

SEV N. 11

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



INCIDENTE SUL LAVORO ALLE FFS

Forza e debolezze

Editoriale di Giorgio Tuti, presidente SEV

▶ p. 3

Il tragico incidente di cui è stato vittima il nostro collega B. lo scorso 4 agosto ha messo i collaboratori delle FFS in uno stato di shock e ha immerso il SEV nello stupore.

Il 9 agosto molti collaboratori si sono riuniti alla stazione centrale di Zurigo per rendere un ultimo omaggio al loro collega scomparso. In quel momento difficile l'atmosfera era pesante: la tristezza e la costernazione si mescolavano alla rabbia, poiché quanto è successo ha marcato durevolmente gli animi delle persone.

Si tratta ora di imparare da questo incidente, e questo dovrà essere fatto a diversi livelli.

Il SISI e l'UFT hanno presentato i primi risultati dell'indagine e hanno spiegato come si è potuta verificare una tale tragedia. La direzione delle FFS ha preso posizione in diverse

occasioni, con dichiarazioni non sempre molto felici e che hanno dato l'impressione di un crescente atteggiamento febbrile. Anche il SEV ha preso posizione e ha colto l'occasione per tastare il polso dei colleghi e delle colleghe.

Ora, il morale non è per nulla alto. Le numerose riorganizzazioni vi contribuiscono in maniera significativa, poiché spesso vengono effettuate senza coinvolgere il personale, per il quale sono spesso incomprensibili e persino dannose. In troppi settori si registrano gravi carenze di personale, con conseguente aumento dell'agitazione, dello stress e dei margini di errore che portano a un sovraccarico cronico di lavoro.

Inoltre, molti dipendenti ritengono di non essere presi in considerazione quando richiamano l'attenzione sui problemi, avvertono dei pericoli legati ad alcuni disservizi o

devono applicare misure che sembrano loro assurde. Ciò che manca è una percezione dei problemi che i dipendenti devono affrontare a livello di base. E questa mancanza di considerazione è particolarmente sentita e mal vissuta.

«Padroneggiare la ferrovia»: questo è uno dei motti delle FFS. Dopo quel terribile incidente, le FFS hanno indubbiamente subito un grave contraccolpo. E se ancora oggi attira l'attenzione dell'opinione pubblica, è piuttosto per la sua involontaria ironia.

Ecco quindi il nostro consiglio alla direzione FFS: indietro tutta, tornare con urgenza a ciò che ha reso forte l'azienda. E questa forza ha un nome: traffico ferroviario. Un traffico ferroviario sicuro e affidabile. Le FFS hanno il personale per farlo. Ma bisogna però avere la volontà di ascoltarlo.

Il SEV del futuro

Ringiovanire i ranghi del sindacato è una priorità. Tre esempi a confronto

2

Sicurezza

Aggressioni e violenza nei trasporti pubblici alla lente

5

Disservizi sui treni

La ZPV Ticino chiede ai vertici delle FFS misure concrete e non solo parole

7

Ti aspettiamo!

Giubileo festa finale: iscriviti!

Il 30 novembre, il SEV compie esattamente 100 anni. Dal 1919 ci battiamo per condizioni di lavoro giuste e progressiste. Certo che vogliamo festeggiare! La celebrazione dell'anniversario avrà luogo il 30 novembre alle ore 15.00 al Bierhübeli di Berna. Oltre ad un programma vario, ci aspettiamo discussioni interessanti e una mostra sul futuro dei sindacati e della mobilità. Vuoi esserci anche tu? L'iscrizione è aperta a tutti i membri SEV dal 1° settembre, ma il numero di posti è limitato: sev-online.ch/festa

Il più assurdo

L'acqua norvegese, il prosciutto che fa il giro di mezza Europa, l'aria delle Alpi svizzere in bomboletta: sono i tre candidati al «Sasso del Diavolo 2019», il premio attribuito alle aziende dall'iniziativa delle Alpi per il trasporto definito «più assurdo».



Vota su:
<https://www.alpeninitiative.ch/it/agire/vota/>

Ecco i candidati: Migros (acqua Voss), Aldi (prosciutto cotto «Gusto italiano») e l'aria delle Alpi «Swiss Air Deluxe». L'acqua Voss arriva in vetro dopo 1'500 km di camion e battello, con un impatto di CO2 7'000 volte superiore a quello dell'acqua del rubinetto. Il prosciutto è il risultato di maiali macellati nei Paesi Bassi, della relativa carne trasportata in Italia per la lavorazione, dell'imballaggio che avviene in Austria e della vendita in Svizzera: 1'700 km con un impatto sul clima 9 volte superiore al prosciutto locale. L'aria delle Alpi, prodotto vallesano e zurighese in bomboletta, viene esportato fino in Thailandia percorrendo quasi 20'000 km. A votare sono i cittadini, che avranno tempo fino al 15 settembre, ma l'obiettivo, spiegano gli organizzatori, non è mettere in cattiva luce qualcuno ma sensibilizzare consumatori e imprese affinché diventino sempre più responsabili.



IL SEV DI DOMANI

Si può parlare di futuro solo insieme ai giovani

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Chi assumerà la responsabilità nel SEV nei prossimi anni? Quali saranno i nuovi volti? Come funziona la transizione generazionale tra la vecchia e la nuova guardia passando dalla generazione di mezzo?

Il futuro del lavoro nell'era della digitalizzazione e della disintermediazione - foriera di insidie - pone inevitabilmente nuove sfide anche e soprattutto per i sindacati, confrontati nel contempo non solo con la trasformazione del mondo del lavoro, ma anche con il fenomeno del pensionamento dei baby-boomers. L'importanza di ringiovanire i sindacati e di capire come raggiungere i giovani lavoratori e le giovani lavoratrici esplorando anche nuove forme di rappresentanza, è cruciale. Per ridurre il distacco dalle richieste dei giovani e dal loro essere nel mondo del lavoro rappresentandoli con efficacia, i sindacati devono individuare altre modali-

L'esempio romando

La sezione TPG a Ginevra sfoggia la bellezza di 1000 membri attivi. Ricardo Carvalho, 31 anni, fa parte del comitato da 5 anni. Per lui è importante dare fiducia ai giovani affidando loro delle responsabilità. «È uno dei modi per coinvolgere pienamente le nuove generazioni. Ma si tratta anche di lavorare sull'immagine del sindacato, organizzando per esempio attività dedicate, e di curare la comunicazione digitale. Poi è necessario coinvolgere i giovani attraverso la partecipazione ai negoziati e l'accompagnamento a colloqui disciplinari. Insomma un lavoro sul piano della concretezza». Ma, secondo l'attuale presidente della sezione, Vincent Leggiero, resta fondamentale il lavoro di prossimità: «Rappresenta la nostra forza maggiore. È grazie a questo tipo di lavoro che si possono scoprire le persone, avvicinarle al sindacato. È grazie alla prossimità che i fiduciari del sindacato acquistano credibilità e si fanno apprezzare per il lavoro che deve essere professionale».

tà nel comunicare con le nuove generazioni. Stabilendo, prima di tutto, un collegamento organico e continuativo. In questo modo il sindacato potrebbe essere realmente un punto di riferimento per i giovani che, contribuendo all'attività sindacale, fornirebbero quella spinta di innovazione e movimento verso il futuro.

«L'inclusione dei giovani è fondamentale, non si può parlare di futuro e di futuro del lavoro senza far entrare nel dialogo i diretti interessati» osserva Thomas Giedemann, presidente della LPV Ticino. Thomas è indubbiamente rappresentante della generazione di mezzo, ma grazie al suo costante lavoro sul terreno è a stretto contatto con i giovani: «Come LPV Ticino siamo fieri di avere come rappresentante della Commissione Giovani del SEV Gabriele Bianchi». Ma al di là di questo piccolo fiore all'occhiello, Thomas ha

ben in chiaro l'importanza del ringiovanimento dei ranghi per tutto il sindacato: «Non basta cercare il contatto con i giovani. Bisogna essere disponibili a confrontarsi, accogliere nuove idee e prospettive diverse da ciò che non corrisponde più del tutto alle necessità del lavoro di oggi oppure alle priorità poste dalle nuove generazioni».

È come trovare la quadratura del cerchio. «Sinceramente ricetto non ne ho e diffido per natura da modelli preconfezionati. Sono una persona che crede nel dialogo e nel confronto. Ed è così che riesco ad intercettare i giovani. Come sezione cerchiamo di coinvolgerli e dare loro maggiori responsabilità, affinché siano direttamente protagonisti.

Ma la nostra vera forza è il lavoro di prossimità, il contatto diretto, indipendentemente dall'età». Insomma un incontro a quattro occhi e una stretta di mano vale di più di un post su Facebook, anche se una parte della comunicazione sindacale non può più prescindere dai social media. Ben sapendo, però, che i rapporti mediati dai supporti virtuali e dalle illusioni che generano, non sostituiranno mai il principio di realtà, che è quello con cui alla fine tutti devono misurarsi. Il presidente della LPV Ticino ne è cosciente: «Il sindacato di domani si deve costruire oggi. Anzi avrebbe dovuto cominciare a costruire il proprio futuro ieri».

Thomas Giedemann è comunque certo di una cosa: ci sono dei valori che non hanno età e che nella loro centralità, sono dirimenti. «Solidarietà, rispetto, ascolto, giustizia sociale, uguaglianza, pari opportunità, inclusione, internazionalismo: sono valori che costituiscono le fondamenta della casa sindacale. Per tutte le generazioni. Non si può avviare una politica di ringiovanimento senza partire da lì. Sarebbe abdicare al senso del sindacato, che su questi valori costruisce anche la propria forza di rappresentanza e di appartenenza». Una forza che consente anche, nei rapporti contrattuali, di essere alla pari.

«Ma la nostra vera forza, è il lavoro di prossimità, il contatto diretto, indipendentemente dall'età».

THOMAS GIEDEMANN
macchinista

L'esempio zurighese

Alla LPV di Zurigo, il cambio generazionale è stato un successo. La sezione ha notevolmente ringiovanito il Comitato. «Ma il cambiamento non è avvenuto schioccando le dita» ha spiegato il copresidente Stefan Bruderer (30 anni). «Le persone non si fanno vive da sole, vanno avvicinate chiedendo loro una, due tre volte di aderire al sindacato». Le persone, sottolinea, amano sentirsi coinvolte. «Ogni persona è una risorsa, indipendentemente da ciò che può fare; è molto individuale il modo in cui i diversi colleghi possono immaginare di dare il loro contributo. «Nella sezione ci siamo organizzati dando ad ognuno un compito. Inoltre abbiamo una chat su Whatsapp per stare in contatto». Ma anche la convivialità conta: «Cerchiamo anche di organizzare delle cene dopo i nostri incontri. È un modo per rafforzare i legami sociali». Come a Ginevra, anche a Zurigo si cerca di coinvolgere i giovani nelle trattative e accompagnando i colleghi ai colloqui con i superiori.

MANUTENZIONE DEI VEICOLI FFS

«Ci vuole più personale»

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Il tragico incidente toccato all'assistente clienti FFS non è rimasto senza conseguenze. Ecco la posizione del vicepresidente SEV Manuel Avallone.

Dalle verifiche svolte, le FFS hanno riscontrato 66 sistemi anti-incastro non perfettamente funzionanti, di cui 7 del tutto non funzionanti. Cosa pensi di queste cifre?

Manuel Avallone: L'entità dei numeri ha stupito anche noi. E subito nasce la domanda di come ciò sia possibile e perché queste lacune non siano state scoperte nel corso dell'ordinario processo di manutenzione.

Quali ora le priorità per il SEV?

Siamo molto soddisfatti che le FFS abbiano ricevuto dall'UFT il mandato di far riesaminare esternamente l'organizzazione e i decorsi legati alla manutenzione dei veicoli. In quest'ambito sarà importante chiarire se i processi sono corretti e se vi sono addetti a sufficienza per svolgerli. Abbiamo l'impressione che le FFS impieghino troppo poco personale nella manutenzione.

Uno sguardo alle cifre mostra co-

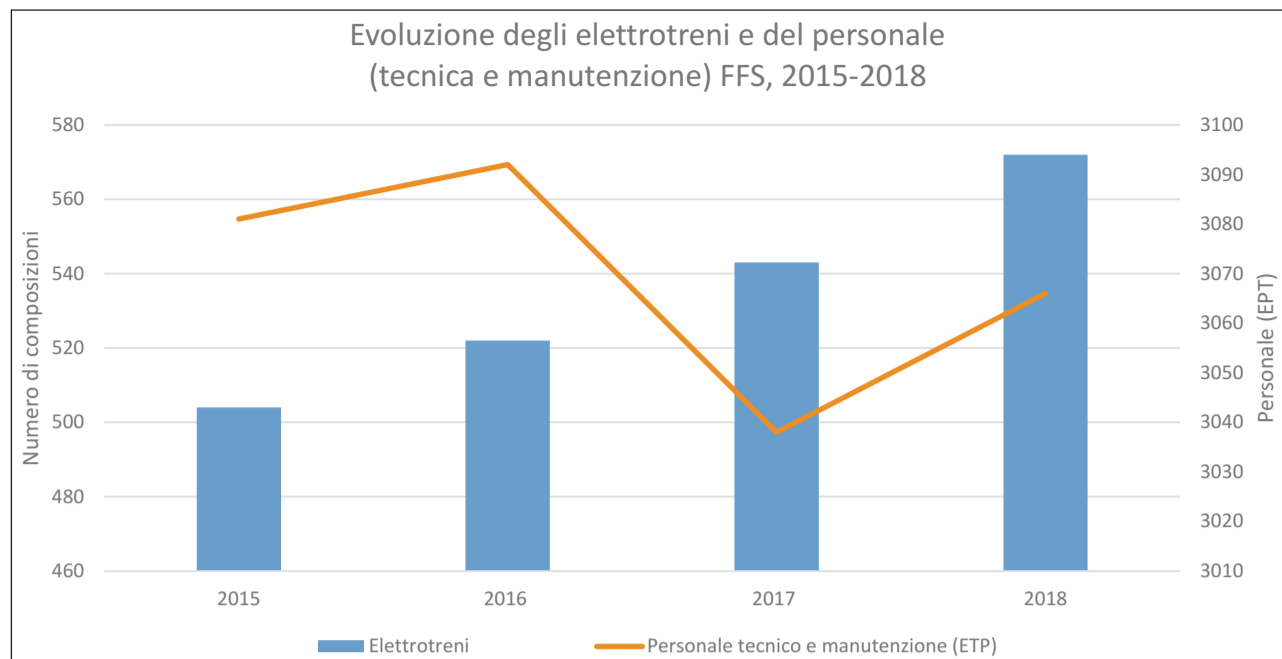
me a fronte del numero crescente di elettrotreni, nella manutenzione lavori sempre meno personale (vedi grafico).

Le FFS partono dal presupposto che grazie ai progressi della tecnologia, in questo campo siano necessari sempre meno addetti. La realtà è ben diversa: per prima cosa, l'industria non riesce a soddisfare gli impegni presi. Secondariamente, i treni sono sempre più pesanti, lunghi e veloci. Questo comporta una maggiore usura del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria. In effetti, non ci vuole meno, bensì più manutenzione.

Occorre aumentare la presenza di personale anche sui treni. Perché?

Vale lo stesso discorso: con treni sempre più lunghi, gli assistenti clienti sono viepiù soli a bordo. Anche qui le FFS sostengono che la tecnologia toglie molte incombenze al personale del treno. Tuttavia siamo ben lontani da questo obiettivo. Con l'introduzione del nuovo profilo professionale degli assistenti clienti, il personale del treno deve focalizzarsi in maggior misura sulle esigenze dei viaggiatori. Questo mette in secondo piano i compiti legati alla circolazione e alla sicurezza.

A inizio settembre è previsto un



Elettrotreni Personale tecnico e manutenzione (ETP)

nuovo incontro con le FFS. Discuterete anche di questi aspetti?

Vogliamo sapere a che punto è l'attuazione dei provvedimenti richiesti dall'UFT - sia in relazione con il materiale sia con il processo di partenza. E chiederemo di conoscere anche l'esatta situazione del personale: nella manutenzione ma anche riguardo al personale del treno.

Dunque la nostra richiesta di un diverso processo di partenza è ancora valida?

Assolutamente; seguiamo la cosa con attenzione. Viste le circostanze, sorgono addirittura altre richieste. Il tema è ben lungi dall'essere risolto.

Dopo questo incidente - oltre allo sgomento e alla tristezza - fra il personale sono palesi anche il malessere e l'indignazione. Da dove nascono questi sentimenti?

Constatiamo da tempo che qualcosa non va per il verso giusto. Per questo mi sento di dare la colpa alla smania di riorganizzare delle FFS. Ad esempio «RailFit»: un piano di risparmi spacciato per «programma di messa in forma» e che suggeriva l'idea che i collaboratori non sarebbero abbastanza in gamba per il loro lavoro. Ne sono seguite una ristrutturazione dopo l'altra, senza però una

fase di consolidamento. L'obiettivo è sempre lo stesso: aumentare l'efficienza risparmiando.

Ovvero mettere sempre più sotto pressione il personale, che non riesce a capire dove voglia veramente andare l'azienda. A un certo momento la gente non segue più - anche perché non si sente ascoltata - e rinuncia, si rassegna. Abbiamo l'impressione che

in seno alle FFS si sia ormai giunti a questo punto.

Come possono uscire le FFS da questa crisi?

Mettendo il personale al centro dell'azienda: i lavoratori devono sentire di essere ascoltati e che la loro collaborazione, il loro «pensare con la propria testa» sono apprezzati.

Le FFS devono adottare misure urgenti

Lo scorso 4 agosto un capo assistenza clienti è rimasto ferito mortalmente sul lavoro. Per il mancato funzionamento della protezione anti-incastro, il 54enne è restato intrappolato con un braccio nel battente della porta. Il rapporto intermedio del Servizio svizzero d'inchiesta sulla sicurezza SIS1 ha inoltre evidenziato che anche il sistema di sicurezza supplementare montato sulle carrozze del tipo CU IV non era affidabile. Il sistema ha dunque segnalato al macchinista che le porte erano chiuse, benché non fosse effettivamente così. Sulla scorta delle raccomandazioni del SIS1, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha ordinato una serie di direttive che le FFS dovranno attuare per eliminare i difetti alle porte dei treni e migliorare il riconoscimento dei guasti. Queste coincidono ampiamente con le

richieste già formulate dal SEV. L'UFT chiede fra l'altro che venga sostituito il comando delle porte di tutte le CU IV, nel frattempo devono essere esaminate e attuate misure sostitutive. L'UFT esige poi dalle FFS che valutino eventuali rischi legati al processo di licenziamento dei treni. L'azienda dovrà inoltre verificare se rischi simili sussistano per analoghe tipologie di veicoli. Lo scorso venerdì le FFS hanno informato che delle 1536 porte finora controllate, 512 hanno presentato lacune - la maggior parte di esse non è tuttavia rilevante per la sicurezza. Vista l'elevata quota di difetti, l'UFT richiede un audit da parte di una ditta esterna, che verifichi l'organizzazione e i processi di manutenzione dei veicoli. Le FFS hanno confermato di voler attuare tempestivamente tutte le direttive dell'UFT.



«Siamo molto felici che le FFS, la BLS e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) si siano resi conto che per la qualità del traffico a lunga percorrenza e per tutti gli interessati è meglio che le ferrovie collaborino, piuttosto che remare una contro l'altra», afferma Giorgio Tuti. Per Giorgio Tuti è chiaro che l'accordo tra BLS e FFS non è riconducibile unicamente alla maggiore consapevolezza dei numerosi problemi connessi al materiale rotabile, al personale, al cambiamento di cassa pensioni, ai danni d'immagine e così via. «L'accordo è anche la logica conseguenza del cambio di rotta che l'UFT ha recentemente impresso alla sua strategia dei trasporti pubblici risalente al 2014».



Le molestie sessuali sono un problema molto più diffuso di quanto si pensi. Circa 800 giovani provenienti da tutta la Svizzera hanno partecipato a un'indagine condotta da **Unia Giovani**, da cui risulta che un terzo degli studenti ha già subito almeno una volta **molestie sessuali sul posto di lavoro**. Le donne sono colpite più spesso degli uomini. Se si includono le esperienze a scuola e nella vita privata, la cifra raggiunge il 70 per cento. Secondo l'indagine, la forma più comune di molestie sessuali è l'insinuazione sessuale e le osservazioni dispregiative. In cinque casi su sei ci sono altre forme di molestie, come per esempio il «contatto fisico indesiderato» o lo stalking (8%).



Simonetta Sommaruga alla festa del centenario del SEV

GIORGIO TUTI risponde

«La nostra gioventù SEV è dinamica»

Il SEV fa abbastanza per rinvigire i propri effettivi?

La domanda è legittima. La piramide delle età nel SEV è chiaramente simile a quella delle imprese di trasporto. Con l'imminente pensionamento dei baby boomer, la situazione potrebbe peggiorare se non si fa nulla. Per questo motivo abbiamo adottato misure diverse. A partire dall'integrazione dei giovani nel gruppo di reclutamento SEV. La segretaria sindacale dei giovani Xenja Widmer è quindi attiva in due aree chiave per dare forma al SEV di domani.

La Commissione Giovani è in espansione e tutte le regioni linguistiche sono rappresentate. Si tratta di un primo elemento positivo perché fino a pochi anni fa la gioventù era attiva solo nella Svizzera tedesca. L'altra sfida è quella di raggiungere i minori di 30 anni nelle ITC.

Avere una Commissione giovani dinamica come quella attualmente presente nel SEV, è eccellente per l'immagine del SEV tra i giovani. E la loro immagine sarà ancora migliore dopo il 30 novembre! La Commissione giovani è responsabile dei preparativi per le celebrazioni di chiusura del centenario. Per il momento, l'evento promette di essere all'altezza delle aspettative. Questa assunzione di responsabilità e la fiducia che il SEV ha in loro, mira ad un altro grande obiettivo: formare e fare affidamento sui giovani del SEV affinché possano unirsi ai comitati di sezione e alle commissioni centrali delle sottofederazioni, organi fondamentali della nostra struttura di milizia.

Vuoi rivolgere una domanda a Giorgio o a un altro membro della direzione SEV? Allora scrivi a: giorname@sev-online.ch

ELEZIONI PER IL RINNOVO TOTALE DELLE COPE FFS

Elezioni tacite presso Cargo, P e K/Immobili

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dopo la scadenza il 5 agosto per l'inoltro delle candidature per le CoPe del personale delle Divisioni FFS Traffico Viaggiatori, Cargo e Settori Centrali/Immobili, ora si sa dove le elezioni saranno tacite e dove invece si andrà ad elezioni. Presso FFS Infrastruttura, la CoPe sarà eletta nella primavera 2020.

76 dei circa 135 seggi delle CoPe nelle Divisioni Viaggiatori, Cargo e Settori Centrali/Immobili (livello Divisione e Superficie) sono stati eletti tacitamente, in quanto il numero dei candidati non ha superato i seggi a disposizione. La gran maggioranza degli eletti sono affiliati al SEV.

Eletti tacitamente:

CoPe Div. Cargo: Presidente: Alex Brunner, macchinista (VSLF).

CoPe Divisione Viaggiatori: (circoscrizione elettorale) *Operations Assistenza clientela:* Juri De Biasi,

macchinista A40 (SEV); *Operations CompanyMail, Trasporto & Logistica (CTL):* Thomas Marti (SEV). *Operations manutenzione materiale rotabile (UHR):* Roger Derungs, manutenzione materiale rotabile (SEV), Maurizio Di Blasi, TS (SEV), Leo Ebner, Tecnico livello 4b (Transfair), Markus Stäheli, diagnosi veicoli (SEV); *sicurezza pubblica (OES):* Martin Kohler, istruttore cani (KVöV).

CoPe a livello di gruppo/Immobili: *Informatica:* Uwe Grassel-Bucher, responsabile di progetto Senior (SEV); *IM-Support:* Esther Huser-Giger, manager immobiliare Senior (SEV); *IM-FM:* Markus Stampfli, capogruppo (SEV).

CoPe superficie Cargo: *Aarepark:* Lorenz Kaufmann, specialista di sistemi (lista propria). *Asset Management:* Vincenzo Rizzo, sostituto capo team manutenzione Lok (lista propria), Florian Schröder, mastro artigiano/manovrista (SEV), Mauri-

zio Sulmoni (SEV). *Est:* Gion Kqira, TKC, Simon Müller, Christian Niederklöpfer, Matthias Papp, LPC, Thomas Probst, macchinista Cargo (tutti SEV); *Centro:* Adrian Arnold, macchinista Cargo (SEV), Martin Geiger, macchinista Cargo (VSLF), Beat Geisseler, macchinista Cargo (SEV), Bruno Ruff (SEV), Urs Schweizer, macchinista Cargo (VSLF). *Ovest:* Pasquale De Lorenzis (transfair), Yannick Durand, macchinista LCB (SEV), Alain Michel, RCB B100 (SEV), Dominique Varone, RCP-specialista (SEV).

CoPe superficie viaggiatori, Operations CTL: *Svizzera tedesca:* Roland Camen, capo turno (SEV); *Bellinzona:* Fabio Lanfredi, responsabile gruppo CTL (lista propria); *Ginevra, Losanna:* Thomas Marti, capo team (SEV).

Operations Assistenza clientela: *Centro:* René Bertsch, KBC, Gian-Marco Blattner, capotreno, René Furrer, capotreno, Pascal Siegfried, KBC, Martina Tschanz, agente treno; *Est:*

Rudolf Baumann, agente treno, Josef Glanzmann, capo treno, Felix Inderbitzin, capo treno, Thomas Walther, Specialista e CKB (tutti SEV).

Operations Condotta treni: *Ovest:* Eric Guex, macchinista, Mathieu Jotterand, macchinista, Richard Odermatt, macchinista, Xavier Sprunger, macchinista categoria B (tutti VSLF).

Operations-UHR-centri di manutenzione: *Zurigo:* Roger Derungs, manutenzione materiale rotabile; *Bellinzona:* Fabrice Fink, meccanico; *Basilea:* Markus Niethammer; *Helvèdesk diagnosi veicoli:* Gilbert Pürro, assistente tecnico Helpdesk; *RZA:* Heinz Ruf (tutti SEV).

Operations-UHR-Officine: *Oltren:* Leo Ebner, tecnico livello 4b (transfair), David Hochstrasser, Olivier Serdaoun, Urs Siegrist, artigiani; *RLS:* Roland Mäder, Patrick Willome, specialista manutenzione, Peter Wyman, falegname; *Yverdon:* Michaël Bouche, collaboratore tecnico, Maurizio Di Blasi, TS, Jean-Daniel Randin, meccanico, Philippe Steullet, meccanico (tutti SEV).

Operations-Cleaning/Manovra: *Ovest:* Karim Habraoui, meccanico manovrista, Kazim Sengül (entrambi

del SEV).

TPO: *Bellinzona:* Thomas Bernasconi (SEV); *Svizzera tedesca:* Manuel Kobler, agente di polizia/capogruppo (KVöV).

VSV/VGB: *Lemano Est:* Jean-Michel Belena, consulente clientela (transfair); *Zurigo Sudovest:* Jolanda Bierli, consulente viaggi; *Basilea:* Michèle Blanco Ramos, consulente clientela; *Zurigo città:* Rita Blatecki, consulente clientela; *Svizzera centrale:* Barbara Ettlin, consulente viaggi; *RIDA:* Markus Gering, collaboratore RIDA; *Zurigo Sudest:* Erich Habegger, responsabile Centro viaggi; *Solletta:* Audrey Jeangros, servizio clientela; *Lemano Ovest:* Marie-José Juillet, servizio clientela (tutti SEV).

CoPe superficie Immobili-Facility Management: *Centro:* Nicola Sacco, specialista pulizie; *Est:* Markus Stampfli, responsabile gruppo (entrambi SEV).

Per domande rivolgersi a:

P: juerg.hurni@sev-online.ch;
Cargo: philipp.hadorn@sev-online.ch;
K/Immo: patrick.kummer@sev-online.ch; Infra: urs.huber@sev-online.ch

Elezioni dal 12 settembre

Nelle altre circoscrizioni, i candidati erano più numerosi dei seggi della CoPe. Per questo motivo, dal 12 settembre al 10 ottobre si terranno le elezioni.

E-Voting

Le collaboratrici e i collaboratori interessati riceveranno l'accesso con un login personale per la votazione online.

Partecipa anche tu!

I vari seggi sono spesso contesi tra sindacati e tra candidati «non membri». Ma può anche succedere che i seggi siano contesi tra diversi candidati affiliati al SEV. I candidati affiliati al SEV meritano il tuo sostegno perché il SEV si porta garante delle competenze e

dell'affidabilità delle loro e dei i loro candidati. Anche perché i membri SEV, grazie allo stretto contatto con il sindacato di appartenenza, possono contare sull'appoggio del SEV e delle sue strutture. Questo può essere di aiuto soprattutto quando si presentano questioni delicate. Si tratta di un vantaggio su cui i membri CoPe non organizzati sindacalmente non possono contare. Il SEV può così beneficiare di uno stretto contatto con i membri CoPe, per garantire una buona presenza a tutti i livelli.

Troverai brevi ritratti dei candidati sostenuti dal SEV sul prossimo giornale del 12 settembre, oppure in anteprima sul nostro sito: www.sev-online.ch

CONCORSO LOC
Ecco la foto che ha sbaragliato la concorrenza



Lo scatto vincitore di Daniela Scherrer. Fermo immagine della locomotiva del centenario il 20 marzo 2019 nella località di Mols am Walensee.

Elisa Lanthaler Cercavamo l'immagine più bella della locomotiva SEV che dal 2 febbraio circola sulla rete delle FFS. Chi ha colto la migliore immagine della locomotiva del centennale anniversario? I membri SEV hanno deciso: la foto di Daniela Scherrer di Schänis ha ottenuto il maggior numero di voti. Ha fotografato la locomotiva il 20 marzo a Mols am Walensee. La

vincitrice riceverà una locomotiva modello Märklin del valore di 310 franchi. I fotografi dei posti da 2 a 5 riceveranno disegni Reka del valore di 150 franchi: Benedikt Sieber (foto 3 nel numero SEV dell'11 luglio), Marcel Manhart (foto 9), Heinz Baumann (foto 1 e foto 7). I fotografi che occupano i posti da 6 a 10 nella classifica, vincono un disegno Reka del valore di

CHF 80.-: Julian Ryf (foto 8), Daniel Scherrer (foto 10), Hanswerner Ammann (foto 6), Leticia Oehler (foto 2) ed Erwin Suter (foto 4).

Tra tutti gli acquirenti di una locomotiva modello SEV sono stati estratti i 15 vincitori del concorso Märklin. Saranno contattati direttamente da Märklin per visitare i laboratori di Göppingen (DE).

AGGRESSIONI NEGLI SPAZI PUBBLICI

«La società non è più brutale»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Quanto è accaduto di recente a Francoforte, quando un uomo ha spinto sotto un treno in arrivo una madre e suo figlio, ha dato vita a un'ampia discussione sulla sicurezza nelle stazioni.

Anche la violenza sui treni, contro gli agenti dei treni o i viaggiatori, viene ripresa con ampia risonanza dai media. I reati in pubblico sono oggi più numerosi? Il SEV lo ha chiesto al Dr. Patrik Manzoni, sociologo e criminologo presso l'Istituto di criminologia dell'Università di Zurigo.

SEV: Qual è l'evoluzione della violenza negli spazi pubblici in Svizzera...

Dr. Patrick Manzoni: contrariamente all'opinione ampiamente diffusa nella popolazione, la violenza negli spazi pubblici è regredita, se si considerano i casi riportati nella statistica sulla criminalità. Anche l'opinione che la violenza assume forme sempre più brutali non è convalidata: in realtà dal 2010 si rileva un numero relativamente costante di casi di violenza grave, che costituiscono all'incirca il tre per cento di tutti i reati violenti registrati. Non è pertanto vero che la società sta diventando sempre più degradata e brutale. Anche i casi di violenza perpetrati da giovani sono nettamente diminuiti, benché negli ultimi due anni si osserva un leggero aumento. Ciò nonostante, gli atti di violenza gravi continuano a verificarsi, il che giustamente suscita preoccupazione nella popolazione.

... e come si manifesta la violenza?

La violenza può presentarsi sotto forme diverse, dagli insulti verbali, minacce e mobbing alla violenza brutale tra singole persone o gruppi. Quale punto degno di nota vorrei citare la violenza dei tifosi e tra i gruppi di tifosi. Nell'ultimo decennio possiamo osservare che si sono verificati relativamente molti avvenimenti in cui gruppi numerosi di tifosi si sono scontrati tra loro e si sono scagliati con violenza contro la polizia. Questo ha in parte effetti negativi anche sui trasporti.

Quali sono i motivi di queste aggressioni?

Quando qualcuno ricorre alla violenza sono sempre molti i motivi concorrenti. In primo luogo ci sono i fattori caratteriali: ad esempio persone che faticano a controllarsi, che presentano una bassa tolleranza alla frustrazione e facilmente ricettivi alle provocazioni in determinate situazioni si comportano più facilmente in modo violento. Importante è anche come una persona è cresciuta nonché le esperienze scolastiche o professionali. Chi in questi ambiti ha incontrato delle difficoltà e si è sentito poco realizzato ottenendo pochi riconoscimenti, può magari avere appreso che la violenza crea riconoscimento e rispetto. Inoltre soprattutto tra i giovani il gruppo di coetanei assume un ruolo centrale. Se anche gli amici trasgrediscono, aumenta il rischio di esercitare la violenza per ottenere appartenenza e riconoscimento dal gruppo.

Quali misure possono rivelarsi utili per accrescere la sicurezza e diminuire la violenza?

Da un punto di vista criminologico esiste un vasto ventaglio di possibili contromisure. Innanzitutto sarebbe certamente utile anticipare possibili comportamenti problematici mediante la prevenzione in famiglia e nella scuola. Al riguardo, quanto prima si inizia con la prevenzione e più la stessa sarà efficace. Anche la scuola è un luogo importante per la prevenzione della violenza, poiché permette di individuare i primi segni di aggressività e violenza e contrastarli ad es. trasmettendo le competenze necessarie per la risoluzione pacifica dei conflitti e un approccio rispettoso dell'altro. La prevenzione si esercita anche promuovendo possibilità strutturate per il tempo libero, in cui i giovani partecipano attivamente e apprendono ad assumersi le responsabilità.

Negli spazi pubblici è più difficile e complesso. Si può provare ad agire in modo preventivo in luoghi nevralgici con la presenza della polizia, tuttavia un eccesso in tal senso potrebbe risultare controproducente e provocatorio per determinati gruppi.

Secondo la letteratura l'effetto preventivo della sorveglianza video è controverso e risulta

più evidente negli autosili che negli spazi pubblici o sui mezzi di trasporto. Oltretutto ci sono segnali che la criminalità si sposta in altre zone. Uno studio delle aziende di trasporto di Zurigo ha evidenziato tuttavia che negli autobus dotati di sorveglianza video si verificano nettamente meno casi di vandalismo nonché di minacce e atti di violenza rispetto agli autobus che ne sono privi.* In tal modo è possibile accrescere la sensazione di sicurezza delle persone.

In conclusione, noi tutti quali membri della società siamo chiamati a contrastare la violenza

e a non distogliere lo sguardo nonché, per quanto possibile, a intervenire. In tal senso andrebbe anche promosso il coraggio civile allo scopo di evitare le aggressioni.

**Laux, Michael 2010. Der präventive Einsatz von Videokameras im öffentlichen Verkehr. In Schwarzenegger & Nägeli (Hrsg.). 3. Zürcher Präventionsforum – Videoüberwachung als Prävention. Zürich: Schulthess. S. 1-9.*

Aggressioni nei trasporti pubblici: l'esempio della BLS

chf Sulla base dei numerosi feedback dei nostri membri, si può concludere che il personale dei treni è sempre meno rispettato. Gli agenti del treno sono molto sotto pressione e sono anche soggetti a ripetute aggressioni. Tuttavia, poco si può dire delle cifre concrete, dato che le imprese ferroviarie sono in gran parte all'oscuro di questo aspetto.

Secondo la BLS, i casi di violenza grave contro il personale ferroviario sono diminuiti dal 2015, anche grazie alla campagna «Un passo indietro». Va notato che la BLS distingue tre categorie: incidenti gravi (incidente con lesioni personali), incidenti moderati (aggressioni come spintoni o colpi leggeri) e incidente minore (senza contatto fisico, ad esempio insulti).

La campagna BLS mira ad aumentare la sicurezza del personale. In una situazione difficile, l'azienda si affida per prima cosa ai suoi agenti del treno per fare «un passo indietro», il che dà loro lo spazio per chiarire la situazione e smorzare la tensione attraverso il dialogo invece che cercare il confronto. Di conseguenza, si sono avuti più incidenti lievi o moderati; queste due categorie sono aumentate costantemente.

Dalle 22.00 in poi, gli assistenti di viaggio della BLS sono sempre a bordo dei treni in coppia (attuazione della carta dei trasporti pubblici SEV). La BLS offre inoltre corsi di perfezionamento professionale su misura per le esigenze degli assistenti di viaggio, che grazie al SEV vengono ulteriormente ampliati. Ogni incidente viene denunciato alla poli-

zia. La BLS collabora strettamente con le organizzazioni cantonali di polizia.

È essenziale perseguire ulteriormente questi approcci e coinvolgere strettamente i collaboratori nel processo. Diversi rapporti di feedback mostrano che alcuni incidenti non vengono più segnalati: a quanto pare c'è la percezione da parte del personale che l'azienda faccia troppo poco.

In ogni caso, per il SEV ogni singolo attacco – indipendentemente dall'entità – è uno di troppo e deve essere evitato a tutti i costi. Il SEV accompagna quindi da vicino la BLS su questo fronte.

Dall'inizio dell'anno, ad esempio, l'azienda sta esaminando diverse misure che saranno introdotte alla fine del 2019. Ha chiesto in anticipo ai propri collaboratori suggerimenti per fornire un supporto aggiuntivo agli assistenti di viaggio. Una misura potrebbe essere quella di creare gruppi in cui le persone colpite possono scambiarsi esperienze.

Anche una maggiore presenza sarebbe benvenuta nel senso di un doppio accompagnamento coerente nelle ore mattutine e serali sulle linee più critiche. Ma a causa della pressione dei costi nel trasporto regionale, c'è carenza di personale. Questa misura non sembra quindi, in linea di massima, fattibile.

Il SEV continuerà a impegnarsi in questa direzione, perché la sicurezza è la nostra priorità assoluta, e non deve accadere che il personale debba pagare il conto per i risparmi attuati nel settore dei servizi pubblici.

MOB Per il nuovo CCL un sì convinto

Yves Sancey

I membri SEV hanno votato, nella misura del 90%, a favore del nuovo CCL. Il tasso di partecipazione è stato del 79,68%, il che rafforza la legittimità di questo risultato. L'entrata in vigore è prevista a partire dal 1° settembre 2019.

Dopo 22 mesi di negoziati, la votazione sul nuovo CCL MOB (Montreux-Oberland-Bernois Railway), si è con-

clusa lunedì 12 agosto. La commissione di gestione della sezione VPT-MOB ha contato le schede. Non meno di 153 membri SEV hanno espresso il loro voto, portando la partecipazione al 79,68%. Con 137 Sì, 14 No e 2 schede bianche, il nuovo CCL è stato quindi approvato al 90%.

La delegazione SEV, che ha invitato ad approvare il CCL, è soddisfatta di questo risultato e ringrazia i membri per aver espresso le loro opinioni. Il tasso di partecipazione dimostra che

i lavoratori sindacalizzati sono fortemente impegnati nel migliorare le loro condizioni di lavoro.

Nel mese di maggio la consultazione sul CCL MOB era stata sospesa a causa di divergenze di opinione sull'ammontare degli aumenti salariali delle classi A e B. Nel frattempo, le divergenze sono state risolte e la consultazione ha potuto continuare.

Il fatto che il nuovo CCL sia stato plebiscitato, è probabilmente dovuto al fatto che comporta miglioramenti

per il personale e che quest'ultimo ha potuto partecipare alle varie fasi del processo. Va inoltre rilevato che la delegazione negoziale del SEV è fortemente coinvolta nelle sessioni preparatorie con uno stretto contatto con la base (attraverso, per esempio, una regolare comunicazione dopo ogni negoziato). Il motivo per cui ci sono voluti quasi due anni di negoziati e più di 30 sessioni è che si è trattato di una revisione completa e approfondita del CCL.

Più leggibile, comprende miglioramenti, in particolare per quanto riguarda il sistema salariale (aggiornamento delle classi salariali) e le indennità di notte e di domenica e per gli interventi di emergenza.

La delegazione SEV rimane a disposizione dei suoi membri per qualsiasi richiesta relativa all'applicazione di questo nuovo CCL, che entrerà in vigore il 1° settembre 2019 con effetto retroattivo al 1° gennaio 2019 per quanto riguarda gli stipendi.



OFFICINE

Lavoro all'estero ... in carrozza

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Ad accomodarsi comodamente in carrozza è sicuramente l'esternalizzazione. Le FFS hanno infatti affidato a Deutsche Bahn il mandato del rinnovamento di 93 carrozze. Mandato che fa discutere e preoccupa seriamente il sindacato e la commissione del personale delle Officine, che attendono ancora il piano industriale promesso in vista del nuovo stabilimento.

Come noto, le FFS hanno deciso di affidare alla Deutsche Bahn il rinnovamento di 93 carrozze del tipo di CU 4, con un investimento di 90 milioni di franchi. Secondo le FFS all'esternalizzazione non c'era alternativa perché gli stabilimenti industriali svizzeri sono attualmente alle prese con altre opere di manutenzione del parco veicoli ferroviario. Lavori, come spiega «FFS news» (a cui rimanda il comunicato stampa) previsti sull'arco di 10 anni: «Tra il 2014 e il 2024, le FFS investono circa 1,5 miliardi di franchi per l'ammodernamento della flotta. Ad eccezione dei lavori sul modello CU IV appaltati alla DB, i lavori vengono eseguiti internamente alle FFS. Ciò corrisponde ad una quota del 97 per cento di attività realizzate dalle FFS nelle proprie officine». In che cosa consistono i lavori esternalizzati per la modernizzazione delle CU IV? Sempre secondo «FFS news» «si procede a rimuovere la corrosione e a verniciare a nuovo le carrozze. I compartimenti viaggiatori di 1ª e 2ª classe vengono ritappezzati e parte dei tavolini e dei sedili sostituiti. Con l'ammodernamento delle CU IV viene realizzato un design uniforme degli interni e le pareti divisorie ancora esistenti vengono rimosse».

Lavori, come ci conferma il segretario sindacale Pascal Fiscalini (titolare del dossier Officine), «che po-

trebbero essere svolti anche presso le Officine di Bellinzona, dove ci sono tutte le competenze richieste». Secondo il portavoce delle FFS Patrick Walser citato dalla RSI: «è tecnicamente corretto dire che avrebbero potuto occuparsene e la commessa è stata pure visionata dalle Officine, che però a malincuore hanno dovuto rinunciare per un problema di capacità, considerato che stanno già facendo la manutenzione delle carrozze bipiano».

Ma era davvero impossibile pianificare diversamente il lavoro, attraverso una riprogrammazione? Gianni Frizzo, presidente del comitato «Giù le mani dalle Officine», non esita ad esprimere il proprio malumore: «Si tratta di un lavoro che deve essere pianificato e non è certamente un'urgenza. Tra l'altro le Officine di Bellinzona - ribadisce anche lui - si prestano molto bene a questo genere di interventi. Ma occorre la volontà di programmare e pianificare».

C'è poi tutto il problema - centrale - dei posti di lavoro. Per i sindacati e lo stesso Frizzo - che hanno fatto del mantenimento dei posti di lavoro di qualità un cavallo di battaglia ormai decennale - il rammarico ha il sapore amaro. «Con decisioni aziendali di questo tipo, negli ultimi 5 anni - ricorda Pascal Fiscalini - abbiamo perso oltre 100 impieghi. È chiaro che la perdita di questi impieghi ora si fa sentire in tutta la sua forza». Il lavoro, così prezioso, quando c'è, non si esternalizza. Invece le FFS hanno preso vie diverse.

Officine: il piano industriale che di fatto non c'è

Insomma i sindacati non possono stare tranquilli, anche perché il piano industriale per le Nuove officine - annunciato in pompa magna per il 7 agosto - di fatto non c'è. In occasione della conferenza stampa al Sasso Corbaro, in una cornice tempestosa (il diluvio era reale) i vertici delle

FFS hanno ribadito le stesse identiche cose, senza fornire - come promesso ai quattro venti - un dettagliato piano di sviluppo industriale. Si sono limitati ad invocare un non meglio precisato «win spirit», ad appellarsi all'entusiasmo, senza entrare mai veramente nel merito. Appelli tanto immateriali quanto il piano industriale che, di fatto, ancora non c'è.

Abbiamo assistito ad un video sull'involucro delle Nuove Officine, ma nulla sul contenuto. Nulla di nuovo rispetto a quanto già si sapeva, anche sulla formazione dei nuovi profili professionali. «È chiaro - conclude Fiscalini - che anche e soprattutto su questo tema, non abbasseremo la guardia e seguiremo con la stessa attenzione di sempre, l'evoluzione del progetto. Per noi, ripeto, i posti di lavoro rimangono un'assoluta ed irrinunciabile priorità».

CoPe Officine: il SEV sostiene i candidati uscenti

Ivan Cozzaglio, Mauro Beretta, Fiore Raso, Davide Soldà e Manuele Dell'Era. Cinque nomi, una garanzia. Una garanzia che si declina in conoscenze, competenze, impegno, passione, dedizione, attenzione, sensibilità e spirito battagliero nell'esclusivo interesse delle maestranze e della tutela del lavoro e delle condizioni di lavoro. In situazioni anche difficili e a tratti cariche di tensione, l'attuale Commissione del personale ha sempre lavorato bene, in modo trasparente, risoluto e collaborativo. Ha affrontato con serietà e professionalità anche le questioni più spinose, con la bussola sempre orientata alla ricerca di soluzioni. I cinque candidati godono della piena fiducia del SEV. Il sindacato invita pertanto tutto il personale a sostenere i cinque candidati e a votare per loro in occasione delle prossime elezioni.



SIRENA DEI BATTELLI ZSG

Conflitto sul lago di Zurigo

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Nel 2018, per motivi sconosciuti un residente di Stäfa a Zurigo ha ritirato le sue accuse contro due capitani della Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) e il procedimento è stato sospeso. Li aveva accusati di non rispettare il divieto di attivare la sirena dei battelli. Ora «il clacson» dei battelli di linea è fonte di nuove discussioni: un altro cittadino di Stäfa ha rilevato sette violazioni in un solo fine settimana e ha presentato denuncia.

La competente segretaria del SEV e consigliera nazionale Edith Graf-Litscher fornisce maggiori informazioni sul tema.

SEV: qual è l'origine del conflitto sul lago di Zurigo?

Edith: Un residente è dell'opi-



nione che la sirena dei battelli sia usata in modo eccessivo dai capitani, disturbando così la tranquillità degli abitanti. Per questo motivo ha denunciato diversi capitani.

Qual è la posizione del SEV rispetto a questa storia?

I capitani adempiono il proprio mandato che include anche l'attivazione per motivi di sicurezza della sirena del battello. La sicurezza è una priorità assoluta per i nostri membri, che si comportano in modo coscienzioso e corretto. Queste

denunce rappresentano un forte onere per le persone colpite.

Per questo motivo le sosteniamo nel quadro della nostra protezione giuridica professionale. Allo stesso tempo, ci aspettiamo che la ZSG adempia il suo dovere di diligenza come datore di lavoro e s'impegno a favore dei propri collaboratori.

Come si procede ora concretamente? La ZSG ha già preso posizione rispetto alla denuncia?

La ZSG ha fornito all'autorità competente una panoramica dei processi durante una corsa con un battello a vapore e ha discusso le procedure. Sono state evidenziate le sfide specifiche legate alla sicurezza della stazione di Stäfa.

L'elaborazione delle denunce è ancora in corso. Siamo in contatto con i nostri membri e stiamo al loro fianco con assistenza e consigli. Se lo desiderano possiamo accompagnarli di fronte alle autorità.

RICERCA

Femminicidio: dati nazionali allarmanti

Le donne che in Svizzera muoiono a causa di violenze inferte da loro congiunti sono in numero maggiore rispetto a quelle uccise in varie nazioni europee. Lo scrive il *Matin Dimanche*, che si basa sui dati 2017 di Eurostat. Nella ricerca è recensita una media elvetica di 0,4 femminicidi ogni 100'000 donne, mentre questa proporzione è dello 0,13 in Grecia, dello 0,27 in Spagna e dello 0,31 in Italia. Solo in Francia e Germania si evidenzia un dato maggiore, rispettivamente 0,5 e 0,55 donne uccise ogni 100'000. La docente-assistente in criminologia all'Università di San Gallo, Nora Markwalder, constata che il numero complessivo di omicidi di donne è fortemente diminuito nella Confederazione rispetto agli anni '80 e '90. Essi, tuttavia, sono calati di meno nella sfera familiare. «La violenza coniugale uccide più donne del tabacco, dell'alcool e della strada», rimarca invece Lorella Bertani, un'avvocata specializzata nell'aiuto alle vittime di violenza domestica, intervistata dal giornale. «Il femminicidio deriva principalmente dal fatto che la donna è considerata da taluni come se fosse una loro proprietà e quest'idea è veicolata nella musica, nei film e nei media», afferma la legale.

Le rivendicazioni dello sciopero femminista

Fenomeno strutturale e purtroppo trasversale a tutti i paesi e a tutte le classi sociali, la violenza sulle donne è tra le violazioni dei diritti umani più diffuse al mondo. Non c'è giorno senza violenza contro le donne. Non c'è stramaledetto giorno senza leggere sui giornali le cronache di episodi di violenza di cui sono vittime le donne, considerate dai loro aguzzini merce, proprietà personale sui cui esercitare controllo e potere. Ecco perché in occasione dello sciopero nazionale del 14 giugno, le donne di tutta la Svizzera hanno reclamato misure più incisive contro la violenza e il sessismo, odiosi strumenti di oppressione e o intollerabili manifestazioni di potere sulla donna, che portano fino alla morte. Combattere la violenza è una priorità, ma vale anche la pena sottolineare quanto sia importante promuovere un quotidiano lavoro di informazione civile che metta al centro il valore dell'identità di ogni persona, la relazione tra uomini e donne, il rispetto di ogni differenza. Negli spazi pubblici, professionali e privati.

ats/frg

DISSERVIZI SUI TRENI

La ZPV Ticino non ci sta: «Si agisca!»

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

La ZPV Ticino ha preso atto con particolare delusione della presa di posizione dei vertici FFS, successiva alla lettera inviata per denunciare l'incresciosa situazione del traffico a lunga percorrenza nord-sud. E torna a chiedere a gran voce il doppio accompagnamento e soluzioni concrete per porre rimedio ai disagi. Ne parliamo con il vicepresidente Marco Belloli.

«Per l'ennesima volta ci viene spiegato il progetto assistenza alla clientela 2020, come se non lo conoscessimo! Più volte vi abbiamo accuratamente elencato le difficoltà che riscontra il personale treno ad operare da solo sui treni della lunga percorrenza: lavorare in un simile contesto è molto difficile ed è un fatto oggettivo. Quello che ci aspettiamo dai nostri diri-

genti è che si identifichino con i collaboratori e con le collaboratrici che lavorano al fronte. Che siano capaci di ascoltare e che abbiano la volontà di mettere in discussione processi lavorativi e strategie che in alcuni loro punti sono fallimentari, come dimostra la pratica quotidiana». Non le manda a dire Marco Belloli, vicepresidente della ZPV Ticino, da un vita sui treni. Il capotreno aveva preso carta e penna per denunciare una serie di disservizi che caratterizzano i treni a lunga percorrenza nord-sud, che hanno pure tenuto banco sui media on line e sui social media, dove l'esasperazione degli utenti viene espressa senza filtri. Chi meglio del personale che quotidianamente lavora al fronte può valutare e consigliare correttivi all'azienda, affinché la qualità delle prestazioni e la sicurezza non vengano compromesse? Chi meglio del personale è in grado di capire le esigenze della clientela? Chi, se non il personale, raccoglie anche le

rimostranze di molti politici che prendono il treno? «Di fronte ai problemi sollevati - puntualizza Belloli - nella nostra presa di posizione abbiamo ribadito la necessità e l'importanza del doppio accompagnamento, che permette al personale di garantire un migliore servizio alla clientela e di fare fronte a situazioni delicate con maggiore efficienza».

Utenza e personale provati

Per quanto concerne i treni sovraffollati le FFS affermano che con l'introduzione del treno Giruno - appena inaugurato lo scorso 8 agosto a Bellinzona - la situazione dovrebbe migliorare. È proprio così? «Ci permettiamo di evidenziare - sottolinea Belloli - che la capacità dei posti a sedere di questi elettrotreni è minore degli attuali ETR nel traffico internazionale. È pertanto legittimo chie-

dersi come sarà gestito con l'introduzione del treno Giruno a breve/medio termine il traffico internazionale, in confronto alla situazione attuale. Così non si può andare avanti».

Nella lettera di risposta, alla ZPV Ticino viene genericamente precisato che l'attuale sistema svizzero è apprezzato dall'utenza. «Ma i toni della musica della realtà sono ben diversi: quanto sta avvenendo in particolare con il traffico proveniente e in direzione dell'Italia - commenta il vicepresidente della ZPV Ticino - evidenzia infatti incredibili stonature dettate da disagi e disfunzioni che puntualmente la clientela ci comunica. Giornalmente riceviamo e subiamo forti reclami. Pertanto la nostra posizione non cambia: una soluzione deve essere trovata».

Purtroppo negli ultimi tempi a seguito della incresciosa situazione dei

treni sovraffollati, dei ritardi e di altre disfunzioni, il personale treno è stato bersaglio di spiacevoli aggressioni. «Posso confermarlo: questa situazione - aggiunge il capotreno - ci preoccupa moltissimo e dovrebbe essere pure un inequivocabile campanello d'allarme alla nostra dirigenza. Il messaggio è chiaro: qualcosa non funziona. E così non si può lavorare, anche nell'interesse della clientela, tanto cara alle FFS. Per mettere il personale nelle condizioni di poter svolgere al meglio il proprio lavoro e in tutta sicurezza, sono necessari dei correttivi».

La sezione ZPV Ticino auspica quindi nuovamente che la direzione tenga in debita considerazione osservazioni e preoccupazioni espresse attraverso una chiara e dettagliata presa di posizione, suffragata da dati oggettivi.



© Keystone/TPress/Gabriele Pizzu

Un anno di complementare in regalo

Calcoli subito il suo premio su www.oekk.ch/sev si rivolga all'agenzia ÖKK a lei più vicina oppure chiami il numero 0800 838 000.



Più il
10% di sconto
negli anni
successivi

L'assicurazione
grigionese autentica.

ÖKK

Formazione

20.09

Corso SEV su LdL e OLdL

La legge sulla durata del lavoro (LdL) e la relativa ordinanza (OLdL) sono strumenti indispensabili per chi lavora nel settore dei trasporti pubblici. Il lavoro a turni impatta notevolmente sul personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare lavoro e vita privata, senza dimenticare l'indispensabile riposo. La tutela del personale è disciplinata in modo preciso dalla Legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici.

Il SEV propone un **corso di formazione** che permetterà non solo di conoscere gli aspetti principali della legge, ma di familiarizzarsi anche con le nuove disposizioni in vigore.

Informazioni dettagliate:

Il corso si terrà venerdì 20 settembre alla Casa del popolo a Bellinzona, dalle 09.00 alle 16.00.

Relatore: Pascal Fiscalini.

Per i membri del SEV il corso è gratuito; per i non membri la quota di partecipazione è di CHF 300.- (compreso il pranzo e il materiale didattico).

Iscrizioni entro il 2 settembre a: sev-ticino@sev-online.ch o numero tel. (il pomeriggio) 091 825 01 15.

Sezioni

15.09

Grigliata RPV Ticino

La sezione RPV Ticino, organizza anche quest'anno l'ormai classica giornata del manovrista, che si terrà presso il campetto dell'Ala Materna di Rovio, a partire dalle ore 10.30, con l'aperitivo. Seguirà come sempre la grigliata con contorno a mezzogiorno e poi la rifa. La giornata è aperta a tutti i colleghi della RPV con le loro rispettive famiglie.

Iscrizione obbligatoria entro l'11 settembre: per motivi organizzativi

vi chiediamo di confermare la vostra presenza ad uno dei seguenti numeri:

076 567 40 07: Yuri de Biasi

079 230 06 03: Jose Morales

076 576 07 91: Federico Crivelli

Vi attendiamo come sempre numerosi e numerose!

5.11.

Assemblea regionale ZPV

Ogni anno le varie sezioni del personale treno hanno la possibilità di organizzare a rotazione l'**assemblea regionale**. È con grande piacere che vi daremo il benvenuto a Bellinzona alla Casa del Popolo, a partire dalle 9.30, proprio nell'anno dei festeggiamenti del giubileo SEV: un sindacato che si contraddistingue per il ruolo centrale che rivestono i membri e i loro rappresentanti nelle sezioni e sottofederazioni. Il ristorante Casa del Popolo non è stato scelto per caso. Anch'esso festeggia nel 2019 il traguardo dei 100 anni. Invitati quali relatori sono: un rappresentante del segretariato SEV di Bellinzona, il presidente centrale della ZPV e il presidente della commissione del personale VM.

Al termine seguiranno un gustoso e ricco aperitivo e il pranzo in comune. Seguirà il programma dettagliato, ma riservate già da ora la data!

Agenda 11/19

PV TICINO E MOESANO - FERROVIERI PENSIONATI

Vacanze al mare a Cesenatico



Eliana Biaggio Il nostro soggiorno al mare dal 16 al 27 giugno è terminato con la soddisfazione di tutti i partecipanti, anche se - purtroppo - tutti gli anni diminuiscono e magari alcuni fedelissimi devono rinunciare per motivi di salute. I nuovi pensionati non sembrano interessati ai nostri soggiorni, ma è veramente il caso di dire che «gli assenti hanno sempre torto!» Le nostre sono vacanze di gruppo, ma ogni partecipante ha piena libertà di gestire il proprio tempo come vuole, usufruendo della comodità di un trasporto quasi dal proprio domicilio

all'albergo a Cesenatico e della presenza dei nostri responsabili.

Quest'anno in particolare è stata apprezzata la tranquillità del nostro Hotel Beau Soleil, la disponibilità dei proprietari sempre attenti, l'ottima cucina con invitanti buffet, i bei percorsi in pineta a piedi o in bicicletta, tanta spiaggia, mare e piscina. Abbiamo naturalmente animato le giornate con il torneo di Scala 40 e i giocatori erano molto agguerriti e competitivi. Il vincitore e le vincitrici sono: 1° Marco Hefti, 2° Maria Luisa Panzeri, 3° Gabriella Genini e 4° Iris Innocenti. La pre-

miazione è avvenuta durante un aperitivo in spiaggia, accompagnata da buona musica. Complimenti e grazie a tutti i partecipanti.

Per evitare la calura della città, abbiamo organizzato la gita nei vigneti della Fattoria Paradiso, già «Castello Ugarte Lovatelli» del secolo XV a Bertinoro, ubicata sul primo gradino dell'Appennino toscano-romagnolo e affacciata sul mare Adriatico. In una maestosa sala abbiamo degustato vini tipici come il Sangiovese e di altri vitigni recuperati e ora restituiti al patrimonio regionale, di cui si era persa ogni traccia, ora denominati Barbarossa, Pagadebit e Cagnina.

È stata molto apprezzata anche la mattinata al mercato di Cesenatico e la serata dopocena sulla spiaggia ad ammirare i magnifici fuochi d'artificio, che quest'anno erano proprio di fronte al nostro bagno. Anche il compleanno del nostro caro vice presidente Sergio Beti è stato degnamente festeggiato con una grande torta accompagnata da un buon Prosecco.

Ringraziamo per la disponibilità e cordialità tutti e tutte, il Comitato per l'organizzazione e speriamo in una buona partecipazione anche di nuovi soci per il prossimo anno!

MARIA WIDMER Traguardo centenario

PV Ticino e Moesano Venerdì 5 luglio la nostra socia Maria Widmer ha festeggiato il suo 100° compleanno attornata dall'affetto di tutti i suoi cari. Nel 1945 ha sposato il capotreno Ermanno Widmer ed hanno formato la loro bella famiglia con le figlie Beatrice ed Emanuela, ora allietata da nipoti e

pronipoti. Maria è una bella signora in ottima salute e ama ricordare aneddoti della sua lunga vita, come il suo lavoro di provetta sarta e i suoi oltre 20 anni di volontariato. La nostra sezione le porge i migliori auguri di ogni bene e di tanta salute e la ringrazia per la lunga militanza nel nostro sindacato.



Cento anni portati benissimo

**URS KÄSER,
1929–2019,
EX AMMINISTRATORE
DELLE FINANZE SEV**



Urs Käser, amministratore delle finanze del SEV dal 1973 alla fine del 1989, è deceduto il 28 giugno all'età di 90 anni. Nel 1951 è entrato a far parte della Direzione generale delle FFS nei settori della trazione e delle officine. Il 1° maggio 1957 arrivò al SEV «mentre non era del tutto soddisfatto del lavoro alle FFS» e «la sua franchezza gli aveva causato qualche problema», scriveva «Il ferroviere» nel dicembre 1989 al momento del suo pensionamento. «Siccome la franchezza non l'ha mai abbandonato, anche il suo lavoro al SEV gli ha causato qualche problema scomodo. Ma per lui la sincerità era più importante della tattica. Il successo della sua politica finanziaria nel SEV gli ha dato ragione. Già prima della sua elezione ad amministratore delle finanze nel 1973, questo padre di tre figli ha svolto un ruolo decisivo nel Dipartimento delle finanze durante la riorganizzazione della contabilità, l'introduzione dell'istruzione individuale dei cassieri del-

le sezioni e l'edificazione del segretariato centrale della Steinerstrasse (1960-63), come iniziatore e come collegamento con l'architetto. L'automazione della riscossione della quota associativa e della sua indicizzazione, l'introduzione dell'informatica e la riorganizzazione degli alberghi SEV, sono dovute alle sue competenze. A Sonloup ha rapidamente spiegato i problemi che hanno portato alla vendita nel 1989. Anche per il Brenscino, si era assicurato che gli investimenti fossero giudiziosi... Allo stesso tempo, Urs Käser aveva messo in atto un processo di pianificazione finanziaria lungimirante. Per lui era più importante «essere riconosciuto per il suo lavoro che piacere». Per i dipendenti del SEV, non era né il capo freddo, né l'amicone. Era semplicemente se stesso.

I NOSTRI MORTI

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

Margna Luigi, 91 anni, Biasca

Agustoni Armando, 73 anni, Morbio Inferiore

Meroni Marco, 62 anni, Biasca

Maggini Rino, 95 anni, Biasca

Pini Orazio, 79 anni, Airolo

Pagani Giorgio, 76 anni, Chiasso

Fenazzi Caterina, 90 anni, Bellinzona

Zanetti Franco, 64 anni, Faudo

Frigerio Antonio, 90 anni, Chiasso

Alberti Luciana, 84 anni, Medeglia

Rangoni Franco, 101 anni, Agno

Ronchetti Carlo, 85 anni, Breganzona

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

IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Publicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: giornale@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15

Tiratura: edizione italiana: 3546 copie; totale: 39'774; certificata il 26.10. 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, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa,

tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00,

e-mail: SEVzeitung@fachmedien.ch,

www.fachmedien.ch

Prestampa: AZ Verlagsservice AG,

Aarau; www.chmedia.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruk AG,

Neumattstrasse 1, 5001 Aarau,

www.mittellandzeitungsdruk.ch

ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 12 settembre 2019.

Chiusura redazionale: 5 settembre 2019, ore 10.00.

SOTTOFEDERAZIONE AS, SETTORE TRAFFICO VIAGGIATORI

Problemi in molti settori

Servizio stampa AS - settore traffico viaggiatori Durante la riunione AS del settore traffico viaggiatori dello scorso 4 luglio abbiamo discusso le tematiche seguenti.

Proposta - indennità forfettaria giornaliera: è incomprensibile il motivo per cui alcuni gruppi professionali possono applicare l'indennità forfettaria giornaliera e altri no. Per questo motivo il settore del traffico viaggiatori di AS ha presentato una proposta all'attenzione della comunità di trattative CCL. Questa chiede di rinegoziare l'indennità per il personale di servizio e il personale CTL. Speriamo che fino alle prossime trattative CCL si possa trovare una soluzione transitoria.

Passo indietro - Il punto d'appoggio della TPO di nuovo a Zurigo Centrale: il punto d'appoggio era stato trasferito da Zurigo Centrale a Zurigo-Altstetten. Il SEV si è opposto veementemente, poiché le zone calde a rischio si trovano a Zurigo Centrale. Le FFS hanno fatto dietrofront e stanno ora cercando dei locali adeguati alla stazione centrale.

Situazione tesa del personale OCP: secondo il settore viaggiatori di AS l'altissima fluttuazione del personale presso l'OCP, causata dal progetto WEP, sta prendendo di-

mensioni preoccupanti. Questa situazione sta avendo anche importanti ripercussioni sull'esercizio.

CC Briga davanti a grandi sfide: a causa delle grandi fluttuazioni del personale dovute al progetto «Rhone», la pianificazione del lavoro è diventata una sfida quotidiana. Ogni giorno manca personale per garantire il servizio. Con il progetto «Darwin», la centrale vendita è stata affiliata a livello organizzativo al CC Briga. Anche in questo settore ci sono partenze significative da segnalare. Stiamo osservando con preoccupazione la situazione.

Risoluzione del settore P contro la pubblicità di disprezzo dei consulenti alla clientela: in occasione dell'assemblea dei delegati di giugno era stata approvata una risoluzione, accolta anche dal Congresso.

Questa è stata consegnata ufficialmente alla fine di luglio da una delegazione del settore P ai responsabili di P-VSV.

Elezioni per il rinnovo totale della CoPe: a partire dal 1° gennaio 2020 entreranno in carica i membri della CoPe Viaggiatori a livello di superficie e divisione. I membri del SEV interessati hanno potuto candidarsi fino al 27 luglio.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Una riunione tormentata

Roger Tschirky La commissione centrale ZPV si è riunita il 15 agosto per la sua quinta riunione dell'anno. A causa dei molti temi eravamo pronti a un'intensa riunione, non però al tormentone finale. Andiamo però con ordine. Per il nostro collega Bruno è stato osservato un minuto di silenzio.

La tematica sul sistema di anti-intrappolamento ci ha occupato per diverse ore. Abbiamo discusso sulle misure di sicurezza delle FFS, di Railfit e su molti altri punti. Abbiamo elaborato un elenco di rivendicazioni che verrà inoltrato alle FFS. Questo verrà spedito alle sezioni da appendere agli albi. Invitiamo tutte e tutti ad annunciare tramite ESQ tutti i guasti, perturbazioni ed eventi con una copia a sé stessi come prova. Questo sosterrebbe notevolmente il lavoro della ZPV.

Stiamo anche cercando il 2000esimo membro ZPV. Non sei ancora membro? Adesso è il momento giusto. Abbiamo ordinato nuovi regali di benvenuto, i quali verranno consegnati ai nuovi affiliati. Magari sarai tu il 2000esimo membro...

Le elezioni della CoPe sono alle porte. Per la CoPe-Divisione la ZPV sostiene Thomas Walther, Ralph Kessler, Ruedi Baumann e

Pascal Prince. Nella CoPe superficie sosteniamo i seguenti colleghi, ovest (4): Alexander Seiler, Eugenie Guedat, Peter Wright, Hachim Loucifi. Vincent Bietry e Pascal Prince hanno raccolto ciascuno 50 firme e sono anch'essi candidati. Nella circoscrizione elettorale ovest ci saranno pertanto elezioni. Al centro (5): Martina Tschanz, René Furrer, Pascal Siegfried, René Bertsch e Gian-Marco Blattner. E all'est sosteniamo (4): Josef Glanzmann, Thomas Walther, Ruedi Baumann, Felix Inderbitzin. Secondo le disposizioni del regolamento elettorale dovrebbero essere presi in considerazione la lingua, la distribuzione geografica, un mix di nuovi e vecchi membri CoPe e la quota rosa.

Sabrina Tessmer ha informato la commissione centrale che si dimetterà con effetto immediato dal mandato di vicepresidente e da tutti gli altri mandati della ZPV. La decisione presa è personale. La ringraziamo per il suo lavoro alla ZPV e le auguriamo tutto il meglio per il suo futuro. René Schaller è stato congedato dalla Commissione centrale. Il suo mandato scade a causa delle modifiche del regolamento di gestione ZPV. Andreas Menet ha ringraziato anche lui calorosamente per il suo lavoro e impegno.

Sezione LPV Ticino La nostra sezione porge sentite condoglianze al collega **Ivan Imhof** in lutto per la scomparsa del padre Iwo.

CONDOGLIANZE

CARTA BIANCA di Françoise Gehring

Verde futuro



Non ci sono impieghi su un Pianeta morto. L'azione climatica è una questione che riguarda anche i sindacati». Sono le parole chiare e nette di Sharan Burrow, segretaria generale della Confederazione sindacale internazionale, pronunciate in margine alla conferenza sul clima l'anno scorso a Parigi. Parole che segnano definitivamente una discontinuità sull'antica relazione tra sindacato e ambiente. E non potrebbe essere altrimenti. Gli scioperi per il clima animati da giovani che scuotono le coscienze di tutti anche nel nostro Cantone, hanno contribuito ad indicare ciò che le nuove generazioni si aspettano da coloro che oggi sono al comando del vapore.

Se in passato gli interessi del sindacato e dell'ambiente erano addirittura contrapposti - tanto, per esempio, da sostenere la costruzione di centrali nucleari perché creavano posti di lavoro - oggi la situazione è radicalmente cambiata: il sindacato è chiamato ad assumersi, anche in chiave occupazionale, una chiara responsabilità nei confronti del territorio e dell'ambiente. I capannoni del Mendrisiotto insediati in ampie porzioni di territorio per offrire lavoro a basso o scarsissimo valore aggiunto,

non sono più tollerabili perché specchio di un doppio sfruttamento: la manodopera a basso costo e il suolo. A ciò si aggiunge anche tutta l'annosa problematica riguardo il traffico e l'inquinamento dell'aria.

Già negli anni Novanta l'ex segretario generale della UIL Giorgio Benvenuto aveva affermato che «riconsiderare oggi il problema della protezione delle risorse ambientali nella loro globalità e complessità è un dovere che anche il sindacato, alla pari di molti altri soggetti, è tenuto ad assolvere. Non fosse altro perché rivendicare oggi la protezione dell'ambiente da parte del mondo del lavoro significa innanzitutto riconquistare la cultura dei diritti naturali e la cultura del lavoro, da utilizzare come strumenti necessari, sia per riguadagnare posizioni socialmente «perdute», sia per scegliere consapevolmente nuovi rapporti attuali tra società ed ambiente, tra economia ed ambiente».

La gestione ambientale da parte del sindacato è ormai una necessità perché si tratta di difendere la qualità della vita dei lavoratori e delle lavoratrici, che sono prima di tutto cittadini e cittadine, abitanti del Pianeta. Per questo anche a livello internazionale i sindacati chiedono una transizione verde della produzione industriale.

Aderisci subito al SEV!

Per celebrare il centenario, il Comitato SEV ha deciso di offrire tre mesi di quote gratuite ai nuovi membri fino a dicembre 2019.

Per le donne l'adesione è gratuita per tutto il 2019.

I dettagli su: www.sev-online.ch/aderire



Signora Signor

cognome

nome

via, no.

NPA, luogo

tel. **privato**

cellulare

prof.

email privato

nazionalità

data di nascita

lavoro **professione**

datore di lavoro

luogo di lavoro

tempo parziale% tempo pieno

Sono apprendista/ **inizio**

in formazione **fine**

protezione giuridica **Desidero l'assicurazione di protezione giuridica in campo privato SEV-Multi (CHF 78.00/anno)**

giornale SEV **Rinuncio alla versione cartacea e leggo il PDF del giornale online.**

lingua DE FR IT

data

firma

Firmando questo modulo, accetto gli attuali statuti e regolamenti. Acconsento a che il mio datore di lavoro/la mia cassa pensione trasmetta i miei cambiamenti al SEV e, se del caso, deduca i miei contributi dal mio stipendio/dalla mia rendita.

Reclutato/a da numero di membro:



AGRICOLTURA

Approfittare della miseria?



Géraldine Viret e Oliver Classen, responsabili media. Public Eye

Otto anni dopo la sua opera di riferimento sulle multinazionali del petrolio, del carbone e dei minerali, «Public Eye», nota in passato con il nome di «Dichiarazione di Berna», pubblica un'analisi approfondita sul ruolo della Svizzera come piazza mondiale del commercio delle materie prime agricole.

Oggi la metà dei cereali, il 40 per cento dello zucchero e un terzo del cacao e del caffè a livello mondiale sono trattati da società con sede sull'arco lemanico o nella Svizzera centrale.

Il loro potere di mercato in crescita e la loro espansione nella coltivazione delle materie prime agricole hanno conseguenze deleterie per i paesi produttori: salari da fame, lavoro minorile, accaparramento di terre e corruzione. Invece di corteggiare questi commercianti fino in Cina, la Svizzera deve finalmente adottare provvedimenti vincolanti per obbligare queste società ad agire in modo responsabile.

Attività «dal campo al piatto»

Nel corso degli ultimi decenni, la Svizzera si è trasformata nella prima piazza a livello mondiale per il commercio di prodotti agricoli. Delle quasi 500 società domiciliate nella zona del Lago Lemano o di Zugo, circa 150 si sono specializzate nel settore dei prodotti agricoli o ne hanno in portafoglio. Se Glencore e Trafgura hanno acquisito una certa notorietà nel panorama elvetico, società come ADM, Bunge, Cargill o COFCO restano invece piuttosto defilate. Questi giganti del trading agricolo presentano tuttavia volumi d'affari quasi altrettanto elevati. Le loro attività si estendono oramai «dal campo al piatto», e un buon numero di esse sono persino passate all'acquisto di terre coltivabili, fino a diventare così attori che gestiscono catene di valore sul piano mondiale.

Violazioni dei diritti umani nei paesi produttori

Il potere che queste aziende detengono e l'ottimizzazione dei loro profitti portano a violazioni dei diritti umani nei paesi produttori di materie prime come la soia, il caffè, il cotone o lo zucchero. Questi giganti del commercio determinano in effetti ciò che

viene prodotto, in quali condizioni e a quale prezzo, mentre le persone che coltivano questi prodotti non hanno alcuno strumento per ottenere condizioni contrattuali eque. Un'asimmetria di potere dagli effetti drammatici: lavoro coatto, lavoro minorile, rischi sanitari dovuti all'impiego di pesticidi, distruzione dei mezzi di sussistenza causati dalla deforestazione o dall'appropriazione di terre su larga scala, pratiche fiscali aggressive e financo la corruzione. Decine di casi portati alla luce dai media o dalle ONG riguardano aziende che commerciano in prodotti agricoli con sede nel nostro paese.

Intese fiscali riservate

Un recente rapporto pubblicato da Public Eye (1) analizza le strutture e le attività di 16 fra le maggiori società nel commercio agricolo al mondo, che hanno scelto la Svizzera come sede principale o per installarvi un importante settore commerciale. Qui le multinazionali beneficiano di un contesto propizio agli affari, segnatamente per il lassismo in materia di trasparenza e di protezione dei diritti umani all'estero, ma anche per la possibilità di concludere discretamente vantaggiose intese fiscali.

Un punto, quest'ultimo, che viene del resto evocato in un accordo di principio (MoU) fra il Cantone Ginevra e il gruppo COFCO – il più grande trader agroalimentare cinese, controllato dallo Stato – di cui Public Eye ha ottenuto una copia. Il 13 maggio 2017, a Pechino, il Consigliere di Stato Pierre Maudet ha firmato l'accordo, che assicura a COFCO un sostegno nel dialogo con le autorità fiscali. Il gigante cinese ha quindi installato a Ginevra il suo principale centro mondiale per il commercio, e si appresta a diventare il quinto commerciante agricolo «svizzero», con una cifra d'affari di quasi 40 miliardi di franchi.

Urgente l'adozione di disposizioni vincolanti

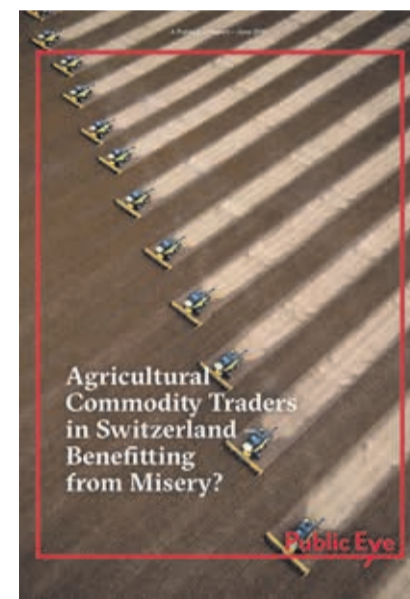
L'arrivo di potenti trader della stazza di COFCO, la cui opacità e le cui violazioni dei diritti umani dovrebbero in verità suscitare inquietudine, non denota soltanto l'importanza della piazza elvetica nel commercio delle materie prime. Esso mostra altresì quanto sia urgente adottare disposizioni vincolanti in materia di trasparenza e ancorare nella legge un obbligo di diligenza, come chiede del resto l'iniziativa per multinazionali respon-

sabili (sulla quale voteremo l'anno prossimo, n.d.r.).

Quale paese che ospita numerosi giganti del commercio di prodotti agricoli, la Svizzera non può più accontentarsi unicamente della loro buona volontà.

(1) *Agricultural commodity traders in Switzerland: benefiting from misery?*

Il rapporto può essere scaricato dal sito: www.publiceye.ch



LUCI SULLA GIUNGLA DI SAINT FRANÇOIS

Olivier Vogelsang

Questa primavera, sotto un sole splendente, i lavoratori erano impegnati nella riqualificazione dell'isola verde di «Place St-François» a Losanna. Oggi, la nuova terrazza del Café Romand accoglie i suoi ospiti, con vista sull'effi-

mero getto d'acqua dell'esposizione «Lausanne jardins». Dall'inizio dell'anno, lo sguardo del fotografo Olivier Vogelsang si è posato su questa piazza nel cuore della capitale vedese. www.disvoir.net, @oliviervogelsang.



PHOTOMYSTÈRE

Dove è stata scattata questa foto?



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 4 settembre 2019**;

inviando una **cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;

e-mail: a mystere@sev-online.ch;
internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà buoni libro del valore di 40 franchi - sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 10: B-C-C-B-A.

I buoni Reka del valore di 40 franchi sono stati vinti da:

Roger Tacheron, Ginevra
membro PV Ginevra.

SULLE ORME DI ...

Susanne Kratzer, assistente clienti

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Che sia per un evento giubilare o per la pianificazione dei turni: con grande impegno e molta gioia Susanne Kratzer, nuova presidente della ZPV Lucerna, e il suo team sono a disposizione delle colleghe e dei colleghi.

A Lucerna si festeggiano i 100 anni del SEV: c'è un bel movimento sotto il grande arco della stazione, il clima è gioioso e il pubblico eterogeneo. Al centro di tutta questa confusione troviamo Susanne Kratzer. «Va tutto a meraviglia», si rallegra la presidente della ZPV Lucerna. «Arrivano membri da tutte le sezioni della regione: dal personale di locomotiva e del treno alla Zentralbahn, dalla navigazione alla PV e TS», continua. Presso l'autobus del SEV si fermano anche i clienti di passaggio: «La gente è veramente interessata a ciò che facciamo al SEV; sia i locali come anche i turisti». Il grande impegno del comitato organizzatore e dei molti volontari è dunque stato pagante.

L'organizzazione della sosta dell'autobus a Lucerna è stata uno dei primi importanti compiti come nuova presidente della locale sezione ZPV. L'assistente clienti e già vicepresidente sezionale è in carica da inizio anno. Da quando cioè la collega Tiziana Arnold è passata a lavorare per FFS Cargo lo scorso settembre, rassegnando le dimissioni da presidente.

Farsi valere insieme

«D'altronde, sapevo bene come funziona il sistema e che cosa si doveva mettere in piedi», spiega la 53enne che vive a Kriens. Essendo stata per alcuni anni anche segretaria della sezione, dove per molto tempo è mancato un vice, Susanne Kratzer ha avuto già modo di agire, di organizzare e di collaborare - perciò si è sentita pronta ad assumere la nuova funzione. E finora non rimpiange certo la decisione presa, anzi: «Lo trovo molto appassionante e sono felice di poter fare qualcosa. È bello quando si viene percepiti come degni di fiducia.»

Susanne Kratzer è entrata nel SEV da aprile 2011, ai tempi in cui seguiva la formazione di agente del treno. Il suo assistente d'apprendimento, a sua volta presidente sezionale, le aveva spiegato le ragioni per cui bisogna far parte di un sindacato. «Quando lavoravo ancora nel commercio al dettaglio non avevo mai sentito parlare di sindacati». Nel settore dei TP è tutto molto diverso: «Ho percepito un vero senso di appartenenza, la capacità di farsi valere insieme».

Madre di due bambini, inizialmente Susanne

aveva svolto un tirocinio commerciale, per poi lavorare a lungo a tempo parziale e potersi dedicare ai figli. In seguito ha avuto un'attività indipendente quale consulente creativo. Alla ricerca di una nuova prospettiva professionale, è incappata in un annuncio d'impiego delle FFS. «Mi sono detta che l'attività di agente del treno facesse esattamente al caso mio: contatto con la clientela, poter mettere a frutto le mie conoscenze linguistiche e imparare a conoscere la Svizzera.» Susanne Kratzer svolge tuttora il suo lavoro con grande passione: «Mi candiderei nuovamente per questo posto anche domani. Se avessi conosciuto prima la professione di agente del treno, l'avrei sicuramente intrapresa prima.»

Del resto, Susanne si è sempre prodigata molto, accanto alle sue varie attività professionali, sia nella società di ginnastica, nella commissione culturale o nel gruppo sportivo del personale treno di Lucerna. «Ritengo che impegnarsi anche socialmente sia una valida forma di compensazione, si impara sempre e si conoscono persone simpatiche.» È così anche nel SEV: «Sono veramente fiera del mio comitato - racconta con entusiasmo - sono le persone più simpatiche e disponibili che si possano desiderare.» Al momento la sezione conta una sola carica vacante, per il resto la compagine è più che ottimale. «Dato che sul lavoro ci sono sempre più giovani e donne, riteniamo importante avere anche una loro rappresentanza», spiega ancora Susanne. Per questo si rafforzano attivamente i ranghi. E con Jana Glaus la ZPV Lucerna ha già saputo trovare una giovane donna disposta a entrare in comitato. Quanto sia impegnata la sezione di Susanne Kratzer lo si vede anche qui, all'evento di Lucerna: «Tutti hanno accettato spontaneamente di aiutare e di darsi da fare per le due giornate.» Ma Susanne Kratzer e i suoi colleghi e colleghe della ZPV Lucerna mostrano grande disponibilità anche nella pianificazione delle rotazioni: «Da Zurigo erano giunte proposte micidiali». Uno dei principali nodi erano i molti giorni liberi singoli previsti dalla pianificazione annua. «Per noi era quasi come lavorare senza interruzione. Nessuno torna al lavoro riposato dopo un solo giorno libero», spiega la nostra assistente clienti. Con uno sforzo enorme, le due responsabili dei turni della ZPV Lucerna, Jeannine Graf e Jana Glaus, la rappresentante nella CoPe Martina Tschanz e l'ex presidente Erwin Wessner hanno cercato di migliorare le rotazioni. Alla fine, le loro proposte hanno avuto l'approvazione dei responsabili di Zurigo. «A fine febbraio chiederemo i riscontri dai nostri membri e per quanto possibile cercheremo di farli confluire nella pianificazione delle rotazioni.»



Susanne Kratzer all'evento per i festeggiamenti del giubileo SEV a Lucerna.

I BIGLIETTI ON LINE VANNO FORTE

Pigr



I vantaggi dei soci SEV

**Sempre in giro.
Zero rischi.**



**Protezione
completa.**



**Vantaggi
esclusivi per
i soci!**

Esclusiva per i soci: copertura integrale per viaggi e tempo libero.

In veste di soci SEV beneficiate di preziosi vantaggi e di un competente servizio di consulenza per tutte le questioni assicurative e previdenziali.

I vostri vantaggi

Novità: sottoscrivendo un'assicurazione mobilia domestica, RC privata, stabili e Assistance usufruite di una copertura completa e beneficiate di uno sconto cumulativo del 15% nonché di altri vantaggi esclusivi come:

- prestazione assicurativa raddoppiata in caso di stipula dell'assicurazione all risk (protezione completa della vostra mobilia domestica in caso di perdita o danneggiamento, anche fuori casa);
- assicurazione valida in tutto il mondo senza premi supplementari in caso di utilizzo di veicoli di terzi (veicoli a noleggio, car sharing ecc.).

Non lasciatevi sfuggire questa offerta

I nostri consulenti specializzati sono a vostra disposizione e sapranno fornirvi un servizio su misura pensato per i soci del SEV. Per maggior informazioni: www.helvetia.ch/sev



Assicurazione della franchigia: il vantaggio esclusivo per la vostra assicurazione veicoli a motore o responsabilità civile privata.

Utilizzate anche voi veicoli a noleggio o in car sharing in vacanza o nella vita di tutti i giorni? La maggior parte delle società che forniscono tali servizi richiede il pagamento di una franchigia in caso di sinistro.

Con l'assicurazione della franchigia senza premi supplementari vi rimborsiamo la franchigia a partire da un importo di CHF 500.

In collaborazione con il



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

helvetia
La Sua Assicurazione svizzera

COLPI DI DIRITTO

Saldo ore negativo



Protezione giuridica

Giuseppe, conducente di autobus di un'impresa di trasporti, è inquieto a causa dell'elevato saldo negativo di ore accumulato alla fine dell'anno. Teme in particolare di doverle presto compensare senza che vengano considerate come ore supplementari, oppure di essere obbligato a restituirle entro un certo periodo senza essere pagato. La questione è sapere se i saldi negativi di ore di lavoro causati dalla pianificazione del datore di lavoro devono essere azzerati alla fine di un periodo di conteggio. La risposta si trova all'articolo 324 del Codice delle obbligazioni, che regola la cosiddetta mora del datore di lavoro.

L'idea base è che il datore di lavoro assume, di principio, i rischi d'impresa. Egli deve fare in modo che il dipendente possa lavorare. Rimane inoltre tenuto al pagamento del salario pattuito quando la prestazione di lavoro sia divenuta oggettivamente impossibile per ragioni inerenti al datore di lavoro stesso. Al riguardo non è necessario che il lavoratore abbia commesso un errore; è sufficiente che non gli sia stata data l'occasione di fornire la prestazione lavorativa. Alcuni esempi: omissione degli atti preparatori e di collaborazione necessari per l'esecuzione del lavoro

quali la messa a disposizione del materiale occorrente o il rispetto delle regole di sicurezza e di igiene; ragioni economiche quali un calo degli ordini, mancanza di lavoro, riduzione unilaterale dell'orario di lavoro; perturbazioni tecniche come ad esempio una interruzione di corrente o il guasto di un macchinario; eventi naturali come incendi, inondazioni ecc.

La seconda condizione è che sia chiaramente provata la disponibilità del lavoratore a fornire la sua prestazione. Spetta a quest'ultimo provare che abbia effettivamente offerto i suoi servizi. Questa offerta di servizio non è tuttavia legata a una forma particolare e può dipendere dalle circostanze. Di regola, le esigenze non devono essere troppo elevate. È sufficiente che l'offerta sia chiara in termini di buona fede, ossia che il datore di lavoro possa riconoscere la volontà del lavoratore di fornire la prestazione. Per quanto attiene ai dipendenti del trasporto pubblico subordinati alla LDL, questa manifestazione di messa a disposizione dei propri servizi è deducibile dal fatto che accettano l'allestimento di una distribuzione annuale dei turni. In effetti, riteniamo che se il dipendente viene consultato prima di allestire il piano di servizio conformemente all'art. 12 cpv. 2 LDL e non rinuncia alla stesura di quest'ultimo in forza dell'art. 26 cpv. 5 OLDL, mostra chiaramente al datore di lavoro che si mette a disposizio-

ne per fornire la prestazione secondo il piano così allestito.

Caso di mora

In presenza di un caso di mora del datore di lavoro, oltre alla continuità del versamento del salario si deve considerare che la mancata esecuzione del lavoro non può essere richiesta in un secondo tempo. In effetti, l'obbligo primario del lavoratore è di fornire prestazioni di lavoro in fasi successive fissate nel tempo. Egli dunque non può essere chiamato a lavorare fuori dell'ambito temporale stabilito dal contratto di lavoro se non effettuando ore supplementari. Un datore di lavoro che dovesse esigere da un proprio dipendente la compensazione di ore perse per mora, violerebbe il carattere relativamente imperativo dell'art. 324 CO.

In conclusione, premesso che Giuseppe abbia accettato l'allestimento di un piano di servizio annuale o che abbia manifestato in altro modo di essere pronto a lavorare, il datore di lavoro dovrà rimettere a zero il saldo delle ore per il prossimo periodo di conteggio. Per determinare il periodo di conteggio si dovrà vedere nel CCL, oppure in un contratto individuale di lavoro, se le ore dovute sono fissate in settimane, mesi o all'anno. Per quanto concerne l'impresa di Giuseppe, nel suo CCL la durata media annua del lavoro è fissata in 41 ore settimanali, ciò che nella maggiore par-

te dei casi ammonta a 2050 ore per anno civile. Di regola dunque il periodo di conteggio corrisponde all'anno civile, senza considerare ovviamente gli adattamenti pro rata per i dipendenti non occupati per tutto questo lasso di tempo. Detto questo, Giuseppe non sarebbe tenuto a compensare

le ore mancanti dell'anno precedente se non effettuando ore supplementari, né a lavorare gratis entro un eventuale periodo di congedo.

I saldi minimi e massimi da rispettare alla fine del periodo di conteggio sono fissati nei CCL di numerosi impiegati dei trasporti pubblici.

I servizi della protezione giuridica

Il SEV accorda ai suoi membri l'assistenza giuridica professionale per controversie di natura civile e penale: in relazione con l'attività professionale o sindacale; in caso di incidenti della circolazione sulla via più breve per e dal posto di lavoro e per casi avvenuti fuori servizio, derivanti dal proprio rapporto di lavoro. L'assistenza giuridica professionale è accordata in tutti i casi che si verificano durante l'appartenenza al SEV. Questa prestazione è inclusa nella quota di membro. L'assistenza giuridica comprende la consulenza legale, l'intervento di una segretaria o di un segretario sindacale come pure l'attribuzione di

un patrocinatore legale. Il caso dev'essere annunciato ad un segretario SEV, entro dieci giorni da quando si è verificato, mediante il modulo ufficiale «Domanda di assistenza giuridica professionale». Se ne occupa il team di Barbara Spalinger con Wossen Aregay,



Per richieste
consulta:
sev-online.ch

Vincent Brodard, Franziska Schneider, Rahel Weiss e Mario Schmid.
Per il Ticino ci si rivolge al segretario regionale.

Servizi sul tempo di lavoro

Per la maggior parte dei dipendenti nel ramo dei trasporti pubblici si applica la legge sulla durata del lavoro (LDL).



Le disposizioni rielaborate della LDL possono essere richiamate qui: tinyurl.com/azgonline.

La legge e la relativa ordinanza sono state di recente oggetto di un'ampia rielaborazione e sono entrate in vigore al cambiamento d'orario dello scorso anno. Come ovvio, il SEV ha contribuito ai lavori di revisione tutelando in maniera

adeguata gli interessi del personale dei TP. Ciononostante, il personale si trova molto spesso confrontato con dubbi e domande sulla durata del lavoro, le norme sulle pause e i supplementi di tempo. Per i suoi membri che hanno domande in quest'ambito o che constata incongruenze nella loro quotidianità lavorativa, il SEV è a disposizione gratuitamente con propri specialisti della LDL. Una richiesta può essere presentata con una semplice chiamata alla segretaria o al segretario sindacale che si occupa di questa materia oppure alla sede centrale.