

Circa 1400 persone nelle piazze della Svizzera lo scorso 18 giugno

La carica dei ferrovieri per il

Ai quattro angoli della Svizzera il personale FFS ha manifestato la propria rabbia per gli attacchi della direzione alle loro condizioni di lavoro. I negoziati sono proseguiti il 26 e il 27 giugno.

«La direzione ci ha detto che il personale è troppo costoso e ha troppe vacanze». Il Presidente del SEV, Giorgio Tuti, ha dato il tono a Zurigo davanti a 350 persone che hanno apprezzato lo spirito combattivo del SEV in questi negoziati. Il commento di Giorgio Tuti arriva mentre il CEO delle FFS Andreas Meyer è irraggiungibile nel suo congedo sabbatico. Due mesi offerti dall'azienda. Una vacanza che va storta al personale, allorché la direzione FFS vuole soffiare una settimana di ferie ai/alle dipendenti che hanno compiuto i 60 anni. Insomma l'appello è stato di dire a Meyer di scendere dalle nuvole dovunque lui sia, perché la realtà è fatta di problemi grossi. Messaggio affidato ai palloncini rossi liberati nell'aria.

«Il programma di risparmio RailFit 20/30 prevede di sopprimere 1400 posti di lavoro. Come se non bastasse – ha sottolineato a Bellinzona il sindacalista del SEV Angelo Stroppini - la riorganizzazione di Cargo prevede di ridurre 750 impieghi. La scure sui posti di lavoro è dunque servita». Proprio in questo momento, ha aggiunto Stroppini, «le FFS vogliono indebolire la protezione dal licenziamento e per noi è inaccettabile». Se si va avanti così, ha aggiunto Stroppini, «è l'intero servizio pubblico a pagarne le conseguenze. Il SEV lotta e lotterà per un servizio pubblico di qualità e capillare. Un servizio pubblico dove le condizioni di lavoro permettano di garantire qualità, efficienza, sicurezza».

vbo/frg

Altre foto e video sulla nostra pagina FB e sul nostro sito web sev-online.ch.



Bellinzona



Bellinzona



Bellinzona



Olten



Bellinzona



Bellinzona



Ginevra

loro CCL



Zurigo



**négocie pas, il se combat !
mobilisé-e-s pour une bonne CC**

Losanna



Berna

EDITORIALE

Una marea di palloncini rossi, giubbotti del SEV a non finire, applausi e fischi rumorosi: la nostra azione di protesta del 18 giugno ha lanciato messaggi chiari. Non siamo disposti ad accettare il deterioramento del CCL FFS / FFS Cargo, siamo pronti a combattere per ottenere un CCL equivalente a quello attuale, lottiamo insieme per mantenere delle buone condizioni di lavoro e un buon servizio pubblico.

Nel corso di quest'anno le FFS chiuderanno nove

«Lottiamo assieme per un buon CCL e per il servizio pubblico.»

Manuel Avallone,
vicepresidente SEV

sportelli (vedi Focus.sev a pagina 16). Il personale è già stato incaricato di sensibilizzare il cliente a utilizzare il più possibile i distributori automatici e i canali di vendita digitali e quindi - lentamente – abituare la clientela a cambiare le sue abitudini. Passo dopo passo, nel nostro Paese le persone scompaiono sempre più dalle stazioni ferroviarie e con esse i servizi.

Presso FFS Cargo, la situazione non è migliore: anche qui al cambio orario 2018/19 sono previste ulteriori chiusure. Diversi punti di servizio cesseranno la loro attività (vedi pagina 5) così la clientela sta lentamente scendendo da questo treno merci sempre più costoso, che scorre sul binario sbaagliato. Si preferisce andare sulla strada ... ma anche qui la parola d'ordine è «smantellamento del servizio». È sempre più chiaro che sarà difficile fare funzionare tutto senza i sussidi statali.

Le FFS sono una società con un mandato di servizio pubblico. Stazioni di carico, punti vendita, personale treno: tutto questo è servizio pubblico. Ma ciò che viviamo attualmente si chiama smantellamento, diminuzione dei servizi e disumanizzazione. Questi sviluppi iniziano a preoccupare lentamente anche il mondo politico.

La nostra mobilitazione dello scorso 18 giugno è stata un successo, non per niente l'interesse dei media è stato così grande. Le colleghe e i colleghi delle FFS stanno lottando non solo per il loro CCL, ma anche per un servizio pubblico forte. E questo riguarda tutti.



Comitato SEV

Adesione gratuita prolungata

Tre mesi di adesione offerti. Prorogata fino al 30 settembre l'azione di reclutamento, come i negoziati per il rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo.

Il numero crescente di membri SEV ha spinto il Comitato a estendere l'azione in favore dei nuovi membri delle FFS. Non pagano i loro primi tre mesi di contributi se aderiscono entro la fine di settembre. Un gesto che mira a motivare i membri non iscritti al sindacato ad aderire in questo difficile periodo di negoziati (vedi l'azione del 18 giugno, pagine 2 e 3). Certo, il comitato sa che la gratuità è solo un elemento che permette di sostenere gli sforzi per rafforzare la nostra organizzazione sindacale. Il posizionamento del SEV nelle trattative è ovviamente l'argomento principale alla base dell'aumento del numero di membri. Il Comitato ha anche esaminato l'arrivo di FlixBus sul mercato svizzero attraverso una collaborazione con Eurobus che dal 10 giugno gestisce le linee di autobus a lunga per-

correnza. La vicepresidente SEV Barbara Spalinger, responsabile della conduzione di questo dossier all'interno del SEV, ricorda: «Abbiamo scritto due lettere, la prima all'UFT per avere accesso ai documenti che hanno portato al via libera della concessione per le tre nuove linee autobus a lunga distanza. L'obiettivo era quello di sapere quali sono le condizioni usuali del settore che Eurobus deve rispettare. La seconda lettera era invece stata inviata alla direzione di Eurobus Swiss Express per organizzare un incontro. Il nostro obiettivo è negoziare un contratto collettivo di lavoro». E per coloro che si stanno chiedendo perché il SEV si sta muovendo in questa direzione quando si è opposto in linea di principio ai bus a lunga percorrenza, Giorgio Tuti ha spiegato: «Le concessioni sono davanti ai nostri occhi. È quindi nostro compito organizzare il personale viaggiante e difendere le loro condizioni lavorative e retributive. E questo anche nell'interesse dell'intera filiale del trasporto pubblico.»

vbo

Il SEV difende il tuo CCL con le unghie e i denti. Aiutaci anche tu attivamente!

3 mesi di affiliazione gratuita!

Alle collaboratrici e ai collaboratori FFS che aderiscono al SEV entro la fine di settembre 2018 regaliamo i primi tre mesi di quote.



Traffico a lunga distanza: il SEV ribadisce la propria posizione

Una fuga in avanti

Il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) critica senza mezzi termini la decisione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che di fatto divide tra FFS e BLS il traffico ferroviario a lunga distanza. Si apre così la strada a una guerra legale che crea incertezza e impedisce il buon andamento delle ferrovie svizzere. Che funzionano perfettamente. All'inizio di maggio il SEV aveva già invitato tutti gli attori a mettersi d'accordo.

Fin dai primi battibecchi intorno alle concessioni ferroviarie a lunga distanza, il SEV ha più volte sottolineato l'importanza di cooperare per il bene di tutto il traffico ferroviario svizze-

ro. «Siamo ora in una situazione di incertezza. Ciò che avrebbe potuto essere discusso attorno a un tavolo potrebbe finire in tribunale», ha dichiarato Giorgio Tuti, presidente

del SEV. SEV che continua a sostenere che la concorrenza sfrenata crea solo perdenti.

«L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) vuole spingere la Svizzera a medio e lungo termine in una logica di concorrenza senza fare affidamento su una decisione politica. È da temere che una frammentazione del traffico a lunga distanza induca molti attori a voler servire solo le linee redditizie. È quindi la qualità dell'intero sistema ferroviario ad essere a rischio», continua Giorgio Tuti. Che aggiunge: «La rete svizze-

ra, tuttavia, gode di un'ottima reputazione internazionale ed è lodata in tutta Europa».

La decisione dell'UFT consente la ripresa di due linee da parte della BLS - che non farà ricorso mentre le FFS vi stanno riflettendo - dove ci sarà solo il controllo sporadico. Il trasferimento del personale per la fine del 2019 resta ancora limitato. Ma potrebbe essere ben diverso se altre linee del traffico a lunga distanza - con accompagnamento - dovessero essere trasferite in occasione della prossima messa a concorso

delle concessioni. Giorgio Tuti non ha dubbi: «Sarà difficile realizzare il trasferimento dei dipendenti interessati dalle FFS alla BLS in modo soddisfacente per tutte le parti. È dunque lecito chiedersi se tutto ciò ha un senso e chi ne pagherà il prezzo». Le preoccupazioni valgono anche per il lavoro amministrativo legato alle domande di concessioni: «Esigiamo - conclude Tuti - un'assoluta trasparenza sui costi dell'attuale procedura».

FFS Cargo chiude i suoi punti di carico

Il traffico va sulla strada

Dal cambiamento d'orario 2018/2019 FFS Cargo intende chiudere due punti di servizio nell'Oberland bernese e ben undici nella regione del Giura. Abbiamo chiesto ai clienti interessati che cosa comporta per loro.

Markus Jenni, a capo del comparto centrali di smaltimento della ditta Avag, motiva la rinuncia della ferrovia con il fatto che il doppio trasbordo su una distanza relativamente breve non sia più razionale, soprattutto dal profilo dei costi, nonostante l'«equivalenza ecologica». Resta da capire perché FFS Cargo e Avag non abbiano saputo trovare un accordo. Si è veramente tentata ogni possibilità? Le sovvenzioni avrebbero salvato il trasporto su rotaia?

Il sale viaggia ancora su rotaia. Ma fino a quando?

La chiusura dei punti di servizio dell'Oberland tocca anche le saline svizzere. I circa 60 - 70 carri silo Ucs da 25 tonnellate di sale antighiaccio che finora venivano spediti a Interlaken Ost, in futuro dovrebbero



Ormai il trasporto di rifiuti con carri ACTS da Interlaken Ost e Emmenmatt a Thun è perduto

passare via Thun, spiega il responsabile della logistica Jörg Dietiker. Se la dozzina di carri che finora erano spediti ogni anno via Emmenmatt per Grünenmatt, continueranno a viaggiare su rotaia come i 14 carri per Schüpbach (in transito da Hasle bei Burgdorf o Konolfingen), è ancora oggetto di trattative. Le saline sono per altro interessate anche dalla chiusura del punto di servizio di La Chaux-de-Fonds: purtroppo Delémont non è un'alternativa valida, essendo troppo distante, si rammarica Dietiker. Per questo in futuro gli 80 - 90 carri l'anno potrebbero essere trasportati su camion.

Resta inoltre da vedere se le saline potranno continuare ad affidare i loro trasporti alla fer-

rovia, quando fra un paio d'anni i carri silo Ucs dovranno essere risanati fonicamente. Al loro posto si è pensato ai container mobili del sistema ACTS. «La ferrovia diventa sempre più cara, al contrario dell'autocarro», constata ancora Jörg Dietiker. «Per questo, la chiusura dei punti di servizio non ci tocca economicamente. Ma per ovvie ragioni ambientali vorremmo continuare a servirci del treno.»

Negli ultimi tempi, a Interlaken Ost non si sono visti molti altri clienti, come del resto a Emmenmatt, fatto salvo qualche carro per un commerciante di legname e per l'esercito.

Appare comprensibile che dopo aver perduto un grande cliente, FFS Cargo cerchi di arrivare a

soluzioni efficienti con gli altri. Il fatto che si trovino alternative via rotaia attraverso altri punti di servizio è positivo, ma dato che si allunga la distanza fra la stazione e il cliente, aumenta comunque il volume trasportato su strada. Per non parlare di quando intere categorie di prodotti passano dal treno alla gomma, come il sale per La Chaux-de-Fonds.

In questo modo, la politica di FFS Cargo concorrerà a spostare molti trasporti verso la strada, anche se nel singolo caso le quantità sembrano poche. Così non si danneggia solo l'ambiente, ma cala anche il volume di merci su rotaia.

Markus Fischer

TAGLI IN VISTA

Del previsto taglio di stazioni e di posti, FFS Cargo ne ha intanto riesaminati 14 nell'Oberland bernese e, come si poteva leggere su «Cargo Flash» del 5 giugno, chiuderà i due di Emmenmatt e di Interlaken Ost dal cambiamento d'orario 2018/2019. Nella regione del Giura sono stati attentamente valutati 16 di questi punti, di cui due nel cantone di Neuchâtel e 14 in quello del Giura. Qui «l'offerta regolare dovrà focalizzarsi sulla stazione di Delémont». Sulla base di intese con i clienti, dovranno essere effettuati trasporti in modo flessibile verso Alle, Bure, Glovelier e Porrentruy. Sebbene dei 16 punti riesaminati nella regione del Giura quelli ancora serviti saranno solo cinque, sarebbe possibile mantenere l'80% del volume di trasporti su rotaia, scrive FFS Cargo. I dettagli dovrebbero essere discussi con i clienti entro la fine di giugno, poi fra luglio e il prossimo inverno seguirà un'altra fase di verifiche, in vista del cambiamento d'orario 2019, dato che la soluzione elaborata non appare ancora redditizia. Nelle due regioni, i tagli nel settore della manovra causeranno la perdita di 7,5 posti. È in corso la ricerca di soluzioni per questi collaboratori. **FI**

«Il ritiro di FFS Cargo sarebbe catastrofico per le CJ»

Le chiusure decise da FFS Cargo nella regione del Giura hanno fatto molto discutere all'assemblea degli azionisti delle CJ, le Ferrovie del Giura, lo scorso 20 giugno. Il presidente del C.d.A. Maxime Jeanbourquin ha parlato di una catastrofe per l'azienda. I tagli interessano fra l'altro le stazioni di La Chaux-de-Fonds (NE), Tavannes (BE) e, nel cantone Giura, Glovelier e Porrentruy. Queste località sono irrinunciabili per il traffico merci delle CJ quali punti di contatto con la rete FFS.

«Insieme con i nostri clienti e i cantoni Giura, Berna e Neuchâtel in qualità di committenti,

cercheremo di fare pressione su tutti i fronti affinché FFS Cargo rinvii la chiusura dei punti di carico», ha spiegato il direttore delle CJ Frédéric Bolliger.

«Valuteremo anche la possibilità di riprendere noi l'attività di FFS Cargo nella regione. Lo faremo se i costi saranno coperti. Proprio di recente abbiamo deciso con il canton Giura di avviare uno studio per lo sviluppo del traffico merci nella regione.» Al termine dell'assemblea, il presidente del C.d.A. M. Jeanbourquin ha sollecitato tutti gli azionisti a rendere attenti i rispettivi ambiti ai rischi della strategia FFS nel

settore Cargo per le CJ, e a sfruttare la loro influenza politica. Il segretario SEV Jean-Pierre Etique vede di buon occhio l'opposizione delle CJ contro la chiusura dei punti di carico. «FFS Cargo vuole rinunciare al traffico a carri completi e far circolare solo treni compatti. Le conseguenze sarebbero ancora più autocarri sulle strade, sebbene il popolo abbia a più riprese votato in favore del trasferimento alla rotaia.» Nel 2017, sulla loro rete a scartamento ridotto le CJ hanno trasportato 92 000 tonnellate nette di merci, corrispondenti a quasi 3000 veicoli pesanti. **vbo/FI**

Stazioni di carico per l'economia forestale

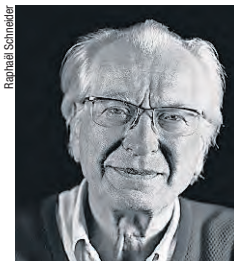
Markus Brunner, direttore di Bosco Svizzero, l'associazione dei proprietari di boschi, si dice molto preoccupato per la chiusura prevista a fine 2018 - delle stazioni di carico per merci lunghe (tronchi) nel Giura. Secondo un elenco in suo possesso, sarebbero in suo possesso, sarebbero in base ad intese con i clienti. Glovelier dovrebbe rimanere (ancora) aperta, ma è già annunciata una nuova tornata di verifiche mirante ad ulteriori soppressioni. A chiudere i battenti dovrebbero essere - sempre se-

condo l'elenco - anche le tre stazioni di carico delle Ferrovie del Giura (CJ) Le Noirmont, Les Breuleux e Les Reussilles. «Tragitti sempre più lunghi per e dai punti di carico rendono meno attrattivo caricare su rotaia», ammonisce Markus Brunner. Che critica anche il fatto che nell'Oberland bernese, nell'Emmental, nelle (pre)Alpi friburghesi e nei cantoni Obvaldo e Nidvaldo manchino già oggi le possibilità di carico, il che obbliga i camion per il trasporto di legname a percorrere anche 50 km e più, in queste regioni ricche di conifere, per caricare il legname sui carri merci. **FI**

200 anni fa nasceva l'economista e filosofo tedesco

«La borghesia non è la classe dominante perché governa il denaro, ma perché decide ciò che è lavoro e ciò che non lo è. Trae il suo potere dalla padronanza del lavoro e dalla sua capacità di sfruttarlo»

Bernard Friot, economista e sociologo



Marx: pensatore capitale anche per il XXI secolo

Duecento anni fa, il 5 maggio 1818, nasceva Karl Marx che scombusolò il pensiero filosofico e sociale dell'epoca. Al di là delle opinioni o della diversità di vedute, Karl Marx è stato indubbiamente un peso massimo anche a livello di pensiero economico. Che cosa resta oggi dell'autore del «Capitale»? Secondo il sociologo Bernard Friot, Marx resta attualissimo.

«Perché Karl Marx è più pertinente che mai». Nella bocca di un marxista, l'affermazione potrebbe far sorridere. In questo caso viene dallo storico Adam Tooze in un articolo che ha pubblicato con questo titolo sull'edizione del 4 maggio del Financial Times - la bibbia dei banchieri della City - il giorno prima del bicentenario della nascita di Marx. La crisi dei subprime del 2007 che ha visto il sistema finanziario rasentare la bancarotta, spiega probabilmente il ritorno alla ribalta di Marx come pensatore

delle crisi e delle disuguaglianze. Nel 2014 il quotidiano economico britannico aveva assegnato il premio all'economista francese Thomas Piketty autore del miglior libro economico dell'anno: «Il capitale nel XXI secolo». Nel suo lavoro Piketty, traccia e documenta la storia delle disuguaglianze tra gli ultra-ricchi e il resto della popolazione. Un libro il cui titolo è certamente un cenno al libro più noto di Marx, «Il Capitale».

Pensare con e dopo Marx ?

Il bicentenario della nascita di Karl Marx è un'occasione per

commemorare questo pensatore radicale, ma soprattutto per riflettere sulla rilevanza e l'attualità del suo pensiero per comprendere il nostro tempo, in cui la globalizzazione sembra trionfante. Gli scritti di Marx sono, ovviamente, fortemente segnati dal XIX secolo, quando lo stato sociale è ancora agli inizi e vede la comparsa del proletariato e della sua organizzazione in classe sociale.

Il suo pensiero economico, sociale e rivoluzionario permette ancora di comprendere le contraddizioni del capitalismo globalizzato nel 21° secolo e tro-

vare i modi per superarlo? Possiamo ancora pensare con e dopo Marx? È stato proprio il tema dei tre giorni «Marx 2018» organizzati all'inizio di maggio dal gruppo «Vaud Philosophie» presso la «Maison de Quartier» a Losanna. Bernard Friot, economista del lavoro, professore emerito di sociologia all'Università Paris Nanterre e autore di «Emancipare il lavoro», ha proposto una lettura di Marx piuttosto abrasiva. Con Marx, rimette in discussione l'idea che il capitalismo è un orizzonte insormontabile. La borghesia non è l'unica classe

sociale organizzata. Il ruolo del pensiero critico non può essere limitato alla solidarietà con le vittime generate da un capitalismo globalizzato che può essere criticato ma non messo in discussione. Nel nome di Marx, Friot rifiuta questa posizione delle scienze sociali critiche che impediscono loro di pensare all'alternativa. Friot ci chiede di cambiare il nostro sguardo sul presente: il passaggio dal capitalismo al modo di produzione che lo sostituisce, il comunismo, sta già avvenendo. Ricorda la definizione data da Karl Marx e Friedrich Engels nel loro libro «L'ideologia tedesca»: «Il comunismo è il vero movimento che abolisce lo stato attuale delle cose». E «il movimento con cui il comunismo prende il posto del capitalismo nelle nostre società, è già realtà», insiste Friot.

Marx, pensatore della contraddizione

In un momento in cui pensiamo che il neoliberismo sta investendo il pianeta, la posizione di Friot è sorprendente. Ma dà anche speranza. «Più che un pensatore della dominazione - insiste Friot - Marx è un pensatore della contraddizione, che rende possibile pensare al cambiamento, a un'alternativa al

capitalismo. È pensare che ci sia una lotta tra due classi consapevoli dei loro interessi e in grado di farli prevalere e non solo una classe che domina l'altra. Pensare con Marx significa non più essere solidali con le vittime, ma seguire la scuola dei conquistatori; significa osservare il comunismo nel processo di costruzione di se stesso e vedere che c'è un soggetto sociale capace di imporre un'alternativa al capitalismo. È l'interesse inaudito della lettura di Marx. Ci apre in permanenza il possibile rivoluzionario».

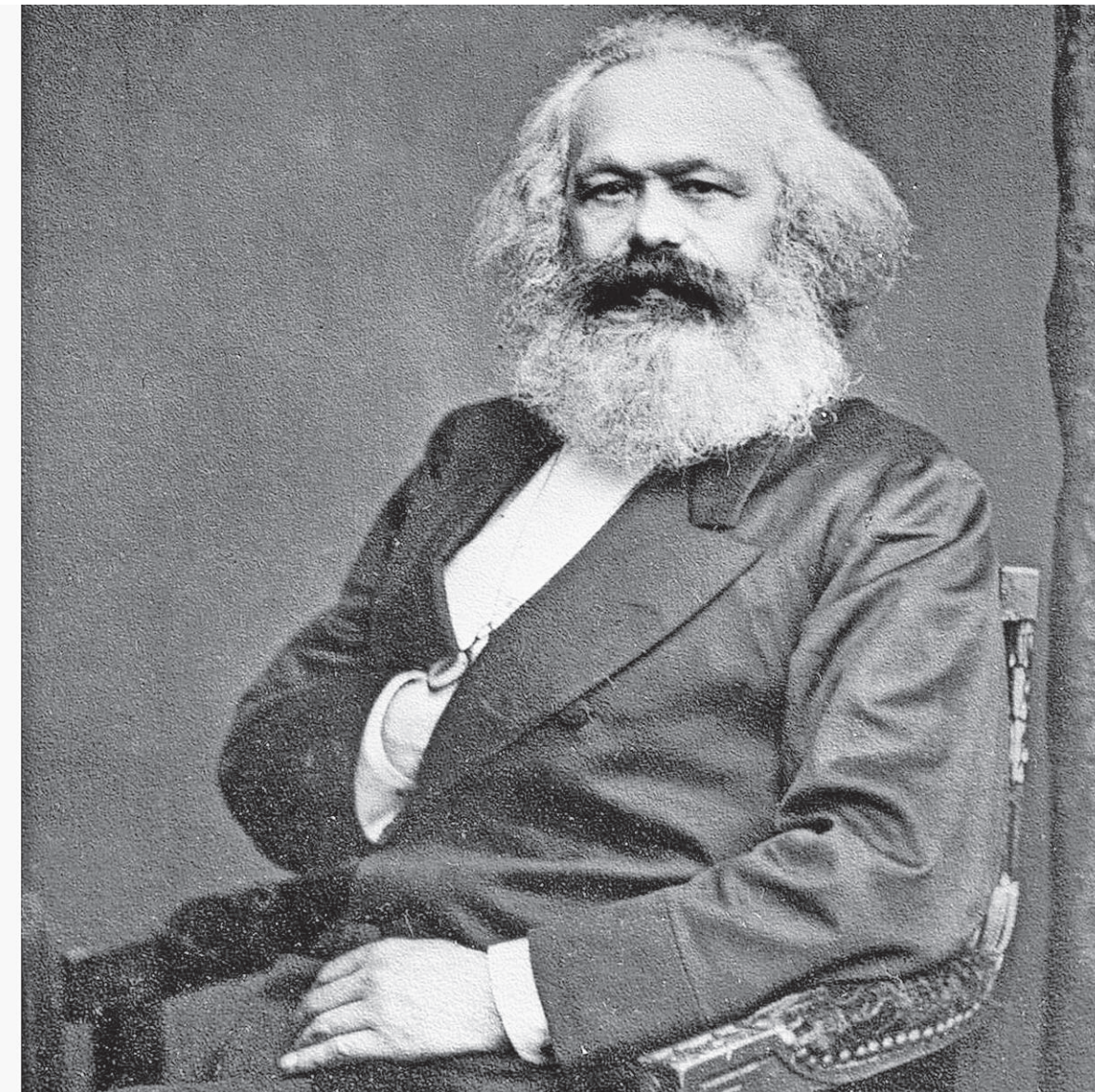
La padronanza del lavoro

La contraddizione fondamentale nel cuore del capitalismo si basa, secondo Marx, sul lavoro come produttore di valore economico. Il capitalismo è in grado di definire cos'è il lavoro e ciò che non lo è, e quindi quale tipo di attività ha valore o meno. Due classi stanno combattendo per questo. Friot afferma che «non è il denaro al centro della contraddizione, ma il lavoro. La borghesia non è la classe dominante perché governa il denaro, ma perché decide ciò che è lavoro e ciò che non lo è».

«L'emancipazione dei lavoratori deve essere l'opera degli stessi lavoratori»

Karl Marx, filosofo ed economista

Trae il suo potere dalla padronanza del lavoro e dalla sua capacità di sfruttarlo. Il suo potere sul denaro deriva da esso». La borghesia, che è la classe rivoluzionaria ad aver avuto successo, non ha tassato l'aristocrazia. Ma le ha detto: *Non lavoro più per te*. Cambio la definizione e la pratica del lavoro. Questa è la rivoluzione! Fare la rivoluzione non è dunque cambiare il regime politico. Fare la rivoluzione è cambiare il modo di produzione, cioè cambiare il regime di proprietà dello strumento di lavoro e cambiare lo statuto del produttore.



Karl Marx nel 1875, all'età di 57 anni. I suoi saggi teorizzano il possibile rivoluzionario, secondo Friot.

Questo è ciò che fece la borghesia tra il 14° e il 18° secolo. Per Friot la rivoluzione può richiedere alcuni secoli. In questo senso, la rivoluzione france-

se è solo la ciliegina sulla torta di un lungo processo di trasformazione economica nell'arco di cinque secoli. L'URSS ha pagato a caro prezzo questa inversione di priorità.

Il salario istituzione comunista L'idea di Friot è di continuare e di sviluppare tutte le istituzioni che non sono al servizio della messa in valore del capitale, a cominciare dai servizi pubblici e dal sistema pensionistico. Il capitale priva i lavoratori di qualsiasi decisione sulla propria produzione. Chi produce ciò che viene prodotto, dove,

come è l'unica decisione del capitale. Più si esce da un'organizzazione della produzione tesa alla massimizzazione del profitto, più si riacquisterà una sovranità popolare sulla produzione. E così la padronanza sul lavoro. Questo è già iniziato alla fine del diciannovesimo secolo quando le prime lotte sindacali permisero agli operai di uscire dagli azzardi dei subappalti ottenendo il contratto di lavoro che istituzionalizzava il salario; salario che per Friot è una «vera istituzione comunista».

Il comunismo non è una chimera ma qualcosa che esiste già nelle contraddizioni del capitalismo. La rivoluzione comunista del lavoro non è pertanto da inventare, da costruire da zero. All'inizio del XX secolo e in particolare dopo la seconda guerra mondiale, sono state gettate le basi sui cui appoggiarsi. In Svizzera, la popolare AVS che

ha potuto vedere il giorno e la sua chiara dimensione sociale è sempre nel mirino della destra e degli assicuratori. Per anni le ex PTT e le FFS sono stati servizi pubblici al servizio della popolazione e non soggetti a redditività. È questo slancio perso che secondo Friot deve essere trovato. Per lui occorre quindi uscire dagli artigiani del capitale estendendo ciò che è stato creato dal movimento operaio nel ventesimo secolo. In Francia, alla fine della guerra e in un periodo di conquiste sociali, il Partito comunista e la CGT furono in grado di imporre lo statuto della funzione pubblica (Legge Thorez dell'ottobre 1946) e il sistema generale di sicurezza sociale sotto l'impulso di Ambroise Croizat, con il diritto al salario dei genitori (assegni familiari) e dei pensionati. È una battaglia per riconoscere il lavoro che non si fa nella sfera capitalista del mercato

Yves Sancey



Il lavoro può anche essere alienazione

200 anni fa nasceva Karl Marx

I preziosi attrezzi di Marx

«Sono convinto che Marx non sia solo vivo e vegeto come pensatore, ma che l'attuale millennio vedrà una sua affermazione ancora maggiore»: scriveva su area Franco Cavalli. È come dire, in termini spicci: Marx aveva ragione e avrà ragione.

Uno dei fili conduttori dell'analisi di Marx è che «la base (del modo di produzione capitalista) è costituita dal mercato mondiale stesso» (Capitale, libro Terzo). Aveva ragione. Forte intuizione. Sfruttata dai teorici e dai praticanti dell'imperialismo economico. La mondializzazione del mercato, imposta dagli americani e da loro attualmente frenata per i danni che gli crea, ha avuto come fatti essenziali la libertà delle merci e la libertà dei capitali. Il presidente del grande gruppo svizzero-svedese ABB (Asea Brown Boveri) definiva la mondializzazione «la libertà per il mio gruppo di investire dove e quando vuole, di produrre ciò che vuole, di acquistare e vendere dove vuole e di dover sopportare il meno possibile costrizioni in materia di diritto del lavoro e di legislazione sociale» (Le Devoir, 5 maggio 2001). Sincero e completo. È ciò che prevede Marx ed è successo. La conseguenza più sconvolgente è stata quella di trasformare in merce tutto ciò che non lo è o non lo doveva essere, come i servizi pubblici e la protezione sociale. Ma soprattutto il lavoro. Ciò ha anche implicato ridurre al minimo o rovesciare sulle finanze

creative commons/flickr



Karl Marx, economista e filosofo tedesco centrale nelle politiche di sinistra

pubbliche, accusandole poi di sperpero, la parte di salario socializzato (disoccupazione, invalidità, assicurazione malattia o maternità), consegnare al mercato il risparmio dei lavoratori, le pensioni (fondi di pensioni) o la salute (assicurazioni private). Per Marx la produttività, conquistata con il progresso, doveva sottrarre il lavoro all'idea di merce e l'aritmetica dei bisogni sociali doveva sottrarsi a quella del profitto (è la prospettiva che traccia alla fine del «Capitale»). Non è successo.

Un sistema ingiusto e instabile
Marx ha dimostrato che il capitalismo è un sistema ingiusto (sfruttamento) e instabile (successioni di crisi).

Superato un certo punto, il sistema diventa però irrazionale proprio a causa del successo cui lo porta la sua stessa efficacia. Si potrebbe riassumere l'analisi in poche parole: la crisi è certa, ma la catastrofe non lo è. I trucchi che il capitalismo escogita o gli si impongono non cancellano mai durevolmente la natura squilibrata e contraddittoria del suo funzionamento: ne abbiamo un esempio evidente con l'ultima crisi, irrisolta e che sta preparando una prossima. La successione di crisi e contraccolpi non lascia mai ritenere che siamo alla fine del capitalismo, anche se la si annuncia. O riprende vita sotto forme antidemocratiche e violente (guerra, fascismi) come sem-

bra stia ancora avvenendo; o si presenta com'è stato negli ultimi decenni in modi più regressivi (svolta neoliberista, demolizione di molte conquiste sociali, mercato-privatizzazioni galoppante).

La critica dell'economia politica

Gli attrezzi che ci ha fornito Marx sono sempre utili ed efficaci. La specificità della sua analisi sta nella critica dell'economia politica (sottotitolo de «Il Capitale»). Che sostiene la possibilità di un altro calcolo economico: l'umanità dovrebbe tendere a massimizzare, collettivamente, il suo benessere invece di buttarsi a capofitto nella massimizzazione, privata, del profitto. Non è forse il massimo problema attua-

le? Il capitalismo è però un sistema compatto, non riformabile. Oggi tende anzi a ricreare le condizioni di un funzionamento «puro» che, in nome della totale libertà, si oppone alla nozione di bisogni sociali o di gestione delle sfide ambientali. Che fare? Teniamoci stretto Marx, può servire.

Silvano Toppi, economista

L'articolo è stato ripreso dal quindicinale «area» su gentile concessione della direzione

Colpi di diritto

Il nesso di causalità naturale

In caso di infortunio e ricaduta chi si prende a carico i relativi costi?

Alberto è rimasto vittima di un infortunio sul lavoro che gli ha procurato una ferita alla spalla. La conseguenza è un'incapacità al lavoro di una settimana, di cui si fa carico la Suva.

Due mesi dopo, il suo medico notifica una ricaduta, che impone un intervento alla spalla. In questo caso però la Suva rifiuta di assumersi la presa a carico dei relativi costi. Per quale motivo?

A detta della Suva, non esiste alcun nesso di causalità fra l'evento iniziale e la ricaduta.

L'assicuratore per la perdita di guadagno di Alberto ricorre contro questa decisione al Tribunale cantonale, dopo aver chiesto il parere del suo medico di fiducia.

Il Tribunale cantonale ammette il ricorso, ma la Suva non desiste e porta il caso davanti al Tribunale federale. La questione da trattare è il diritto alle prestazioni assicurative a partire dal primo infortunio e l'esistenza di un nesso di causalità naturale fra quest'ultimo e i dolori alla spalla.

Secondo il Tribunale cantonale, Alberto ha ripreso il la-

voro una settimana dopo l'infortunio, senza però che i disturbi fossero scomparsi. Per questo, in seguito all'acutizzarsi dei dolori ha dovuto consultare nuovamente il medico curante. Il Tribunale ha ammesso che l'infortunio iniziale aveva provocato una lesione alla spalla, che aveva reso necessario un intervento chirurgico. Di conseguenza, la Suva è obbligata ad assumersi il seguito dell'evento.

Dal canto suo, la Suva afferma che, per giungere a un giudizio affidabile sulla questione, siano da mettere in atto taluni accertamenti me-

dici complementari. In effetti, i medici non sono di parere unanime.

Alcuni di essi pensano che possano esservi state lesioni precedenti all'infortunio. Perciò la Suva propone un complemento d'indagine. Nel suo giudizio, il Tribunale federale ritiene la mancanza di un parere condiviso dei medici una circostanza tale da non consentire di formulare un apprezzamento definitivo. Qualora, da un esame medico dell'altra spalla fosse dimostrata la presenza di lesioni simili a quelle della spalla traumatizzata, questo attenuerebbe consi-

derevolmente il fatto ipotizzato.

Stando così le cose, non si può ammettere né escludere l'esistenza di un nesso causale tra l'evento infortunistico iniziale e i disturbi alla spalla sinistra.

Il giudizio del Tribunale cantonale deve dunque essere annullato e la causa rinviata alla Suva, affinché disponga l'esecuzione di una perizia. In seguito sarà possibile formulare una nuova decisione.

Servizio di protezione giuridica

Consulenza Helvetia Assicurazioni

In sella con l'assicurazione

Vorrei acquistare uno scooter. Che cosa devo sapere per stipulare l'assicurazione giusta?

Il suo scooter ha bisogno di un'assicurazione RC, tra l'altro è obbligatoria sia per le auto che per i motocicli. Le ricordiamo che anche le e-bike provviste di una targa gialla e quindi in grado di raggiungere una velocità massima di 45 km/h (pedalata assistita) rientrano in tale categoria. In generale consigliamo ai proprietari di un veicolo a motore di integrare la copertura sottoscrivendo almeno un'assicurazione casco parziale per cautelarsi da un eventuale furto. Tutto ciò vale anche per le e-bike dotate di targhe gialle, le quali non sono più coperte dall'assicurazione di mobilia domestica. In questi casi è possibile coassicurare anche la protezione del bonus (come per le macchine) nonché l'opzione per tutelarsi dalle diminuzioni delle prestazioni in caso di negligenza grave. Questa copertura tuttavia non viene considerata valida se il/la conducente ha assunto droghe

o altre sostanze in grado di influenzare negativamente l'idoneità alla guida. In ogni caso se dovesse commettere un'infrazione superando i limiti di velocità, dovrà far fronte a una diminuzione delle prestazioni anche avendo già sottoscritto tale assicurazione opzionale.

In particolare si consiglia ai proprietari di motocicli di grande cilindrata di assicurare determinati accessori, se non altro se il prezzo del veicolo supera nettamente quello di listino. A volte conviene assicurare anche il proprio equipaggiamento personale, come ad esempio il casco e la tuta in pelle. L'assicurazione Assistenza invece entra in gioco se, in seguito a un guasto del veicolo durante il viaggio o in caso di incidente, dovesse essere necessario trasportare a casa lei e la moto. Se in seguito a un incidente dovesse riportare ferite o lesioni, sarà l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni a farsi carico dei costi sanitari. Anche il mancato guadagno sarà coperto, tuttavia le verrà corrisposta solo una cifra pari all'80% del

suo stipendio. Dato che in questi casi anche la copertura del mancato guadagno di un eventuale passeggero è praticamente insufficiente, può rivelarsi vantaggioso stipulare un'assicurazione privata integrativa contro gli infortuni. In ogni caso anche per chi dispone di una copertura assicurativa ottimale, è sempre consigliabile prevenire guasti e incidenti, guidando in maniera prudente e facendo una regolare manutenzione. Dopo una lunga pausa invernale è sempre meglio intraprendere viaggi piuttosto brevi, per riacquisire dimestichezza con il veicolo e i relativi accessori prima di percorrere grandi distanze. Lo stesso principio vale anche quando si acquista un motociclo nuovo o un casco nuovo di zecca. In ogni caso anche per i viaggi più brevi, è sempre buona norma adattare il proprio stile di guida al traffico e alla meteo in quanto i guasti e gli incidenti creano problemi e sofferenze anche a chi può contare sulle coperture assicurative migliori.

Consulenza Helvetia

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze al collega **Günter Gloor**, per la perdita della madre Hanna.

LPV Ticino

In memoria

Renato Sardei

Ha suscitato vivo cordoglio la notizia del prematuro decesso del collega Renato Sardei, che lavorava alle Officine di Bellinzona.

Entrato in ferrovia all'inizio degli anni Ottanta, Renato ha fatto parte del Comitato sezionale negli anni Novanta, nella storica sezione WAV Unione Operai Officine Bellinzona - Biasca. È sempre stato apprezzato da tutti i colleghi per il suo carattere collaborativo.

Ai famigliari giungano le condoglianze della sezione TS Ticino e della redazione di *contatto.sev*.



Misure di accompagnamento

Cassis: sindacati sul piede di guerra

Se la Svizzera, in vista di un accordo quadro con l'UE, dovesse mollare in materia di protezione salariale e misure di accompagnamento, i sindacati promettono il referendum. Le organizzazioni dei lavoratori hanno reagito all'unisono alle recenti dichiarazioni del consigliere federale Ignazio Cassis.

Il capo del Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) mercoledì, ai microfoni della radio svizzero tedesca SRF, aveva indicato che sia la Svizzera sia l'Unione europea (Ue) devono trovare vie creative per progredire nei negoziati su un accordo quadro istituzionale. Da parte elvetica, ha lasciato intendere di essere disposto a concessioni nelle misure di accompagnamento, come un allentamento dell'obbligo per i prestatori di servizi esteri di inoltrare la notifica almeno otto giorni prima di iniziare il lavoro nella Confederazione. In una conferenza stampa comune a Berna, l'Unione sinda-

cale svizzera (USS), la centrale sindacale Travail.Suisse e i sindacati interprofessionali Unia e Syna hanno manifestato la loro perdita di fiducia nei confronti del consigliere federale liberale radicale. Unanimesi, i sindacati hanno ribadito che la regola degli otto giorni è un pilastro per il controllo dell'attuazione delle misure di accompagnamento.

«Non c'è alcuna ragione per mollare di fronte all'Ue proprio sui termini di notifica», ha detto Paul Rechsteiner. Cassis ha «perso la testa» e mette in gioco tutti gli accordi bilaterali, ha aggiunto il presidente dell'USS e consigliere agli Stati (PS/SG). Il ministro degli esteri ha segnalato alla controparte la disponibilità a cedere in materia di protezione dei salari elvetici. «Il treno dei negoziati in vista di un accordo quadro istituzionale ha deragliato».

Grazie agli otto giorni, «le istanze di controllo dispongono di tempo sufficiente per l'analisi dei rischi», ha dal canto suo spiegato Hans Maissen, vicepresidente di Syna. A suo avviso questo termine è essenziale, in particolare per lavori in Svizzera della durata di uno



a tre giorni. Ha citato, quale esempio, il caso di un falegname austriaco che fabbrica e consegna una cucina per un committente svizzero.

«Con un termine di notifica più breve, lavori di corta durata - se ne contano migliaia nelle regioni di confine - i controlli non sarebbero più possibili e ciò comporterebbe grandi irregolarità nelle condizioni di lavoro e dumping salariale».

La presidente di Unia Vania Alleva ha ricordato che il Canton Berna riceve 20'000 notifiche all'anno, pari a 400-600 alla settimana. Ha sottolineato che già il termine attuale di otto

giorni è molto breve per effettuare i controlli.

«Mettere in discussione questo termine significa non avere idea alcuna della pratica sul terreno», ha aggiunto. Per la sindacalista gli otto giorni sono essenziali «per la protezione dei salari in Svizzera».

Le dichiarazioni alla SRF avevano subito suscitato vive reazioni: Cassis mette a repentaglio la via bilaterale, annunciando che è pronto a rimettere in questione le misure di accompagnamento. Senza queste ultime la popolazione non accetterà di proseguire con gli accordi bilaterali, affermava ad

esempio il PS in un comunicato. In seguito alle prime virulente reazioni, il DFAE aveva preso posizione il giorno stesso. «Le affermazioni di Cassis non mettono in discussione in nessun modo la sua posizione, che è quella del Consiglio federale, rispetto alla necessità di proteggere i lavoratori, in particolare i distaccati, viste le specificità del mercato del lavoro svizzero», recitava un comunicato. Questo significa che la linea rossa tracciata dal Consiglio federale rimane valida, precisava il dipartimento.

ats

La rabbia degli edili: «Il pensionamento a 60 anni non si tocca!»



Pensionamento a 60 anni, innalzamento dei salari e nessun taglio al Contratto collettivo di lavoro (CCL): sono queste le principali rivendicazioni degli oltre 18mila lavoratori edili scesi in piazza a Zurigo per partecipare alla manifestazione nazionale indetta dai sindacati Unia e Syna. Non è escluso il ricorso allo sciopero.

BLS

L'attuale mandato dei rappresentanti dei dipendenti nella Commissione per la Cassa pensioni BLS termina il 30 giugno 2018. Il SEV è soddisfatto delle nuove elezioni.

I dipendenti della BLS hanno avuto l'opportunità di eleggere la Commissione del Cassa pensioni per il prossimo quadriennio, dal 1° luglio 2018 al 30 giugno 2022. Il SEV ha fatto la sua raccomandazione elettorale sui precedenti numeri di contatto.sev. Sotto la supervisione del segretario sindacale del SEV Michael Buletti, il dipartimento risorse umane della BLS ha proceduto allo spoglio dei voti.

Tutti e quattro i candidati raccomandati dal SEV sono stati eletti come rappresentanti dei dipendenti.

Si tratta di:

- Wolfgang Kling (SEV, come finora)
- Beat Reichen (SEV, come finora)
- Markus Winkelmann (SEV, come finora)
- Rolf Siegenthaler (VSLF, nuovo)

Il SEV si congratula con i quattro eletti e augura loro ogni successo nei loro compiti.

Confederazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)

«Fair Transport For Europe!»

Dopo l'approvazione delle nuove norme per l'autotrasporto fatta dalla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, la confederazione europea dei sindacati dei trasporti annuncia una dura battaglia contro le modifiche ai tempi di guida e di riposo.

La Confederazione europea dei sindacati dei trasporti ETF ha diffuso il 4 maggio, poco tempo dopo l'approvazione da parte della Commissione Tran, una dura nota contro le modifiche che potrebbero essere attuate (se la plenaria dell'Europarlamento confermerà il testo) ai tempi di guida e di riposo e del distacco degli autisti dell'autotrasporto. Il comunicato esordisce affermando che «i deputati al Parlamento europeo hanno votato contro la sicurezza stradale e posti di lavoro di qualità per i tre milioni di conducenti professionisti europei». Il testo prosegue sostenendo che «gli emendamenti del Comitato al pacchetto sulla mobilità dell'UE confermerebbero l'esclusione degli operatori stradali dalla nuova direttiva UE sui lavoratori distaccati - negando ai conducenti il diritto a un'equa retribuzione quando lavorano a livello transfrontaliero. Significherebbe anche meno riposo ogni mese, con i datori di lavoro in grado di tenere i conducenti in viaggio per tre settimane con non più di 24 ore di riposo. Il rischio di inci-

denti correlati alla fatica è chiaro».

Sul distacco transnazionale, la Commissione ha confermato che le regole restano diverse da quelle recentemente modificate per gli altri lavoratori dalla Commissione per il Lavoro, che invece ha appoggiato le richieste sindacali per contrastare il dumping sociale. «L'Unione Europea si è recentemente espressa per garantire ai lavoratori che vengono inviati in un altro Paese la stessa retribuzione dei dipendenti locali per lo stesso lavoro», dichiara Roberto Parrillo, presidente della sezione stradale dell'ETF, «perché i lavoratori del trasporto su strada non meritano lo stesso trattamento? Un'esclusione permanente per l'autotrasporto dalle regole di distacco è un voto per legalizzare il dumping sociale e la discriminazione salariale in Europa. Un'Unione Europea che afferma di costruire un pilastro sociale non può imporre questo trattamento ai lavoratori europei».

L'ETF contrasta duramente anche la modifica delle regole sui tempi di guida e di riposo, come spiega Frank Moreels, presidente della Confederazione: «Le prossime elezioni europee si stanno avvicinando e l'UE affronta un'ondata di populismo euroscettico. In questo momento i deputati hanno scelto gli interessi delle imprese invece della qualità del lavoro e della sicurezza stradale. Se questa decisione sarà confermata, i conducenti professionisti avranno meno riposo al mese, con periodi più lunghi lontano da casa. Ciò si-



Attivisti dell'ETF in piena azione



Anche i sindacalisti austriaci di Vida lanciano un ammonimento sul pacchetto «Mobility Package»

gnifica autisti più stanchi, e sappiamo che la fatica sulla strada uccide. In che modo questo ispira fiducia nel progetto europeo? Combatteremo questa miope decisione fino in fondo, ma oggi è un duro colpo».

I sindacati ritengono anche che il testo approvato recente-

mente rappresenti un passo indietro sulla questione del riposo settimanale in cabina: «È scioccante che i deputati abbiano votato per ribaltare una recente sentenza della Corte di Giustizia europea contraria al riposo settimanale regolare sul camion», afferma Eduardo Chagas, segretario generale

dell'ETF. «I conducenti dovranno trascorrere molti fine settimana in camion e nei parcheggi lontano da casa e mangiare sulla strada o nelle loro cabine. Non è possibile costruire un'Europa sociale su tale sfruttamento e condizioni sfavorevoli».

ETF

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



Commissione centrale sottofederazione PV Escursione al Castello di Hallwyl il 5 giugno

I presidenti delle sezioni PV, i membri della Commissione centrale in corpore e la rappresentante della Commissione donne Andrea Ursula Leuzinger sono arrivati da ogni parte della Svizzera alla stazione di Boniswil nel Seetal. Dopo alcune parole di benvenuto da parte di Ueli Röthenmund, che ha rammentato i suoi inizi come giovane ferroviere proprio nelle stazioni del Seetal, abbiamo attraversato un'incantevole riserva naturale in direzione del castello di Hallwyl. Lungo il percorso, i colleghi del posto ci

hanno dato utili ragguagli sui dintorni e chi vi abita. Il complesso, uno dei più importanti castelli sull'acqua della Svizzera, si estende su tre isole sul fiume Aabach, all'estremità settentrionale del lago di Hallwil, in territorio del comune di Seengen. Ad attenderci all'arrivo l'immancabile caffè coi cornetti. Nella corte del castello, la signora Gehrig dell'associazione Musei di Argovia (che conta ben sette musei), ci ha offerto una breve cronistoria dell'edificio e della casata. Dopo gli studi in legge, Hans von Hallwyl (1835-1909) si dedica alla geologia e con il padre e il fratello viaggia a lungo per le strade d'Europa. Egli riprende poi il castello di Hallwyl, sede della casata, come più anziano della famiglia, nutrendo grandi progetti. Dopo il naufragio del primo matrimonio, espatria in Austria e in Serbia, dove costruisce ferrovie e si dedica alla caccia. Vive gli ultimi anni con la seconda moglie Hedwig Styx nel castello di Burgberg a Überlingen, sul lago Bodanico.

I costumi goderecci dei signori del castello e le loro storie di donne sono stati narrati in termini divertenti dalla signora Gehrig, che ha poi argutamente concluso: se non è vero, è ben trovato.

Per il pranzo di mezzogiorno ci siamo spostati con l'autobus a Seon. Nella sala decorata del ristorante «Sternen», che avevamo bene in mente per una precedente riunione della Commissione centrale, era imbandita per noi una magnifica tavola. All'aperitivo ci hanno raggiunto i rappresentanti del Ticino a completare la compagnia. Per una volta, la convivialità ha avuto la giusta parte e gli ospiti hanno lasciato ad altre occasioni le questioni prettamente sindacali. L'escursione è pensata anche come momento per ringraziare il Comitato centrale del grande lavoro svolto durante l'anno, come ha poi ricordato il nostro presidente centrale Roland Schwager. Presentando il suo comune, il sindaco di Seon, Hanspeter Dössegger, ha ricordato l'importante ruolo svolto dalla Seetalbahn (che per i molti incidenti mortali del passato viene detta anche irrispettosamente «Mörderbahn» o «Kundenmetzger»).



Helen Isler

Ueli Röthenmund

Questa seconda riunione del CC, svoltasi come tradizione vuole nella forma di escursione, resterà a lungo fra i bei ricordi dei 25 ospiti. Accanto alla parte informale e di collegialità, l'incontro annuale favorisce anche la conoscenza e la riscoperta di altre contrade del nostro magnifico Paese. Stavolta il compito è toccato alla sezione Argovia: Helen Isler, vicepresidente, e Ueli Röthenmund, presidente della locale sezione PV, hanno predisposto un programma interessante e variato. A loro vanno dunque i complimenti per il meritevole impegno. Grazie mille a nome di tutti i partecipanti per l'ottimo lavoro e la perfetta organizzazione. E ci rallegriamo sin d'ora per la prossima escursione del CC, che sarà curata dal collega René Wolf della sezione PV Lucerna con il suo team.

Otto Huser, segretario centrale SEV-PV



Il castello di Hallwyl

PV Ticino e Moesano - ferrovieri pensionati

Gita a Volandia

Con una settantina di colleghe e colleghi pensionati, a inizio giugno abbiamo visitato Volandia, parco e museo del volo, ospitato negli edifici delle storiche Officine Aeronautiche Caproni fondate nel 1910, nei pressi dell'aeroporto della Malpensa. Suddiviso in numerose aree all'aperto e all'interno – le forme del volo, l'ala fissa, l'ala rotante, il padiglione spazio, i droni, gli aeromodelli – esso ospita oggi anche la collezione Ogliari, proveniente dal Museo dei trasporti di Ranco sulle rive del lago Maggiore, che molti certamente già conoscono.

Per la visita, durata un paio d'ore, siamo stati accompagnati in piccoli gruppi da volontari del museo. Fra di essi vi sono anche ex piloti o appassionati del volo, che spiegano con grande conoscenza ed entusiasmo gli esordi dell'aviazione e si occupano anche del restauro di vecchi modelli. Nei padiglioni sono esposti i prototipi dei primi aeroplani con i quali i pionieri del volo tentavano di staccarsi dal suolo, agli inizi del secolo scorso, e i moderni aerei ed elicotteri realizzati negli anni dall'industria lombarda. Non mancano le riproduzioni di eliche e di parti dei velivoli, gigantografie alle pareti con foto dell'epoca, un planetario e simulatori di volo a disposizione dei visitatori.



Un parco e museo a pochi passi da casa, che vale senz'altro la pena di visitare anche con i nipoti.

Alla visita ha fatto seguito, come d'abitudine per le nostre uscite, un ottimo pranzo alle Querce di Casorate. Un ristorante, ai bordi di una verde radura attornata da un fitto bosco, che comprende anche un maneggio e campi da tennis.

Dopo aver gustato il ricco menu e fatto (alcuni) il bis del dessert, sulla via del rientro vi è stata la sosta ad Arese, nel centro commerciale più grande d'Italia. In molti ne hanno approfittato per sgranchirsi le gambe e fare acquisti.

Una bella giornata dunque, trascorsa fra nuove e rinnovate amicizie, anche se il numero di partecipanti ha lasciato un poco deluso il collega Marco Hefti, che aveva organizzato tutto alla perfezione. Comunque, grazie Marco e alla prossima!

In memoria - PV Ticino e Moesano

In ricordo di Augusta Rima e Gianpaolo Zocchi

A pochi giorni di distanza ci hanno lasciato due ex membri di Comitato della PV Ticino e Moesano, molto attivi nell'organizzazione delle vacanze al mare e ad Abano.

Augusta, che era ospite di un istituto per anziani, è rimasta fino all'ultimo cosciente ed ha più volte ricevuto la visita dei membri di Comitato, che poi ci trasmettevano i suoi saluti.

Rammento ancora la sua gioia quando ci aveva invitati nella sua casa di vacanza per festeggiare il traguardo degli 80 anni.

Molto attivo in favore degli altri anche fuori dell'ambito ferroviario, capitava di incontrarlo quando accompagnava i malati o gli ospiti di case per anziani alle visite dal medico o per qualche terapia. Di Gianpaolo ricordo ancora i tempi in cui, da ferrovieri attivi, ci si trovava assieme sul lavoro. I suoi problemi di salute sono cominciati mentre era ancora membro di Comitato.

Era lui a tenerci informati del decesso di qualche nostro membro e da lui ho ripreso la funzione di alfiere della Sezione PV SEV.

Di Augusta e di Gianpaolo serberemo sempre un gradito ricordo.

Rai

Giornata di formazione delle donne SEV 2018
23 novembre 2018, 9:45–16:30, Hotel Ador, Laupenstrasse 15, Berna
prevista la traduzione simultanea (fr/it)

«Cambamenti – Digitalizzazione – Flessibilità»

- Vale la pena di annunciarsi per tempo, i posti sono limitati.
- Iscrizioni possibili solo per internet a: sev-online.ch/formazione oppure codice QR
- Non sono previsti Workshops
- La giornata di formazione delle donne vale come congedo di formazione per le impiegate presso le FFS.



Maggiori informazioni al seguente indirizzo:
bildung@sev-online.ch.



Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale
Editore: SEV, www.sev-online.ch
Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, 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 8250115

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

3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi
Pubblicità: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubstrüti 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 Zeitung-sdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitung-sdruck.ch
ISSN 1662-8470

Prossima edizione: il 12 luglio. Chiusura redazionale: il 5 luglio, ore 10

PV Ticino e Moesano - ferrovieri pensionati Gita all'alpe Foppa ai piedi del Tamaro giovedì 6 settembre 2018

Dopo la bella e sorprendente visita a Volandia e al centro commerciale di Arese, le vacanze balneari a Cesenatico eccoci pronti per l'uscita autunnale in terra ticinese. Vi proponiamo di nuovo una visita, dopo diversi anni, dell'Alpe Foppa sulle pendici del Monte Tamaro. Avrete la possibilità di visitare la chiesetta progettata dal nostro architetto di punta Mario Botta oppure fare una passeggiata salutare all'aria aperta e gustarvi lo stupendo panorama. Altra possibilità, per chi non teme la velocità, diventare bambini per un attimo e scendere nella massima sicurezza sul bellissimo percorso di «Bob». Alle ore 11.45 gusteremo l'aperitivo, tempo permettendo all'aperto e di seguito il pranzo all'interno del ristorante a base di specialità autunnali seguiti da un buon dolce.

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

Costo della gita CHF 60.- comprendente biglietto andata e ritorno in telecabina, pranzo, vino, acqua e caffè.

Ritrovo alla stazione di partenza della telecabina a Rivera dalle ore 10.45 - ritiro biglietti e salita individuale all'Alpe Foppa - tempo a disposizione per godere del panorama o passeggiata. Posteggi a disposizione per chi arriva con mezzi propri.

Treni consigliati: Da Chiasso pt. 9.50 S10 - Mendrisio pt. 10.05 - Lugano pt. 10.26 Da Airolo pt 9.13 RE - Faido pt. 9.31 - Biasca pt. 9.54 - Bellinzona ar. 10.09 - cambio treno e partenza 10.32 S10
Da Locarno pt. 10.05 S20 - Cambio a Giubiasco pt. 10.36 S10
Arrivo a Rivera stazione ore 10.42 da Sud e 10.45 da Nord percorso a piedi ca 300 metri
Orari per il rientro verso Sud: Rivera stazione partenza ore 15.45 - 16.15 - 16.45
Orari per il rientro verso Nord: Rivera stazione partenza ore 15.42 - 16.12 - 16.42

Termine d'iscrizione: sabato 1. settembre 2018

ISCRIZIONE alla gita autunnale all'alpe Foppa, Monte Tamaro, giovedì 6 settembre 2018

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:.....

Numeri telefono:.....

Intolleranze :

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo di Marco Hefti, Via Salim 7, 6653 Verscio, oppure heftimarco@gmail.com o telefonare 091 796.28.16 o 078 846.91.73 (event. lasciare messaggio, sarete richiamati)



Chiusura degli sportelli FFS

Sempre meno contatto umano

In Svizzera, il servizio pubblico sta soffrendo, non da ultimo a causa della chiusura degli sportelli delle FFS in diverse località. Il Consiglio federale è ora chiamato a rispondere ad alcune domande.

Nel corso di quest'anno, le FFS intendono chiudere nove ulteriori punti di vendita, sostenendo che risultano deficitari. Questa motivazione però a volte stride, come nel caso di Palézieux, dove la gestione degli sportelli verrà ripresa dai trasporti pubblici di Friburgo. Tanto deficitari non dovrebbero quindi essere! Se non altro, e questo è pure un aspetto che sta a cuore al SEV, sono state trovate soluzioni per l'impiego di tutte e tutti i dipendenti interessati.

Domande al Consiglio federale

Ora la questione attira anche l'attenzione della politica: durante la sessione estiva, il consigliere nazionale socialista Mathias Reynard (VS) ha presentato un'interpellanza su queste chiusure, dal significa-

tivo titolo: «chiusura degli sportelli nelle stazioni: una strategia di smantellamento delle FFS?». Tra i vari aspetti sollevati, Reynard chiede anche quali sedi dovrebbero essere chiuse nel 2019 e delucidazioni sui criteri in base ai quali vengono svolte queste scelte. Reynard osserva anche come numerose campagne delle FFS puntino a convincere i clienti a far capo ai servizi online, invece di rivolgersi allo

sportello, le cui prestazioni vengono sempre più spesso caricate di sovrattasse, mentre risultano gratuite su internet o via App. L'interpellante chiede anche se la missione di servizio pubblico delle FFS non venga compromessa da queste continue chiusure di punti di vendita.

Il SEV sostiene l'interpellanza

Il SEV, come del resto lo stesso Mathias Reynard, non si oppo-

ne all'avvento di nuove tecnologie, che possono risultare molto utili, se impiegate con giudizio. Non è invece ammissibile che i punti di vendita vengano deliberatamente resi poco attrattivi da orari di apertura ridotti e da lunghi tempi di attesa, per poi venir definitivamente chiusi. Tanto più che il funzionamento dei servizi online delle FFS non è esente da pecche. Obbligare il personale di vendita ad assistere la clien-



Il 27 marzo vi è stata un'azione di volantinaggio contro la chiusura degli sportelli a St-Maurice. Da sinistra: il consigliere nazionale Mathias Reynard, Blaise Carron (rispettivamente presidente e vice dell'USS Vallese) e René Zürcher, SEV.

SEDI

Nel 2018, le FFS stanno chiudendo i loro sportelli in 9 punti di vendita.

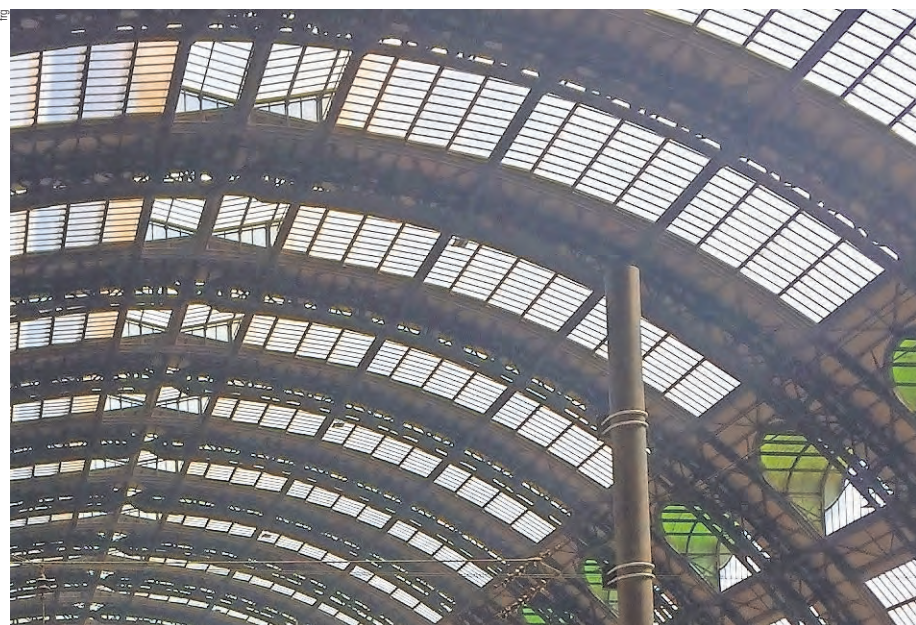
- Svizzera tedesca: Basel Euroairport, Turgi, Erlenbach ZH, Zürich Tiefenbrunnen, Münchenbuchsee e Küsnacht am Rigi
- Romandia: St-Maurice, Renens EPFL e Palézieux (che verrà ripreso dai TPF)

tela per indurla ad acquistare i propri biglietti all'automatico o tramite App, invece di fornire direttamente la prestazione richiesta, significa puntare ad una disumanizzazione che porterà a stazioni fantasma, la cui anonimità comprometterà ogni sensazione individuale di sicurezza. Un altro esempio di smantellamento di servizi da parte delle FFS.

Il tema è stato ripreso anche nei cantoni Giura, Neuchâtel, Vaud e Ginevra e il SEV continuerà a seguirne con molto interesse l'evoluzione sul piano politico.

Chantal Fischer

Photomystère: «Dove è stata scattata questa foto?»



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 4 luglio 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.

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 un dettaglio della stazione di Vevey (VD).

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

La fortuna vincitrice di un set di scrittura Caran D'Ache è:

Valérie Gogerat di St-Légier-La Chiésaz. Sezione AS Ouest.