'articolo 336 del codice delle obbligazioni (CO) il principio del licenziamento è esplicito. La disdetta è abusiva se data soltanto per vanificare l'insorgere di pretese dei destinatari o derivanti dal rapporto di lavoro.

Norma obbligatoria d'azione

In Svizzera il principio della «buona fede» ha una grande tradizione ed è addirittura ancorato nella Costituzione federale. Nell'articolo 5 si può leggere: «organi dello Stato, autorità e privati agiscono secondo il principio della buona fede».

Secondo l'articolo 2 - quindi nella parte generica - del Codice civile svizzero si legge inoltre: «ognuno è tenuto ad agire secondo la buona fede così nell'esercizio dei propri diritti come nell'adempimento dei propri obblighi».

Tuttavia non bisogna appellarsi con troppa leggerezza al principio della «buona fede», poiché nel paragrafo successivo dello stesso articolo del Codice civile «il manifesto abuso del proprio diritto non è protetto dalla legge». Se non ci si concorda in un caso specifico, il giudice (o nel campo del diritto del lavoro, il collegio giudiziario dei giudici) deve decidere quale parte ha i migliori argomenti da difendere.

Riassumendo: è giusto e lecito appellarsi alla «buona fede», non bisogna però strapazzarla.

Servizio di protezione giuridica SEV

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



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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì primo novembre 2017;**

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 set di scrittura Caran d'Ache, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava la teleferica gratuita che sale a Fräkmüntegg per amanti della slitta. Questa è raggiungibile in funivia da Kriens.

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

La fortunata vincitrice di un coltellino «Outrieder» con il logo SEV è:

Miriam Minder-Roth, Schwarzenberg, della VPT BLS.

Assemblea pensionati Ferrovia Retica RhB - 16 novembre a Thusis ore 14.00



L'assemblea avrà luogo all'Alten Brauerei con il seguente ordine del giorno:

Saluto e commemorazione colleghi deceduti

Nomina scrutatori

Verbale del 2016

Rapporto presidente, cassiere e revisori

Nomine e onorificenze

Mutazioni e gite

Novità con P. Peyer

Eventuali e assemblea 2018

All'assemblea seguirà spuntino e dolcetti.

Info: prossima assemblea VPT Svizzera orientale: 19 novembre, Rebstein, ritrovo ore 9.15 con caffè e cornetto, inizio assemblea ore 10.00 (pregasi annunciarsi).

Maggiori informazioni e iscrizioni:

felix.murk@bluewin.ch

**Giornata di formazione donne SEV:
«Ogni giorno senza violenza –
Come gestire la violenza»**



■ TS - Giornata tecnica sulla manutenzione dei veicoli

Chi sarà in grado di padroneggiare le sfide?

La giornata tecnica sulla manutenzione dei veicoli fra Austria, Germania, Lussemburgo e Svizzera si è svolta il 21 e 22 settembre a Vienna. In rappresentanza di TS hanno partecipato il presidente centrale Claude Meier e Roger Derungs.

I cambiamenti demografici riguardano tutti

Poiché i cambiamenti demografici si fanno sentire ovunque in Europa, tutte le imprese ferroviarie europee ne sono toccate in ugual misura. La veniente ondata di pensionamenti rappresenterà per tutte le imprese una grande sfida in termini di reclutamento di nuovo personale. Come noto, in tutti i paesi europei si registra una grande carenza di operai specializzati. Vedremo quale impresa saprà gestire al meglio questo problema. Una cosa è chiara: le ferrovie più attrattive e che saranno meglio in grado di risolvere il problema del reclutamento sono quelle che già applicano il lavoro a tempo parziale (Work-Life Balance) e ottime prestazioni sociali. Un'ulteriore sfida sarà la salvaguardia delle co-

nosce professionali (know-how) nell'impresa. Per far fronte a questa problematica, ogni impresa necessita di una valida gestione delle successioni, con interessanti offerte di modelli di tempo di lavoro e di pensionamento flessibile. Un'ulteriore strumento consiste nell'organizzazione di posti di lavoro in funzione dell'età dei collaboratori, affinché questi possano restare attivi più a lungo e, soprattutto, in buona salute. Si costata che tutte le quattro ferrovie stanno applicando quasi le medesime soluzioni.

«Dalla carta al digitale»

Un ulteriore argomento di discussione è stata la situazione delle quattro ferrovie a proposito dell'introduzione della ripartizione digitale del lavoro ai collaboratori e dei relativi documenti di lavoro.

Un'altra applicazione della digitalizzazione è l'annuncio del completamento delle riparazioni e i mandati modulari preventivi. Si è appreso con soddisfazione che le FFS sono all'avanguardia nel passaggio dalla carta al digitale.

Il centro dell'officina di Vienna Jedlersdorf

Il secondo giorno è stato dedicato alla visita di questa infrastruttura, che era in passato l'officina dei carri merci ed è stata rinnovata e dotata di moderni posti di lavoro attrezzati, diventando così il centro di finitura del traffico viaggiatori. 110 collaboratori delle ÖBB sono addetti all'assemblaggio delle componenti della nuova generazione di treni della Siemens. Le ferrovie austriache hanno ordinato la flotta dei «Cityjet» in due versioni alla Siemens: 95 composizioni tipo S-Bahn e 70 tipo treni regionali. In questa struttura lavorano circa 500 collaboratori, che si occupano pure di aggiornare componenti di diversi altri veicoli.

Giornata tecnica manutenzione veicoli del 2018

Ringraziamo i colleghi austriaci per la accoglienza e la buona organizzazione. La prossima giornata tecnica si terrà nel settembre 2018 a Zurigo.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Cercando la sinistra

C'è da chiedersi quante altre batoste necessiteranno ai partiti della sinistra europei, per rendersi conto che le derive liberiste, i cedimenti populistici e l'arrendevolezza dinanzi agli untori della paura, portano inevitabilmente alla loro emarginazione. Quando le parole d'ordine e la pratica quotidiana tendono a confondersi, la sinistra perde ragion d'essere. E l'elettorato questo lo avverte benissimo. Specie quello giovanile che non trova scelte quando la sinistra su temi quali il ruolo dello Stato, la socialità, l'istruzione, il lavoro, non si differenzia sostanzialmente dal centro e dalla destra.

In Germania, dove le elezioni legislative di settembre sono state un vero tracollo per la socialdemocrazia, Schultz pare deciso a imboccare una nuova strada, bocciando l'ipotesi di una nuova grande coalizione con la CDU e ponendosi all'opposizione. La vittoria ottenuta il 15 ottobre in Sassonia sembrerebbe premiarne la scelta.

In Austria, la sinistra era alla guida del governo, in coalizione con i popolari, da una decina di anni. Pur contendendo le perdite, ne è uscita sconfitta sul piano più propriamente politico con la netta affermazione dei popolari, ora su posizioni nettamente di destra, e della formazione dell'estrema destra xenofoba e antieuropeista. Le elezioni austriache, come quelle precedenti tedesche, ci ricordano che quando le formazioni di centro e di sinistra cercano di contrastare l'estrema destra sul suo terreno, sono destinate a essere sconfitte: gli elettori allora scelgono l'originale.

Il dibattito pre-elettorale in Austria, come prima in Germania, e come pare profilarsi in Italia (dove risulta in pratica impossibile orientarsi all'interno delle composite forze di sinistra o supposte tali) ha avuto un tema dominante, quello dell'immigrazione. Problema grave, ma che non incide nella quotidianità di milioni e milioni di cittadini comuni vittime dell'ingiustizia sociale, dello sfruttamento salariale, delle politiche di austerità destinate ad aggravarne le condizioni. Far credere loro che il profugo nigeriano sia il suo vero nemico è strumentale e fuorviante.

Termino citando due nomi che hanno indicato alle sinistre una strada diversa: l'inglese Jeremy Corbyn e l'americano Bernie Sanders. Il primo ha risollevato le sorti del Labour britannico, il secondo non è alla Casa Bianca solo per colpa del suo partito. Entrambi si sono imposti con programmi elettorali radicali, di lotta alle disuguaglianze, alla predominanza dell'alta finanza, di giustizia fiscale, facendosi paladini dei più sfavoriti. Corbyn e Sanders, due leader anziani che hanno conquistato i giovani.

SEV-AS – Assemblea settore traffico viaggiatori 13 novembre a Basilea

L'assemblea inizierà alle ore 09.15.

Maggiori informazioni su : www.as-online.ch

oppure a: peter.kaeppler@sev-online.ch



Unterverband
Administration und Services
Sous-fédération
administration et services
Sottofederazione
amministrazione e servizi

Assemblea generale ordinaria, mercoledì 15 novembre, ore 18.30

Ristorante Casa del popolo a Bellinzona, con il seguente ordine del giorno:

1. Apertura e saluto del presidente sezionale, lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina presidente del giorno e scrutatori
4. Approvazione verbale dell'ultima assemblea
5. Breve relazione del presidente / discussione, domande al presidente centrale AS P. Käppler
6. Rapporto del cassiere
7. Consegna distintivi 25° e 40° d'appartenenza a SEV/AS
8. Attualità sindacali con un / una collega del segretariato regionale SEV
9. Eventuali

Avviso importante: colleghe/collegli interessati ad entrare a far parte del Comitato regionale AS Ticino sono pregati di annunciarsi al presidente sezionale Vanni Nembrini: 079 516 12 07.

Al termine sarà offerto un rinfresco al quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 10 novembre** a: Albertini Attilio al seguente indirizzo e-mail: attilio.albertini@sbbcargo.com *Il comitato*

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, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang.

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

Tiratura: edizione italiana: 3541 copie; totale: 42 046; 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. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.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 novembre.

Chiusura redazionale: giovedì 2 novembre, ore 10.

Giornata VPT Ticino 25 novembre a Muralto-Locarno



Il comitato centrale VPT invita tutti i membri attivi e i pensionati della sottofederazione VPT/SEV alla giornata che avrà luogo il **25 novembre** a Muralto-Locarno, con inizio alle 09.30, presso la Residenza al Parco.

Quest'anno il tema di riflessione, che sarà curato da ospiti di eccezione, sarà:

«L'uberizzazione del mondo del lavoro e la digitalizzazione»
in particolare nei trasporti pubblici.

Seguiranno il pranzo e una visita alla Cantina Vini Delea.

■ Svolgimento della giornata:

- 09.30** Caffè e cornetto di benvenuto
10.00 Apertura della giornata VPT:
Saluto di **Peter Bernet**, presidente VPT Sottoceneri, membro del comitato direttivo VPT
Saluto di **Gilbert D'Alessandro**, presidente centrale
Intervento della vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger**
Proiezione del film documentario di Falò «Il pianeta Robot» alla presenza della giornalista e autrice **Paola Santangelo** che introduce il tema
Intervento di **Lelio Demichelis**, docente all'Università degli Studi dell'Insubria e docente alla SUPSI
Intervento di **Bruno Storni**, parlamentare e ingegnere informatico presidente della Sezione Ticino dell'Associazione traffico e ambiente (ATA)
12.30 Dibattito
12.30 Aperitivo e pranzo
14.15 Visita alla Cantina Vini Delea
15.30 Fine della manifestazione

■ Termine di iscrizione 15 novembre

Per ragioni organizzative vi preghiamo di inoltrare le iscrizioni entro mercoledì 15 novembre:
Peter Bernet, bucalettere n. 34, Ruggi oppure Strada dar Forno 2 6967 Dino
Frusetta Fabrizio, autolinee FART Locarno

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

Nome:.....

Cognome:.....

Impiegato presso:.....

Telefono:.....

Firma:.....

■ Per chi viene in treno

Partenza treno per Locarno

Da Lugano:	Ore 8:26
Da Bellinzona	Ore 9:00
Da Mendrisio	Ore 8:06
Da Biasca	Ore 8:42

NON HO L'ETÀ: FILM SULL'EMIGRAZIONE

«Non ho l'età» è un documentario del giovane regista ticinese Olmo Cerri. Racconta la storia di quattro lavoratori migranti italiani arrivati in Svizzera negli anni '60 e '70. Lo spunto narrativo è dato dalle lettere che gli emigranti scrivevano a Gigliola Cinquetti. Ci saranno proiezioni in tutta la Svizzera. In Ticino sono previsti gli appuntamenti seguenti: mercoledì 8 novembre a Mendrisio, 20'45 per il Cineclub; lunedì 27 novembre, LUX art house Massagno, 20'30; mercoledì 29 novembre, Palacinema Locarno, 20'30 (TBC).

I disturbi del sonno vanno presi molto sul serio

Pericoloso sbadiglio

Un infortunio su cinque è dovuto a disturbi del sonno. Lo dimostra uno studio della Suva, la quale ha sviluppato un modulo di prevenzione specifico per contrastare questo fenomeno.

I disturbi del sonno rientrano tra i problemi di salute più diffusi in Svizzera. Ne è colpito il 30 per cento dei lavoratori dipendenti. E la tendenza non accenna a diminuire. Questi disturbi possono provocare non soltanto esaurimento fisico o turbe psichiche, ma possono incrementare anche il rischio d'infortunio. Un nuovo studio condotto dalla Suva evidenzia che un infortunio professionale su cinque è dovuto in parte a disturbi del sonno. Tradotto in cifre, ciò corrisponde a quasi 53 000 casi l'anno. Infatti, quando si è stanchi, le probabilità di infortunarsi raddoppiano.

Riposati si vive più sicuri

I disturbi del sonno impediscono di riposare bene e provocano sonnolenza diurna, la quale riduce l'efficienza e la produttività e aumenta il rischio di infortunarsi sul lavoro. «Le cadute in piano o le lesioni dovute all'uso di attrezzature e macchinari sono gli infortuni più frequenti» spiega Katrin Uehli, specialista della Suva. Particolarmente a rischio sono le persone con più di trent'anni, che dormono meno di sette ore la

notte e che lavorano più di 50 ore la settimana.

Gli infortuni sul lavoro dovuti a problemi di sonno causano non soltanto dolore e sofferenze, ma comportano anche costi elevati. In termini concreti: quasi 283 milioni di franchi l'anno in Svizzera. Anche nel tempo libero si registrano molti infortuni dovuti alla mancanza di sonno, il che provoca ulteriori costi pari a 512 milioni di franchi.

Prevenzione per le aziende

La Suva ha sviluppato un modulo di prevenzione destinato alle aziende assicurate per aiutare chi ha problemi di sonno. I vari elementi del modulo «Dormire bene - vivere sicuri» si possono combinare a piacere per approntare una iniziativa aziendale su misura. La Suva mette a disposizione gratuitamente un quiz, manifesti da affiggere in azienda e consigli per favorire un sonno ristoratore. Il workshop previsto dal modulo «Dormire bene - vivere sicuri» si svolge con il ricorso a un esperto della Suva ed è indirizzato a tutti i dipendenti di un'azienda, anche a quelli che non soffrono di disturbi del sonno. I partecipanti imparano a capire quale importanza riveste il sonno per la salute e la sicurezza. Si analizzano le abitudini di sonno e si definiscono misure per migliorarlo. Per i dipendenti che lavorano a turni o di notte è stato realizzato il modulo «Lavoro a turni - sicurezza e salute».

SUVA

L'ora solare

Il 29 ottobre torna l'ora solare. Alle ore 03.00 di notte le lancette dell'orologio andranno spostate un'ora indietro. Negli anni passati la Suva non ha registrato alcun aumento dei casi di infortunio nei giorni e nelle settimane successive. Inoltre gli studi effettuati evidenziano che lo spostamento indietro in autunno (con il conseguente guadagno di un'ora) crea molti meno problemi dello spostamento avanti in primavera, con il quale perdiamo un'ora di sonno.

«Molte persone percepiscono la domenica di 25 ore come particolarmente lunga e rilassante. Anche se il bioritmo viene comunque scombussolato, ne risentiamo in misura nettamente minore rispetto alla primavera quando ci viene sottratta un'ora», afferma Reto Etterli, consulente della Divisione proposte di prevenzione Suva. Ad ogni modo gli effetti sulla qualità del sonno non vanno sottovalutati nemmeno in autunno.

L'effetto del cambio dell'ora è paragonabile a un mini jet lag e nei primi giorni si possono manifestare insonnia, difficoltà di concentrazione, vertigini, irritabilità, mancanza di appetito e problemi di digestione.

SUVA

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... spazio

Nell'ottobre di 60 anni fa venne lanciato nello spazio il primo satellite artificiale, lo Sputnik: una sfera di alluminio di 58 cm di diametro che faceva «bip-bip». Oggi la Terra è avvolta da una costellazione di satelliti artificiali per ogni uso; astronauti sono in orbita permanente nella Stazione Spaziale Internazionale; sonde a lunga distanza si sono spinte fino ai confini del Sistema Solare e «rover» automatici hanno esplorato il suolo marziano. Tuttavia, dal primo allunaggio umano del '69 all'ultimo del '72, abbiamo visitato il nostro satellite naturale appena 6 volte e solo 12 astronauti hanno calcato la superficie lunare, per un totale di meno di due settimane di permanenza. Inoltre negli ultimi 45 anni non siamo più tornati sulla Luna; eppure si trova ad appena 400'000 km di distanza e per raggiungerla basterebbero tre giorni. Adesso, invece, si pensa ad andare su Marte, con un viaggio (andata e ritorno) di quasi un anno e mezzo! Insomma, come ci avventuriamo appena nelle vicinanze del nostro pianeta, ci rendiamo conto delle incredibili dimensioni dell'universo. La terra dista dal Sole in media 150 milioni di km. Considerando che la luce viaggia nel vuoto a quasi 300'000 km al secondo, un anno-luce corrisponde a 9'460 miliardi di km. Significa che la nostra stella, il Sole, dista da noi circa 8 minuti-luce ma, per arrivare all'altra stella più vicina, Proxima Centauri, dovremmo viaggiare alla velocità della luce per poco più di 4 anni! Il problema è che, con le attuali tecnologie di propulsione, solo per percorrere un anno-luce impiegheremmo qualcosa come 13'500 anni! Viaggiando alla velocità di un aereo di linea, ci metteremmo una ventina d'anni solo per coprire la distanza Terra-Sole. Se volessimo fare un modellino in scala, usando al posto della Terra una pallina di 1 cm di diametro, dovremmo posizionare la Luna a circa 30 cm di distanza e Proxima Centauri a 40'000 km: molto più del doppio della distanza che separa la Svizzera dall'Australia. Ma la cosa più impressionante è che, secondo la stima più prudente, nell'universo ci sarebbero non meno di diecimila miliardi di miliardi di stelle; mentre il diametro minimo dell'universo - secondo i calcoli più recenti - dovrebbe misurare intorno ai 78 miliardi di anni-luce! Però sappiamo che persino in una singola molecola del nostro DNA ci sono tanti atomi quanto il numero di stelle in una galassia. Quasi a significare che ciascuno di noi racchiude nello spazio dentro di sé già un piccolo universo.

SONNO RISTORATORE: CONSIGLI UTILI

■ Di giorno

- Mangiare e coricarsi preferibilmente alla stessa ora.
- Fare movimento durante la giornata.
- Trascorrere almeno 30 minuti al giorno all'aria aperta.

■ Di sera

- Evitare di bere alcolici o berne solo in quantità modica.
- Evitare caffè e sigarette.

- Consumare una cena leggera e calda.

- Rilassarsi prima di coricarsi.

■ Di notte

- Una stanza buia, silenziosa e fresca favorisce la qualità del sonno.
- Spegner computer, televisore, cellulare e tablet un'ora prima di coricarsi.
- Stabilire un rituale per addormentarsi e svegliarsi.
- Bloccare i pensieri negativi e pensare a cose gradevoli.

NLM: nel frattempo l'Ufficio federale dei trasporti ha messo mano alla regolamentazione sul Lago Maggiore

Lavoro e salari restano al centro

La comunità sindacale SEV, UNIA e Ocst ha preso atto dell'incontro tra i vertici del futuro consorzio e una delegazione del Consiglio di Stato, a cui mercoledì 11 ottobre è stato presentato il business plan. Un documento strategico, a mente del futuro consorzio, per pianificare il rilancio della navigazione sul Lago Maggiore.

Dai contenuti del documento, che dovranno essere approfonditi dal Governo, emerge la volontà di integrare nel nuovo consorzio l'attuale personale della NLM residente in Svizzera. Una decisione che corrisponde a una delle rivendicazioni dei sindacati, che hanno da subito chiesto la piena occupazione dei dipendenti licenziati. Resta però irrisolta la questione delle condizioni salariali, che rivestono un ruolo centrale. «Del resto – osserva il sindacalista del SEV **Angelo Stroppini** – questi due punti figurano chiaramente nell'intesa firmata con il Consiglio di Stato il 15 luglio scorso, il giorno dopo la fine dello sciopero».

Attualmente la comunità sindacale ignora i dettagli del business plan. I sindacati hanno pertanto chiesto in particolare al Consiglio di Stato una presentazione plenaria del documento per quanto riguarda l'impiego del personale. Un incontro, insomma, come in occasione del 2 agosto scorso, quando erano stati illustrati i progetti di rilancio del costituendo consorzio.

In attesa che il Consiglio di Stato consolidi il documento ricevuto, prenda una posizione entro la fine di ottobre e convochi le parti sociali ad un unico tavolo, i sindacati continuano a seguire i dipendenti licenziati che vivono momenti di grande apprensione. Ad oggi, infatti, nessuno di loro sa con quali



In marcia verso la sede del Municipio di Locarno

condizioni verrà assunto, compreso gli stagionali che hanno appena terminato la stagione. I sindacati sono pronti ad affrontare le trattative con spirito costruttivo, ma sono anche determinati a tutelare gli interessi del personale. E per ora siamo ancora ai piedi della scala. Intanto l'Ufficio federale dei trasporti ha preso posizione sulla navigazione del Lago Maggiore emanando una direttiva (vedi box sotto) che disci-

plina la navigazione sul Lago Ceresio e il Lago Maggiore. «Nel documento dell'UFT – spiega Stroppini – si vuole fare chiarezza. Per quanto riguarda il personale si limita a dire che il consorzio rappresenta un'opportunità, ma non si sbilancia più di tanto. È utile ricordare che in tutta questa vertenza l'autorità federale non ha mai svolto un reale ruolo per assicurare quelle garanzie occupazionali e contrattuali tanto im-

portanti per le maestranze». In questo documento, riconosce Stroppini, il ruolo di prim'attore del consorzio appare abbastanza tutelato. «Restano tuttavia ancora aperti e da chiarire – conclude Stroppini – alcuni aspetti inerenti la Legge sulla durata del lavoro e la relativa ordinanza per altre società che potrebbero sviluppare un'attività sul Lago Maggiore».

Françoise Gehring



Angelo Stroppini

L'UFT REGOLA LA NAVIGAZIONE PRIVATA SUL VERBANO

Nell'ambito della Convenzione fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano, un gruppo di lavoro bilaterale ha concordato le condizioni quadro per l'offerta di servizi da parte di società di navigazione private su questi due laghi. Le condizioni quadro sono state pubblicate in un documento la cui validità è per il momento limitata a un anno. Questo rappresenta un passo ulteriore verso l'attuazione della dichiarazione d'intenti (Memorandum d'Intesa) sottoscritta dai Ministri dei trasporti nel 2016 per aumentare l'attrattiva turistica della navigazione.

Il summenzionato gruppo di lavoro, comprendente rappresentanti di Svizzera e Italia, è incaricato di attuare il Memorandum d'Intesa (Moi) tra i due Paesi, volto a promuovere la navigazione sui due laghi. Il documento espone le condizioni con le quali società di navigazione private possono offrire servizi su questi laghi. La suddetta Convenzione, conclusa nel 1992, stabilisce che, prima di rilasciare a una società privata l'autorizzazio-

ne a effettuare un servizio, si deve verificare che l'offerta privata corrisponda a un'«esigenza effettiva» e che non costituisca una «notevole concorrenza» per le società concessionarie. Il gruppo di lavoro ha elaborato una prima interpretazione congiunta di questi due concetti. Le condizioni relative all'«esigenza effettiva» e alla «notevole concorrenza» possono essere adempiute solo se le società concessionarie non effettuano alcun servizio o se viene osservato un intervallo di tempo sufficiente rispetto alle loro corse di linea. Restano possibili i servizi già offerti, quali viaggi in taxi o NCC, nozioni che il succitato documento provvede a precisare.

Il documento sarà applicato – per un periodo di prova di un anno, dopodiché sarà riesaminato. A seconda delle esperienze maturate e dell'occorrenza ne sarà redatta una nuova versione entro la fine del 2018 (per l'applicazione dal gennaio del 2019). Con l'elaborazione di questo documento il gruppo di lavoro ha portato a termine un compito del mandato,

affidatogli dai Ministri dei trasporti, di individuare nuove soluzioni e modelli atti a migliorare la navigazione turistica nell'ambito della legislazione vigente.

Un altro risultato conseguito dal gruppo di lavoro è stato quello di promuovere la cooperazione fra la GGNL e la SNL. Infatti, le due concessionarie sono state incaricate dello sviluppo di uno studio che porti al miglioramento ed alla promozione della navigazione anche turistica sui laghi Maggiore e di Lugano. A seguito dello studio si prevede la costituzione di un Consorzio direzionale che permetterebbe di sviluppare al meglio quanto definito nel Memorandum di Intesa. Ciò offrirebbe ai collaboratori GGNL residenti in Svizzera la possibilità di essere prontamente reimpiegati sui due laghi. Il gruppo di lavoro appoggia gli sforzi compiuti in tal senso dalle due società Concessionarie, purché le attività risultino economicamente sostenibili e rispettino il principio della copertura dei costi. **Comunicato stampa UFT**