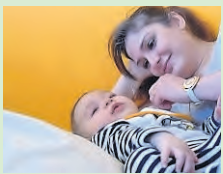


Allattamento

La lotta esemplare di una dipendente coraggiosa dei TPG.

Pagina 4



Uberizzazione del mondo del lavoro

Intervista al professor Lelio Demichelis sul lavoro che cambia nell'era della digitalizzazione.

Pagine 6 e 7



Navigazione

Tra mille difficoltà il servizio sul Lago Maggiore è ripreso.

Pagina 5

Negoziati CCL FFS/FFS Cargo interrotti a livello di plenum

Uscire dal vicolo cieco

Il SEV e i partner della comunità di trattative hanno deciso d'interrompere i negoziati nel plenum e di analizzare in piccoli gruppi di lavoro come è possibile riavviare il dialogo tra le parti. Il percorso è però molto arduo ed è tutt'altro che sicuro che questo porti al successo desiderato. Tra i due fronti c'è infatti un abisso.

Il SEV e i suoi partner ribadiscono che per poter entrare davvero in una logica seria di trattativa, la direzione delle FFS deve rinunciare in particolare a: indebolire la protezione contro il licenziamento; sopprimere la settimana di vacanze per le persone di 60 anni e oltre; sopprimere le garanzie salariali; sopprimere le indennità regionali; ridurre i premi fedeltà.

Pagine 2 e 3



Trattative per il rinnovo del CCL: il semaforo è passato sul giallo. Ora si deve cercare di uscire dal vicolo cieco

Reclutamento

Sali a bordo gratuitamente! Questa azione limitata al 30 giugno si inserisce in un clima di aumento del numero di iscrizioni da un mese a questa parte! La mobilitazione del SEV contro gli attacchi della direzione delle FFS, che vuole fare a fette il CCL, sta pertanto dando i suoi frutti.

A pagina 4

Intervista a Gianni Frizzo - 5 maggio festa per i 10 anni

Officine: la storica lotta

Il 7 marzo 2008, la direzione delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) annuncia di voler privatizzare la manutenzione dei vagoni e dislocare quella delle locomotive. Un piano che prevede la soppressione di 120 posti di lavoro. 430 operai delle Officine Cargo di Bellinzona entrano immediatamente in sciopero. Gianni Frizzo, volto carismatico della lotta a favore delle Officine di

Bellinzona, ripercorre i momenti salienti che hanno portato allo storico sciopero, con uno sguardo preoccupato rivolto ai nuovi scenari. E un messaggio: senza il coinvolgimento vero dei lavoratori e delle lavoratrici non si va da nessuna parte. Il 5 maggio la festa del decimo anniversario.

alle pagine 8, 9 e 10

Sciopero in Francia

Deterioramento delle condizioni di lavoro, attacchi contro il servizio pubblico: contro le spinte neoliberaliste del governo Macron, i dipendenti delle SNCF sono entrati in sciopero. In occasione della manifestazione a Parigi, lo scorso 22 marzo, il presidente del SEV Giorgio Tuti, pure alla guida della sezione ferroviaria dell'ETF, ha portato la solidarietà dei ferrovieri di tutta Europa.

a pagina 3

IN BREVE

Nuova segretaria centrale all'USS

■ Gabriela Medici (32 anni) ha iniziato nei giorni scorsi la sua



attività di segretaria centrale presso l'Unione sindacale svizzera. Dopo la partenza di Doris Bianchi, ha assunto la responsabilità del dossier sulle assicurazioni sociali. Giurista di formazione, Gabriela Medici aveva già lavorato per l'USS nel 2010 in veste di collaboratrice scientifica. La nuova segretaria centrale prima di approdare all'USS, ha diretto il centro di competenze per i diritti umani presso l'Università di Zurigo, dove ha pure dato dei corsi di diritto pubblico.

Autobus a guida autonoma

■ Prevedibilmente da fine marzo 2018, a Neuhausen am Rheinfall circolerà in via sperimentale un autobus a guida autonoma integrato nel servizio di linea, grazie al permesso rilasciato dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Sale quindi a sei il numero di veicoli automatici autorizzati dalla Confederazione, confermando così la Svizzera fra i Paesi leader a livello mondiale nel settore dei mezzi a guida autonoma per il trasporto di persone. Nel 2015 è stata la volta della prima automobile a Zurigo, seguita l'anno successivo da un robot per le consegne a Berna: due esperimenti con veicoli a guida autonoma nel frattempo conclusi. È ancora in corso, invece, la sperimentazione con un autostopista senza conducente nel centro della città di Sion avviata nell'estate 2016, mentre per le strade di Zurigo circolano diversi robot adibiti alle consegne e il comune di Marly è servito da due navette dell'azienda di trasporti friburghese TPF.

Rinnovo CCL FFS/FFS Cargo

Negoziati interrotti a livello di plenum

Durante l'ultimo incontro, il SEV e i partner della delegazione delle trattative, hanno riferito ai rappresentanti delle FFS perché le loro richieste sono inaccettabili per il personale. Dal canto loro, le FFS mantengono la propria posizione. È stato pertanto deciso d'interrompere i negoziati nel plenum e di analizzare in piccoli gruppi di lavoro, a quali condizioni sarebbe possibile riavviare il dialogo tra le parti. Rimane comunque un profondo abisso tra i due fronti.

Il SEV e i suoi partner ribadiscono che per poter entrare davvero in una logica seria di trattativa, la direzione delle FFS deve rinunciare in particolare a:

- Indebolire la protezione contro il licenziamento
- Sopprimere la settimana di vacanze per le persone di 60 anni e oltre
- Sopprimere le garanzie salariali
- Sopprimere le indennità regionali
- Ridurre i premi fedeltà

Il SEV segue così il mandato conferitogli dalla Conferenza CCL e continuerà pertanto a difendere gli interessi dei propri membri e di tutti i dipendenti e le dipendenti di FFS e FFS Cargo. Il gruppo di lavoro costituito dai vertici sindacali e delle FFS si riunirà nuovamente per ulteriori colloqui. Vi terremo aggiornati.

Leggere editoriale a pagina 3



Angelo Stroppini, segretario sindacale del SEV, in piena azione

IMBARAZZANTE

Andreas Meyer non sa leggere

C'è di che preoccuparsi per la salute del CEO delle FFS. Ha infatti annunciato sulle onde di SRF che il SEV e i suoi partner chiedono: la settimana di lavoro di 35 ore; un aumento dei salari del 30%. Si può solo pensare che la stanchezza ha colpito il capo delle FFS che non sa leggere le nostre rivendicazioni CCL. Vale dunque la pena ricordare quali sono le nostre rivendicazioni: ■ una migliore evoluzione salariale, specialmente per i giovani; ■ protezione della salute in relazione alle nuove forme di lavoro legate alla digitalizzazione; ■ nessuna soppressione delle garanzie salariali; ■ la protezione contro il licenziamento non è negoziabile; una migliore conciliazione tra vita privata e professionale.

È davvero ora che Andreas Meyer si prenda una pausa. Ha affermato di volersi formare e possiamo solo sostenerlo in questa scelta.

SEV

Bilancio FFS 2017

Il 20 marzo, le FFS hanno presentato le seguenti cifre per il 2017: 1,26 mio di passeggeri al giorno (+ 0,6%), 18'975 mio di viaggiatori-chilometri (+ 0,1%), 16'699 netto-t chilometri (+ 0,8%), 176,9 mio di chilometri tracce vendute (- 0,8%). L'89,0% dei passeggeri è arrivato puntuale a destinazione (+ 0,2 punti), meno però nella Romandia e sulla linea del San Gottardo. Risultato del gruppo: 399 milioni (+ 4,8%) grazie a 186 mio di ricavi da Viaggiatori (+ 33,4%), 435 mio da Immobili (+ 0,5%) e 100 mio da Infrastruttura (anno precedente: - 103 mio) e nonostante la perdita di 239 mio di Cargo (anno precedente: + 1 mio) = 31 milioni di perdita operativa di 31 mio, un accantonamento per ristrutturazioni di 19 mio e una rettifica di valore di 189 mio. Secondo le FFS, il programma di risparmio «Railfit 20/30» lanciato nel 2016, ha portato alla fine del 2017 risparmi di 785 mio. Permetterebbe la rettifica di valore presso Cargo e nel 2018 di riduzioni dei prezzi per i clienti di oltre 50 mio di franchi: tariffe telefoniche locali invece di 1.19 / min., più ri-

duzione dei prezzi sui biglietti risparmio e un carnet di buoni per i clienti con un AG. Il numero dei posti a tempo pieno è diminuito di 364, scendendo a 32'754, in particolare nell'amministrazione.

Il personale merita elogi, non uno smantellamento del CCL

A parte il deficit di Cargo (anche a causa di errori strategici nel «trasporto in carri completi 17»), le FFS presentano un buon risultato annuale. Questo fatto è rallegrante e dimostra che l'offerta della più importante ferrovia svizzera, gode di immutata popolarità fra il pubblico. Tutto questo però è possibile solo grazie all'eccezionale impegno dei dipendenti, malgrado in molti regni incertezza a causa del programma di risparmio «Railfit 20/30». A questo si aggiungono i grossi tagli degli impieghi previsti a FFS Cargo e le dismisurate rivendicazioni dei dirigenti FFS sui negoziati CCL. A questi è consigliato di prendersi cura del personale, se non vogliono mettere a repentaglio il buon funzionamento dell'esercizio.

SEV

Solidarietà europea

Ferrovieri francesi in sciopero

Il presidente del SEV Giorgio Tuti a Parigi nelle vesti di presidente della sezione ferroviaria dell'ETF:

«Vi porto i saluti e soprattutto l'appoggio e la solidarietà di tutti i sindacati dell'ETF [...]. Siete voi i privilegiati? No di certo, quelli vanno cercati altrove, nel terreno di coloro che praticano politiche neoliberaliste che mettono a repentaglio tutto il servizio pubblico parlando solo di liberalizzazione, concorrenza e privatizzazione. Cari colleghi, voi difendete le vostre condizioni di lavoro. E non siete i soli. Siamo tutti con voi. Questa lotta, alla fine, sarà una lotta europea. E comincia proprio oggi a Parigi. Questa lotta è la nostra lotta, la lotta di tutti i ferrovieri europei».

Lo scorso 22 marzo a Parigi, davanti a circa 70 mila ferrovieri e ferroviere, il presidente del SEV Giorgio Tuti, alla testa della sezione ferroviaria dell'ETF, si è espresso proprio in questi termini. Il sostegno europeo si è pure espresso nel corteo; dietro lo striscione dell'ETF c'erano ferrovieri belgi, tedeschi, svizzeri, inglesi, lussemburghesi e anche di altri paesi. Questa giornata unitaria di mobilitazione è del resto stata ampiamente seguita. Nei trasporti le perturbazioni del traffico sono state reali, con il 35,4% degli scioperanti presso la SNCF. Secondo la CGT, nelle piazze francesi sono scesi oltre 500 mila manifestanti per difendere il servizio pubblico dagli attacchi del governo Macron. Contro lo smantellamento del servizio pubbli-

co si è così prodotta una convergenza di intenti, con i funzionari della sanità e dell'educazione. All'inizio di aprile i ferrovieri procederanno ad uno sciopero a singhiozzo (2 giorni su cinque) fino al 28 giugno. L'intersindacale unita, chiede che il debito della SNCF venga ripreso senza contropartita, il rifiuto della filializzazione del trasporto merci, il mantenimento della SNCF come pubblico stabilimento, la fine dell'esternalizzazione all'interno dell'azienda, la cancellazione dall'apertura alla concorrenza, la conferma dello status sociale dei ferrovieri, il miglioramento dei diritti sociali. Di fronte a un governo che vuole fare passare la riforma per decreto, il cammino rischia di essere ancora lungo.

Yves Sancey



Giorgio Tuti al centro della delegazione dell'ETF a Parigi

FFS INFRA

L'attuale settore di Infrastruttura RSQ (Rischio, Sicurezza, Qualità e Ambiente) è attualmente oggetto di un piano di riorganizzazione, combinato con la perdita di posti di lavoro. Sono interessati anche 18 posti di lavoro nell'esercizio di Infra, che saranno integrati nella nuova organizzazione denominata SQ. Se il numero di posti di lavoro sarà ridotto, il SEV teme che si risparmi sui controlli di sicurezza. Le FFS però lo negano.

INUTILI E ILLEGALI

Presso il sito di Herdern (Zurigo), P-OP-ZBS vuole sostituire le tabelle di servizio annuali con tabelle mensili. Secondo la direzione tale modifica è giustificata dalla mancanza di personale. Secondo il SEV questo problema è noto da tempo per cui le misure avrebbero dovute essere prese da tempo. Martin Allemann, specialista della LdT, ricorda che l'obbligo di introdurre tabelle annuali presso ZBS a Coira, in seguito a un ricorso del SEV, risale al 2010 ed è legato ad una decisione dell'UFT. Problemi simili anche a Losanna e Ginevra.

EDITORIALE

Quest'anno era prevedibile che a causa del programma di risparmio «Railfit 20/30» le trattative CCL con le FFS non sarebbero state una passeggiata. Con uno spietato assalto mai visto finora dall'entrata in vigore del primo CCL nel 2001, le FFS hanno presentato il loro pacchetto di rivendicazioni, attaccando l'occupazione e le condizioni di lavoro. La conferenza CCL del 21 febbraio ha preso atto con indignazione delle richieste smisurate della dirigenza delle FFS e ha dato il mandato alla

«I vertici delle FFS devono ora dimostrare che le loro affermazioni secondo cui «nessuno vuole toccare il portafoglio dei dipendenti» non siano anch'esse delle «Fake News»»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV



delegazione delle trattative del SEV di respingere categoricamente gli attacchi presentati al tavolo delle trattative. La conferenza ha inoltre incaricato la delegazione di portare avanti le rivendicazioni del personale. Per coinvolgere attivamente i diretti interessati, il SEV ha poi distribuito presso numerose sedi delle FFS volantini con l'elenco delle loro richieste. Durante i volantaggi, numerosi colleghi con cui abbiamo parlato ci hanno incoraggiato a non mollare la presa di fronte a queste richieste inaccettabili. Di conseguenza, il SEV ha respinto le richieste al tavolo dei negoziati. Poiché prima di Pasqua la direzione delle FFS non aveva nessuna intenzione di tornare sui suoi passi, al SEV rimaneva come unica opzione interrompere i negoziati oppure cercare di superare la situazione di stallo in un gruppo ristretto, cercando soluzioni per entrare in una modalità costruttiva di negoziazione, ovvero una discussione onesta e aperta sulle migliori soluzioni possibili per tutte le parti coinvolte. Il percorso è però molto arduo ed è tutt'altro che sicuro che questo porti al successo desiderato. Ciò che è certo, è che con le sue costanti e false dichiarazioni sulle presunte estreme rivendicazioni da parte dei sindacati, il CEO delle FFS continua a strapazzare la nostra fiducia nella direzione delle FFS. Sono ottimista sul fatto che persino i dipendenti in posizioni influenti delle FFS abbiano letteralmente disapprovato queste dichiarazioni considerandole «Fake News» ovvero «notizie false». I vertici delle FFS devono ora dimostrare che le loro affermazioni secondo cui «nessuno vuole toccare il portafoglio dei dipendenti» non siano anch'esse delle «Fake News». Una cosa è certa: al SEV l'ultima parola spetta alla conferenza CCL.

Il Comitato SEV ha deciso di offrire 3 mesi di quote a tutti i nuovi membri delle FFS!

Sali a bordo gratuitamente

Questa azione limitata al 30 giugno si inserisce in un clima di aumento del numero di iscrizioni da un mese! La mobilitazione del SEV contro gli attacchi della direzione delle FFS, che vuole fare a fette il CCL, sta pertanto dando i suoi frutti.

«Dobbiamo continuare così!», afferma sorridendo Giorgio Tuti mentre evoca il numero di adesioni che il SEV ha fatto dall'inizio di marzo. Più di 200 nuovi membri si sono uniti al nostro sindacato. «E tra loro, molti impiegati delle FFS. Ciò dimostra che è possibile». Il personale FFS che sta subendo

un attacco contro il proprio CCL (vedere pagine 2 e 3) è ricettivo alla mobilitazione del SEV. La demolizione voluta dalla direzione delle FFS non è sfuggita a nessuno. Giorgio Tuti la riassume come segue: «Vuole spostare tutti i rischi dell'azienda sulle spalle dei/delle dipendenti: Domo, la concessione del traffico a lunga distanza, Sopre...». Il comitato ha pertanto deciso di offrire 3 mesi di quote associative gratuite a coloro che aderiranno entro il 30 giugno.

La seduta del comitato ha anche approvato senza esitazione i conti del 2017, con un utile di circa 200.000 franchi su un budget di circa 13 milioni di franchi. Il risultato è molto migliore del previsto (deficit di

CHF 250'000) dovuto in particolare ad una situazione eccezionale in termini di borsa, ha spiegato il capo delle Finanze Aroldo Cambi. «Le quotazioni delle azioni sono attualmente molto alte in questo momento, dovremo pertanto aspettarci delle contrazioni. Siccome il numero dei decessi rimane elevato tra i nostri membri, il calo delle adesioni rimane al centro delle preoccupazioni.

Non potrebbe essere altrimenti poiché, ha aggiunto Cambi, «questo dato influenza direttamente le nostre finanze». Il Comitato ha anche deciso di modificare il logo SEV per modernizzare e unificare l'identità visiva del SEV in occasione dei 100 anni. Il 4 maggio, il Comitato voterà su una

delle due varianti presentate il 23 marzo. La riunione del Comitato si è svolta in un contesto di tristezza. Un minuto di silenzio è stato osservato in omaggio al segretario sindacale Daniel Froidevaux, morto dopo una breve malattia lo scorso 26 febbraio. Per sostituirlo, il SEV ha assunto Christoph Geissbühler, dipendente delle FFS fino alla fine del 2017 ed ex vicepresidente della sottofederazione TS.

Giorgio Tuti ha anche parlato della mobilitazione sindacale e sociale dei lavoratori e delle lavoratrici delle ferrovie francesi SNCF (vedi articolo a pagina 3) iniziata il 22 marzo, proprio quando il presidente del SEV era a Parigi nelle sue vesti di presidente europeo della se-

zione ferroviaria dell'ETF: «Ho detto ai colleghi e alle colleghe che la loro lotta è anche la nostra».

Infine, la Commissione di gestione del SEV si è detta soddisfatta dell'organizzazione del Congresso del 2017. Il suo presidente Kurt Wüger si è congratulato con i membri della direzione SEV per la loro brillante rielezione. Ha pure espresso soddisfazione per l'impegno di tutto il segretariato centrale. Ha da ultimo lanciato un appello alle sottofederazioni: «Nel 2019 al nostro interno dovranno essere sostituite 4 persone. Sarebbe saggio una rappresentanza di genere e linguistica».

Vivian Bologna

Diritto all'allattamento: lotta pioniera ai TPG

Dalla parte di mamma e bambino

Ogni giorno lo stesso rituale. Esperanza Munoz deve tirare il latte per nutrire suo figlio. Conducente dei TPG, ha partorito nel mese di agosto del 2017; siccome vuole allattare s'informa sui suoi diritti. Inizia così una lotta da pioniera.

Dal 2014, le giovani madri hanno diritto alle pause remunerate per allattare sul posto di lavoro. Ma secondo molti specialisti in campo medico, la legge che lo consente è rimasta lettera morta dalla sua entrata in vigore. Cercando bene, Esperanza mette mano su diverse disposizioni legali che tutelano le mamme che desiderano allattare: l'articolo 35 della Legge sul lavoro e gli articoli 61 e 62 della relativa Ordinanza. La giovane conducente ha pure un certificato medico di allattamento, in cui si sconsiglia di riprendere il lavoro come autista. Con il suo certificato, sostenuta da un avvocato e dal SEV, Esperanza fa valere i suoi diritti rivendicando il tempo per allattare, la rinuncia temporanea alla guida che comprometterebbe l'allattamento. Il servizio giuridico dei TPG le ha risposto che quelle disposizioni non

sono applicabili ad un'azienda di trasporto pubblico, poiché il personale è sottoposto alla Legge sulla durata del lavoro (LdL). È vero, mai i TPG sembrano non volere considerare che la protezione speciale riservata alla maternità è contemplata all'articolo 17 della LdL, che fa esplicito riferimento alla Legge sul lavoro. Quindi tra i due ordinamenti, non ci sono muri invalicabili, ma semplici passerelle.

Malgrado il certificato medico che conferma la volontà di Esperanza di allattare il proprio pargoletto e che sconsiglia qualsiasi fattore di stress, i TPG le ordinano di riprendere la guida dal 15 gennaio 2018. Si presenta al lavoro per non essere accusata di aver abbandonato il proprio posto. Ma arriva in civile, forte del suo certificato medico che non la considera momentaneamente idonea alla guida. Grazie all'azione del SEV e incurante delle pressioni dei TPG, Esperanza vince la causa a titolo eccezionale. Poiché l'azienda si rifiuta di prendere una posizione definitiva e riconoscere gli obblighi codificati dalla e nella legge. Per ora Esperanza dispone di un ufficio, dove può allattare suo figlio per 90 minuti al giorno, ma per lei non basta: «Voglio che il diritto venga



Esperanza e il suo cucciolo

applicato e che non sia solo un favore o un'eccezione. Oppure le TPG dicano nero su bianco che non intendono rispettare la legge». Questa lotta è importante per tutte coloro che l'hanno preceduta e che la seguiranno. O ancora per lei, se deciderà di diventare mamma per la seconda volta. Insomma una lotta esemplare per tutte le aziende di questo Paese.

Nel mese di marzo i TPG l'hanno convocata perché ha reso pubblica la sua storia alla TV ginevrina «Léman Bleu». Accompagnata da un presidio di onore da parte dei/delle colleghi/e, alla fine non è stata ascoltata. Esperanza ne ha fatto

veramente meno di questo stress supplementare, ma è determinata a fare valere i propri diritti. Ma perché mai i TPG rifiutano di riconoscere tale diritto a Esperanza? A «Léman Bleu» i TPG si sono trincerati dietro a un «no comment». L'azienda si limita a dire di agire in «base all'ordinanza federale caso per caso».

Per il SEV si tratta di una posizione scandalosa e discriminante. «L'azienda - ha detto indignata Valérie Solano, segretaria sindacale SEV - deve implementare tutte quelle misure che permettono ad una giovane dipendente mamma di allattare il proprio pupo».

Yves Sancey/frg

Navigazione: si ricomincia

I marinai rimasti sono stati riassunti



Si ricomincia senza dimenticare la lotta

Finalmente domenica 25 marzo i battelli sul Lago Maggiore sono tornati a navigare. Dei 32 marinai ex NLM ne sono rimasti una ventina. Infatti, a seguito della totale incertezza sul futuro della nascita del Consorzio, una decina di loro ha deciso di riorientarsi professionalmente. I sindacati hanno già chiesto alla direzione SNL l'avvio delle trattative per il Contratto collettivo di lavoro.

Ci azzardiamo a dire che non è stato un inizio con il botto. Si è iniziato con gli stessi battelli che tanto erano stati criticati negli scorsi anni e si è iniziato con un'offerta di servizi ridotta invece che migliorata. Per il momento è garantito il servizio di navetta Locarno - Magadino, ma non ancora il servizio per le isole di Brissago.

Un inizio di fretta e furia con visite mediche all'ultimo momento per i dipendenti ex NLM e qualcuno che ha pure ripreso il servizio lunedì 26 senza uniformi. Infatti, all'ultimo minuto le misure per la divisa sono state prese ma la consegna non è ancora avvenuta. Bisognava partire e ora tutto è da sviluppare. Ci vorrà un po' di tempo a detta del portavoce SNL Davide Bartolini prima di ripristinare le corse complete sul bacino svizzero del lago.

L'abbiamo sottolineato più di una volta, i tempi tecnici per far nascere il Consorzio c'erano: dalla fine dello sciopero nel bel mezzo della scorsa estate, ma ancor prima da quando cioè nel maggio del 2016 tra la ministra Doris Leuthard ed il suo omonimo italiano Graziano Delrio era stato firmato il Memorandum d'intesa sull'istituzione di una cooperazione bilaterale volta a promuovere la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano.

I marinai sono sempre stati pronti a dare il loro contributo e lo faranno anche adesso. Consapevoli però che non sarà possibile mantenere il servizio pubblico e migliorare l'offerta turistica con così poco personale. Qualcosa dovrà pertanto succedere anche sul fronte occupazionale se davvero si vorrà migliorare i servizi come più

di una volta proclamato.

Il fronte sindacale ha nel frattempo chiesto alla direzione SNL l'avvio delle trattative per l'elaborazione del contratto collettivo di lavoro in sintonia con quanto concordato lo scorso 16 luglio con il consiglio di Stato per decretare la fine dello sciopero. Il contratto collettivo avrà validità a decorrere dal 1° di gennaio 2019. Con lo sciopero, i marinai ex NLM si sono infatti guadagnati la loro riassunzione nel Consorzio e lo stesso salario per il 2018. La differenza salariale tra il salario SNL e quello percepito in NLM è infatti garantita con i 200'000 CHF da parte del cantone e i 50'000 CHF dal Comune della Città di Locarno.

Angelo Stroppini

UN FUTURO DA IMMAGINARE

Alla fine, entrambi hanno dichiarato: sì, lo voglio. Ci sono voluti esattamente nove lunghissimi mesi per arrivare a questa unione. Mesi in cui sono state messe ancora una volta a dura prova le nostre forze fisiche e mentali. Porteremo sempre dentro di noi i segni di questa vicenda che ha toccato in maniera profonda e indelebile



il nostro animo, le nostre certezze, la nostra fiducia verso chi, alle nostre spalle, ha continuato per tutto questo tempo ad approfittare della precaria situazione in cui ci siamo venuti a trovare, per assecondare esclusivamente i propri interessi. Perché, ricordiamolo, dal primo gennaio siamo tutti in disoccupazione. Fino al 25 marzo, giorno in cui il consorzio italo-svizzero ha cominciato ad essere operativo.

La storia di questo consorzio, costituitosi il 13 marzo tra la Società navigazione lago di Lugano (SNL) e la Gestione governativa navigazione laghi italiana (GGNL), assomiglia molto ad uno di quei matrimoni combinati dove i capi famiglia, unici ed irremovibili, dall'alto del loro potere, obbligano i due futuri coniugi ad unirsi in questa loro nuova vita, senza nemmeno dar loro la possibilità di conoscersi meglio, di condividere gli spazi e provare a convivere per un tempo necessario sotto lo stesso tetto e alla fine... «vedere di nascosto l'effetto che fa» (come dice una famosa canzone di Enzo Jannacci). Questo il motivo per cui, ben due volte, la nascita di questo consorzio è stata rimandata: doveva essere il primo di gennaio, ma è stata rinviata al primo marzo. Dal primo marzo si è arrivati al 13 marzo. Suvvia, diciamo le cose come stanno: se all'inizio di questo progetto tra i due protagonisti sembrava scattata la scintilla, il colpo di fulmine, il classico amore a prima vista ora, col passare del tempo e dopo innumerevoli colpi di scena, tutta questa passione iniziale sembra essere già svanita. Però, come ripetuto più volte dai grandi capi famiglia, non ci sono alternative: non esiste un piano B. Questo matrimonio si deve fare a tutti i costi. Ora, dopo aver osservato da spettatore attento e interessato e, seguito da vicino tutto il percorso che si è dovuto intraprendere per arrivare al giorno «più bello della loro vita», mi sorgono spontanee alcune domande: questo matrimonio durerà? E se durerà, sarà un matrimonio felice? A questo punto i dubbi sono più che legittimi: ad oggi, regna una totale confusione su quello che saranno le mansioni del personale (in costante calo: da 34 a 18 collaboratori), sull'uniforme da indossare, sulla programmazione dei turni, sullo svolgimento delle corse sia di linea che turistiche, sulla gestione dei biglietti. L'inizio della stagione è alle porte. Per quanto ci riguarda, il prossimo importante passo da compiere sarà l'allestimento di un contratto collettivo che tutti noi auspichiamo dignitoso, responsabile, in linea con quelli adottati nel settore della navigazione e che ci dia finalmente un po' di serenità per il futuro, di cui abbiamo tanto bisogno. Verosimilmente ci attende una battaglia lunga e piena di ostacoli ma, restando uniti, possiamo ottenere un buon risultato. D'altra parte, noi siamo pronti come sempre a dare il nostro contributo in maniera competente e professionale, a mettere sul tavolo delle trattative l'esperienza acquisita in tutti questi anni di onorevole servizio. E non da ultimo, il profondo e sincero legame con il territorio in cui viviamo, per fare in modo che il lago Maggiore torni ad essere, come tutti desideriamo, il fiore all'occhiello del turismo di casa nostra.

Gianluca Carini

Oggi la rete-piattaforma permette di esternalizzare una quantità crescente di mansioni e competenze

Se un algoritmo ci governerà

Come sta il mondo del lavoro? Pessimamente, come ci spiega il professor Lelio Demichelis che analizza i profondi cambiamenti nel mondo del lavoro, sempre più frammentato, uberizzato e individualizzato. Un mondo in ampia trasformazione che comporta delle sfide anche per i sindacati.



Lelio Demichelis

■ Professor Demichelis, la rivoluzione tecnologica sta sovvertendo il mondo del lavoro e delle professioni. La robotizzazione di molte funzioni produttive e la crescente digitalizzazione hanno un notevole impatto e lo avranno a maggior ragione anche in futuro. Quale la sua constatazione sullo stato di salute del mondo del lavoro?

Pessima - e non perché sia contrario alla tecnologia, anzi. Ma ciò accade in ogni fase della rivoluzione industriale. Ogni volta si crea e (soprattutto) si distrugge lavoro, ma ciò che è ancora più importante - e su questo occorre in primo luogo ragionare - è che ogni volta si trasforma nel profondo la società, che assume una «forma» organizzativa sempre più tecnica. Alla Silicon Valley che ci vuole tutti sempre connessi - altrimenti non riesce a prendere

re i nostri dati, essenziali per fare profitto per sé - si è sovrapposta negli ultimi trent'anni l'ideologia neoliberale basata sulla trasformazione della società in mercato e della vita in competizione. Di diverso, oggi, c'è che la pervasività e l'invasività delle tecnologie sono «n» volte maggiori rispetto a ieri; e che oggi il «machine learning» e gli algoritmi che si programmano da soli stanno alienando gli uomini sia (marxianamente) dalla proprietà dei mezzi di produzione, sia dalla stessa «decisione sovrana» su «cosa fare» e «come farlo» e per quale «scopo». Stiamo cioè delegando sempre più la nostra vita - fare, consumare, vivere, informarci, comunicare, amare - alle macchine e agli algoritmi: la grande differenza con la tecnica del passato è qui.

■ La triangolazione tra perso-

na, tecnologia e occupazione non è nuova. L'economista britannico John Maynard Keynes già nel 1930 parlava di «disoccupazione tecnologica». Cos'è cambiato oggi rispetto al passato?

Keynes (era il 1930) parlava di disoccupazione tecnologica come di una nuova «malattia» delle società avanzate, dovuta alla scoperta di sempre nuovi strumenti economizzatori di manodopera e la cui invenzione procede a ritmi più rapidi di

«Stiamo cioè delegando sempre più la nostra vita - fare, consumare, vivere, informarci, comunicare, amare - alle macchine e agli algoritmi: la grande differenza con la tecnica del passato è qui.»

Lelio Demichelis

quelli con cui si riesce a creare nuove occupazioni per la manodopera espulsa. Keynes la definiva tuttavia una «malattia» transitoria perché credeva nel progresso, mentre la tecnologia di oggi non solo ricrea e moltiplica il disequilibrio di allora tra occupazione persa e creata, ma lo fa molto più velocemente di allora, per cui è difficile anche immaginare «effetti compensativi» positivi a lungo termine della disoccupazione odierna, quando già domani probabilmente saremo confrontati con una nuova disoccupazione tecnologica: che ormai non è transitoria, ma sistemica/strutturale, perché non dobbiamo dimenticare che la «distruzione creatrice»

schumpeteriana (oggi ridefinita come «disruption») ha bisogno appunto di distruggere (molto e sempre) a prescindere dall'utilità sociale delle innovazioni. Di più: oggi il sistema ci dice e impone che «dobbiamo adattarci» al cambiamento/«disruption». Ma se non usciamo da questo determinismo tecnologico saremo sempre più governati da un algoritmo. E passeremo (o siamo già passati) dalla democrazia alla algocrazia.

■ L'avvento di Uber ha pure profondamente cambiato il mondo del lavoro sdoganando il modello di uberizzazione del lavoro. Con quali insidie e conseguenze?

Uber ha sfruttato la nuova forma di organizzazione del lavoro permessa dalla rete. Ricordo che il sistema - che io chiamo techno-capitalista - si basa su un «doppio movimento» sempre uguale anche se apparentemente sempre diverso. Ovvero, prima bisogna suddividere, individualizzare, parcellizzare il lavoro (e i consumi e la vita) per poi ricomporre, integrare, totalizzare le parti suddivise in qualcosa che sia maggiore della semplice somma aritmetica

della parti suddivise - e questo qualcosa si chiama organizzazione e connessione in rete e «internet delle cose e degli uomini». Se nel '900 questa ricomposizione/organizzazione di uomini e macchine si chiamava catena di montaggio e aveva bisogno di un luogo «fisico» concentrato dove realizzarsi (la fabbrica, l'ufficio), oggi la rete-piattaforma permette invece di esternalizzare una quantità crescente di mansioni, competenze, professionalità e di pagarle on demand, cioè quando occorre e per il tempo che occorre, a sua volta evoluzione o involuzione del just in time degli anni '70.

■ Ancora prima di esserci, il lavoro cambia, richiede una flessibilità preventiva. La narrazione delle opportunità digitali svanisce però di fronte alla precarizzazione del lavoro, alle ambiguità del cosiddetto «digital labor» e all'illusione dell'auto imprenditorialità promossa dalle piattaforme. Quale il suo sguardo tra opportunità e pericoli?

L'autista di Uber «crede» di essere «imprenditore di se stesso» perché ha i mezzi di produzione (l'auto, lo smartphone), ma dimentica che il vero «mezzo di produzione» è la piattaforma. Mentre il digital labour è più lavoro sfruttato che remunerato, sconfinando nel lavoro gratuito. Siamo entrati nel



«Occorre uscire dalla favola tecnologica che ci illude che la rete sia libera e democratica.»

«capitalismo delle piattaforme». Ma la flessibilità nasce negli anni '70, un decennio di stagnazione, inflazione e disoccupazione da cui il sistema aveva bisogno di uscire con una nuova fase di «distruzione creatrice» - e arrivarono la globalizzazione, la deregolamentazione dei mercati finanziari e del lavoro e la rete e oggi la digitalizzazione.

■ Secondo un recente rapporto dell'Organizzazione internazionale del lavoro il lavoro salariato rappresenta solo la metà degli impieghi nel mondo e tra questi solo il 45% sono permanenti a tempo pieno. Una situazione che lancia nuove sfide anche a livello democratico e sociale. Come ridisegnare la continuità/prevedibilità del salario, la protezione sociale e la salvaguardia dei diritti di chi lavora nell'era digitale e dell'uberizzazione?

Ford non amava il sindacato e neppure Taylor («un intralcio

alla libertà d'impresa»). Oggi, la messa in crisi del sindacato passa dalla tecnologia di rete e dal falso individualismo neoli-

«Oggi, la messa in crisi del sindacato passa dalla tecnologia di rete e dal falso individualismo neoliberale che individualizzano il lavoro permettendo all'impresa di organizzarlo senza l'intralcio del sindacato e con contratti individuali invece dei contratti collettivi.»

berale che individualizzano il lavoro permettendo all'impresa di organizzarlo senza l'intralcio del sindacato e con contratti individuali invece dei contratti collettivi. Divide et impera, grazie alla tecnica. Dal 1945 alla fine degli anni '70 il capitalismo è dovuto venire a patti con la democrazia. Ma dagli anni '80 si è rimesso al comando del mondo, ha sostituito la competizione alla solidarietà (poco funzionale alla «distruzione creatrice») ed ha riportato il lavoro alla condizio-

ne di una merce sempre più low cost. Se per una parte del '900 la democrazia è riuscita ad andare oltre i cancelli delle

fabbriche, oggi occorre andare oltre i «cancelli» delle fabbriche-piattaforme, su fino alla Silicon Valley - obbligandola a farsi carico dei costi sociali da essi stessi prodotti con le loro innovazioni (troppo facile tenersi solo i profitti).

■ La sfida riguarda anche i sindacati, che per anni hanno costruito la loro base sindacale e il loro rapporto di forza sui luoghi di lavoro, nelle fabbriche, a contatto con le persone. Se i luoghi

di lavoro diventano virtuali, che strade e strategie restano ai sindacati?

La prima cosa da fare è prendere consapevolezza che oggi la tecnica è un potere nuovo e che non è governato dal demos, cioè dal popolo sovrano. Che è un potere anche oltre l'impresa. Per arrivare a questa consapevolezza occorre uscire dalla «favola tecnologica» che ci illude che la rete sia libera e democratica, che vi nasca un' economia della condivisione postcapitalista, che Facebook sia veramente «social». E se il neoliberalismo si proponeva di demolire la società in nome della promessa di una libertà assoluta degli individui, occorre dire con forza che quella promessa era falsa e che l'io non esiste e non è libero se non esiste anche un «noi» altrettanto libero. Mentre al sindacato occorre ricordare che non basta contrattare gli algoritmi o con gli algoritmi (che non conoscono il concetto di democrazia) - sarebbe un agire

solo a valle dei processi in atto - senza controllare ciò che, a monte, li determina.

■ La digitalizzazione viene evidentemente spinta da chi la comprende e da chi ne intravede i benefici. Il rischio è di trovarci confrontati con una società duale: «chi ce la fa» e «chi non sa come fare». Rispetto alle altre rivoluzioni industriali, quanto è diversa questa?

È diversa nei termini che dicevo all'inizio ma sempre uguale in termini di «doppio movimento». Perché la tecnica non è più un mezzo e non è neutra ma è qualcosa che sta diventando pericolosamente autopoietica, cioè capace - e questo sono appunto gli algoritmi - di essere allo stesso tempo «il soggetto che ordina e l'oggetto dell'ordine da esso stesso creato». La tecnica ci è sfuggita di mano. Dobbiamo riprenderne il controllo.

Françoise Gehring

BIO

Lelio Demichelis, classe 1956, è laureato in Giurisprudenza. Docente di Sociologia economica presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi dell'Insubria, insegna anche alla SUPSI a Lugano. Collabora con diverse testate giornalistiche come «MicroMega», «Sbilanciamoci.info», «RSI». È autore di numerose ricerche e pubblicazioni, tra cui le più recenti:

■ «Sociologia della tecnica e del capitalismo», Franco Angeli, Milano, 2017;

■ «La religione techno-capitalista», Mimesis, Milano, 2015.

Officine di Bellinzona: dieci anni fa lo storico sciopero che scosse la Svizzera

«Non ho mai sopportato l'arroganza e chi esercita il potere per fare del male alle persone. Rispettare le persone e la loro dignità è un principio irrinunciabile. Combatto le idee, ma mai le persone.»

Gianni Frizzo



Archivio SEV Ticino

Officine, ritorno al futuro

Gianni Frizzo, volto carismatico della lotta a favore delle Officine di Bellinzona, ripercorre i momenti salienti che hanno portato allo storico sciopero, con uno sguardo preoccupato rivolto ai nuovi scenari. E un messaggio: senza il coinvolgimento vero dei lavoratori e delle lavoratrici non si va da nessuna parte.

Le immagini della storica lotta per salvare le officine di Bellinzona, scorrono nel suo sguardo come se fosse ieri. Preciso, puntuale, Gianni Frizzo, ricorda con orgoglio i giorni della lotta, ma con la testa rivolto al futuro. E con grande lucidità. Spinto dalla storia in prima fila per lottare contro i piani di ristrutturazione delle Officine, Frizzo era, ed è rimasto la voce collettiva dei compagni e delle compagne di lotta, che ancora oggi devono mantenere alta la guardia perché i piani per il futuro delle Officine non convincono. «L'aspetto che mi ha più colpito al momento dello sciopero – racconta Frizzo – è stata la grande compattezza delle maestranze, pronte a contestare le decisioni dei vertici aziendali, e la solidarietà della gente. Vedere tutte queste persone unite, indipendentemente dall'appartenenza politica, è stata un'esperienza incredibile. E ci è subito parso che questa ondata di solidarietà esprimeva una protesta contro le ristrutturazioni che in tutti questi anni sono state compiute sulle spalle di chi lavora». Parola tabù nella cultura svizzera, che per anni ha costruito il suo benessere economico sulla pace sociale, lo sciopero ha assunto con le Officine una dimensione che va oltre la lotta dei lavoratori e delle lavoratrici. «Finora si è sempre visto lo sciopero – spiega Gianni Frizzo – come qualcosa che do-

vesse fare male a qualcuno. Era una parola impronunciabile. Oggi molte persone si sono accorte che lo sciopero non è nient'altro che un mezzo per difendere la propria dignità e i propri diritti». Ed è in fondo, ciò che hanno fatto i marinai del Lago Maggiore, anche se la loro situazione era radicalmente diversa rispetto alle Officine di Bellinzona. Dieci anni dopo, Frizzo sente ancora il peso della responsabilità: «Oggi come allora, siamo chiamati a dare risposte concrete alle richieste che devono necessariamente arrivare da chi il lavoro lo produce quotidianamente. Non esiste calare decisioni dall'alto, o forzare delle posizioni. Il nostro punto di partenza e di arrivo devono essere il lavoro e le maestranze. È anche una questione di fiducia che io non intendo tradire». Fiducia, appunto, quella fiducia che manca nei confronti delle FFS, che attualmente stanno attaccando frontalmente il Contratto collettivo di lavoro. «Ho smesso da anni di credere nelle buone parole, nelle pacche sulle spalle, in pseudo rassicurazioni, in dichiarazioni di intenti che lasciano il tempo che trovano». Dieci anni di costante lavoro per rilanciare le Officine di Bellinzona, hanno reso Gianni Frizzo estremamente prudente. E la sua circospezione non scalfisce minimamente la sua visione sul futuro delle Officine. C'è un punto imprescindibile

che fissa il suo obiettivo e che guida la sua azione: l'iniziativa popolare per la creazione di un polo industriale e tecnologico depositata il primo aprile 2008, a sciopero in corso. «Sulla base di questa nostra proposta, poi finita nel cassetto, il Consiglio di Stato ricorda Frizzo - aveva dato mandato alla SUPSI di elaborare degli scenari per dare delle prospettive alle Officine. Il perno di tutta la discussione erano le Officine. E a mio modo di vedere devono esserlo tuttora. Dallo sciopero in poi abbiamo sempre cercato di integrare le istituzioni politiche e sindacati in questo cammino, a partire dall'inclusione della base. Abbiamo insomma dato una forma nuova al confronto e alle discussioni. Ma purtroppo ho la netta impressione che ora siamo tornati ai vecchi e logorati schemi». A mente di Gianni Frizzo qualcuno ha perso di vista il vero senso della lotta: la salvaguardia dei posti di lavoro, la difesa collettiva dei diritti e della dignità dei lavoratori e delle lavoratrici. «Francamente a me interessano poco gli antagonismi politici. A me preme che le persone direttamente coinvolte, ossia le maestranze, abbiano un futuro vero sulla base di accordi veri. Se dopo dieci anni siamo ancora qui a discutere delle Officine - sottolinea Frizzo - significa che è valso la pena lottare. E siamo pronti a continuare. La partita è ancora

aperta e io intendo giocarla fino in fondo, insieme a tutti i miei compagni di viaggio. Per noi 'lavoro e dignità' non è uno slogan, è un programma di azione, è il punto da cui sempre ripartire. E se tutti ci credessero ancora, l'indignazione dovrebbe essere elevatissima e la risposta commisurata agli attacchi. Ci si prepara a commemorare i cento anni dello sciopero generale. È bello festeggiare gli altri, ma sarebbe ancor più bello fare qualcosa di concreto per i lavoratori di oggi, confrontati con enormi problemi. E se a volte non si vincono le lotte, non significa non aver avuto ragione, non significa essere dalla parte del torto. Perché avere il coraggio di lottare e di schierarsi, è già un grande valore in sé». Gianni Frizzo ritiene fondamentale il coinvolgimento della base. Non si stanca mai di ripeterlo, perché senza la forza del collettivo difficilmente si vincono le battaglie. Ma tuttavia neppure questa opzione è sufficiente. «Occorre anche essere molto in chiaro sulla controparte, capire se chi è davanti a te è un interlocutore credibile e affidabile. È una questione di rapporti di forza. Noi alle FFS avevamo detto chiaramente che saremmo stati disposti ad interrompere lo sciopero, solo e soltanto con il ritiro del piano di ristrutturazione. E questa nostra determinazione nell'esigere il ritiro e di non fidarci di vaghe promesse

- è stata vincente. Perché basta solo lasciare un semplice spiraglio o un piccolo pertugio, per compromettere la lotta». Lotta, appunto, che le Officine devono continuare a portare avanti con ostinazione. Gianni Frizzo ne ha viste troppo per fidarsi della «buona parola», delle dichiarazioni di intenti. Difficile fidarsi, dicevamo, di un datore di lavoro, le FFS, che oggi si presentano al tavolo delle trattative per il rinnovo del CCL attaccando frontalmente i diritti. Difficile credere a chi vuole sopprimere 800 posti di lavoro presso Cargo. Difficile credere, in queste condizioni, alle «nuove» Officine di Bellinzona che nascono nella mente delle FFS. «Lo ripeto, c'è un'iniziativa popolare presentata nel 2008 per 'Creare un polo tecnologico ferroviario all'Officine di Bellinzona' con oltre 15 mila firme. Iniziativa su cui ora si fanno disquisizioni sulla ricevibilità, invece di coglierne il senso profondo di rilancio e innovazione delle Officine. Assistiamo in questo momento a fughe in avanti, a dichiarazioni di interessi che poco hanno a che fare con la difesa dei posti di lavoro e la salvaguardia dei posti di lavoro. Di fatto si torna a riconsegnare nelle mani delle FFS la gestione e l'organizzazione del futuro delle Officine. Così non si rispettano i patti. Così si buttano all'aria dieci anni di lotta».

Françoise Gehring
Pascal Fiscalini



Archivio SEV Ticino

Gianni Frizzo, ieri come oggi incontrastato volto di primo piano della lotta per le Officine di Bellinzona

«Partecipazione e insofferenza»

A volte, mi sorprendo a chiedermi se è proprio vero che 10 anni fa trascorrevi tutte le mie giornate (e parte delle notti) alle Officine, riflettendo e discutendo con colleghe e colleghi su come agire per raggiungere il nostro scopo: salvare le Officine di Bellinzona, imponendo alle FFS di ritirare i loro sciagurati piani di chiusura. Non perché i miei ricordi siano sbiaditi: l'abbraccio costante della popolazione in pittura, i tre treni speciali per Berna per la giornata del papà, l'enorme seguito alle due manifestazio-

ni popolari in tre giorni, il Consiglio di Stato in piazza con noi e mille altri episodi hanno creato emozioni che sono penetrate sotto la pelle e che non si dissolveranno, penso, mai.

A sciogliere definitivamente i miei dubbi basta poi la constatazione incontrovertibile che le Officine esistono, hanno mantenuto la loro importanza per il tessuto economico e sociale della nostra regione, danno lavoro a circa 400 dipendenti diretti e che persino le FFS si sono più volte dichiarate soddisfatte di

questa realtà. Ma tutto ciò non è avvenuto solo grazie allo sciopero, per duro e spettacolare esso sia stato. È occorsa e occorre tutt'ora un'intensa attività da parte dei rappresentanti del personale per mantenere viva l'attenzione nei confronti della struttura, nell'ambito della Tavola rotonda prima e della «Piattaforma di discussione» poi. Non sarò molto modesto, ma sono convinto che anche l'attuale dibattito sul futuro delle Officine sia frutto dell'impegno dei rappresentanti del personale.

Da «addeito ai lavori», quello che mi disturba è il continuo tentativo da parte delle FFS di sminuire questo ruolo dei rappresentanti del personale, il loro assillo di «rientrare nella normalità», facendo passare le loro decisioni di 10 anni fa come un semplice esercizio mal riuscito, al quale rimediare girando pagina, invece di promuovere un dialogo realmente aperto e sincero volto a cogliere al meglio gli aspetti positivi di una situazione del tutto particolare.

Mi disturba pure che questa

insofferenza nei confronti della volontà di partecipazione del personale si stia allargando anche ad altre cerchie, che hanno ormai fatto proprie le posizioni delle FFS, trascurando le nostre riserve. Se da una parte ciò è reso comprensibile dagli indubbi aspetti positivi delle recenti proposte, dall'altra il ricordo di quanto avvenuto negli ultimi 10 anni dovrebbe per lo meno far riflettere e favorire un altro atteggiamento.

Pietro Gianolli

2008: LE TAPPE

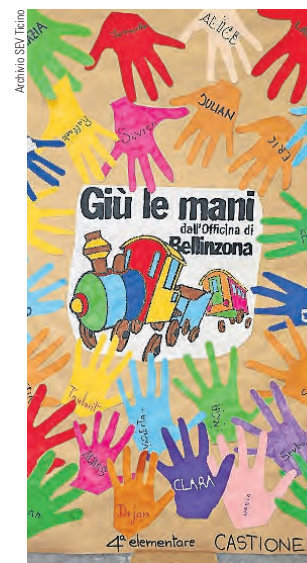
Il 7 marzo 2008, la direzione delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) annuncia di voler privatizzare la manutenzione dei vagoni e dislocare quella delle locomotive. Un piano che prevede la soppressione di 120 posti di lavoro.

430 operai delle Officine Cargo di Bellinzona entrano immediatamente in sciopero. In pochi giorni nasce un vasto movimento di protesta che coinvolge tutta la regione.

«La pittura», spazio adibito alla verniciatura dei treni, diventa il cuore e il simbolo della lotta. Il braccio di ferro tra scioperanti e direzione delle FFS dura trenta giorni. Un mese intenso, che mobilita l'intera classe politica.

L'irrigidimento dei fronti costringe il ministro dei trasporti Moritz Leuenberger a intervenire. Il 5 aprile la direzione delle ferrovie è costretta a ritirare il piano di ristrutturazione e a garantire il mantenimento dell'Officina fino al 2012.

Il 7 aprile l'assemblea dei lavoratori interrompe l'agitazione e dà mandato al Comitato di sciopero di partecipare alla tavola rotonda concordata tra le parti, in vista del mantenimento e dello sviluppo dell'attività dell'Officina anche dopo il 2012.



Immagini di una lotta

Lo storico sciopero delle Officine si misura anche attraverso le immagini: dai pantaloni arancioni simbolo dell'astensione dal lavoro alla pittureria, dalle piazze gremite di persone solidali, alle testimonianze dei più giovani e dei familiari delle maestranze



FESTA DELL'ANNIVERSARIO

10° Anniversario

Giù le mani
dall'Officina di
Bellinzona



2008 - 2018

Solo grazie a voi l'Officina
vive e continuerà ad esistere!

Sabato
5 maggio 2018

Dalle ore 17:00

Pittureria Officina FFS - Bellinzona

A 10 anni dallo sciopero, la Pittureria, fulcro della lotta, sarà luogo di festa e di riflessione sull'incerto futuro delle nostre Officine.

Bene comune inalienabile!

Programma:

ore 17.00 Apertura

ore 17.30 Discussione sul presente e prospettato futuro delle Officine

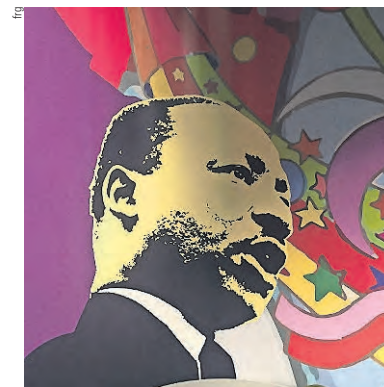
ore 19.00 Cena con intrattenimento musicale

■ La sua fu una straordinaria lotta pacifica per i diritti civili e l'uguaglianza Il 4 aprile di 50 anni fa venne ucciso Martin Luther King

4 aprile 1968, Memphis, Stati Uniti: un colpo di fucile stronca per sempre il reverendo Martin Luther King, profeta della non violenza, messaggero di pace, portavoce dei diritti civili. Celebre la sua frase: «I have a dream». «Ho un sogno: che i miei quattro figli vivranno un giorno in una nazione nella quale non saranno giudicati per il colore della loro pelle, ma per il loro carattere». O ancora: «L'ingiustizia in qualsiasi luogo, è

una minaccia alla giustizia ovunque». Ma anche: «Abbiamo imparato a volare come gli uccelli, a nuotare come pesci, ma non abbiamo ancora imparato la semplice arte di vivere come fratelli». Martin Luther King, icona anche del nostro tempo, ottiene il diritto di voto e l'abolizione della segregazione razziale nelle scuole, sul posto di lavoro e nelle strutture pubbliche. Premio Nobel per la pace nel 1964, Martin Luther King

lotta per la giustizia fino al suo ultimo respiro. Fino a quel maledetto giorno di 50 anni fa. Il suo messaggio rivoluzionario, di cui abbiamo estremo bisogno anche oggi, è purtroppo rimasto inascoltato. Ma da quel messaggio occorre ripartire per rendere questo mondo lacerato da conflitti, un posto un po' migliore in cui vivere.



frg Immagine dalla mostra «Revolution» presso la Fabbrica del Vapore, Milano

UBER

Le società partner dell'impresa di trasporto di persone Uber devono essere considerate come un datore di lavoro svizzero, con tutti gli obblighi che ciò implica. A dirlo è la Segreteria di Stato dell'economia (SECO), che ha preso posizione in seguito allo sciopero del dicembre scorso degli autisti che lavorano per Uber a Ginevra. A spingere i tassisti attivi per Uber a incrociare le braccia erano state le condizioni di lavoro (contributi sociali non versati) e i salari considerati inaccettabili (meno di 10 franchi l'ora).

Il sindacato Unia si era allora rivolto alla SECO. Oggi sul sito internet della televisione svizzero-tedesca SRF è stata pubblicata la risposta, di cui anche l'ats si è procurata una copia. La Segreteria di Stato dell'economia è giunta alla conclusione che anche le società partner che prestano i loro autisti a Uber devono sottostare alla Legge federale sul collocamento e il personale a prestito (LC). Questa stipula che «chiunque assume dipendenti e li mette a disposizione dei propri clienti per occupazioni di tipo professionale (...), necessita di un'autorizzazione di fornitura di personale a prestito». Per questo motivo la SECO ha incaricato le autorità del canton Vaud, in cui le società partner avevano la loro sede, di vigilare affinché esse si attengano agli obblighi della LC. Vittoria di tappa per Unia - Unia si è detta soddisfatta della presa di posizione della SECO.

ats/red

1° MAGGIO 2018
Locarno

PER I DIRITTI ALL'ARREMBAGGIO!

11.00 ritrovo presso la stazione FFS

11.30 corteo in direzione Debarcadere, Largo Zorzi, Piazza Grande

12.30 interventi dei marinai ex NLM e degli ospiti

**13.00 pranzo in Piazza Grande e musica con:
Raissa Avilés & Los Mex
Circo Abusivo**

17.00 chiusura della manifestazione

**corteo
food truck
concerti**

SGBIUSS

Giornata dei pensionati della sottofederazione VPT

La destra risparmia sui deboli

La tendenza politica, con un parlamento e un consiglio federale che dà priorità alla liberalizzazione, alla privatizzazione e al risparmio, ha anche conseguenze per i pensionati.

Il tema delle «prestazioni complementari» (PC) alla giornata dei pensionati VPT, tenutasi il 15 marzo a Olten, era attuale poiché lo stesso giorno il consiglio nazionale ha discusso la riforma e ha inoltre aumentato da 352 a 700 milioni i tagli decisi dal Consiglio degli Stati.

«Particolarmente importante sarebbe l'aumento degli importi massimi per le spese di pigione, poiché dal loro ultimo adeguamento nel 2001, gli affitti sono aumentati in media del 24%», ha detto il segretario centrale USS **Reto Wyss**. Il consiglio nazionale vuole però aumentarlo leggermente solo nelle città (per le persone sole da 1100 a 1200 franchi), ma non nelle periferie.

L'unico aspetto positivo della riforma è la novità che dall'età di 58 anni, se si perde il lavoro, si avrà il diritto di rimanere nella cassa pensione e ricevere così una rendita. Ciò era già previsto nella votazione di settembre sulla «previdenza per la vecchiaia 2020»,



I circa 70 pensionati non hanno solamente ascoltato, ma partecipato attivamente.



Felix Murk (a sinistra) e il suo successore in comitato Eric Russi.

combattuta dalla destra con l'argomento che i bisognosi avrebbero potuto fare domanda per le PC. «Le stesse persone stanno ora riformando le PC», ha detto Wyss.

I presenti hanno fatto notare che già oggi circa un quarto dei pensionati VPT dipende dalle PC. A causa del peggioramento delle pensioni, in futuro la cifra è destinata ad aumentare. «La riduzione delle PC, significa una diminuzione della qualità di vita e deve quindi essere ridotta al minimo o altri-

menti combattuta con il referendum!». Un sondaggio fatto ai partecipanti sui benefici che ricevono dai loro vecchi datori di lavoro come i biglietti FVP, inviti o contributi alle gite, cene annuali, ecc. mostra, oltre alle differenze tra le singole aziende, una netta diminuzione delle prestazioni, mentre i salari dei manager aumentano in modo scandaloso. «Tutti noi del SEV, attivi e pensionati, dobbiamo batterci per un aumento dei benefici», ha detto il presidente centrale della VPT **Gilbert D'Alessandro**.

Va segnalato inoltre che per la fine del 2018, **Eric Russi** (VPT MGB) diventerà nuovo membro del comitato dei pensionati, come successore di **Felix Murk** (VPT RhB).

Il presidente SEV **Giorgio Tuti** ha in seguito illustrato le conseguenze della frammentazione della concessione a

Tagli PC, stato attuale

- In caso di decesso e in presenza di capitale, le PC devono essere rimborsate (= 230 milioni)
- Chi ha più di 100'000 franchi di patrimonio (senza immobili), non potrà più richiedere le PC. Per coniugi, il limite è fissato a 200'000 (= risparmio 130 mio)
- La franchigia per il calcolo delle PC diminuisce per persone sole da 37'500 a 25'000 franchi e da 60'000 a 40'000 per i coniugi. Per le abitazioni di proprietà la franchigia rimane invariata a 112'500 franchi (= 120 milioni)
- Il minimo PC scende al 60% del premio medio della cassa malati. Oggi, la maggior parte dei cantoni paga almeno il premio medio (= 114 milioni)
- Riceve solo le PC, chi ha versato contributi AVS per almeno 10 anni (= 90 milioni)
- Per le PC, viene calcolato interamente il reddito del coniuge. Finora erano solo due terzi (= 50 milioni).

lunga percorrenza per le condizioni di lavoro e per il trasporto pubblico: in questo caso regnerà la concorrenza piuttosto che la cooperazione, tutto a scapito dei costi del personale e della qualità. Si aprirà inoltre la porta a colossi come la DB. Il prossimo convegno VPT pensionati avrà luogo **mercoledì 13 marzo 2019 a Olten** (e non il 14 marzo, come annunciato). **FI**

INFO SULLE FVP

Nuove tariffe

Dopo aver ordinato l'imposizione dell'AG-FVP per il 2016, la conferenza svizzera delle imposte (CSI) critica da tempo gli sconti, ai suoi occhi troppo eccessivi, concessi dalle società di trasporto pubblico ai propri dipendenti sulle carte giornaliera FVP. Siccome secondo loro si tratta di «fringe benefits» (complementi salariali), questi sono soggetti all'obbligo del pagamento delle imposte. Ora è ufficiale: il SEV è stato informato il 16.3.2018 dalle FFS che la CSI non tollera più lo sconto considerato «troppo elevato» concesso attualmente. L'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha pertanto deciso di aumentare i prezzi delle carte giornaliera FVP in

multipack, per tener conto di questo vincolo fiscale. Nuove tariffe a partire **dal 1° giugno 2018** per le carte giornaliera FVP in multipack: 2a classe 225 CHF (invece di 190 franchi); 1a classe 381 CHF (invece di 320 franchi); cambio classe: 156 CHF (invece di 130 franchi). La PV-SEV non è d'accordo con questo aumento e l'ulteriore deterioramento per i pensionati. Visto che si tratta di una decisione definitiva, abbiamo le mani letteralmente legate e non possiamo purtroppo fare nulla per opporci. Raccomandiamo quindi ai nostri membri di acquistare entro la fine di maggio una buona riserva di carte giornaliera in multipack (la loro validità sarà di tre anni).

CC PV

Pensionati LPV



I pensionati della LPV hanno celebrato a Berna il trasloco di questo tappeto a muro dall'Hotel Brenscino alla sede del SEV. I presenti sono in seguito stati invitati per un aperitivo dal presidente centrale della LPV Hans-Ruedi Schürch e dal presidente SEV Giorgio Tuti. Nella foto, cinque delle 20 partner di macchinisti che nel 1989, sotto la guida dell'artista Kathlen Weber, hanno creato il capolavoro per il centenario della LPV. Nel 1989 la LPV scriveva: «Le nostre mogli meritano un particolare ringraziamento, perché anno dopo anno si confrontano con i problemi legati al servizio irregolare dei loro coniugi».

Colpi di diritto

Diritto ad essere ascoltato: la violazione può costare cara

Alla fine dello scorso anno, il Tribunale federale si è chinato su un caso grave di violazione delle regole del traffico stradale, dal punto di vista del mancato rispetto del diritto di essere ascoltati.

Nell'aprile 2016, Xavier è stato condannato a una lunga pena sospesa e a una multa pesante, per gravi violazioni delle regole del traffico e dei suoi doveri in caso di incidente.

Xavier ha subito impugnato la sentenza, ma il Tribunale cantonale ha respinto la sua richiesta di ascoltare un testimone e il suo ricorso, confermando la decisione di primo grado.

Condannato per eccesso di velocità al volante della sua auto, per guida pericolosa e per non essersi fermato dopo aver causato un incidente, Xavier ha fatto appello al Tribunale federale chieden-

do la sua assoluzione per i reati contestati.

In primo luogo ha sostenuto la violazione del suo diritto di essere ascoltato in relazione alla richiesta di procedere all'audizione di un testimone.

Il diritto di essere ascoltato comprende l'obbligo, da parte di un'autorità o di un giudice, di motivare le decisioni in modo che possano essere comprese, contestate e di fare appello. Per soddisfare questi requisiti, è sufficiente menzionare, almeno in breve, i motivi su cui si basa il ragionamento. Non c'è bisogno di pronunciarsi su tutti gli argomenti delle parti, ma solo sulle questioni decisive. Il diritto di essere ascoltati è una garanzia di natura formale, la cui violazione può comportare l'annullamento della decisione impugnata, indipendentemente dalle possibilità di successo dell'appello nel merito.

In caso di ricorso, il Tribunale tiene conto delle prove

raccolte durante l'intero procedimento, nonché delle prove supplementari necessarie per il trattamento del ricorso. Un giudice può rifiutare nuove prove, se ritiene che non modificheranno il risultato di quelle già esaminate. Questo rifiuto viola il diritto delle parti di essere ascoltate solo se l'arbitrarietà anticipata è arbitraria.

Xavier ha chiesto al Tribunale cantonale di ascoltare un testimone, un passeggero del suo veicolo. Ma la presidente aveva respinto questa richiesta senza motivarla. E Xavier si è dunque trovato nella situazione di non riuscire a capire le ragioni che hanno spinto la giudice a non ascoltare il testimone. E, di conseguenza, non è stato messo nelle condizioni di capire la portata della decisione e di poterla contestare. In queste circostanze, il Tribunale federale ha ritenuto che il diritto di Xavier di essere ascoltato fosse stato violato.

Inoltre, nel suo ricorso, Xavier ha anche contestato altri elementi, la velocità e la posizione del veicolo danneggiato, che il Tribunale cantonale aveva considerato acquisito.

Il Tribunale federale ha ritenuto che la Corte cantonale avrebbe dovuto spiegare, anche sommariamente, i suoi argomenti e non accontentarsi di ripetere gli elementi della prima sentenza. A tale riguardo, anche il Tribunale cantonale ha violato il diritto del ricorrente di essere ascoltato.

L'appello di Xavier è stato quindi accolto dai giudici di Mon Repos. Così la sentenza impugnata è stata annullata e la causa viene rinviata nuovamente all'autorità cantonale per una nuova decisione. All'avvocato di Xavier sono stati pagati 3000 franchi per le spese giudiziarie.

Servizio di assistenza giuridica SEV

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: 3591 copie; totale: 40'995; certificata il 06.02.2018

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:
26 aprile; chiusura
redazionale: giove-
dì 19 aprile, ore 10

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 18 aprile 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;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul

numero successivo.

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

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

La foto dell'ultima edizione mostrava l'entrata del segretariato centrale SEV di Berna.

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

La fortunata vincitrice dei buoni Reka del valore di 40 franchi è:

Adrienne Stuber di Münchenstein, sezione AS Mitte.

■ VPT Sottoceneri - Elezione del comitato Assemblea generale 2018



Lunedì 7 maggio, ore 19.45, Osteria Rosi a Comano

Ordine del giorno:

1. Apertura e comunicazioni
2. Approvazione del verbale dell'ultima assemblea
3. Relazione del presidente
4. Elezione del comitato di sezione
5. Conti 2017 / Rapporto cassiere
- 5.1 Rapporto dei revisori
- 5.2 Ammissioni / Dimissioni
6. Relazione sull'attualità sindacale, Françoise Gehring, segretaria sindacale SEV
7. Eventuali

Elezioni, inoltre candidature

Quest'anno si rinnova parzialmente il comitato sezionale: devono essere eletti il presidente, il vicepresidente e un membro di comitato. Eventuali candidature vanno inoltrate al presidente Peter Bernet entro il 30.04.18

Contiamo sulla partecipazione di tutti, colleghe e colleghi liberi da impegni di servizio. Sono cordialmente invitati anche i colleghi pensionati.

Il presidente sezionale Peter Bernet

Escursione professionale 2018: in Appenzello a scoprire la ferrovia

Ho il piacere di invitare tutti/e colleghi/e ticinesi, appartenenti alla sottofederazione VPT/SEV alla visita della Ferrovia AB (Appenzellerbahn) a Herisau, con pranzo ad Appenzello. Arrivo con il treno ad Herisau ore 09.46. Partenze: da Lugano 06.42; da Locarno 06.35; da Bellinzona 07.13. Rientro ore 17.13 per Lugano e arrivo ore 20.17 (Locarno 20.27; Bellinzona 19.47). Non dimenticate la tessera FVP/FVP-AG!

Il viaggio e il pranzo sono offerti dalla cassa centrale VPT.

**Le date previste sono: 19.6.18 e 13.09.18.
P.F. iscriversi solo per una data**

Informazioni e **iscrizione a una delle due date entro il 18 maggio** a: Peter Bernet, Strada dar Forno 2, 6967 Dino, telefono 079 8597621 oppure presso la casella n. 34 al deposito di Rugli.

Peter Bernet



CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Edgardo Rigassi**, colpito negli affetti familiari per il decesso della madre Oliva.

ZPV Ticino

I nostri morti

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

Renato Bazzini, 88 anni, Novazzano
Giuliana Cavadini, 84 anni, Vacallo
Ernesto Crivelli, 88 anni, Castel S. Pietro
Giuseppina Grassi, 97 anni, Lumino
Erica Leventini, 90 anni, Airolo
Sandro Losa, 78 anni, Mesocco
Oswaldo Luisoni, 93 anni, Sementina
Fausto Pasini, 84 anni, Lumino
Adua Postizzi, 82 anni, Chiasso

Gianrico Rivera, 76 anni, Biasca
Felice Tallarini, 66 anni, Airolo
Nelda Trosi, 91 anni, Bellinzona
Carmen Vassalli, 90 anni, Riva San Vitale

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale.

Ricordando questi cari colleghi e queste care colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato

■ 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. CVG,
 - 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/

Potete anticipare richieste e proposte da discutere in assemblea comunicandole all'indirizzo mail della sezione: 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, 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

Insieme nel SEV!

Corso di formazione SEV: reclutamento

**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 in questo ambito e pertanto il punto centrale del corso è ottenere nuove idee e spunti, per esempio per il colloquio di reclutamento.

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

Sezione ZPV Ticino

**Assemblea sezionale
17 maggio, ore 16.00
Stazione FFS Chiasso**

Ordine del giorno:

1. Saluto introduttivo
2. Nomina scrutatori
3. Approvazione odg
4. Approvazione ultimo verbale
5. Intervento rappresentante Helvetia assicurazioni, F. C. Noto
6. Relazione del presidente sezionale Bruno Castaldo
7. Relazione del segretario sindacale Pascal Fiscalini sui temi d'attualità
8. Approvazione conti 2017 e rapporto cassiere e dei revisori
9. Nomina di un supplente commissione di gestione
10. Proposte AD ZPV
11. Benemerenze 40 anni militanza nel SEV
12. Eventuali

L'assemblea avrà luogo presso la sala conferenze al primo piano della stazione a Chiasso.

I segretari sindacali Françoise Gehring e Pascal Fiscalini informeranno sui principali temi d'attualità, in particolare sullo stato di avanzamento di rinnovo del nostro con-

tratto collettivo di lavoro. Il collega Andrea Lauber sarà presente per rispondere alle vostre domande inerenti la pianificazione dei turni di servizio e tutte le mansioni di competenza dell'ufficio SKR Regione Sud.

Confidiamo nella maggior partecipazione possibile in modo che possiate esprimere la vostra opinione. Questa è un'occasione per incontrarci e confrontarci.

Il verbale dell'ultima assemblea è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Seguirà l'aperitivo, offerto gentilmente dall'Helvetia assicurazioni, e la cena a BUF-FET offerta dalla sezione (presso il ristorante Carlino a partire dalle ore 19.00).

Per motivi organizzativi vi chiediamo di iscrivervi nell'apposita lista esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 10 maggio.**

Il comitato ZPV Ticino

**Restiamo in contatto:
abbonati alla newsletter!**



**Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati
Possono iscriversi anche le colleghe e i colleghi delle sezioni VPT**

Vacanze al mare 2018

Hotel Beau Soleil* a Cesenatico
da domenica 17 a giovedì 28 giugno**

Quest'anno ritorneremo a **Cesenatico**, a due passi dal mare tra il verde della pineta, all'hotel Beau Soleil, dotato di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata. La quota comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa e le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina e lettini; come pure 2 uscite con il bus.

Prezzo per camera doppia: CHF 1150, singola: CHF 1350 (molto piccola)

Prezzo per camera doppia uso singola: CHF 1550

ATTENZIONE: 50 partecipanti di cui 8 camere singole al massimo!!! La camera verrà assegnata in base alla data di ricevimento dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili; gli/le interessati/e sono pregati/e di segnalarci subito la loro disponibilità a riservare una doppia uso singola. Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia.

Vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque entro il 30 aprile, tramite il talloncino sottostante da inviare alla collega: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco oppure per e-mail a: eliana.biaggio@hispeed.ch. Non si accettano riserve per telefono, ma vengono date informazioni allo 091 857 49 19.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Se non ne siete provvisti vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento (possibile presso gli uffici postali).

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Cesenatico 2018:

Dati personali	1 ^a persona	2 ^a persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP/Località		
Telefono casa e/o natel		
Data di nascita		
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola <input type="checkbox"/> doppia uso singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola <input type="checkbox"/> doppia uso singola
*) mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Data:		Firma:

Premiere
esclusiva

Viaggiare come una volta nel Tunnel del San Gottardo



Riproduce il fischio e
i rumori di un treno in
movimento

Il bigliettaio annuncia
l'arrivo del treno ogni
ora.

Apprezzi, di ora in ora, un
piccolo spettacolo delle
ferrovie!



LA LOCOMOTIVA A VAPORE SI METTE IN MOTO OGNI ORA

Talvolta, non sogna anche Lei i bei vecchi tempi, quando tutto si svolgeva a ritmi un po' più tranquilli e gradevoli? Ovviamente non è possibile portare indietro il tempo, però possiamo rivivere a casa nostra, di ora in ora, un po' della romantica magia di una locomotiva a vapore.

Manufatto artigianale ricco di particolari

L'orologio a muro "Romantico Viaggio con Locomotiva a Vapore" è realizzato da artigiani esperti con uno stampo per piccole sculture e, successivamente, dipinto a mano. Un meccanismo al quarzo Le indica con precisione l'orario e mentre il treno esce dal tunnel risuona il rumore della locomotiva. L'ambientazione ricca di dettagli e l'originalità del pezzo rendono questo orologio a muro un'esperienza speciale, che sarà sempre fonte di gioia per Lei e i Suoi cari. **Ordini oggi stesso questo esemplare davvero unico!**

Garanzia Soddisfatti o Rimborsati di 365 giorni

Buono d'ordine esclusivo
Termine di ordinazione: 21 maggio 2018

No. di riferimento: 59328 / 478-FAM03.01

Sì, ordino l'orologio a muro

"Romantico Viaggio con Locomotiva a Vapore"

Desidero fattura unica rate mensili

Nome/Cognome Per cortesia, scrivere in stampatello

Via/N.

Cap/Città

E-mail

Firma

Telefono



- dispone di un prezioso meccanismo al quarzo
- è dipinto a mano
- è realizzato da un raffinato stampo artistico per sculture
- esiste in numero limitato in tutto il mondo
- è accompagnato da un Certificato di Autenticità
- è disponibile in esclusiva presso Bradford Exchange

Dimensioni pesi inclusi:
26,7 x 57,5 x 22,2 cm (L x H x P)

Il suono e gli effetti che riproducono un treno in movimento possono essere spenti

L'orologio funziona con l'inserimento di pile "AA"

Azionare il suono e gli effetti del treno in movimento richiede 2 pile "D"

(Le pile non sono incluse nella consegna)

Prezzo: Fr. 199.80
o 3 rate mensili di Fr. 66.60
(+ Fr. 16.90 spedizione e servizio)
478-FAM03.01

THE
BRADFORD EXCHANGE

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

www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Per ordinare online
no. di riferimento: **59328**

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