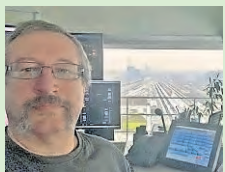


## Intervista

Alex Bringolf denuncia la smania dei risparmi nella gestione traffico.

Pagine 6 e 7



## TPG sul piede di guerra

Preavviso di sciopero per il 21 marzo. Il personale ne ha abbastanza della situazione lavorativa

Pagina 4



## Donne in piazza

Denunce ad alta voce: la forza della parola liberata.

Pagina 13

La direzione FFS annuncia la soppressione di posti di lavoro e attacca il contratto sociale

# Spazzati via 800 impieghi

**Prima di lasciare il consiglio di amministrazione di FFS Cargo, Andrea Meyer ha deciso di agitare la scure dei tagli. E a farne le spese sarà ancora il personale e l'utenza. Che importa? L'importante, per la dirigenza, è risparmiare.**

La direzione FFS motiva il massiccio taglio di posti e di punti di carico con il deficit 2017 di FFS Cargo e il «rapido regresso della domanda di trasporto a carri isolati». Non ammette però di essere la causa diretta di questo calo: a dicembre 2016 l'azienda aveva pianificato talmente male il lancio del nuovo sistema «WLV17» che le innumerevoli panne hanno irritato la clientela. Il segretario sindacale SEV responsabile per il settore Cargo, Philipp Hadorn, non risparmia critiche al deleterio progetto di ristrutturazione.



alle pagine 2, 3 e 19

Nel mirino 800 posti e 170 punti di carico: da «programma di fitness» a letale cura dimagrante.

## VPT ferrovia

«La digitalizzazione deve considerare anche le esigenze dei dipendenti, oltre a quelle della clientela!» è il categorico messaggio lanciato in occasione della giornata VPT Ferrovia (svoltasi lo scorso 8 marzo a Olten) ai rappresentanti di due progetti della mobilità 4.0. Per il SEV i datori di lavoro devono coinvolgere in questi progetti i loro dipendenti e il loro know-how.

a pagina 10

Dalla giornata VPT Bus l'appello a prendere parte all'inchiesta nazionale

## Nuovo sondaggio sulla salute

■ Sappiamo benissimo che oggi le pressioni sul personale si sono intensificate, spesso le pause sono più corte e questi nuovi ritmi incidono inevitabilmente sulle condizioni di salute. La salute, appunto, tanto preziosa per ognuno/a di noi e al centro di un nuovo sondaggio nel settore dei conducenti di bus. Una scelta dettata dal desiderio di poter comparare oggettivamente i risul-



tati del primo sondaggio svolto nel 2010 e capire l'evoluzione dello stato di salute dei/delle conducenti di bus. Circolazione del traffico sempre più intasata, aggressività dell'utenza, cantieri, orari cadenzati sempre più fitti, mettono a dura prova il personale alla guida.

alle pagine 8 e 9



## IN BREVE

Autopostale:  
gli occhi di Fedpol

■ Su proposta del DATEC, il Consiglio federale ha deciso di far svolgere all'Ufficio federale di polizia (fedpol) una procedura penale amministrativa contro la Posta. Si tratta di esaminare e di valutare dal profilo del diritto penale le irregolarità riscontrate in relazione al beneficio di sovvenzioni per il traffico viaggiatori regionale da parte di AutoPostale SA. Nell'ambito della sua regolare attività di revisione, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha constatato che, nel settore del traffico viaggiatori regionale beneficiario di indennità, AutoPostale Svizzera SA ha realizzato, a partire dal 2007, utili che fra il 2007 e il 2015 sono stati trasferiti ad altri settori di attività. Il 27 febbraio 2018 il Consiglio federale ha preso atto del fatto che, per l'inchiesta penale e la valutazione di irregolarità commesse in relazione al beneficio di sussidi federali, non sono competenti né il Ministero pubblico della Confederazione, né il Ministero pubblico generale (Generalstaatsanwaltschaft) del Cantone di Berna.

Il basso Mendrisiotto  
alza la voce e fa bene

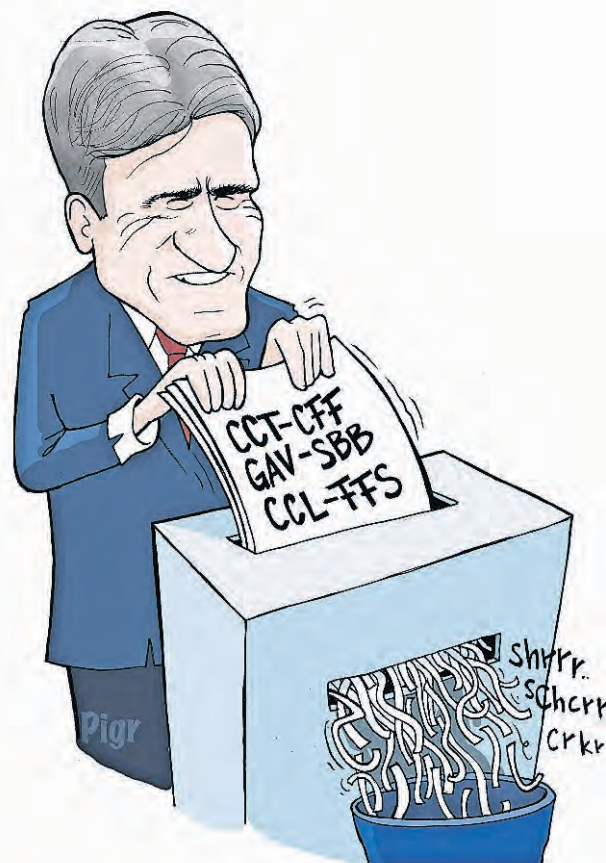
■ Dall'introduzione del nuovo orario nel dicembre 2017, i collegamenti fra il Basso Mendrisiotto e il resto del Cantone e della Svizzera sono ancora più difficoltosi. È tempo di correre ai ripari, prima che sia troppo tardi. Da dicembre 2017 infatti, il tempo medio di percorrenza tra Chiasso e Lugano è aumentato: a Mendrisio è talvolta necessario cambiare treno (con utilizzo del sottopassaggio dal binario 4 al binario 1), numerosi sono i convogli che sostano per 6 minuti per sdoppiare o raddoppiare i convogli da/per Varese, e le coincidenze, in caso di ritardi dall'Italia, non sono garantite. L'ASTUTI ha perciò lanciato una petizione che può anche essere firmata online: [www.change.org](http://www.change.org)

## CCL FFS / FFS Cargo

## «La direzione FFS ci disprezza»

**Dire che i negoziati per il rinnovo del CCL di FFS/FFS Cargo stanno andando bene, è davvero un pessimo gioco di parole. Sia la conferenza CCL del 21 febbraio, sia le osservazioni sul campo mostrano che la direzione FFS deraglia.**

Il personale delle FFS - sindacalizzato o meno - respinge le rivendicazioni delle FFS nel quadro dei negoziati per il rinnovo del CCL. Mentre i prossimi colloqui si svolgeranno dal 28 al 29 marzo, il SEV ha incontrato colleghe e colleghi sui posti di lavoro in tutto il paese. Ecco alcuni commenti che la dicono lunga: «La direzione delle FFS ci disprezza»; «Presto non ci sarà più alcun interesse a lavorare per le FFS»; «Ringraziamo i «vecchi» per la loro lealtà, sopprimendo una settimana di ferie». Commenti che vanno nella stessa direzione di quelli



ascoltati il 21 febbraio alla conferenza CCL a Berna, che ha chiaramente respinto il pacchetto di richieste: «Questo pacchetto è inaccettabile, mi sento come una pedina in questa azienda».

## Che cosa c'è nel famigerato pacchetto?

Per coloro che non sanno ancora che cosa contiene questo pacchetto, ricordiamo qui i principali attacchi frontalisti della direzione FFS. Nel suo «progetto di sviluppo del CCL» (non è uno scherzo, questi sono davvero i termini usati dalla delegazione della direzione ...), ecco che cosa troviamo: attacchi contro l'orario di lavoro, soppressione di una settimana di ferie per le persone di oltre 60 anni e flessibilizzazione dell'orario di lavoro. In gioco, sia chiaro, c'è il deterioramento della qualità della vita.

## Riduzione dei salari

L'altro grande «sviluppo» riguarda i salari che potrebbero

## disprezza»

subire una significativa contrazione a causa della soppressione delle garanzie salariali introdotte in cambio di ToCo. E per ringraziare il personale, la direzione prevede di eliminare le indennità regionali, ridurre le indennità per il servizio notturno e ritoccare verso il basso i premi di fedeltà.

## Licenziamenti più facili

È noto, secondo la direzione FFS, che il personale non è abbastanza flessibile e che non può essere licenziato così facilmente come in altre realtà del mercato. Per essere libere di separarsi più facilmente dal proprio personale, la direzione auspica che solo il personale con 15 anni di attività (contro i 4 di oggi) e fino al livello di esigenza richiesto E, rientra nelle misure di protezione contro il licenziamento. Una rivendicazione da mettere in relazione con le riorganizzazioni in corso, come presso Cargo (pagina 19), e attraverso il programma RailFit 20/30. E per rendere le

cose ancora più semplici in termini di licenziamento, la delegazione padronale vorrebbe persino rimuovere l'istanza di ricorso interno in caso di minaccia di licenziamento. Nel mirino anche i lavoratori interinali, perché le FFS vogliono pure sopprimere il diritto a un contratto fisso dopo 4 anni di lavoro temporaneo.

## Le rivendicazioni del SEV

Dire che le posizioni delle due parti sono lontane e perlomeno un eufemismo. A cominciare da argomenti intoccabili quali le garanzie salariali e la protezione contro il licenziamento. Ma non è tutto, dal momento che la comunità nego-

ziale guidata dal SEV richiede miglioramenti nella progressione salariale, in particolare per i giovani, una migliore conciliazione della vita privata e professionale e una migliore protezione contro la digitalizzazione, che assumerà sempre maggiore importanza. Per il momento, non è possibile negoziare seriamente in queste condizioni. E il personale delle FFS ha apprezzato la presenza del SEV sul terreno. Ben consapevoli del fatto che questo CCL è il loro, i/le dipendenti hanno chiaramente espresso la loro volontà di mobilitarsi per difendere CCL e condizioni di lavoro.

Vivian Bologna

## PENSIONI

## L'avvenire della Cassa pensione

La Conferenza CCL si è chinata lo scorso 21 febbraio anche sulla situazione della cassa pensione FFS. Un accordo non è ancora maturo, poiché vanno chiariti dei dettagli.

Ma in Ticino presso la polizia dei trasporti le cose vanno meglio rispetto alle altre regioni

## Serpeggia il malcontento

**Alla Polizia dei trasporti, è urgente agire. È quanto risulta da un sondaggio SEV. In Svizzera francese, l'indice di soddisfazione del personale ha raggiunto il livello più basso.**

Da qualche tempo il SEV riceveva messaggi sulle disfunzioni nella Polizia dei trasporti. Per verificare se questo fosse un problema generale o solo l'insoddisfazione di alcune persone, il SEV ha condotto un'indagine in tutta la Svizzera. Sono stati inviati circa 200 questionari, con un'eccellente percentuale di risposte (60%). Il risultato non sorprende: an-

zi, la soddisfazione differisce completamente da una regione all'altra. I dipendenti ticinesi sono per lo più o interamente soddisfatti della chiarezza delle istruzioni di lavoro, della buona organizzazione dei processi, dell'accuratezza della distribuzione dei turni di lavoro, ecc. Nella Svizzera tedesca, invece, le valutazioni sono meno buone e nella Svizzera francese sono catastrofiche. Per quanto riguarda la situazione generale della professione, tutti gli intervistati in Ticino dicono di essere soddisfatti, mentre tre quarti dei romandi sono insoddisfatti. Il sondaggio ha anche esaminato se i dipendenti fossero soddisfatti dei loro supe-

riori ed è emerso che la maggior parte li apprezza. Discorso molto diverso a livello di gestione regionale: mentre i ticinesi sono chiaramente soddisfatti, le altre due regioni esprimono estrema insoddisfazione. Tuttavia l'indice di soddisfazione per il comandante è ancora abbastanza buono.

## Pericolo di fuga di personale

L'indagine mostra chiaramente che tutti coloro che sono insoddisfatti delle proprie condizioni lavorative, stanno considerando di cambiare lavoro. Le risposte a questa domanda sono inequivocabili: il 9% degli intervistati afferma che cambierà lavoro «in ogni caso» e il 36% che intende farlo non ap-

pena se ne presenterà l'opportunità. Il 13% deplora di non vedere alcuna alternativa al loro attuale lavoro. Complessivamente, solo il 42% dei dipendenti dichiara di essere felice di rimanere al proprio posto di lavoro; ma anche in questa risposta i risultati differiscono notevolmente a seconda delle regioni. In Ticino, tutti gli intervistati vogliono restare presso la Polizia dei trasporti, mentre nella Svizzera francese sono circa l'82% a voler lasciare l'azienda.

Le FFS hanno preso atto del sondaggio consegnato loro dai segretari sindacali René Zürcher e Jürg Hurni.

pan/frg

## Dieci anni fa lo sciopero alle Officine di Bellinzona



7 marzo 2008: una data che rimarrà impressa nella storia del Ticino e della Svizzera. All'annuncio dei piani di ristrutturazione di FFS Cargo, lavoratori e lavoratrici delle Officine di Bellinzona rispondono con lo sciopero. Lo sciopero, come espressione di resistenza e di lotta, diventa ben presto la manifestazione di tutta la popolazione ticinese: donne, uomini, politici, intellettuali, tutti uniti, tutti nelle piazze, per difendere uno dei patrimoni del servizio pubblico. E, soprattutto, uno dei settori industriali che ha contribuito allo sviluppo, non solo economico, del Ticino. Fervono i preparativi per i festeggiamenti, di cui naturalmente vi parleremo.

## EDITORIALE

FFS Cargo vuole risparmiare. E naturalmente ad essere nel mirino è il personale: è infatti prevista la soppressione di 800 impieghi. Ma FFS Cargo vuole anche investire: 90 milioni nella digitalizzazione, 10 milioni nella formazione del personale che dovrà padroneggiare questa digitalizzazione e 20 milioni nel piano sociale per le persone che perderanno il loro lavoro nell'ambito di questo importante progetto di risparmio. Si risparmia e se costa non fa nulla. Ma perché? Per mostrare FFS Cargo nel suo abito migliore?

«Si risparmia sul personale. E se costa, non fa nulla.»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV



Il presidente uscente del Consiglio di amministrazione di FFS Cargo dichiara di voler discutere con tutti i soggetti interessati. Tuttavia, notiamo che solo gli investitori sono ascoltati... ovviamente rappresentano potenziali azionisti ...

La clientela? Non è importante, quella che non porta treni completi non è interessante. Il personale? Solo un fattore di costo. Tuttavia, un'azienda con una manodopera ridotta non sarà in grado di soddisfare tutta la domanda. E lo smantellamento seguirà ... finché non sarà rimasto nulla da smantellare!

Questa è la realtà presso FFS Cargo. E presso le FFS le cose non vanno meglio. L'ondata di smantellamento ha raggiunto il CCL, con peggioramenti sulla protezione contro il licenziamento, le condizioni di lavoro, le ferie, i salari. Altro che «santuario del benessere», come preteso dalla direzione, in cui «evolve» il personale...

Il SEV è vicino ai membri e sa bene che cosa pensa il personale dei piani della direzione. Ogni giorno i/le dipendenti aderiscono al SEV perché non vogliono assistere senza fare nulla al deterioramento delle condizioni di lavoro. Per tutti i compiti che svolgono in un ambiente complesso, vogliono condizioni eque ed essere trattati con rispetto. Insieme a loro, stiamo preparando la risposta che invieremo alla direzione di FFS e FFS Cargo.

Speriamo in un minimo di comprensione e che i negoziati possano procedere ad armi pari. E speriamo di vedere una vera evoluzione. E se le FFS non sono pronte a rivedere le loro richieste radicali, non sarà possibile raggiungere un accordo. Perché al SEV giochiamo la carta della solidarietà!



Personale TPG sul piede di guerra

# Aria di sciopero

**I dipendenti non ne possono più. Dopo consultazione, si sono pronunciati massicciamente per una giornata di sciopero, rinnovabile. Il preavviso è per il 21 marzo. Lo sciopero è temporaneamente sospeso poiché la direzione ha adito la Camera delle relazioni collettive del lavoro.**

I dipendenti dei Trasporti pubblici di Ginevra (TPG) e del subappaltatore RATP sono stufi del deterioramento delle loro condizioni di lavoro. Lo hanno reso noto pronunciandosi in maniera massiccia per un giorno di sciopero, prolungabile, dal 21 marzo. In occasione di una consultazione promossa dai sindacati, l'80-90% dei dipendenti della regia pubblica ha optato per una astensione dal lavoro.

Giovedì 8 marzo, il fronte sindacale che riunisce il SEV, il transfair e l'ASIP, ha presentato un avviso di sciopero per il 21 marzo sulla base di rivendicazioni che riguardano le condizioni di lavoro in tutti i settori dell'azienda. Le maestranze di uno dei tre subappaltatori dei TPG (RATP Dev) è pronto ad aderire all'astensione dal lavoro.

In occasione della conferenza stampa dell'8 marzo, il fronte sindacale si è mostrato determinato: «Nonostante una serie di progressi, riteniamo di tro-

varci in una situazione di profondo disagio che non ci lascia altra scelta se non lo sciopero. Tutti i settori dell'azienda sono preoccupati: conducenti, tecnici e amministrazione», ha sottolineato Valérie Solano, segretaria sindacale del SEV. «Le condizioni di lavoro alimentano i tassi di assenteismo», ha aggiunto. «I/le dipendenti sono esausti/e e arrabbiati/e a causa della cattiva gestione, della mancanza di informazioni e di ascolto da parte della direzione».

Il suo richiamo alle condizioni di lavoro è implacabile: «Per anni si è fatto di più con meno, è stata spinta la produttività che presso i TPG si traduce in più corse, più passeggeri trasportati, maggiori servizi per gli utenti, ma anche più usura sui veicoli, più incidenti, più stress. Il problema è che il personale non è cresciuto e l'azienda ha promosso soluzioni fai-da-te».

Il vicepresidente della sezione TPG del SEV, Jerome Fay, ha anche evidenziato ampiezze orarie di più di 13 ore: «Dobbiamo ridurre la fascia giornaliera fino a dieci ore al massimo, con periodi di lavoro di quattro ore di guida invece di cinque». «Vogliamo più regolarità negli orari - spiega Valérie Solano - perché attualmente le persone lavorano per ore con in mezzo enormi pause. Quindi abbiamo bisogno di regolarità altrimenti le condizioni di salute vengono inevitabilmente danneggiate». L'annuncio del preavviso di sciopero, senza data, nel

2016, aveva favorito l'assunzione di 50 persone. Ma dal cambio orario di dicembre, le condizioni di lavoro sono peggiorate ulteriormente. Secondo i calcoli della direzione stessa, ci vorrebbero 120 persone per far fronte al fabbisogno. «Questo è possibile solo assumendo personale. Ci vogliono 70 posti supplementari alla guida per normalizzare la situazione», ha dichiarato Vincent Leggiero, presidente della sezione SEV/TPG. Altre assunzioni sono necessarie anche a livello amministrativo. Il fronte sindacale chiede anche il rispetto per la pausa di 5 minuti al capolinea.

Le rivendicazioni del sindacato riguardano anche la gestione dell'assenteismo e la necessità di un organismo indipendente per la medicina del lavoro (intanto il responsabile della salute è ... in congedo per malattia). I molti problemi di interruzione del lavoro, gli incidenti alla guida e il ripetersi di problemi di salute, spinge il fronte sindacale ad auspicare una medicina del lavoro indipendente, in grado di dare una diagnosi delle malattie professionali. Per Valérie Solano, «le mele nei corridoi non sono misure di protezione della salute»!

Il Fronte sindacale sostiene inoltre la creazione di una commissione consultiva statutaria che si occupi, tra l'altro, delle questioni relative alla legge sulla durata del lavoro. Ciò consentirebbe di cercare una soluzione congiunta tra sinda-



Carte sul tavolo alla conferenza stampa

cati e la direzione e premunirsi contro i rischi delle critiche dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). È richiesto anche un rincaro dell'1,1%.

Questi problemi riguardano anche i subappaltatori dei TPG, come la RATP. Pierre Delias, delegato del subappaltatore RATP Dev, ha ritenuto che la sicurezza dei passeggeri fosse in pericolo: «La scorsa settimana, ci sono stati quattro incidenti». I delegati del personale RATP Dev hanno pertanto dichiarato di essere pronti a seguire lo sciopero. Denunciano condizioni di lavoro ancora peggiori che mettono a rischio, come detto, la sicurezza dei passeggeri. I sindacati hanno affermato che anche i servizi tecnici sono colpiti dalla mancanza di informazioni, in particolare sull'organizzazione del lavoro nel futuro deposito a Chardon; la stessa nebulosità circonda la messa in servizio del CEVA. In termini di amministrazione,

è stato evidenziato un altissimo assenteismo. Sono perciò richiesti trasparenza, informazioni e una gestione del personale meno aggressiva.

Il 28 febbraio ha avuto luogo un incontro con il ministro Luc Barthassat e la direzione dell'azienda. Il Consigliere di Stato ha incaricato i TPG di discutere con i rappresentanti dei dipendenti. Per il fronte sindacale, l'interlocutore rimane la direzione dell'azienda, da cui si aspetta invano un miglioramento delle condizioni di lavoro. Lo sciopero è un modo per essere ascoltati. La direzione TPG, come era facile immaginare, ha respinto le accuse e denunciato la presentazione di nuove rivendicazioni. Ha pertanto adito la Camera delle relazioni collettive di lavoro per una conciliazione. «Una mossa - ha concluso Valérie Solano - che equivale ad un'ammissione di impotenza».

Yves Sancey/frg

## CONDUCENTI VMCV ROSSI DI COLLERA

Mattinata di mobilitazione presso i VMCV, il trasporto pubblico di Vevey, Montreux, Chillon e Villeneuve. I conducenti di autobus ne hanno abbastanza. Lo hanno fatto sapere indossando una fascia rossa in segno di collera per attirare l'attenzione degli utenti. Questi ultimi hanno accolto con favore l'azione sindacale

e i volantini distribuiti a Montreux e Vevey. Mentre siamo a metà marzo, il preventivo finale non è ancora stato convalidato. Si teme che non includa un numero sufficiente di assunzioni di conducenti. La misura volta ad eliminare i giorni di ferie presa all'inizio di febbraio per compensare la carenza di personale, rimane in

vigore per un periodo indefinito. La direzione non è in grado di fornire una data per la revoca di questa misura, favorendo così il ritorno alla normalità. La situazione è insostenibile per il personale, la cui direzione pretende sempre maggiore flessibilità, con conseguenze anche per gli utenti.

«L'azione di oggi è stata un successo e mostra la determinazione dei conducenti. La direzione dovrebbe averlo capito: il numero dei conducenti deve essere sufficiente» ha esclamato indignato il segretario sindacale del SEV Tony Mainolfi.

Non finiscono mai le amare sorprese per gli ex dipendenti NLM, determinati più che mai a farsi sentire

# «Ridateci il nostro lavoro»

**Mancano ormai poche settimane a Pasqua e sulla nascita del Consorzio della Navigazione al momento c'è poco o nulla di concreto. I marinai ne hanno abbastanza e vogliono tornare a lavorare. Nell'assemblea dello scorso 8 marzo, hanno deciso che se entro martedì sera 13 marzo non arriveranno notizie concrete sulla nascita del nuovo Consorzio, il giorno dopo si recheranno a Berna per manifestare il loro malcontento.**

L'estate scorsa erano stati tutti licenziati. E tutti, compatti, hanno lottato per il loro futuro e per i servizi di navigazione sul Lago Maggiore. In 10 giorni hanno raccolto più di 13'000 firme a favore di un servizio di navigazione pubblico e turistico che tenesse in debita considerazione anche la salvaguardia dei loro posti di lavoro. Hanno ottenuto la garanzia dei loro posti di lavoro nel futuro Consorzio, identiche condizioni salariali per un anno e l'obbligo di avviare delle trattative per l'elaborazione di un Contratto collettivo di lavoro con il futuro nuovo datore di lavoro. Erano pronti a ripartire il primo di gennaio 2018, come pure il 1° di marzo. Ma non hanno potuto farlo. Ora sono tutti in disoccupazione. Sono inoltre venuti a sapere dagli organi di informazione, che la consigliera federale Doris Leuthard ha sostenuto l'inesistenza di un'alternativa al Consorzio e che non spetta alla Confederazione né garantire i collegamenti sul lago, né salvaguardare i relativi posti di lavoro. I marinai non concordano con queste esternazioni.

Di promesse da marinai i dipendenti ora ne hanno abbastanza. Qualora entro la sera di martedì 13 marzo non doves-



Logorati, stremati persino, ma determinati a difendere il diritto al lavoro

sero giungere concrete informazioni sulla nascita del Consorzio, i marinai si recheranno a Berna, presso la sede dell'Ufficio federale dei Trasporti per manifestare il loro malcontento e denunciare l'insostenibile situazione. Al momento di andare in stampa non sapevamo ancora se queste tante attese rassicurazioni sarebbero arrivate.

## Se i battelli non circolano lo sciopero non c'entra nulla

Se da due mesi i battelli non circolano, questa volta non è colpa dello sciopero, che peraltro è stato legittimo e sacrosanto. Manca poco a Pasqua e dall'inizio dei prospettati servizi, ancora nulla di concreto. Uno schiaffo per chi non aspettava altro che tornare a lavorare. E l'ennesima figura di chi invece doveva adoperarsi per farli circolare. Eppure anche chi aveva criticato con tanta veemenza lo sciopero, adesso è drammaticamente silente e pare ben poco scandalizzato da questi continui rinvii.

«Lo sciopero non rientra nella tradizione svizzera» aveva sentenziato qualcuno. Lo sciopero è invece l'ultima possibilità che resta alle lavoratrici e ai lavoratori per farsi sentire. Che non rientra nella tradizione svizzera, sono invece i disservizi nei trasporti pubblici. Non

sono neppure tipicamente svizzeri le incertezze sugli orari dei trasporti pubblici e le garanzie dei collegamenti e delle coincidenze. Sì, perché finora, nessuno sa che genere di servizi di navigazione verranno offerti e da quando inizieranno. Tutto questo dimostra di sicuro poca serietà svizzera.

## Gambarogno: vivace incontro con la popolazione

A pochi giorni dall'avvio della stagione turistica, la loro preoccupazione è condivisa da tutti quelli che vivono di turismo sul lago come pure dagli utenti che giornalmente vorrebbero usare il battello su cui hanno potuto contare per anni. Lo scorso 27 febbraio, le maestranze hanno promosso un incontro nel Gambarogno per condividere le preoccupazioni con la popolazione e per ribadire ancora una volta che vogliono tornare al più presto a lavorare. In una sala gremita, i marinai hanno ricordato che aspettano il Consorzio, ma hanno fatto notare che se questa nuova entità non dovesse nascere, allora bisognerà pensare alle alternative.

## Niente battelli e marinai in disoccupazione

Eppure il tempo per trovare soluzioni c'era. Il Memorandum di intesa tra la consigliera fe-

derale Doris Leuthard e l'omonimo italiano Graziano Delrio è datato 31 maggio 2016 e la nuova concessione è in vigore dal 1° gennaio del 2017.

Tutto questo fatto è studiato per migliorare i servizi. Un nobile intento per ora ampiamente disatteso considerato che i battelli avrebbero dovuto cominciare a circolare dal 1° di gennaio.

Niente battelli e marinai in disoccupazione!

## Il gioco dello scaricabarile

Se poi si cercano i responsabili, allora inizia il gioco dello scaricabarile. L'Ufficio federale dei trasporti non ha mai preso realmente di petto la situazione, sottraendosi così a chiare responsabilità in qualità di ente che ha rilasciato la Concessione. Il Cantone fa giustamente quello che può e le due concessionarie, SNL e NLM sostengono di essere delle vittime. Naturalmente il peggio emerge quando, cercando un colpevole, lo si trova addossando tutte le responsabilità al Governo italiano e al classico: «Tutto bloccato causa elezioni in Italia».

I sindacati SEV, Unia e OCST mantengono gli occhi ben aperti e attenti sulla questione. Con i marinai ex NLM seguono da tempo tutta la vertenza, accompagnandoli nelle

loro legittime rivendicazioni: lavoro e dignità.

## Sindacati pronti a negoziare un nuovo CCL

Proprio per questo i sindacati hanno già chiesto al futuro datore di lavoro SNL delle trattative per l'elaborazione del contratto collettivo di lavoro. L'ultima risposta pervenuta è datata 15 febbraio e menziona la non conferma della riattivazione dei servizi di navigazione sul bacino svizzero del lago Maggiore a decorrere dal 1° marzo 2018 e che l'ultimo termine per la conferma sarebbe stato il 28 febbraio 2018. Anche questo purtroppo disillusivo.

Obiettivamente, questo ultimo termine sarebbe stato davvero ambizioso per organizzare le nuove divise del personale, promuovere una consultazione sui nuovi turni tra il personale e far firmare - nello spazio di una notte - i nuovi contratti individuali di lavoro.

Non da ultimo, e va sottolineato: ad oggi, i marinai non hanno ancora una nuova uniforme di lavoro per iniziare.

Angelo Strappini

*Al momento di andare in macchina non si conosceva ancora l'esito dell'incontro sulla nascita del Consorzio.*



La smania dei risparmi alla gestione del traffico



Alex Bringolf

## «Per molti il carico è diventato eccessivo»

**Dopo la centralizzazione della Gestione del traffico in quattro centrali d'esercizio (CE)\* e il continuo taglio di posti nell'Esercizio, con il progetto «effort@betrieb» fra il 2016 e il 2017 le FFS hanno soppresso altri 70 posti, con un chiaro aumento del carico lavorativo. E i risparmi sul personale continuano con il progetto «RailFit 20/30». I collaboratori si ammalano, molti sono scontenti, altri se ne vanno. Questo però non frena la logica risparmiatrice delle FFS. Ne abbiamo discusso con Alex Bringolf, per anni capomovimento e responsabile uscente del settore Infrastruttura della sottofederazione SEV AS.**

■ **Le riduzioni dei posti di lavoro alla Gestione del traffico hanno aumentato il carico lavorativo? E con esso il rischio che un errore, come la liberazione sbagliata di un binario, possa portare a un incidente?**

Alex Bringolf: I vari programmi di risparmio hanno inciso molto sulla Gestione del traffico. Il ca-

rico medio di lavoro è stato volutamente accresciuto al fine di risparmiare sulle risorse di personale. I colleghi nelle CE e agli apparecchi centrali delle stazioni smistamento sono sottoposti a forti sollecitazioni. Essi sono logicamente coscienti dei rischi elevati, la scarsa attenzione e la non consapevolezza della sicurezza non fanno parte della no-

stra attività. Tuttavia, nonostante i progressi della tecnica, non si può escludere del tutto che a causa della pressione dell'orario e del lavoro, ma anche per la complessità degli sbarramenti e delle protezioni, una volta o l'altra un avviso o un cartello vengano ignorati.

■ **Che effetti hanno avuto sulle CE i tagli del 2016 e 2017?**

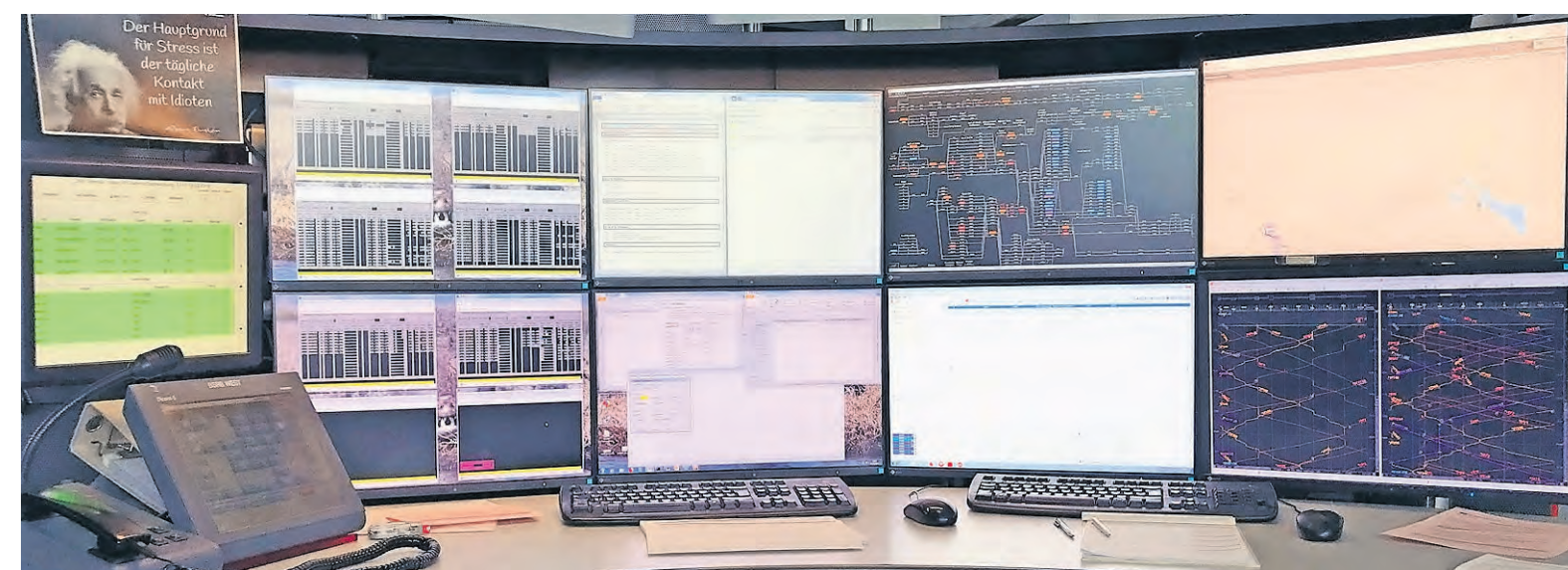
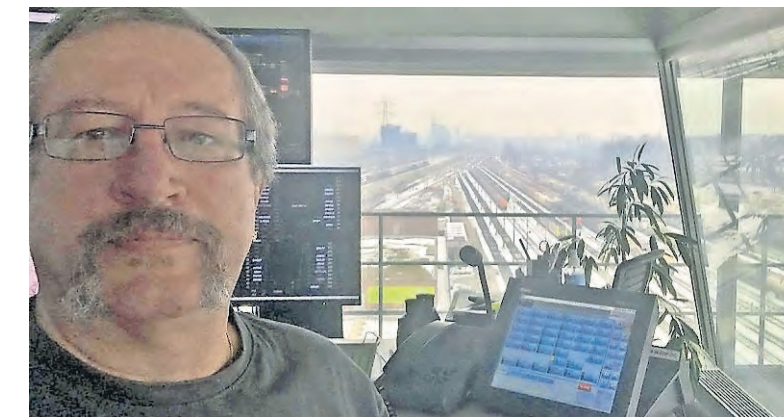
In ogni centrale d'esercizio è stato soppresso un settore, distribuendo sugli altri i rispettivi posti. Questo ha permesso di eliminare vari servizi. Dato che alla singola postazione di lavoro sono stati assegnati più nodi e stazioni, è aumentato il carico lavorativo sui collaboratori, secondo le FFS del 14,3% in media. Ci è stato detto che in tal modo vi sono ancora risorse disponibili per gestire le perturbazioni. Oggi però le cose non stanno assolutamente così. È vero, in caso di perturbazioni è previsto un rinforzo con «CRT flessibili», ma prima che uno di loro entri in azione sei già sotto stress. A risentirne è l'informazione alla clientela nelle stazioni. Nei reclami di clienti e sui media si legge sempre più sovente di viaggiatori abbandonati a loro stessi. Particolarmente problematica è la sera, fra le 20 e le 22, quando si deve procedere agli assicuramenti per due o tre aree dei lavori (cantieri) contemporaneamente. In questo caso devi affidare un'area dei lavori al collega vicino, ma se pure lui è oberato di lavoro, fuori devono semplicemente aspettare. Che poi in situazioni simili una volta o l'altra si verifichi un errore, non si può

escludere. Un carico supplementare viene poi dai moduli formativi, da trattare durante i turni.

■ **In che senso?**

Finora venivano organizzate specifiche giornate di formazione. Da alcuni mesi però, sempre per risparmiare, le otto ore d'istruzione sono integrate nei turni in moduli di due o tre ore ciascuno. Il mattino, ad esempio, dopo l'orario di maggior traffico è previsto un simile modulo fra le 8 e le 11. Oppure il pomeriggio, prima delle 16, ora in cui ricomincia il traffico dei pendolari e devi tornare al tuo posto di lavoro. E se capita un guasto mentre stai studiando, ti richiamano alla tua postazione per dare una mano. In effetti, questo ha il vantaggio di tenere una certa riserva di persone a disposizione in caso di emergenza, ma costituisce un'altra fonte di sollecitazione per i colleghi. Finora, quando il mattino tutto fila liscio dopo l'ora di punta avevamo un po' di tranquillità. Nel pomeriggio potevamo magari cominciare il servizio con una certa calma, prima del rush serale. Ora invece con questi moduli di studio abbiamo sempre meno possibilità di staccare.

■ **Quali sono i contenuti delle**



Alex Bringolf: amarcord dei posti di lavoro in cui ha investito professionalità e competenze

**formazioni continue e come si potrebbero organizzare meglio?**

I moduli si riferiscono ad esempio ai cambiamenti delle prescrizioni sulla circolazione o di quelle d'esercizio locali. Che cambiano ogni anno ma, ancora fresche di pubblicazione, subentrano già le prime eccezioni e modifiche. Senza dimenticare i trasporti eccezionali; alla stazione smistamento di Basilea si contano anche due o più di questi treni per ogni turno. La sottofederazione AS vedrebbe di buon occhio giornate di istruzione specifiche, tali da alleggerire nuovamente i nostri turni e lasciarci meglio concentrare sullo studio. Si capisce che se prima dell'istruzione sei già sotto pressione quattro ore, la mente non è più fresca e in grado di imparare. A questo si aggiunge la consapevolezza che, nel caso di una perturbazione, devi essere «sul pezzo» al cento per cento.

■ **Non nuovi, ma non per questo meno impegnativi per chi lavora nelle CE, sono gli**

**esami periodici, da affrontare ogni cinque anni ...**

Vero. Sono tanti i colleghi che sacrificano i loro giorni e/o le vacanze per prepararsi a queste prove. L'AS e la Commissione del personale si sono attivate per il personale e anche le FFS hanno cercato soluzioni per migliorare la preparazione. Però chi non supera il primo

esame riceve subito una minaccia di licenziamento. Una situazione non certo motivante e che ti procura altro stress in vista dell'esame di riparazione. Nei prossimi mesi, inoltre, in alcuni settori si terranno pure verifiche delle competenze linguistiche. La sottofederazione AS ha criticato da subito le modalità di esecuzione, ma le FFS

pur troppo fanno orecchio da mercante. Per passare il test, alcuni collaboratori sono obbligati a seguire un corso di lingue. Ci sono addirittura colleghi bilingui che non lo hanno superato.

■ **In che modo il maggior carico di lavoro si ripercuote sul personale?**

Per molti il lavoro è diventato un peso eccessivo. Se devi già dare il massimo in una situazione di traffico normale, in caso di perturbazione non sei più capace di agire. Allora vai anche oltre il limite, ma questo non è più sano.

■ **Il sovraccarico di lavoro fa ammalare di più?**

Non dispongo di cifre che lo dimostrino, perché i dati sono pubblicati con una certa ritrosia, ma registriamo ripetuti casi di malattia. Certamente oltre al maggior carico lavorativo vi sono altre cause, ad esempio le normali sollecitazioni per il lavoro a turni. In ogni caso, fra il personale è cresciuta molto l'insoddisfazione. Questa va ricercata anche nella tendenza a

imporre modifiche dei turni in tempi sempre più corti. Il personale deve mostrare sempre grande flessibilità, mentre le sue richieste o le rimostranze della commissione del personale rimangono inascoltate. Non deve quindi meravigliarsi se molti sono scontenti e rassegnati e se ne vanno. L'anno scorso e quello prima, molti giovani colleghi hanno lasciato l'azienda subito dopo la formazione. Chi vede un'alternativa la coglie al volo. I più anziani, come me ad esempio, scelgono il pensionamento anticipato. Così si liberano anche dal fardello degli esami periodici ...

\*La centralizzazione nelle quattro CE ha permesso di risparmiare molti posti. Un esempio: nell'area della CE Centro (fra Basilea, Berna, Brugg e Lucerna), nel 2007 per la trentina di sedi della Gestione dell'esercizio (fra centri operativi del movimento e apparecchi centrali) erano ancora necessari circa 630 posti a tempo pieno, scesi a soltanto 469 a fine 2017.

Markus Fischer

### CCL 2019

#### Distribuzioni ancora più elastiche?

■ **Le FFS chiedono maggiore flessibilità in tema di durata del lavoro. I collaboratori della Gestione del traffico nelle CE e SM sono troppo rigidi?**

Alex Bringolf: No, al contrario. Non per niente svolgono lavoro a turni sull'arco delle 24 ore e sette giorni su sette. E quando il distributore chiede di rimpiazzare un collega malato in un giorno di riposo o di vacanza, non si negano, se è necessario. Se però non dicono subito quando vogliono recuperare i giorni liberi persi, questi vengono loro attribuiti senza averli chiesti. Si è anche cominciato a inserire nella distribuzione

annuale singoli «giorni di riserva», comunicando solo due o tre mesi prima se sarà un turno presto, medio o tardi. Per non parlare dei turni spostati, a volte senza chiedere, così, semplicemente. Tutto questo ostacola i colleghi nella programmazione del tempo libero e rende difficoltoso coniugare lavoro e vita privata. Per questo dovremo batterci qualora le FFS chiedano di inserire disposizioni d'eccezione nel CCL, che renderanno possibili distribuzioni e cambiamenti di turni in tempi ancora più ristretti.

### BIO

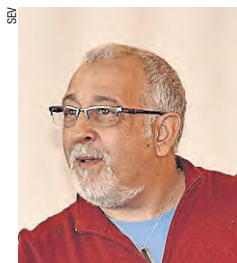
Alex Bringolf è alle FFS dal 1977. Ha svolto la formazione di dirigente d'esercizio e ha lavorato cinque anni come rimpiazzante in oltre cento stazioni. È poi stato attivo per un anno alla Dirigenza treni di Zurigo, dal 1986 sottocapo a Rheinfelden e dal 1990 capomovimento e capoturno alla stazione di smistamento di Basilea. Ha svolto funzioni come formatore e nella CoPe. A livello sindacale si è impegnato dal 1988 nel comitato della sezione SBV di Basilea, poi SBV Svizzera nordoccidentale e da lui presieduta fino al 2010. Ha fatto inoltre parte del Comitato centrale SBV e della Conferenza CCL per il SEV. Fra il 2014 e il 2017 ha diretto il settore Infrastruttura di AS, mentre al momento istruisce il suo successore Michele Corleto in questa funzione.



Assemblea VPT del settore bus a Olten

«La politica dell'Ufficio federale dei trasporti è funesta e contraddittoria.»

Gilbert D'Alessandro presidente centrale VPT



# Il servizio pubblico è un valore

**Il vento impetuoso della liberalizzazione soffia con sempre maggiore forza sul settore dei trasporti pubblici, che sta attraversando momenti difficili. Lo ha sottolineato anche il presidente del SEV Giorgio Tuti e ne sono ben consapevoli i colleghi e le colleghe dei bus che a Olten hanno preso parte all'assemblea di settore. Sotto pressione anche il servizio pubblico, che il movimento sindacale intende difendere.**

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha imboccato la strada della liberalizzazione a testa bassa. Il rilascio della concessione ai bus a lunga percorrenza, ultima della serie Domo Swiss Express, crea una chiara concorrenza alla ferrovia, per la quale sono stati stanziati cospicui finanziamenti per volontà popolare. Questi bus «low cost», che di certo non favoriscono la qualità dell'ambiente, operano sulle nostre strade senza un contratto collettivo di lavoro. E sulle condizioni di impiego del personale il SEV vuole vederli chiari.

Martedì 27 febbraio a Olten, il presidente **Gilbert D'Alessandro** ha visto rosso: «L'attuale politica dell'UFT è funesta e contraddittoria. Da un lato il popolo svizzero vota il finanziamento per l'ampliamento e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, d'altro lato l'UFT crea le condizioni per fare concorrenza alla ferrovia, rilasciando concessioni ai bus a lunga percorrenza. Mi pare che i vertici dell'UFT stiano davvero deragliando!»

Ma le grane non sono tutte qui. Lo scandalo che ha travolto Autopostale pesa come un macigno sui trasporti pubblici. Sì, perché la destra in Parlamento si è subito affrettata ad evocare scenari di liberalizzazione e di privatizzazione, come se la soluzione ai problemi di Auto-postale fosse questa. «Attraverso questo scandalo - ha aggiunto D'Alessandro - si vorrebbe anche colpire il servizio pubblico, la cui missione è servire tutti allo stesso modo, al centro come in periferia». Quindi non solo il servizio pubblico deve essere protetto da attacchi sempre più frequenti, ma deve anche essere rafforzato. «Ricordatevi - ha sottolineato il presidente centrale VPT - che l'aumento dei margini di redditività delle aziende si fa sempre sulle nostre spalle aumentando la produttività, che incide direttamente sulle nostre condizioni di lavoro e di salute (cfr. articolo pagina 9,

verso questo scandalo - ha aggiunto D'Alessandro - si vorrebbe anche colpire il servizio pubblico, la cui missione è servire tutti allo stesso modo, al centro come in periferia». Quindi non solo il servizio pubblico deve essere protetto da attacchi sempre più frequenti, ma deve anche essere rafforzato. «Ricordatevi - ha sottolineato il presidente centrale VPT - che l'aumento dei margini di redditività delle aziende si fa sempre sulle nostre spalle aumentando la produttività, che incide direttamente sulle nostre condizioni di lavoro e di salute (cfr. articolo pagina 9,

ndr)». Il servizio pubblico, che cementa per sua missione anche la coesione nazionale, non è sotto pressione solo in Svizzera.

## Il mantra della privatizzazione

Dal suo osservatorio europeo ai vertici della sezione ferroviaria dell'ETF, il presidente del SEV **Giorgio Tuti** ha tutti gli elementi in mano per avere un quadro complessivo. «In Francia - ha esordito - il presidente Macron vuole mettere sotto pressione il servizio pubblico. In Austria, con lo spostamento nettamente a destra dell'asse politico, le cose non vanno me-

gli. E in Italia l'aria che si respira non è certamente favorevole». Per questo il movimento sindacale ha il dovere di mantenere alta la guardia e di pensare ad ogni mezzo per difendere il servizio pubblico (nel mese di maggio sarà un tema all'assemblea dei delegati dell'UFT). «Lo scandalo di Auto-postale causerà danni enormi e rilancerà il mantra della privatizzazione, che nei paesi dove è stata scelta come opzione ha creato solo danni. L'assoma - ha spiegato Tuti - è semplice: prima tutto diventa meno caro, poi la qualità comincia a diminuire e infine si deve ri-

sanare tutto. L'esempio di FlixBus in Germania è paradigmatico: per far fuori la concorrenza l'azienda ha abbassato drasticamente i prezzi e poi quando FlixBus ha fatto terra bruciata attorno a sé, ha aumentato i prezzi del 30%. Per salvaguardare il servizio pubblico, evidenzia Giorgio Tuti, dobbiamo anche tessere delle alleanze politiche e fare muro contro le spinte della liberalizzazione, che non porta né maggiore qualità, né maggiore sicurezza. La liberalizzazione serve solo le logiche del mercato e le tasche di manager sempre più avidi.

## Sostegno al personale FFS

Ma la difesa del servizio pubblico, ammonisce il presidente del SEV, passa anche dal rinnovo del CCL di FFS e FFS Cargo: «Come sapete le trattative sono durissime perché abbiamo di fronte un progetto di smantellamento in grande stile». E il vicepresidente della VPT **Peter Bernet** è stato chiaro. «Il CCL delle FFS è il CCL di riferimento per tutte le ITC. Una crepa in questo contratto faro, significa rischiare di ipotecare anche i contratti delle altre aziende di trasporto pubblico, che spesso si basano su quello delle FFS. Ecco perché noi tutti della VPT dobbiamo essere solidali con i colleghi e le colleghe delle FFS e lottare con loro».

Françoise Gehring

## RECLUTAMENTO E DIGITALIZZAZIONE: LE SFIDE

«Lo so che non è facile reclutare nuovi membri, ma dobbiamo mettercela tutta, perché solo con un alto grado di organizzazione sindacale possiamo difendere meglio le nostre condizioni di lavoro».

**René Schnegg**, responsabile del reclutamento nella commissione centrale VPT, è stato molto chiaro nell'invitare i colleghi e le colleghe ad attivarsi per rafforzare i ranghi. Gli ha fatto eco **Vincent Leggiero**, presidente della sezione SEV/TPG. Nell'illustrare gli sviluppi presso i TPG - dove i sindacati hanno depositato un preavviso di sciopero molto ben accolto dalla base - Leggiero ha sottolineato l'importanza del lavoro di prossimità: «Lavoro di prossimità significa essere sul terreno, all'ascolto dei colleghi e delle colleghe e dare loro delle risposte: questo è il sindacato. Il sindacato appartiene alle persone che lo fanno. Non esiste una ricetta miracolo, se non la presenza costante sui luoghi di lavoro».

E che fine faranno i luoghi di lavoro nell'era della

frg

digitalizzazione, si è chiesta la vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger**? Una domanda centrale se si pensa che storicamente i sindacati sono nati e cresciuti sui luoghi dove il lavoro viene prodotto e svolto. Nell'era delle piattaforme, in uso per esempio presso Uber o FlixBus, tutto viene ridefinito: i rapporti di lavoro tra azienda e dipendente e i rapporti dei sindacati con i lavoratori e le lavoratrici. Digitalizzazione significa anche nuovi profili professionali, nuove forme di produzione e di organizzazione che verranno sempre più individualizzate: «Potete ben capire - ha aggiunto Spalinger - che un sindacato che si basa sul collettivo, dovrà anche ripensare il proprio rapporto con i membri. E lo deve fare adesso. Le sfide della digitalizzazione sono enormi. Noi non vogliamo che simili piattaforme, che hanno ben poco a che fare con i trasporti pubblici, facciano concorrenza sleale e distruggano l'attuale sistema svizzero».



Tastare di nuovo il polso ai/alle conducenti di bus per conoscere lo stato di salute otto anni dopo il primo sondaggio nazionale.

Il SEV ripropone a livello nazionale il sondaggio svolto per la prima volta nel 2010 e ricco di informazioni utili

# La salute nuovamente sotto la lente

**Un sindacato di prossimità si occupa prima di tutto delle condizioni di lavoro. La salute è dunque centrale.**

**Christian Fankhauser**, segretario sindacale e coordinatore delle ITC, è stato molto chiaro: «Il reclutamento (cfr. box a pagina 8) si fa sui posti di lavoro, occupandoci prima di tutto delle condizioni di lavoro. Sappiamo benissimo che oggi le pressioni sul personale si sono intensificate, spesso le pause sono più corte e questi nuovi ritmi incidono inevitabilmente sulle condizioni di salute». La salute, appunto, tanto preziosa per ognuno/a di noi e al centro di un nuovo sondaggio. «Il sondaggio realizzato nel 2010 - ha spiegato Christian Fankhauser alla giornata VPT dedicata ai bus - è stato un successo, anche perché in Svizzera

non esistono ancora statistiche affidabili sulla salute sul posto di lavoro. Il nostro sondaggio ha avuto eco anche in Québec, tant'è che i colleghi canadesi ci hanno fatto sapere che le preoccupazioni sono sostanzialmente le stesse anche al di là dell'Atlantico». Otto anni dopo, il SEV e la VPT hanno dunque deciso di tornare alla carica per tastare di nuovo il polso al personale. «Le domande - ha aggiunto il sindacalista - sono le stesse del sondaggio del 2010. Una scelta dettata dal desiderio di poter comparare oggettivamente i risultati e capire l'evoluzione dello stato di salute dei/delle conducenti di bus». Prima di procedere all'analisi dei dati, occorre però diffondere a tappeto i questionari - protetti dall'anonimato - e cercare il contatto con i colleghi e le colleghe, illustrando l'importanza di partecipare at-

tivamente ad un sondaggio - accessibile anche online (cfr. box «sondaggio») - che assicura un monitoraggio sulla salute. L'ideale è di consegnare i formulari compilati entro fine maggio. I risultati non solo permetteranno di capire come stanno i/le conducenti, ma serviranno anche a livello sindacale per formulare nuove rivendicazioni a tutela delle condizioni di lavoro del personale.

## L'inchiesta del 2010

L'inchiesta svolta nel 2010, frutto dell'idea di un gruppo di autisti, aveva permesso di concludere che l'80% dei 798 conducenti professionisti che hanno partecipato al sondaggio, soffrono quando le giornate di lavoro hanno un'estensione che supera le 10 ore. Tre quarti del campione ha inoltre denunciato le difficili condizioni di

circolazione. Circolazione sempre più intasata dal traffico che rende difficile il rispetto degli orari. A complicare il tutto anche i cantieri che regolarmente vengono aperti per la manutenzione del fondo stradale o per altri lavori. A pesare sulle condizioni di lavoro anche l'aggressività di certi viaggiatori e utenti della strada, compresi i ciclisti. Un altro aspetto che incide sulla salute degli/delle autisti/e sono i lunghi tempi di guida e i posti di guida non sempre organizzati in modo confortevole. Più della metà dei /delle partecipanti al sondaggio del 2010 ha lamentato dolori muscolo-scheletrici e stress professionale. Un dato nettamente superiore alla media (34%) dei lavoratori e delle lavoratrici del nostro Paese. Sapere come stanno oggi i/le conducenti è dunque importante.



Christian Fankhauser

## SONDAGGIO

- Partecipare al sondaggio (anonimo) è importante!
- Puoi partecipare anche on line: [bit.ly/bus\\_it](http://bit.ly/bus_it)
- I questionari compilati vanno consegnati entro fine maggio ai rispettivi segretari regionali o ai presidenti/persona di fiducia della vostra sezione.
- Verranno poi tutti centralizzati a Losanna, dove i risultati saranno analizzati.

frg



Il settore ferrovia della VPT ha discusso di digitalizzazione

# «Dovrete ascoltarci»

**«La digitalizzazione deve considerare anche le esigenze dei dipendenti, oltre a quelle della clientela!» è il categorico messaggio rivolto dal convegno, svoltosi lo scorso 8 marzo a Olten, ai rappresentanti di due progetti della mobilità 4.0.**

Il delegato Daniel Schnetzer ha spiegato come FFS, SOB, BLS, RhB e Unione dei trasporti pubblici (UTP), con il progetto «SmartRail 4.0», intendono impiegare nuove tecnologie per migliorare e automatizzare ulteriormente l'esercizio ferroviario entro il 2038, rendendolo nel contempo maggiormente sicuro e produttivo. La disponibilità di tracce d'orario verrà aumentata del 30%, intensificando la cadenza di circolazio-



«Ma i vostri collaboratori vengono coinvolti in progetti come SmartRail 4.0 e Lezgo?» ha chiesto Daniela Lehmann, coordinatrice del SEV per la mobilità 4.0 a Daniel Schnetzer e Adrian Stucki delle BLS (a sinistra).

per l'acquisto di biglietti «Lezgo» delle BLS persegue un obiettivo di risparmio. Essa permette di accedere al trasporto pubblico semplicemente con il proprio smartphone e di viaggiare in tutta la Svizzera. Al termine, essa calcola il minor prezzo possibile per il viaggio svolto, ma «al massimo il prezzo di una carta giornaliera-

digitalizzazione è un processo che riguarda tutti!» ha ricorda-

to il presidente centrale VPT Gilbert d'Alessandro. **M. Fischer**

## Sostegno alle sezioni TPG e VMCV

Lo stesso giorno del convegno, la sezione SEV dei trasporti pubblici di Ginevra (TPG) ha annunciato uno sciopero per il prossimo 21 marzo a sostegno della propria annosa rivendicazione di disporre finalmente di personale a sufficienza. Gli oltre 70 partecipanti al convegno hanno quindi approvato all'unanimità una risoluzione, esprimendo la loro solidarietà anche alla sezione VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve), che sta protestando contro l'ormai cronica mancanza di personale. Il convegno ha poi incaricato il comitato del settore ferrovia di preparare l'integrazione di quello delle imprese

turistiche e ha salutato con un applauso ed un omaggio Michèl Jaberg (BLS), che ha lasciato il comitato a fine 2017. I presenti hanno tenuto a ricordare il collega e membro di comitato Andrea Sabetti (VPT Locarno), deceduto a scorsa estate.

Laurent Juillerat (TransN) è stato eletto in comitato in sostituzione di René Tschantz (TransN) che, a dimostrazione della flessibilità dei ferrovieri, ha dovuto reinventarsi come conducente di bus, dato che dalla scorsa estate la sua ferrovia Le Locle-Les Brenets non può più circolare a causa di problemi tecnici.

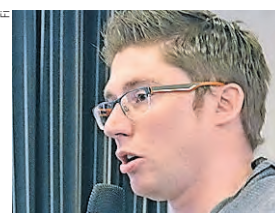
Fi



Giorgio Tuti con Ely Wüthrich (Elvetino, a destra), Christoph Locher (SOB) e Toni Feuz (SEV) che hanno organizzato la giornata.



Michèl Jaberg (BLS) ha lasciato il comitato.



Laurent Juillerat (TransN) è il nuovo membro di comitato.



ne dei treni e quella degli impianti di sicurezza del 50%, sopprimendo i segnali esterni, il cui funzionamento risente negativamente delle intemperie e richiede una manutenzione molto impegnativa. Nuovi sistemi di comunicazione e di sicurezza dovrebbero inoltre diminuire del 90% le già ridotte possibilità di collisioni, in particolare nel servizio di manovra e sui cantieri. Ciò comporterà però la soppressione di posti di lavoro di guardiani di treni e nell'elaborazione di orari. «Puntiamo a ridurre le spese di circa 450 milioni l'anno – ha spiegato Schnetzer – migliorando nel contempo l'informazione in tempo reale ai viaggiatori e la trasmissione di dati mobili nei treni». Anche la nuova applicazione

», come ha precisato il codirettore del progetto Adrian Stucki. L'applicazione offrirà così un comfort simile a quello dell'abbonamento generale, ma Stucki ha anche dovuto ammettere che uno dei suoi scopi è la soppressione dei costosi automatici di biglietti. Daniela Lehmann, incaricata del SEV del dossier Digitalizzazione, ha ribadito ai due relatori le rivendicazioni del sindacato, più volte espresse anche da contatto.sev: i datori di lavoro devono coinvolgere in questi progetti i loro dipendenti e il loro know-how, considerare le loro esigenze, formarli, condividere con loro i guadagni di produttività e strutturare il cambiamento in modo socialmente supportabile, in modo da evitare la disumanizzazione del trasporto pubblico. «La di-

## Addio Daniel!

«Ferroviere un giorno, ferroviere per sempre».

Aveva la ferrovia nel sangue, Daniel Froidevaux, il nostro collega segretario sindacale che ci ha lasciato lo scorso 26 febbraio dopo avere lottato con coraggio contro una malattia che non gli ha lasciato scampo. Daniel avrebbe compiuto 58 anni nel mese di maggio.



Il SEV perde un collega leale, coscienzioso, sempre molto disponibile e pronto ad ascoltare i membri.

Formatore dalle grandi capacità, credeva nell'umanità. E da questa sua visione dipendeva il suo lavoro sindacale. Lottava per ridare potere al personale delle FFS colpito dalle ristrutturazioni aziendali. Si aspettava dai membri che rialzassero la testa, che trovasse in loro le risorse per fare fronte ai problemi. Tutto ciò restando sempre al loro fianco.

E quando dava dei corsi di formazione, non ci si doveva attendere da lui risposte preconfezionate. Questo era il suo approccio: mettere nelle condizioni i partecipanti affinché trovasse le soluzioni, fare in modo che fossero i protagonisti del loro apprendimento. E alla fine del corso di formazione, lo stupore: il metodo «Daniel» aveva permesso a tutti di trovare le risposte, di scoprire le risorse.

Questo era anche Daniel, un vero maestro. Capace di coniugare la sottile provocazione con l'umorismo.

Daniel lascerà un immenso vuoto al SEV.

Il SEV tutto rivolge ancora una volta alla famiglia in lutto, il suo più sincero e profondo cordoglio.

**Il comitato, la direzione, i/le colleghi/e**

Conferenza delle sezioni 2018: i militanti del SEV seguono con molta attenzione le sfide del mondo dei trasporti

# Occhi aperti e guardia alta

**Cominciare dalla fine. E cioè da un doveroso e sentito ringraziamento ai presidenti e alle persone di fiducia del SEV che sfoggiano un impegno e un attaccamento alla causa sindacale davvero fuori dal comune. Lo ha detto a chiare lettere la vicepresidente Barbara Spalinger.**

Sapere di poter contare su una base compatta e motivata, è la risorsa più grande che un sindacato possa avere. Tanto più nei momenti difficili, come quelli che stanno caratterizzando attualmente il mondo dei trasporti pubblici. A cominciare dal rinnovo del Contratto collettivo di lavoro (CCL) di FFS e FFS Cargo che si preannuncia estremamente conflittuale. Senza scordare la navigazione in Ticino, storia tormentata e infinita che logora il personale. E come non richiamare l'incertezza che grava anche sulle Officine di Bellinzona, al di là delle buone intenzioni e dei proclami. E non si può neppure soprassedere sulle nuove strategie dell'Ufficio federale dei trasporti che spinge la liberalizzazione a più livelli, come per esempio attraverso le concessioni ai bus low cost a lunga percorrenza, che rappresentano una concorrenza sleale contro le ferrovie. Ferrovia per il cui ampliamento e finanziamento il popolo svizzero ha votato solo pochi anni fa. Massi-

ma attenzione anche nei confronti di tutto il personale dei trasporti, sempre più spesso al centro di aggressioni. Insomma il *cahier de doléances* è ben fitto per cui occorre davvero essere pronti a difendere i diritti del personale, che ogni giorno contribuisce al successo dei trasporti pubblici.

Il segretario sindacale del SEV Angelo Stroppini e la vicepresidente Barbara Spalinger non hanno usato giri di parole nell'illustrare le sfide che ci attendono. «Le acque non sono agitate soltanto sul Lago Maggiore, dove stiamo sempre lottando per dare un futuro sicuro ai dipendenti che hanno perso il lavoro. Basta guardarci attorno - ha detto Stroppini - per capire che i fronti di lotta sono un po' dappertutto. Ho qui davanti a me il comunicato di Cargo in cui si annuncia la soppressione di oltre 750 posti di lavoro. E vi posso anche assicurare che le vittime di RailFit 20/30 sono numerose». Un quadro a tinte fosche, dunque. A cui si aggiungono le trattative per il rinnovo del CCL FFS. Lo sa molto bene Barbara Spalinger che spalleggia il collega Manuel Avallone che guida la comunità di trattative.

## CCL FFS: un attacco in piena regola

Davanti ai colleghi della base, la vicepresidente ha sgranato come in un rosario «le perle» delle FFS, ossia vere e proprie richieste di peggioramento delle condizioni di lavoro. «L'attacco della direzione FFS -



ha commentato Spalinger - è frontale: parliamo di diminuzione dei salari, di riduzione delle indennità per il servizio notturno, di soppressione delle indennità regionali». E a questo bollettino di guerra si aggiunge anche la soppressione delle garanzie salariali negoziate in cambio del sistema salariale ToCo. Di fronte ad uno scenario del genere, occorre una risposta sindacale chiara e compatta, che passa anche dalla mobilitazione e dalla presenza sul terreno: «Dobbiamo informare i colleghi e le colleghe, dobbiamo fare capire il valore del CCL». Un CCL, quello delle FFS, che rappresenta un esempio anche per le Imprese di trasporto concessionarie (ITC). «Proprio per questo - ha ricordato Peter Bernet, vicepresidente nazionale VPT e presidente della sezione VPT Sottoceneri - dobbiamo essere solidali con il personale FFS. Ne va di tutto il settore del trasporto pubblico». E la solidarietà è un valore che hanno imparato ad apprezzare

i colleghi della navigazione. Domenico Ferrazzo e Gianluca Carini: «La solidarietà è stata il collante della nostra lotta. Ma è anche un argomento per il reclutamento, poiché la solidarietà cementa il collettivo e il collettivo funge da forza propulsiva per la lotta». Altri colleghi hanno aggiunto anche l'importanza dell'informazione. «Più circola l'informazione, maggiore è la presenza delle idee sindacali e le possibilità di coinvolgimento in azioni puntuali. Ma - hanno detto in molti - occorre moltiplicare i canali di informazione e usare anche i supporti digitali per raggiungere il maggior numero di membri». E il SEV, è stato spiegato durante l'incontro, sta sviluppando una nuova strategia di comunicazione digitale, imprescindibile ma non esclusiva. Poiché il contatto personale, è stato detto da molti, è fondamentale per creare un rapporto di fiducia al di là del reclutamento, sulla cui importanza sono tutti unanimi e sono tutti pronti a fare la loro

parte. Certo non è sempre facile, «ma il grado di sindacalizzazione - ha chiosato Spalinger - è l'elemento alla base della forza contrattuale di un sindacato».

E il sindacato non può non seguire da vicino anche gli sviluppi sulla politica sociale del nostro Paese: previdenza vecchiaia, casse pensioni, protezione della salute, parità salariale sono centrali nella vita di tutte e tutti noi. Come centrale è la risposta che il sindacato dovrà dare alla digitalizzazione, che cambierà in modo profondo il mondo del lavoro. «Insieme e uniti - hanno concluso Angelo Stroppini e Barbara Spalinger - possiamo affrontare le sfide. E la vostra motivazione riempie di orgoglio il SEV, che l'anno prossimo compirà cento anni».

Françoise Gehring

## 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, Jörg Matter, 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, Laubisrüti 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: 6 aprile.

Chiusura redazionale:  
29 marzo, ore 10



Colpi di diritto

# Chi paga il trattamento?

Quando tutte le assicurazioni sostengono di non dover rispondere, per gli assicurati le cose si complicano. Anche se la situazione giuridica sarebbe chiara.

**Le conseguenze di una caduta possono indicare una precedente malattia? Secondo la logica assicurativa talvolta è proprio così.**

Da quando è in pensione per limiti d'età, Walter arrotonda il suo bilancio domestico con un'attività a tempo parziale di consegna a domicilio dei giornali. Mentre una fredda mattina d'inverno sale le scale di un palazzo d'abitazione con i giornali sotto il braccio, scivola su uno scalino ghiacciato. Al larga inutilmente le braccia per attenuare la caduta ma va comunque a sbattere sul terreno gelato.

**Le conseguenze: dolori insistenti ...**

In un primo momento Walter pensa di essersela cavata solo con qualche livido. Quando però i dolori alla spalla non scompaiono, nonostante l'applicazione di una pomata e cautela nell'uso della spalla, alla fine è costretto a recarsi dal medi-

co. Dalla risonanza magnetica, lo specialista evidenzia che i dolori acuti sono dovuti a una parziale lacerazione muscolare e dei tendini attorno all'articolazione della spalla. Questi vengono nuovamente ricuciti con un intervento di chirurgia mini-invasiva, fatto alcuni giorni dopo la diagnosi.

**... e nessuno vuol pagare**

Oggi Walter vive di nuovo senza limitazioni funzionali ma soprattutto non ha più alcun dolore. Dal punto di vista medico, questo evento potrebbe considerarsi concluso. Sotto gli aspetti giuridici, invece, per il nostro amico la storia ha appena avuto inizio, perché l'assicurazione contro gli infortuni rifiuta di assumersi i costi dei trattamenti.

**Infortunio o malattia?**

L'assicurazione contro gli infortuni motiva la sua decisione con il fatto che il medico di fiducia incaricato, dopo l'esame dei risultati della RM, ha potuto stabilire senza ombra di dubbio che

la lacerazione dei muscoli e dei tendini è dovuta a una malattia cronica o degenerativa. Un disturbo che colpisce in particolare le persone in età avanzata, e che non di rado porta a lacerazioni spontanee nel tessuto muscolare. Nel caso in esame non si può dunque parlare di «un nesso di causalità dell'infortunio» e per questo decade l'obbligo alle prestazioni dell'assicuratore interessato. Dunque, per il rimborso delle relative spese Walter dovrà rivolgersi alla sua cassa malati. Questa però risponde immediatamente con una lettera dove si informa l'assicurato che si tratta manifestamente di un infortunio, e lo rimanda alla rispettiva assicurazione contro gli infortuni.

**Prestazioni differenti secondo l'assicuratore**

Come mostra l'esempio qui narrato, la questione se una lesione corporale sia da far dipendere da un infortunio o piuttosto da una malattia degenerativa, è determinante dal punto di vista del di-

ritto assicurativo, perché le relativamente vantaggiose prestazioni dell'assicurazione contro gli infortuni sono fornite solo nel primo caso. Ora, dal punto di vista medico tale questione pone seri problemi di delimitazione proprio in rapporto con assicurati meno giovani. Ciò vale in particolare per i costi di trattamento dovuti a lacerazioni muscolari e dei tendini e colpisce in ultima analisi l'assicurato, il cui «caso» passa come una patata bollente dall'assicurazione contro gli infortuni alla cassa malati e nessuno vuole occuparsene.

**«Modificato l'onere della prova»**

Questa situazione è stata riconosciuta anche dal legislatore, che nell'ultima revisione della legge sull'assicurazione contro gli infortuni ha cercato di risolvere il problema, inserendo una cosiddetta clausola di presunzione. Secondo la stessa, in caso di lacerazioni muscolari e dei tendini l'assicuratore contro gli infortu-

ni non è tenuto a fornire prestazioni solo se può dimostrare in modo evidente che la lesione corporale è dovuta a usura o malattia (Art. 6 cpv. 2 LAINF). Detto altrimenti, non è l'assicurato a dover fornire la prova che la lacerazione muscolare o dei tendini sia da ricondurre a un infortunio. In presenza di simili lesioni si presume invece che esista per legge un obbligo dell'assicuratore contro gli infortuni a fornire una prestazione. Solo la manifesta prova del contrario può confutare questa ipotesi.

**Tutto è bene quel che finisce bene?**

Il nuovo testo di legge contiene un notevole miglioramento! Tuttavia, solo il tempo ci dirà se la nuova disposizione, in vigore da circa un anno, potrà effettivamente garantire la certezza del diritto in relazione con simili problemi di delimitazione, o non sarà piuttosto all'origine di nuove questioni di natura medica o legale.

*Team protezione giuridica SEV*

Consulenza Helvetia Assicurazioni

## Ultime volontà: non sottovalutate l'effetto sorpresa!

**Poco tempo fa la zia è venuta a mancare e ci ha lasciato un'assicurazione sulla vita. Chi la erediterà?**

A dir la verità... nessuno! Un'assicurazione sulla vita non si può ereditare. Un decesso fa scaturire l'erogazione della prestazione concordata con vostra zia. Ma chi sarà il beneficiario? Questo dipende dal tipo di assicurazione e dalla clausola beneficiaria originariamente prevista. Per prima cosa occorre chiarire, se si tratta di un'assicurazione sulla vita riscattabile e se è stata stipulata nell'ambito della previdenza

vincolata (pilastro 3a) o di quella libera (pilastro 3b). Inoltre bisogna appurare anche se si tratta di un'assicurazione sulla vita con prestazione di capitale o con prestazione sotto forma di rendite.

Quando viene stipulata un'assicurazione di rendita, dopo un determinato numero di anni il capitale disponibile si esaurisce. Se vostra zia si è potuta godere la vita per un periodo più lungo, l'assicurazione in questione non dà diritto ai superstiti di ricevere alcuna eredità. Nel caso in cui invece sia deceduta prima del termine in questione, il capitale restante viene assegnato ai beneficiari

o eventualmente ai superstiti. Se tuttavia l'assicurazione è stata stipulata su due vite, la seconda persona assicurata indicata nel contratto avrà diritto al pagamento della rendita a partire dalla data del decesso. Di norma la seconda persona assicurata è il coniuge, anche se non sussiste alcun obbligo in questo senso.

Per quanto riguarda la previdenza libera (pilastro 3b), è il beneficiario indicato nel contratto a beneficiare della prestazione di capitale risultante dall'assicurazione sulla vita. Nel caso di un'assicurazione di puro rischio, la regolamentazione riguardante la porzione

legittima non è rilevante in questo contesto. Tale normativa va applicata solo alle assicurazioni sulla vita riscattabili. Tra l'altro la prestazione di capitale spetta agli eredi legittimi (ad esempio la moglie o i figli) anche se dovessero rinunciare all'eredità.

Se l'assicurazione è stata stipulata nell'ambito della previdenza vincolata (pilastro 3a), il capitale in caso di decesso viene assegnato al coniuge o alle persone che hanno beneficiato di un sostegno considerevole da parte della persona defunta. Rientrano quindi in tale categoria anche il/la convivente e i relativi figli minorenni, pur-

ché abbiano convissuto con la persona deceduta almeno per cinque anni (prima della sua scomparsa). Solo successivamente vengono prese in considerazione altre persone, ossia i genitori, i fratelli, le sorelle e gli altri eredi. Fra di loro tuttavia la persona assicurata può scegliere liberamente la successione ereditaria. L'importante è che la zia abbia provveduto a inserire nel contratto un'apposita clausola beneficiaria.

*Team di consulenza Helvetia*

Per ulteriori informazioni:  
[www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)



8 marzo a Bellinzona: le testimonianze di donne vittime di stalking e molestie

# La parola liberata

**«Io l'8 ogni giorno». Lo slogan della manifestazione unitaria dell'8 marzo ha portato in piazza a Bellinzona circa 400 persone: soprattutto donne, ma anche uomini convinti che ogni forma di violenza e di discriminazione siano da combattere a fianco delle donne. Alcune di loro hanno liberato la parola raccontando, con coraggio, le loro storie di abusi, di stalking e molestie. Storie che evidenziano come molti uomini pensano di avere il potere di poter molestare le donne, esercitando su di loro pressioni affinché restino in silenzio. Invece no. Le donne hanno ritrovato la forza di denunciare!**

frg



400 persone a Bellinzona per denunciare discriminazioni e ogni forma di violenza

8 marzo a Berna: mille persone denunciano la maggioranza borghese del Parlamento

# Disprezzo sulla parità

**Donne in collera. La parità salariale va garantita subito!**

A Berna un migliaio di persone ha manifestato rivendicando la fine della discriminazione salariale che colpisce le donne. La settimana scorsa, durante la sessione primaverile del Parlamento, la proposta governativa di modificare la legge per ridurre gli scarti fra stipendi maschili e femminili ha subito un brusco stop al Consiglio degli Stati. Per 25 voti contro 19, il 28 febbraio i «senatori» hanno infatti optato per rinviare il dossier sull'argomento in commissione, perché valuti soluzioni alternative.

Una decisione duramente attaccata dai partecipanti al raduno nella città federale. Diverse oratrici hanno descritto la frenata in Parlamento - voluta da «una maggioranza maschile agli Stati» - come inaccettabile, se non addirittura illegale. «Parità di retribuzione. Punto e basta», ha scandito a più riprese la piazza sul finire della dimo-

strazione, durante la quale è stato più volte ricordato che «l'uguaglianza salariale è un mandato costituzionale, non un regalo



Una lente per mostrare quanto sono ancora numerose le discriminazioni

concesso alle donne». A 22 anni dall'introduzione della legge sulla parità salariale le donne guadagnano ancora in media il

15,1% in meno rispetto ai colleghi uomini che rivestono ruoli simili.

red

## LE CIFRE DELLA PARITÀ

Come sta la parità in Ticino? Ce lo dice e ce lo illustra la seconda edizione delle «Cifre della parità», una pubblicazione promossa dalla Commissione consultiva per la parità tra i sessi del Canton Ticino e curata dall'Ufficio di statistica. La nuova versione è stata arricchita, con nuovi dati sulla salute, sull'attività professionale e sulle opinioni riguardanti la famiglia e il lavoro. Non è un lavoro sempre semplice, poiché una disparità nei comportamenti che possiamo osservare non è in effetti e sempre il diretto riflesso di pari opportunità problematiche. E cosa ci dicono i dati di questa nuova edizione? In molti casi il confronto con il passato mostra che stiamo facendo qualche passo avanti verso una maggiore parità. Questa resta tuttavia piuttosto lontana. Diventare genitore, per esempio, rappresenta tutt'ora un ostacolo alla carriera lavorativa per le donne, ma non per gli uomini. Le donne continuano inoltre a essere meno pagate degli uomini, anche quando hanno pari formazione e responsabilità. L'analisi non si è però limitata al solo confronto temporale: un'altra importante novità è rappresentata dall'aggiunta di una tabella conclusiva volta a fornire un paragone tra il nostro cantone e la Svizzera. Questo confronto mostra che Ticino e Svizzera si differenziano sotto molti aspetti, in misura diversa in funzione degli ambiti. Le differenze più marcate emergono sul tema della conciliazione tra sfera professionale e familiare. I diversi contesti politici, culturali, sociali ed economici possono in parte spiegare queste differenze, ma contano anche le esigenze, le preferenze e i comportamenti di uomini e donne.

(Fonte: Introduzione «Cifre della parità»)



Concessione per i bus a lunga distanza: decisione incomprensibile del Consiglio nazionale

## Occhi chiusi sulla concorrenza

**Il SEV si rammarica che il Consiglio nazionale abbia respinto la modifica della legge sul trasporto viaggiatori, articolo 9, relativo alle condizioni per il rilascio di concessioni per linee di autobus nazionali a lunga percorrenza.**

Lo scorso 27 febbraio, il Consiglio nazionale ha respinto la modifica della legge sul trasporto di viaggiatori, art. 9, nonostante la raccomandazione della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT) del Consiglio nazionale. Il SEV si rammarica di questa decisione perché il Parlamento ha perso l'occasione di proteggere il traffico svizzero a lunga distanza - che funziona molto bene - e le condizioni di lavoro

in questo settore. L'emendamento chiedeva che le offerte di trasporto che godono di una concessione federale, non fossero sottoposte alla concorrenza a causa del rilascio di concessioni ai bus attivi nel traffico a lunga percorrenza; al massimo si sarebbe potuto prevedere una forma di completamento dell'offerta in modo puntuale.

«Il successo del sistema svizzero del traffico a lunga percorrenza si basa sulla cooperazione, la quale prevede che le linee non redditizie siano sovvenzionate dagli utili derivati da linee più redditizie. Ciò allo scopo di garantire la copertura dell'intero territorio nazionale attraverso il traffico a lunga percorrenza» dice **Barbara Spalinger**, vicepresidente SEV». Che aggiunge: «Questo sistema è ora a rischio perché in una situazione di concorren-



Domo ha lanciato la propria offerta di linee bus a lunga percorrenza

za, solo le linee redditizie suscitano un reale interesse».

**Edith Graf-Litscher**, segretaria sindacale del SEV e presidente della CTT della Camera bassa, è preoccupata: «Ora dobbiamo stare molto attenti. Non dobbiamo gettare i nostri trasporti pubblici in pasto alla concorren-

za perché ad essere messe sotto pressione saranno le condizioni di lavoro e il servizio pubblico». **Philipp Hadorn**, pure lui sindacalista SEV e consigliere nazionale, è d'accordo con la collega: «In futuro non vogliamo una pseudo-concorrenza a spese del contribuente

e a scapito delle condizioni di lavoro dei dipendenti».

Ora occorre aspettare la decisione del Consiglio degli Stati.

SEV

### ■ Sottofederazione RPV

## I negoziati CCL sono difficili

La commissione centrale si è riunita a febbraio per l'assemblea ordinaria. Il rapporto annuale della sottofederazione (SF) RPV verrà spedito a breve. Il cassiere centrale ha inoltrato all'amministrazione federale delle contribuzioni la richiesta di rimborso dell'imposta preventiva di CHF 283,53. Nel frattempo è giunta la fattura dell'ultima riunione di gennaio della CG, i costi ammontano a CHF 1752.60. Sono inoltre pervenuti il bilancio della sezione RPV Basilea e l'elenco delle quote sindacali per l'anno 2018. Le quote ammontano a 3 franchi per la sottofederazione e da 4 a 10 franchi per le singole sezioni.

Abbiamo purtroppo il dovere d'annunciare il decesso di

Willi Streuli, membro della sezione RPV di Zurigo, morto lo scorso 18 gennaio. La sottofederazione RPV esprime le sue sincere condoglianze ai familiari.

I negoziati CCL sono in pieno svolgimento. Il 2 febbraio, le comunità di trattative si sono incontrate per la seconda volta. Fino a quel momento le posizioni delle due parti erano ancora molto distanti tra di loro. Le trattative CCL rimangono quindi molto difficili.

Nelle stazioni di Basilea, Nyon, Zurigo Stadelhofen, Bellinzona, Coira e Neuchâtel è iniziato il progetto pilota per le stazioni senza fumo.

Servizio stampa SF RPV  
Fabio Winiger

### ■ Commissione centrale TS

## La CVG loda il nostro lavoro

La Commissione di verifica della gestione ha controllato l'andamento delle attività e i conti 2017 della sottofederazione.

Il 2017 è stato un anno intenso per la Commissione e il comitato centrale. In particolare hanno richiesto grande impegno i nuovi profili professionali a P-OP-ZBS / Kaizen / FZI & MLO; si pensi solo alla positiva raccolta di firme contro le retrocessioni nel livello di esigenze. Attività e progetti ogni giorno più complessi esigono un impiego sempre maggiore in termini di risorse e di conoscenze. Per questa ragione la CVG ha espresso parole di lode per il buon andamento degli affari e i diversi successi registrati dalla nostra sottofederazione in favore di membri e collaboratori. Dopo attento esame dei conti, possiamo dire di godere ottima salute, grazie anche all'avveduta gestione finanziaria. Il prossimo preventivo permette di essere fiduciosi. I ringraziamenti vanno al cassiere Kurt Wyss per l'accu-

rata tenuta dei conti e alla SF l'auspicio di continuare ad affrontare gli impegni futuri con slancio e tenacia.

### Avviati i negoziati per il CCL FFS e FFS Cargo

Le trattative per il rinnovo del CCL sono cominciate venerdì 19 gennaio. Sia il datore di lavoro sia la comunità di trattative dei sindacati hanno avuto modo di esporre le loro richieste.

I rappresentanti delle FFS hanno ricordato il difficile contesto politico, economico e tecnologico, che senza dubbio influenzerà le discussioni sul CCL. Essi hanno inoltre illustrato le aree di conflitto quali ad esempio le concessioni per il traffico a lunga percorrenza, il progetto RailFit 20/30 e la critica situazione di FFS Cargo. Tutti questi temi obbligano l'azienda a ridurre i costi e ad aumentare la flessibilità e il livello di produttività.

Dal canto suo, la comunità di trattative ha fatto capire chiara-

mente che non accetteremo alcun peggioramento, perché nell'attuale epoca di incertezza il contratto collettivo di lavoro rappresenta l'unica garanzia di stabilità e di sicurezza per i dipendenti ma anche per l'intera azienda. In vista del CCL 2019, i rappresentanti sindacali hanno presentato le loro rivendicazioni: miglioramento dell'evoluzione del salario, soprattutto per i lavoratori più giovani; tutela della salute per il personale, in considerazione delle nuove forme di lavoro nell'era digitale; miglioramenti nel campo della durata del lavoro per accrescere la qualità di vita; migliori prestazioni sociali in relazione con l'equilibrio fra lavoro e vita privata.

Il SEV ha inoltre dichiarato esplicitamente che la protezione contro il licenziamento e le garanzie salariali non sono temi negoziabili. Vi terremo informati in maniera regolare e trasparente sugli sviluppi. Prossima riunione CC: il 16 aprile.



## ■ Sottofederazione LPV

### Sviluppate le prime idee per il nuovo logo e il sito web

La Commissione Centrale (CC) LPV si riunisce una volta all'anno per un seminario di due giorni, in cui vengono discussi oltre ai temi attuali e strategici anche le future prospettive. Quest'anno era presente anche il responsabile del reclutamento Christoph Erker. Come primo punto si trattava di preparare l'assemblea dei delegati LPV del 16 maggio a Bellinzona. Sono state discusse per la prima volta le proposte delle sezioni. La CC presenterà a marzo al comitato centrale e ai rappresentanti delle sezioni le sue raccomandazioni in modo che possano essere discusse nelle sezioni.

La LPV è intervenuta a dicembre presso FFS P perché l'istruzione per le tratte di deviazione non è applicata come descritto nelle DE-Infra. Nella risposta pervenuta all'inizio di febbraio, siamo stati informati sulle possibili conseguenze dovute ai costi. Pertanto, FFS P vuole ora chiarire con Infra quali tratte possono in futuro essere percorse dai macchinisti senza informazioni preliminari. L'obiettivo è probabilmente di «snellire» la lista valida attualmente. Ci aspettiamo pertanto di essere coinvolti nella discussione. La CC ha preso atto che anche dopo il secondo intervento ZF non ha ancora presentato una soluzione conforme al CCL per la questione legata alle spese dei pasti e del luogo di lavoro degli aspiranti macchinisti. Su questo tema si terrà a marzo un nuovo incontro.

La CC ha elogiato il dibattito tenutosi il 12 feb-

braio sul programma di pianificazione Sopre: analizzando da vicino, la divergente comunicazione tra le FFS e i sindacati parla chiaro. È inoltre sorprendente che i problemi legati agli strumenti di pianificazione siano un tema delle richieste delle FFS sull'ulteriore sviluppo del CCL. Sembra che a differenza di altri ambiti, la digitalizzazione possa costare un po' di più. Le RhB sono in procinto di negoziare il contratto aziendale e siamo curiosi di sapere quali saranno le richieste e le idee dell'azienda. La LPV RhB vuole inoltre finalmente delle BAR.

Alla BLS, la CC ha preso atto della nomina di un membro dei quadri che si occuperà di «Progetti, incentrati sull'acquisto di treni a lunga percorrenza». Ci chiediamo se la BLS abbia già informazioni da parte dell'UFT sull'aggiudicazione della concessione a lunga percorrenza?

Da qualche tempo, i nostri membri hanno espresso il desiderio di modernizzare il sito web della LPV, di utilizzare maggiormente i nuovi mezzi di comunicazione e di ritoccare l'ormai vecchio logo. Il SEV sta attualmente ridisegnando i suoi canali d'informazione e ci ha invitato ad approfittare delle discussioni in corso per prendere spunti interessanti. Abbiamo così sviluppato le prime idee per un nuovo logo e per il sito web e altre che seguiranno potranno essere presentate alle sezioni a marzo, con la speranza che queste siano infine approvate dall'AD LPV.

CC LPV

## ■ Sottofederazione ZPV

### Va rivisto il processo di distribuzione FFS

*La riunione della Commissione Centrale (CC) della ZPV di febbraio è stata caratterizzata dai negoziati CCL e dai nuovi processi di distribuzione.*

Daniel Zwahlen e i suoi collaboratori della distribuzione ci hanno presentato il nuovo processo di distribuzione che intendono introdurre. La presentazione ha portato nuova luce nella giungla della distribuzione, ma purtroppo gli elementi positivi sono pochi. La ZPV non è d'accordo con questo processo di distribuzione, poiché unicamente le FFS ne trarranno vantaggio e il personale sarà fortemente limitato nella pianificazione del tempo libero. Ma non con noi! Dopo la presentazione è seguita un'intensa discussione in cui i membri della CC hanno potuto dimostrare con esempi concreti gli svantaggi per il personale. Auspichiamo che le obiezioni arrivino ai responsabili delle FFS e che venga riconsiderato il proces-

so. La nostra proposta dei giorni jolly è stata inoltre rifiutata senza argomentazione, malgrado ci sia stata la volontà da parte nostra di trovare un accordo. Di quanta flessibilità ha bisogno la distribuzione di VM? Fino ad oggi non abbiamo risposte a queste domande.

I negoziati CCL sono stati inoltre al centro delle discussioni. Le FFS vogliono solo indebolire i diritti del personale, hanno unicamente pretese senza dare nulla in cambio. Questo non lo permetteremo. I negoziati sono in corso, ulteriori informazioni dal SEV seguiranno regolarmente.

Nei rapporti delle regioni sono state identificate importanti problematiche che dovranno essere seguite da vicino.

Roger Tschirky

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## ■ Gioventù SEV

### Weekend in slitta ad Andermatt



22 giovani della Svizzera tedesca e romanda si sono incontrati quest'anno ad Andermatt per il tradizionale weekend in slitta della Gioventù SEV. Oltre al divertimento sulla neve, i partecipanti si sono concentrati soprattutto sulla tematica della rete sociale, cogliendo inoltre l'occasione per fare nuove amicizie o rinfrescare le

vecchie. La Gioventù SEV ringrazia i presenti per la partecipazione e non vede l'ora di rivederli al prossimo appuntamento del 24 marzo a Friburgo. Come sempre, questo evento è aperto a tutti coloro che vorrebbero conoscere giovani colleghi e colleghi. A presto!

Stefan Bruderer

## ■ Workshop gioventù ZPV

### Opuscolo per i giovani nella fase finale

Il 23 gennaio una giovane e motivata squadra si è incontrata per il primo workshop giovanile della ZPV. L'obiettivo principale era quello di rendere la ZPV nuovamente attraente per i giovani. A tale scopo, i partecipanti hanno revisionato l'opuscolo creato da Roman Schefer. Dal momento però che il concetto «padrino di sezione» non ha dato i frutti sperati e per motivi legati alla partenza di Roman dalla Gioventù ZPV, il concetto verrà per il momento congelato, in attesa della nomina del nuovo rappresentante dei giovani.

Roman Schefer



Da sinistra: Carlo Dürr, responsabile del reclutamento ZPV, Roger Tschirky, coordinatore RhB, Roman Schefer, rappresentante Gioventù ZPV e Tiziana Arnold, presidente sezionale ZPV Lucerna.





## Tavoli riservati («Stammtische») nelle regioni

La gioventù connessa. Con questo motto, la gioventù SEV organizza diversi ritrovi, ripartiti in tutta la Svizzera. Vogliamo conoscere meglio le nostre colleghe e i nostri colleghi e per riuscirci ci ritroviamo piacevolmente attorno al tavolo, davanti ad una birra e analcolici. L'invito è rivolto a tutte le sezioni regionali. Con questa iniziativa vogliamo stimolare uno dei maggiori vantaggi del SEV, la camerateria e la solidarietà e così sviluppare l'interconnessione.

## Insieme nel SEV!

Giovedì, 22 marzo 2018

Ristorante Casa del Popolo  
Viale stazione 31  
6500 Bellinzona  
dalle ore 17

Per ulteriori informazioni:  
Florian Stadler 079 256 08 37



Un invito della gioventù SEV  
sev-young.ch



**SEV**  
Jugend  
Jeunesse  
Gioventù

Bei uns spielt die Solidarität  
On y joue la carte de la solidarité  
Solidarietà: la nostra carta vincente

## Insieme nel SEV!

### Conosci l'USFS?

L'USFS (unione sportiva svizzera dei trasporti pubblici) ha l'obiettivo di promuovere lo sport amatoriale con uno stile di vita sano e attività ricreative per i dipendenti dei trasporti pubblici.

L'USFS rappresenta come associazione mantello

- 48 società sportive
- 8000 membri
- 17 discipline

L'USFS organizza competizioni sportive nazionali e

internazionali, corsi per istruttori e atleti, come pure diversi altri corsi per i membri dell'associazione.

Su internet troverai informazioni sulle discipline e sulle società sportive.

Clicca semplicemente sul sito [www.vsse.ch](http://www.vsse.ch) e scopri tutta la paletta delle offerte sportive!

Invece alla pagina [www.ufst.ch](http://www.ufst.ch) trovi le proposte dell'Unione ferrovieri sportivi Ticino.

### ■ PV Ticino e Moesano

## Assemblea generale ordinaria

Giovedì 22 marzo - Ore 15.00, Casa del Popolo Bellinzona

### ■ Ordine del giorno:

1. Apertura Assemblea e approvazione O.d.G.
2. Nomina scrutatori
3. Approvazione verbale ultima assemblea
4. Rapporti:
  - a) del Presidente
  - b) del Cassiere
  - c) della Commissione di verifica della gestione
  - d) discussione e approvazione rapporti
5. Approvazione nuova bandiera della sezione
6. Preventivo 2018
7. Nomine: a) di un membro di Comitato; b) di un supplente nella commissione di verifica della Gestione; c) di un rappresentante all'Assemblea dei delegati PV
8. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV
9. Consegna attestati di benemerita (25.mo, 40.mo, 50.mo, 60.mo, 70.mo e 80.mo di affiliazione SEV)
10. Eventuali

Il verbale dell'Assemblea 2017 e i conti 2017 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 14.45.

Ad inizio assemblea un esperto della Polizia cantonale ci informerà su come riconoscere eventuali imbrogli che si spacciano per «nipoti» o tentano di carpire la nostra fiducia.

*Il Comitato PV-Ticino e Moesano*

### ■ Avviso importante: iscrizioni cena

Al termine avrà luogo una cenetta alla quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi entro il 15 marzo al cassiere Renato Bomio, tel. 091 743.80.66 oppure per e-mail: [pvticino&moesano@bluewin.ch](mailto:pvticino&moesano@bluewin.ch).

## INFO SEV BELLINZONA

**Il segretariato di Bellinzona venerdì 30 marzo rimane chiuso.**

### ■ UFST - Unione ferrovieri sportivi Ticino

## Corso regionale di tennis – sabato 24 marzo centro TC Orion Sementina

L'inizio del corso è previsto alle ore 13.30, termine ca. 18.30, su tre campi all'interno. Tutti possono partecipare! Costo con aperitivo offerto: 50.– franchi per i soci UFST, 60.– per i non soci. Massimo 16 partecipanti. Segue cena facoltativa in zona.

Maestri: Athos Keller, Amos D'Alessandri e Massimo Ranzoni.

Iscrizioni entro il 20 marzo a: Amos D'Alessandri, [amos.d'alessandri@sbb.ch](mailto:amos.d'alessandri@sbb.ch); 079 630 68 29.

Maggiori informazioni: [www.ufst.ch](http://www.ufst.ch)



## ■ Sezione TS Ticino

**Assemblea generale ordinaria****Giovedì 29 marzo, ore 17.00****Ristorante Casa del Popolo a Bellinzona****Ordine del giorno:**

1. Saluto introduttivo
2. Verbale ultima assemblea
3. Rapporti e approvazione
  - a) del presidente sezionale
  - b) del cassiere e dei revisori
  - c) approvazione dei conti
4. Relazione sindacale su temi d'attualità
  - a) attualità sindacale generale
  - b) situazione Officine e nei diversi servizi
5. Nomina di un revisore dei conti

6. Consegna onorificenze per 25 anni e 40 anni di appartenenza al SEV
7. Eventuali

Iscrizione **entro il 20 marzo** a:  
Mauro Giacolini, telefono 079 228 91 17

Vi invitiamo a partecipare numerosi!  
L'assemblea è aperta a tutti i membri e interessati. Al termine verrà offerto un rinfresco.

*Il Comitato***A SPROPOSITO DI...**

ROBERTO DE ROBERTIS

**... oro**

*Nel 1859, lavorando nel suo laboratorio con dei mezzi davvero modesti, lo spettroscopio e il becco Bunsen, il fisico tedesco Gustav Robert Kirchhoff scoprì che ogni elemento sembrava produrre una serie caratteristica di righe spettrali, quando veniva riscaldato fino a raggiungere l'incandescenza. In altre parole, Kirchhoff aveva elaborato un semplice sistema per prendere le «impronte digitali» dei vari elementi chimici: se un minerale viene riscaldato fino a raggiungere l'incandescenza e se compaiono delle righe spettrali che non duplicano la posizione di quelle di un altro elemento noto, si deve concludere che è presente un nuovo elemento chimico sconosciuto. In questo modo Kirchhoff riscaldò un certo minerale e individuò una linea blu, che non riusciva a identificare, utilizzandola come guida. Dopo lunghe ricerche, trovò un nuovo elemento che chiamò Cesio (dal termine latino che significa «azzurro cielo»). Nel 1861 trovò anche una linea rossa e scoprì quello che oggi si chiama Rubidio (da un termine latino che significa «rosso»). Ma Kirchhoff andò oltre e, a forza di esperimenti, elaborò la cosiddetta «legge di Kirchhoff», con la quale riuscì a dimostrare che il sole conteneva sodio, nonché una mezza dozzina di altri elementi chimici. Fu una scoperta a dir poco sensazionale, soprattutto considerando i mezzi con cui era stata fatta e, oltretutto, smentiva l'affermazione fatta pochi anni prima dal filosofo francese Auguste Comte, padre del Positivismo, il quale - parlando dei limiti della conoscenza umana - aveva sostenuto che non era possibile che qualcuno potesse scoprire la composizione chimica delle stelle! Tuttavia il banchiere di Kirchhoff, uomo estremamente pragmatico, minimizzò l'utilità pratica del lavoro del grande scienziato, dicendogli: «Immaginate di scoprire l'oro sul Sole. A cosa vi servirebbe quell'oro, se tanto non potreste mai andare a prenderlo?! Lo spettroscopio continuò comunque a illuminare la scienza nei modi più sorprendenti: rese possibile non solo la determinazione della composizione chimica delle stelle, ma persino della loro temperatura, permettendo addirittura di dimostrare che l'universo è in espansione e fornendo la possibilità di riuscire a vedere a fondo anche nell'intima struttura dell'atomo. Ad ogni buon conto, alla fine Kirchhoff ricevette un cospicuo premio in monete d'oro per le sue eccezionali scoperte scientifiche e andò subito a depositarlo dal suo amico banchiere, dicendogli: «Ecco qua l'oro proveniente dal Sole!».*

**Colonie dei Sindacati**

*Estate 2018*  
*Rodi-Fiesso*  
*Valle Leventina*

**Colonia montana**

Rodi, ragazzi/e da 6 (2012) a 12 anni (2006)

1. Turno: venerdì 29 giugno – venerdì 13 luglio
  2. Turno: domenica 15 luglio – domenica 29 luglio
- Rette: sindacalizzati 340.- / non sindacalizzati 440.-

**Campo per adolescenti**

Rodi, ragazzi/e da 13 (2005) a 15 anni (2003)

1. Turno: venerdì 29 giugno – venerdì 13 luglio
  2. Turno: domenica 15 luglio – domenica 29 luglio
- Rette: sindacalizzati 440.- / non sindacalizzati 540.-

**Informazioni e iscrizioni**

info@coloniedeisindacati.ch, tel. 091 826 35 77

formulario di iscrizione scaricabile dal sito:

www.coloniedeisindacati.ch



## Corso di formazione SEV Reclutamento

**Mercoledì 16 maggio**  
**Casa del Popolo Bellinzona**

Il reclutamento è una priorità del SEV. Questo corso tocca i temi del reclutamento sotto forma di scambio di esperienze. Il nostro scopo è di rinforzare e motivare i membri SEV attivi nel reclutamento e pertanto il punto centrale del corso è ottenere nuove idee e spunti.

### Contenuti

Scambio di esperienze tra i reclutatori; buone attitudini / cattive attitudini; un buon lavoro sezionale è un'ottima premessa per reclutare. Il colloquio di reclutamento; cosa devo sapere come reclutatore.

### Obiettivi

I e le partecipanti acquisiranno

le varie strategie di reclutamento e arricchiranno il loro bagaglio di esperienze in quest'ambito. Saranno in grado di elaborare una strategia di reclutamento per la propria sezione.

**Partecipanti:** membri di comitato sezionale, responsabili del reclutamento, membri di sezione interessati

**Relatore:** Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

**Costi:** membri SEV, gratuito; non membri CHF 250.-

**Iscrizione:** SEV, casella postale 1469, 6501 Bellinzona, telefono 091 825 01 15, mail:

sev-ticino@sev-online.ch

## ■ BAU Sezione Lavori Ticino

**Assemblea generale giovedì 26 aprile, ore 18.00**  
**Ristorante Alpino a Rivera**

Ordine del giorno:

1. Saluto di apertura e comunicazioni
2. Nomina scrutatori
3. Verbale assemblea sezionale 19.10.2017
4. Rapporti annuali attività 2017:
  - a. Presidente, b. Cassiere
  - c. Commissione di verifica della gestione
  - d. Approvazione rapporti e scarico Comitato sezionale
5. Attualità sindacale, in particolare CCL FFS e divisione Infrastruttura:
  - a. relazioni di G. Tuti, M. Kaufmann, P. Fiscalini
  - b. discussione e proposte dell'assemblea
6. Programma e priorità della sezione 2018
7. Onorificenze
8. Vario ed eventuali

I documenti dell'Assemblea saranno consultabili sulla pagina della sezione SEV Lavori Ticino nel sito della sottofederazione BAU/Lavori: [www.uvbau.ch/it/](http://www.uvbau.ch/it/)

Potete anticipare richieste e proposte da discutere in assemblea comunicandole all'indirizzo mail della sezione: [ticino@uvbau.ch](mailto:ticino@uvbau.ch).

Vi preghiamo per motivi organizzativi di dare conferma di partecipazione con una mail all'indirizzo sopra indicato o per sms al presidente sezionale Aldo Sciamanna: 079 503 90 57.

Come sapete, ... la pentola (a pressione) in questo periodo è bella carica. Il presidente del SEV Giorgio Tuti avrà modo, insieme agli altri ospiti, di informarci in merito allo stato delle trattative per il nuovo CCL, sul loro presumibile sviluppo e sul contesto generale in cui esse si svolgono e da cui sono condizionate. Sarà ovviamente anche l'occasione di trattare le questioni più specifiche dei vari settori dell'Infrastruttura, in particolare in Ticino, e di presentare e programmare il nostro lavoro a livello di sezione.

Considerata l'importanza del momento, vi preghiamo di diffondere l'invito anche tra i vostri colleghi di lavoro NON iscritti al nostro sindacato (visto che dall'esito delle trattative per il CCL, quasi completamente sulle spalle del SEV, dipendono anche le loro condizioni d'impiego).

Saremo felici alla fine dell'Assemblea di fare onore alla cucina dell'Alpino insieme ai nostri ospiti.

Vi attendiamo numerosi!

*Il comitato sezionale*

## INFO TELEFONI SEV

**Per un guasto alla telefonia, attualmente abbiamo grandi difficoltà di comunicazione con i nostri membri. Ce ne scusiamo vivamente!**

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 28 marzo 2018;**

**inviando una cartolina postale**

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

**per e-mail:** inviando le stesse indicazioni della cartolina a [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch);

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

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 sono buoni Reka del valore di 40 franchi, che verranno sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava la stazione di Münchenwiler-Courgevaux.

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Il fortunato vincitore di un set di scrittura Caran D'Ache è:

**Laurent Labelet di Farvagny.**  
**Membro VPT tpf Rail.**



Nel mirino 800 posti e 170 punti di carico: da «programma di fitness» a letale cura dimagrante

# FFS Cargo trasferisce le merci sulla strada

**FFS Cargo progetta di smantellare il personale e il traffico a carri completi. Il SEV si oppone a una decisione affrettata e strategicamente sbagliata. Che poi al contempo la direzione FFS vada all'attacco della protezione contro i licenziamenti nel CCL, è inaccettabile!**

Il segretario sindacale SEV responsabile per il settore Cargo, Philipp Hadorn, non risparmia critiche al deleterio progetto di sopprimere in tempi brevi centinaia di impieghi nel territorio e alla centrale: «Le ultime ristrutturazioni non sono ancora state completate ma provocano già oggi mancanza di personale e situazioni precarie. Fra i lavoratori l'insicurezza è grande, molti operano già al limite e ben oltre. Viste anche le inaccettabili pretese avanzate dalle FFS ai negoziati sul CCL, questo nuovo attacco contro il personale potrebbe sfociare in misure di rabbia e di protesta! Discuteremo i passi da compiere con le sezioni sindacali interessate».

La direzione FFS motiva il massiccio taglio di posti e di punti di carico con il deficit 2017 di FFS Cargo e il «rapido regresso della domanda di trasporto a carri isolati dello scorso anno»; essa però non ammette di essere la causa diretta di questo calo: a dicembre 2016 l'azienda aveva pianificato talmente male il lancio del nuovo sistema «WLV17» che le innumerevoli panne hanno irritato la clientela e imposto l'adozione di continui correttivi e soluzioni d'emergenza, così da accrescere i costi, mentre il fatturato calava. «Se il personale, con grande impegno ed estrema flessibilità, non avesse contribuito a correggere la situazione, oggi avremmo ancora meno clienti», rincarà Philipp Hadorn. «Ma gli errori del management devono pagarli le



Taglio di posti di lavoro: manovre inaccettabili per il SEV

collaboratrici e i collaboratori. Il sistema ha inoltre sofferto la lunga interruzione della linea ferroviaria del Rheintal a Rastatt in Germania, un altro evento straordinario. La rettifica di valore di 189 milioni costituisce poi una storia a sé, e getta non pochi interrogativi sulla trasparenza della contabilità di FFS Cargo. E ancora, il miliardo di deficit di Cargo – ricordato con grande clamore da Andreas Meyer durante la conferenza stampa – coperto dal Gruppo FFS fra gli anni 2003 e 2012, era riferito a un intero decennio, non è una novità e soprattutto non giustifica un simile taglio. Tanto meno la prevista privatizzazione parziale, in vista della quale evidentemente ci si sta preparando». «Per migliorare il grado di utilizzazione del sistema TCC nel suo complesso occorrono anche i piccoli punti di carico. Invece le continue chiusure degli ultimi anni hanno indotto una spirale al ribasso», aggiunge Hadorn. «Ridurre le capacità di carico è dunque strategicamente errato, tenendo conto delle previsioni di crescita del traffico merci in Svizzera, stimate al 45% entro il 2040. Il traffico a carri isolati diverrà inoltre più competitivo grazie alle possibilità della digitalizzazione». Ma soprattutto, con la prevista soppressione dei punti di servizio le FFS trasferiscono il trasporto di merci verso la strada e non rispettano così la volontà del popolo, più

volte ribadita in votazione, di preferire la rotaia alla gomma. Il SEV chiede perciò a FFS Cargo di cercare, con i clienti, la Confederazione quale proprietaria e le autorità locali, soluzioni atte a impedire lo spostamento del traffico verso la strada, se necessario anche derogando dal dogma dell'autonomia finanziaria, ma con evidenti vantaggi per la popolazione e l'ambiente.

Secondo le FFS, una accurata valutazione dei punti di carico è particolarmente urgente nell'Oberland Bernese e nel Giura. Bisogna puntare sulla concentrazione a livello regionale, come a Cadenazzo, con un'offerta di traffico combinato sugli ultimi chilometri. Nella nuova «comunità di interesse TCC» assieme all'Associazione dei trasportatori svizzeri VAP e l'Unione dei trasporti pubblici UTP si cercano buone soluzioni per le ditte clienti. Interpellato al riguardo da contatto.sev, il segretario generale di VAP Frank Furrer non appare però troppo entusiasta: «Come si fa quando l'operatore monopolistico afferma che con meno di cinque carri al giorno non c'è nessun TCC? E questo anche se la Confederazione assicura il suo sostegno da 720 carri l'anno; che fra l'altro sono più di due per giorno lavorativo».

## Le contraddizioni di Berna e le speranze riposte nei Cantoni

Anche se la Confederazione continuerà a sovvenzionare i

## Come un rullo compressore

Nel 2017 FFS Cargo ha registrato una perdita operativa di 37 milioni di franchi, nonostante gli utili di 8 milioni di SBB Cargo International, ha spiegato il 1° marzo alla stampa il CEO FFS e presidente del CdA di FFS Cargo Andreas Meyer. La causa va ascritta al netto calo degli utili e dei quantitativi trasportati da Cargo Svizzera: nel settore dei treni compatti è stato trasportato il 4,1% in meno di carri (carichi) rispetto al 2016, nel traffico a carri sistematico (treni regolari fra le regioni) l'0,8% in meno e in quello a carri isolati il 14,5%. Una tendenza che si è rivelata più rapida – «nonostante i piani di sviluppo congiunti con i clienti». Le piccole quantità trasportate sono poco redditizie e sempre meno competitive nei confronti della strada. Per questo, entro il 2023 FFS Cargo intende «esaminare nel dettaglio» 170 degli attuali 344 punti di servizio nei quali sono consegnati in media solo due carri al giorno. Ma soprattutto si vuole tornare in pareggio entro la fine del 2020, tagliando per quella data 330 degli odierni 2200 posti: 150 nel servizio di manovra,

100 nell'amministrazione e 80 fra il personale di locomotiva. Il «programma di risanamento» è necessario anche perché FFS Cargo procederà a una rettifica di valore di 189 milioni a carico del risultato 2017: prima di tutti sui veicoli (141 mio) e nel software (48 mio). Fra il 2021 e il 2023 dovranno essere tagliati ulteriori 470 posti, soprattutto grazie a progetti di digitalizzazione (ad esempio la prova automatica dei freni mediante videocamere e sensori, l'aggancio automatico e i sistemi d'informazione). FFS Cargo investirà 90 milioni in quest'ambito, 10 milioni nella formazione continua del personale e altri 20 nel piano sociale. Lo smantellamento di 800 impieghi entro il 2023 avverrà in modo socialmente accettabile, si sostiene, perché la «fluttuazione naturale» cancellerà 750 posti, in particolare grazie a pensionamenti, tenendo conto altresì che l'età media del personale Cargo è di 48 anni. La digitalizzazione renderà inoltre più sicure e interessanti le dure e pericolose attività legate alla manovra. **Fi**

## MOZIONE

### La vecchia dirigenza Cargo vuole agire in fretta

Da consigliere nazionale, Philipp Hadorn combatte i tagli a FFS Cargo anche sul piano politico, con la sua mozione «FFS Cargo: pausa di riflessione e rispetto delle condizioni della Confederazione e del Parlamento da parte di FFS e FFS Cargo», sottoscritta da altri 91 parlamentari. Essa chiede al Consiglio federale di «assicurare che né le FFS né FFS Cargo adottino decisioni strategiche sul futuro di FFS Cargo, prima che il rispettivo Consiglio d'amministrazione, sotto la guida di una presidenza indipendente, abbia definito una nuova strategia in grado di garantire all'azienda uno sviluppo duraturo.» **Fi**

proprietari di binari di raccordo, le FFS non intendono più assicurare il servizio, dato che – come sostenuto da Andreas Meyer davanti ai media – dal 2019 non riceveranno più alcun sussidio finanziario da Berna. Dove sta la logica? Per

legge i Cantoni possono essere committenti del traffico merci, come avviene per il traffico regionale. Finora però lo fa solo il Cantone dei Grigioni.

Markus Fischer



# C 5/6 Elefant

Edizione limitata a soli  
4'990 esemplari

QUI CONTINUA LA STORIA DELLA FAMOSA LOCOMOTIVA!



L'orologio da polso "C 5/6 Elefant" è inviato insieme ad un elegante astuccio da orologi e da un Certificato di Autenticità numerato a mano.

**Garanzia di resa valida 120 giorni**

Diametro: 4 cm  
Impermeabile 5 bar

**OGNI OROLOGIO  
DA POLSO E' UN  
PEZZO UNICO:**



I numeri sono incisi sul retro dell'orologio, così che ogni esemplare è un vero e proprio pezzo unico.

**BUONO D'ORDINE ESCLUSIVO**  
Termine di ordinazione: 23 aprile 2018

No. di riferimento: 59217 / 578-WAT01.01

Sì, ordino l'orologio da polso meccanico

**„C 5/6 Elefant“ • Edizione limitata**

Desidero  fattura unica  rate mensili

Nome/Cognome Per cortesia, scrivere in stampatello

Via/N.

Cap/Città

E-mail

Firma

Telefono



Spedire subito a: **The Bradford Exchange, Ltd.**  
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

1

Il pregiato cinturino in cuoio completa in modo perfetto questo oggetto straordinario.

2

La semplice ma robusta cassa dell'orologio è realizzata in pregiato acciaio inox.

3

La silhouette di una locomotiva C 5/6 con il tender per il carbone e la dicitura C 5/6 Elefant occupano la parte centrale del quadrante.

4

Dal raffinato intaglio del quadrante si può ammirare l'interessante meccanismo dell'orologio.

5

Le due date storiche indicano l'anno di costruzione e della cessazione del servizio della locomotiva C 5/6.

La locomotiva C 5/6, soprannominata "Elefant", fu costruita per l'utilizzo sui treni merci per il Gottardo, diventando, così, una delle locomotive più leggendarie delle Ferrovie Svizzere. Con l'orologio da polso meccanico "C 5/6 Elefant" abbiamo l'occasione di far rivivere la storica locomotiva a vapore a più di 100 anni dal suo primo impiego. Un orologio da polso che sa far ricordare il tempo pionieristico dello sviluppo della ferrovia del Gottardo in maniera del tutto straordinaria.

**L'orologio da polso meccanico "C 5/6 Elefant" è un'edizione limitata a soli 4'990 esemplari. Chi ordina subito, ha la possibilità di assicurarsi uno di questi rari esemplari.**

Prezzo: Fr. 199.80 • Pagabile in 3 rate mensili di Fr. 66.60  
(+ Fr. 11.90 per spedizione e servizio)  
578-WAT01.01



**www.bradford.ch**  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Per ordinare online  
no. di riferimento: **59217**

**The Bradford Exchange, Ltd.** • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar  
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch