

# SEV N.17

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



EDITORIALE

## FVP e potere d'acquisto: stessa lotta

Giorgio Tuti



p.5

**I**l movimento sindacale sta portando avanti con determinazione la sua lotta per migliorare il potere d'acquisto dei lavoratori, delle lavoratrici, delle e dei pensionati. L'Unione sindacale svizzera (USS) si è espressa a favore del lancio di un'iniziativa popolare per introdurre la tredicesima AVS. Lungi dall'essere insignificante, questo testo deve consentire di lottare contro l'erosione delle rendite del secondo pilastro.

Per finanziare questa tredicesima AVS, l'USS propone di attingere in particolare agli utili della Banca nazionale svizzera (BNS), che sta andando benissimo, con un accumulo di riserve pari a 170 miliardi di franchi. Questa 13esima AVS è una delle dieci misure presentate dall'USS per migliorare il potere d'acquisto della popolazione. Tra le altre misure principali figurano il contenimento

dell'aumento dei premi dell'assicurazione malattia e il sostegno all'iniziativa volta a limitarne l'impatto al 10% del reddito disponibile; chiesti pure sostanziali aumenti salariali. Con particolare attenzione ai salari delle donne, ancora inferiori di quasi il 20 per cento rispetto a quelli degli uomini per un lavoro di pari valore. L'USS ha posto l'accento anche sugli assegni familiari: alcuni cantoni sono ancora in ritardo, mentre altri li hanno aumentati in modo positivo. Se il 90% dei lavoratori e delle lavoratrici di questo Paese riceve la tredicesima, occorre ricordare che non è il caso per tutti e, soprattutto, non c'è alcun obbligo legale.

E chiniamoci ora sulle Facilitazioni di viaggio per il personale (FVP). Questo fine settimana, la stampa domenicale ha evidenziato il desiderio dell'Ufficio federale dei trasporti di ridurre le prestazioni per parte

del personale dei trasporti pubblici e dei pensionati, mettendo appunto in discussione le FVP.

Le reazioni dei nostri membri non si sono fatte attendere. E per una buona ragione: questa proposta è inaccettabile perché le FVP non sono né un dono, né un privilegio, in quanto soggiacciono alle imposte. Sono parte integrante dello stipendio e rappresentano un equo riconoscimento per i pensionati.

In un momento in cui le questioni ambientali sono più presenti che mai, con la sua proposta l'UFT sta andando controcorrente. Le FVP sono regolate da un accordo tra l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e le organizzazioni sindacali/associazioni professionali. E l'UTP non sembra disposta a farsi dettare legge dall'UFT. Da parte nostra - con i nostri membri - non accetteremo alcun deterioramento delle FVP.

### Manca personale

Sciagurate scelte aziendali si fanno sentire alle FFS a tutti i livelli

2 e 3

### Amianto OBE

Il gruppo di lavoro paritetico sull'amianto è realtà. Rivendicazione accolta

6

### Donne e violenza

Una manifestazione a Bellinzona per rompere il silenzio sui femminicidi

7

## Chiusura del deposito di Erstfeld

Gli agenti del treno di Erstfeld vogliono avere voce in capitolo nella chiusura del loro deposito. Essi hanno quindi contattato il SEV e hanno mostrato quanti servizi possono essere forniti da Erstfeld. In particolare, offrono un pool di servizi comuni FFS/SOB che funziona senza problemi per i macchinisti e che sarebbe possibile anche per gli agenti del treno. Il SEV chiede pertanto alle FFS di negoziare questa proposta con la SOB. Sostiene anche altre esigenze del personale. Pertanto, in caso di cambiamento di luogo di servizio all'interno delle FFS, deve essere possibile scegliere un luogo in cui la funzione rimane la stessa ed è accessibile con i mezzi pubblici.

## 1401 anni di lavoro

Sul futuro di Sergio Ermotti alla guida dell'UBS, si stanno moltiplicando le speculazioni. In un momento dove il potere d'acquisto degli svizzeri è sempre più esiguo, ecco qualche cifra per fare riflettere. Già oggi le cifre sono da capogiro: per arrivare a guadagnare i 93,5 milioni con cui la banca ha onorato il lavoro di Ermotti nei primi otto anni, uno svizzero normale (stipendio mensile mediano 6502 franchi nel 2016, ultimo dato disponibile) deve lavorare 1198 anni, mentre un ticinese (stipendio mediano 5563 franchi) sarebbe chiamato a sgobbare esattamente 1401 anni.

## Ma i salari sono più bassi

Da cinque anni, circa 38 mila persone all'anno esauriscono il diritto all'indennità di disoccupazione. Entro l'anno seguente all'esaurimento di tale diritto, il 55% di loro è di nuovo occupato. Tuttavia, rispetto agli altri lavoratori, le persone aventi esaurito il diritto all'indennità di disoccupazione che riescono ad entrare di nuovo nel mondo del lavoro percepiscono salari più bassi e sono attivi con rapporti di lavoro atipici.

### PENURIA DI MACCHINISTI

# Fare di più con meno causa molti danni

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Treni sostituiti da autobus o semplicemente cancellati, ore di lavoro straordinario accumulate, ritardi. La carenza di macchinisti si ripercuote sulla salute delle persone interessate e sugli utenti. Ma al di là dei grossolani errori di pianificazione, questa mancanza di personale è il risultato del desiderio di risparmiare denaro a tutti i livelli.**

Per gli utenti, i disagi sono quotidiani: ritardi, porte e servizi igienici chiusi, vagoni affollati, treni sostituiti da autobus o soppressi. Per il personale treno che deve assumersi da solo questa insoddisfazione dell'utenza, la situazione è tesa. Anche per i macchinisti, che devono effettuare ore di lavoro straordinario o lavorare durante il giorno di congedo in cambio di un premio di 80 franchi (alle FFS) e di 100 franchi (alla BLS). Insomma la pressione cresce moltissimo. Ciò ha un impatto negativo sulla salute e la sicurezza. E la situazione non migliora.

#### Constatazione drammatica

Entro il 2024, presso FFS circa 1'000 macchinisti andranno in pensione e dovranno essere sostituiti. Tuttavia, come dice René Zürcher, segretario sindacale del SEV, «i macchinisti non possono essere estratti da una stampante 3D». La loro formazione dura da 14 a 16 mesi. Certo, le FFS vogliono reclutare donne e persone sopra i 40 anni, mentre nelle stazioni attirano potenziali nuove leve con simulatori di guida. Va bene, ma è un po' tardi. 240 conducenti saranno in formazione entro il 2020 e nel 2021, secondo le FFS, ce ne saranno 195. Nel frattempo la situazione rimarrà molto tesa per i nostri colleghi «che, secondo le FFS, saranno ancora sotto forte pressione per diversi mesi». In media ogni giorno, alle FFS mancano già ora 65 macchinisti mentre presso BLS da 3 a 5. Sebbene i media si concentrano principalmente sulla situazione delle FFS, alla BLS non è molto meglio.

Il problema esiste anche alla Ferrovia Retica (RhB), «ma non è così grave come alle FFS», afferma Markus Cadosch, segretario sindacale della SEV a Coira. «Tutti i treni circolano, ma i macchinisti non sono in numero sufficiente e accumulano molti straordinari da diversi anni. Le esigenze dei conducenti sono state sottovalutate. I budget dei Cantoni – che vogliono più servizi – non aumentano e le aziende risparmiano», afferma il sindacalista del SEV. Le Appenzeller Bahnen e le Südostbahnen (SOB) sembrano invece avere personale a sufficienza, secondo i loro portavoce.



Per la macchinista Hanny Weissmüller occorre valorizzare subito il personale attuale



Per Hans-Ruedi Schürch, presidente LPV i salari sono troppo bassi. Vanno rialzati.

#### Le ragioni della penuria

Il lavoro non fa più sognare. «Salari bassi, orari di lavoro irregolari, tempo libero difficile da pianificare, problemi di compatibilità con la vita familiare e poche possibilità di avanzamento: quello che un tempo era il lavoro dei sogni di molti bambini, non è più attrattivo per chi è alle prime armi», spiega il presidente centrale della sottofederazione LPV Hans-Ruedi Schürch. «Inoltre – aggiunge – il capo delle FFS Andreas Meyer ha rilasciato dichiarazioni sui treni senza conducenti. Questo ha contribuito a scoraggiare i potenziali candidati». «Al momento – osserva la macchinista Hanny Weissmüller – è frequente non sapere il tuo turno 24 ore prima. Impossibile così organizzare la propria vita privata. Con il difettoso strumento di pianificazione Sopre e la mancanza di personale, non si riesce a pianificare». «Sopre – aggiunge il presidente centrale – non ha una visione d'insieme e non trova le persone disponibili». «Non appena si verifica una situazione difficile, come un incidente che coinvolge persone – incalza Weissmüller – tutto è bloccato. A tutti i livelli c'è carenza di personale».

In occasione della conferenza stampa del 28 ottobre, Andreas Meyer ha riconosciuto che «errori di pianificazione sostanziali» sono all'origine dell'attuale carenza di macchinisti presso FFS. Frédéric Revaz, portavoce delle FFS, ha parlato di assunzioni «pianificate in modo troppo difensivo» negli ultimi anni, mentre «i numerosi cantieri e l'aumento del numero di treni speciali richiedono più personale». La «Sonntagszeitung» del 3 novembre ha dimostrato che dal 2011 le FFS hanno sempre fatto previsioni troppo basse sul numero di macchinisti da formare. Se questi errori, ammessi internamente dal 2014, si ripetono di anno in anno, non sono più errori, ma il

risultato di una scelta politica voluta.

#### Risparmi disastrosi

«La priorità è chiaramente legata ai risparmi (...), soprattutto nell'amministrazione, ma anche nella conduzione dei treni e nelle centrali operative», aveva spiegato Andreas Meyer il 22 settembre 2016, presentando il programma di ristrutturazione Rail Fit 20/30 e la soppressione di 1400 impieghi. «Non vogliamo che i clienti avvertano queste cose, tranne che nel portafoglio», aveva ancora commentato Meyer. Beh, è un chiaro fallimento. «Bisogna essere in grado di fare di più con meno», ha ripetuto nel febbraio 2017 quando ha presentato il suo programma Strategia 2020. Le riorganizzazioni permanenti (vedi pagina 3) hanno soppresso degli impieghi, ma hanno portato ad una perdita irreparabile di competenze. Gli effetti disastrosi della politica del capo delle FFS di «fare di più con meno» sono evidenti da anni. Ora ci sono buchi da tutte le parti. Dopo il mea culpa per i gravi errori di pianificazione, ora le FFS si rendono conto del danno: «Mi servono due cose: il materiale rotabile e il personale», ha dichiarato Toni Häne, responsabile del traffico viaggiatori delle FFS. Entrambi, tuttavia, sono diventati rari a causa della smania di risparmi a tutti i livelli.

#### Soluzioni

Moratoria sulle riorganizzazioni, assunzione di personale e ascolto da parte dei dirigenti (vedi pagina 3): ecco le soluzioni proposte dalla Conferenza CCL. E ce ne sono altre. «I salari sono troppo bassi. Dobbiamo aumentarli! Dobbiamo essere più attrattivi – insiste Hans-Ruedi Schürch – con gli orari di lavoro e smettere di cambiare orario, per migliorare la vita familiare e aumentare il numero di donne macchiniste».

«Intanto occorre subito valorizzare il personale attuale. Affinché si possa tornare – suggerisce Hanny Weissmüller – ad essere fiere e fieri della nostra professione. Invece di fare mea culpa solo verso l'esterno, la direzione delle FFS deve farlo anche all'interno. Andare dalle persone. Ascoltare ciò che hanno da dire. È inoltre necessario rendere il lavoro attrattivo per tutti. E questo passa dall'adeguare uno stipendio che ora non è commisurato alle ore irregolari». Secondo Markus Cadosch «dovrebbero essere presi in considerazione migliori modelli di lavoro a tempo parziale che offrano più tempo libero. O poter alternare la guida e il lavoro in ufficio». «Occorre anticipare – aggiunge – soprattutto perché i giovani non fanno più questo lavoro per tutta la vita».

Molto vicini alle esigenze dei dipendenti e dei problemi, il personale e il sindacato hanno soluzioni che i datori di lavoro farebbero bene a prendere finalmente sul serio.

AROLD CAMBI risponde

## Secondo pilastro

**Il Consiglio federale ha deciso di respingere la richiesta delle assicurazioni e dei datori di lavoro di ridurre l'attuale tasso minimo per la previdenza professionale obbligatoria dell'uno per cento. L'USS ha valutato positivamente questa decisione, precisando però che non è sufficiente. Perché?**

Il tasso minimo riveste un'enorme importanza per lavoratrici e lavoratori, in quanto molto spesso le casse pensioni non vanno al di là del minimo per gli accrediti sui conti dei loro assicurati. Ridurre il tasso minimo d'interesse significa quindi ridurre anche la crescita dell'aver degli assicurati attivi. Oggi, la maggioranza delle casse pensioni è in una situazione confortevole, in cui dispone di un grado di copertura di oltre il 100 per cento. Possiamo partire dal presupposto che tutto quanto si situa oltre il grado di copertura del 100 per cento appartenga agli assicurati. A questa situazione di agio va ad aggiungersi anche un anno borsistico particolarmente favorevole: ad oggi si parla di una resa del 7 - 8 per cento, indipendente dalla

strategia di investimento, dato che tutte le principali categorie di investimento hanno fatto registrare aumenti di valore.

Negli ultimi dieci anni, gli averi di vecchiaia degli assicurati attivi hanno beneficiato di tassi di interesse molto bassi, nonostante a livello mondiale le azioni abbiano fatto registrare utili molto ingenti. Quest'ultima realtà viene però praticamente ignorata nel calcolo degli interessi da applicare sugli averi di vecchiaia.

Per questo sarebbe opportuno, a maggior ragione in un anno di utili elevati come questo, applicare tassi di interesse più elevati di quello minimo: per il 2020 vi sarebbe senz'altro il potenziale per andare all'1,25 per cento o anche oltre. Ciò sarebbe necessario, perché questi interessi ridotti compromettono gli effetti dell'interesse composto sull'aver di vecchiaia e, di conseguenza, la capacità del 2° pilastro di adempiere alle proprie funzioni.

Vuoi rivolgere una domanda ad Arold Cambi o ad altri membri della direzione SEV? Allora scrivi a: [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)



Il Consiglio di Stato del Canton Berna ha deciso di rinunciare, per ora, a modificare gli orari di apertura dei negozi e delle vendite domenicali, a seguito della consultazione sulla revisione della legge sul commercio e l'industria. La consultazione ha infatti messo in luce posizioni molto divergenti. Per questo motivo l'Esecutivo bernese preferisce attendere l'esito delle discussioni in Gran Consiglio sulla mozione presentata dal PLR a favore di un prolungamento degli orari.

Mentre secondo un sondaggio di agosto il **sostegno al congedo paternità raggiunge l'85%**, un **comitato referendario** è uscito allo scoperto dieci giorni fa scagliandosi contro le due settimane di congedo paternità approvato dalle Camere federali in settembre... «E tutto questo per offrire una vacanza a pochi», afferma questo comitato composto principalmente dall'UDC di lingua tedesca, tra cui Christoph Blocher, e da alcuni giovani PLR ed ex eletti del PPD. Bella considerazione della politica familiare.



CONFERENZA CCL FFS/FFS CARGO

# Servizio pubblico: «Le FFS tornino ai fondamentali»

Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**La Conferenza FFS / FFS Cargo si è tenuta a Berna il 7 novembre. Chiede in particolare una moratoria sulle riorganizzazioni che incidono negativamente sull'esercizio, l'assunzione di personale e un autentico ascolto da parte della direzione. Ha anche definito il quadro per le future trattative sul sistema salariale e ha criticato aspramente la direzione di Cargo.**

Prima della votazione sulla risoluzione, il presidente del SEV Giorgio Tuti e la vicepresidente Barbara Spalinger, titolare del dossier FFS, hanno esaminato attentamente il funzionamento dell'azienda. «È chiaro che la situazione delle FFS è completamente diversa da agosto e dalla tragica morte del nostro collega agente del treno. Prima di questa tragedia, mentre per anni avevamo lanciato l'allarme sul calo della qualità dei servizi - legato alla mancanza di personale e all'impatto negativo delle riorganizzazioni permanenti - ci è stato detto che 'era dovuto all'aumento del traffico. Dovete capirci'.

Non c'è più comprensione da avere. Non è accettabile morire sul lavoro.» Giorgio Tuti non ha quindi mancato di sottolineare l'esemplare solidarietà dimostrata dai colleghi e dalle colleghe lo scorso 9 agosto a Zurigo durante l'omaggio a Bruno R.

Mentre le FFS sono rimaste chiuse per due settimane nella loro comunicazione catastrofica, «siamo riusciti a posizionarci seriamente e a formulare proposte per migliorare il funzionamento delle FFS», ha analizzato Giorgio Tuti. «Le FFS devono concentrarsi sui propri fondamentali: garantire servizi di qualità, sicurezza, buone condizioni lavorative e salariali per i/le loro dipendenti e prezzi accessibili. Questo è il senso del servizio pubblico».

A tal fine, le FFS devono porre fine alle riorganizzazioni che perturbano il funzionamento della ferrovia; devono assumere personale sufficiente e migliorare la comunicazione interna per renderla più autentica. I/le delegati/e del SEV chiedono inoltre che il datore di lavoro li ascolti. Ma questo non dovrebbe essere un esercizio di facciata. Deve anche tener conto di ciò che dice il personale. «Se le FFS vogliono dav-

vero padroneggiare le ferrovie, un cambiamento di cultura è essenziale», ha insistito Giorgio Tuti. Egli ha sottolineato che le FFS avrebbero potuto sapere molto tempo fa che ci sarebbe stata un'ondata di pensionamenti nei

## Profonda insicurezza presso Cargo

Anche la situazione di Cargo è critica. Il segretario sindacale Philipp Hadorn ha ricordato che Cargo nel 1999 aveva 4000 dipendenti, nel 2013 3000 e che l'obiettivo dell'azienda è di ridurre ulteriormente il fabbisogno a soli 1450 dipendenti entro il 2023.

«Cargo non può continuare così mentre il mercato del trasporto merci è in crescita. Cargo perde clienti perché i suoi servizi sono considerati insufficienti. È quindi più che necessario porre fine a queste riorganizzazioni permanenti, che non hanno portato nulla di utile e duraturo, se non una profonda insicurezza».

Con l'ingresso nella partecipazione azionaria di quattro vettori privati, il partenariato sociale potrebbe diventare più complicato, ma le richieste del SEV sono chiare. «Il CCL Cargo non deve esse-

prossimi 4-6 anni. Circa 10 000 persone dovranno essere sostituite. «Le FFS si trovano ora ad affrontare una sfida ampiamente prevedibile».

Barbara Spalinger, dal canto suo, ha fatto riferimento alle recenti discussioni «dove ci inondano di presentazioni in powerpoint, ma in fin dei conti, si ha l'impressione che la direzione non conosce la sua azienda. Non ho mai lavorato alle FFS prima d'ora eppure mi sembra di conoscere l'azienda meglio di alcuni dirigenti, grazie alle informazioni che voi tutti ci fornite». La vicepresidente ha poi proseguito con un aneddoto che dovrebbe fare sorridere ma che non è affatto divertente. «Volevo sapere l'elenco esatto delle riorganizzazioni in corso presso la divisione Viaggiatori. Non l'ho ancora ricevuto...». La vicepresidente ha inoltre colto l'occasione della conferenza CCL per ringraziare nuovamente Manuel Avallone. «Ha negoziato diversi CCL, l'ultima trattativa è durata 9 mesi invece di 6 mesi. È stata estremamente esigente. E Manuel l'ha condotta in porto... del resto è un sub e sa che cosa significa l'immersione. Tra qualche mese magari gli torna la

voglia di rituffarsi nell'atmosfera delle FFS...». Per questo motivo ha ricevuto una bottiglia di «Dicke luft della Hilfikerstrasse», cioè un'atmosfera pesante. E delegati e delegate gli hanno tributato una meritata standing ovation.

## I salari vanno rivalutati

Patrick Kummer, titolare del dossier delle unità centrali di FFS, FFS Immobili e membro del gruppo salari del SEV, ha illustrato lo stato di avanzamento delle discussioni sulla revisione del sistema salariale.

«Abbiamo avuto un primo incontro a fine settembre, ma le FFS non hanno presentato nulla di concreto, se non alcuni approcci di base. I negoziati dovrebbero iniziare nel secondo trimestre del 2020. Il SEV presenterà le proprie proposte per migliorare il sistema di remunerazione».

La conferenza CCL ha chiarito che non dovrebbe più esistere una curva salariale separata tra i macchinisti e il resto del personale. La progressione salariale deve essere più rapida per passare dal minimo al massimo della classe salariale. Le professioni, inoltre, devono essere valorizzate. In alcuni settori - come la vendita e gli assistenti alla clientela - gli sviluppi suggeriscono la volontà di svalutare queste professioni. Da qui la domanda: «Il datore di lavoro sembra sapere di aver bisogno di personale e allo stesso tempo dà l'impressione di voler svalutare alcune professioni. Mi sfugge qualcosa...».

Inoltre, deve essere fatto un lavoro convincente per aumentare gli stipendi degli apprendisti presso i corsi di formazione professionale SA, che stagnano da più di 15 anni. I mestieri della ferrovia devono ridiventare più attrattivi in termini di salari.

Al di là del sistema salariale, i/le delegati/e chiedono un aumento generale dei salari per compensare gli aumenti dei premi dell'assicurazione malattia e gli affitti.

SIMPOSIO DI OUESTRAIL

# L'onda verde darà una spinta al trasporto merci?

Alberto Cherubini  
journal@sev-online.ch

**FFS Cargo ha aperto il proprio azionariato a società private e i punti di servizio sono in calo; l'associazione OuestRail ha organizzato il convegno annuale sul tema «Servizio merci, quale qualità a quale costo»? Il simposio si è svolto l'8 novembre a Yverdon-les-Bains sotto la presidenza di Claude Héche, consigliere di Stato del Canton Giura. Un fatto è chiaramente emerso: l'onda verde delle ultime elezioni federali potrebbe dare nuova linfa vitale al trasporto ferroviario delle merci.**

Nei prossimi 20 anni il DATEC (Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni) prevede un aumento del 37% (in tonnellate-chilometri) del traffico merci. La crescita demografica e l'espansione economica sono le cause principali di questo aumento. Allo stesso tempo, secondo il DATEC, il traffico passeggeri aumenterà del 25%. Per Nuria Gorrite, consigliera di Stato vedese, capo del Dipartimento Infrastrutture e risorse umane, il trasporto merci su rotaia potrà beneficia-

re dell'aumento del traffico merci solo se la rete ferroviaria e la sua infrastruttura saranno sviluppate. In caso contrario, le imprese di trasporto su strada monopolizzeranno il mercato. Un'opzione che non è in linea con l'onda verde delle ultime elezioni federali. Andreas Minder è un dirigente di Sucre Suisse SA. È responsabile della logistica delle barbabietole. Durante la conferenza d'OuestRail, ha osservato che «da ottobre a dicembre, circa 700 treni completi carichi di barbabietole vengono trasportati agli stabilimenti di Aarberg e Frauenfeld. Ma se i punti di carico distano più di 80 km dai campi, per i coltivatori è finanziariamente più interessante trasportare le barbabietole su camion». Con questo semplice esempio, Minder ha individuato un punto essenziale nel trasporto merci: la complementarità tra ferrovia e strada. Una complementarità sottolineata da Thierry Gaschen, direttore logistico di Ciments Vigier SA: «I nostri mercati sono dinamici, abbiamo bisogno di flessibilità, per questo lavoriamo molto con il trasporto combinato ferrovia-strada. Per i viaggi su lunghe distanze preferiamo il treno, che riduce la nostra impronta di carbonio». Il fatto che i camion non possano circolare



dalle 22.00 alle 5.00 e nei fine settimana, è chiaramente un elemento a favore del trasporto ferroviario, ha dichiarato Nicolas Baer, membro di spicco dell'azienda familiare Planzer Transport SA: «La nostra società fa parte di Swiss Combi SA, che detiene ora il 35% delle azioni di FFS Cargo SA. Siamo convinti che la rete ferroviaria svizzera dispone di importanti assi nella manica che i Paesi limitrofi ci invidiano».

Nicolas Perrin è CEO di FFS Cargo SA dal 2008. L'anno prossimo il manager lascerà l'azienda ferroviaria. Nel corso della sua relazione, Perrin ha sottolineato che la partnership con Swiss Combi AG rafforzerà la posizione di FFS Cargo SA nel mercato svizzero del trasporto merci. Jean-Claude Cochard, un militante molto esperto del Sindacato del personale dei trasporti (SEV), ha rimproverato al CEO di FFS Cargo di disertare, come avviene negli Stati Uniti, intere regioni periferiche, compresa l'importante regione dell'Arco Lemnico: «Nel nostro Paese ci sono regioni in cui il traffico merci viene accantonato al cento per cento. E, naturalmente, a spese dell'ambiente».

Un altro militante di spicco del SEV, con una gran bella esperienza, ossia l'ex vicepresidente

Michel Béguelin, si chiede se la soluzione ideale per aggirare il problema della saturazione della rete ferroviaria e stradale non sia quella di interrare i principali assi ferroviari di trasporto merci. Michel Béguelin si riferiva naturalmente al progetto CST Cargo sotterraneo: un sistema di logistica globale che consente il trasporto sotterraneo automatizzato di palette e contenitori. Pierre-André Meyrat, vicedirettore dell'Ufficio federale dei trasporti, ha ricordato dal canto suo che è stata avviata una procedura di consultazione sulla nuova legge federale sul trasporto merci sotterraneo. La procedura di consultazione si è conclusa il 10 luglio, i risultati saranno resi noti entro poche settimane. «Tutto quello che posso dire è che questo progetto di legge è stato ben accolto anche da parte della lobby dei camionisti», ha detto Pierre-André Meyrat. La consigliera di Stato socialista Nuria Gorrite ha infine osservato che anche i Cantoni sono favorevoli al progetto Cargo sotterraneo. «Ma in attesa delle gallerie, è urgente raddoppiare la linea Losanna - Ginevra per alleggerire il traffico ferroviario passeggeri e migliorare il trasporto ferroviario merci tra le due principali città francofone».

FFS CARGO

## Riorganizzazioni: sarebbe ora di dare un taglio

Peter Moor

**Durante un tavolo rotondo sulle conseguenze della partecipazione privata a FFS Cargo, i rappresentanti delle FFS si sono necessariamente detti ottimisti, mentre la delegazione SEV non riesce ancora a credere che i quasi vent'anni di continue ristrutturazioni possano davvero concludersi.**

La sottofederazione AS ha organizzato a Olten un dibattito dal titolo «FFS Cargo SA - Bahn brechend» sul futuro della ferrovia merci. Sotto la direzione di Manfred Joss, caporedattore di Radio 32, sono convenuti per FFS Cargo la responsabile delle Risorse umane Eveline Mürner e quello della Vendita Markus Streckeisen,

mentre il SEV era rappresentato dalla vicepresidente Barbara Spalinger e dal segretario sindacale Philipp Hadorn, preposto per il settore Cargo.

Spunto per l'incontro è stata l'annunciata partecipazione di Swiss Combi SA, costituita dalle aziende Planzer, Swiss Camion, Bertschi e Galliker, che in futuro avranno una quota del 35 per cento in FFS Cargo. Entrando in materia, Eveline Mürner ha segnalato come l'acquisizione sia tuttora al vaglio della Commissione della concorrenza, dunque non è ancora stato possibile dare avvio alla collaborazione. Dopo essersi occupato per anni del traffico merci su rotaia, sia da sindacalista, sia da consigliere nazionale, Philipp Hadorn ha affermato di appoggiare la scelta fatta nella situazione attuale. Con la



legge sul trasporto di merci si sono volute migliorare in parte le basi per il traffico merci su rotaia, ha spiegato. Aggiungendo però subito che il fatto che FFS Cargo non sia riuscita a imporsi in seno al Gruppo FFS, vada considerata una capitolazione. «Si dovrà dimostrare - ha rincarato Barbara Spalinger - che questo passo sia utile per mantenere in vita FFS Cargo e che vengano salvaguardati i posti di lavoro». Questo benché sia chiaro a tutti come la riorganizzazione in corso comporti nuovamente un taglio di 800 posti, per arrivare a soli 1600 tra collaboratrici e collaboratori nell'anno 2023. Più fiducioso è apparso Markus Streckeisen: «Gli interessati hanno davvero voluto conoscere ogni più piccolo dettaglio, e se ora sono pronti a investire somme considerevoli è la prova che intravedono un futuro positivo». Egli ha peraltro ricordato come a suo tempo gli stessi spedizionieri avessero ripreso l'offerta Cargo Domicilio, portandola al

successo. «Per noi si aprono nuove prospettive: finora la nostra unità più piccola era il carro merci, ora sarà il singolo pacchetto».

Barbara Spalinger ha reso attenti che, pur detenendo una quota minoritaria, in futuro saranno i partner a dettare le condizioni, proprio come è accaduto con SBB Cargo International. Ed è qui che sorgono i timori per le sorti del personale: alle ultime trattative sul CCL, il SEV si è dovuto impegnare a riprendere i negoziati sulle condizioni di lavoro a FFS Cargo in seguito a una partecipazione di terzi. «I nuovi azionisti non accetteranno sicuramente di differenziare tra il proprio personale e quello delle FFS».

Per quanto riguarda la fine delle riorganizzazioni, Markus Streckeisen si è detto ottimista. I nuovi partner sono imprese familiari, da sempre molto orientate alla continuità. Essi si sono d'altronde impegnati a sostenere l'attuale strategia di FFS Cargo,

che punta alla possibilità di autofinanziamento dei propri investimenti dal 2023. Su queste parole è intervenuta Barbara Spalinger: «Spero che ora FFS Cargo guardi finalmente a quel che succede alla base, cosa che ha invece ommesso di fare per anni».

Fra i primi successi, ha riferito Streckeisen, vi sono i prezzi più elevati concordati con alcuni clienti che hanno espresso la volontà di continuare in ogni caso a servirsi del treno. In questo modo si potrebbero quasi certamente mantenere punti di consegna inizialmente previsti per la chiusura. Nel corso della discussione è emerso lo scetticismo che ancora regna fra il personale. Alcuni interventi hanno criticato il fatto che con le continue ristrutturazioni, a FFS Cargo si è persa la fiducia dei lavoratori nell'azienda.

Le loro attese sono palesi: «Vogliamo una prospettiva, vogliamo essere fieri e poter credere nell'impresa per cui lavoriamo!»

ASSEMBLEA DELEGATI/E USS

# Iniziativa 13esima AVS: delegati/e USS favorevoli

Elisa Lanthaler / USS

**I/le delegati/e dell'Unione sindacale svizzera (USS) si sono espressi/e, lo scorso 15 novembre, a favore di un rafforzamento duraturo dell'AVS e della promozione della parità per le donne. È stato anche deciso di sostenere lo sciopero del clima e di chiedere misure socialmente equilibrate contro il cambiamento climatico.**

Nel corso di un intenso dibattito, i/le delegati/e hanno discusso l'iniziativa popolare per la 13esima AVS. «Con questa iniziativa, formuliamo una proposta concreta e facile da attuare per contrastare le riduzioni delle rendite del 2° pilastro. Non chiediamo nient'altro che avvicinarci all'obiettivo costituzionale in base a cui l'AVS dovrebbe assicurare i bisogni di base» ha detto il presidente USS Pierre-Yves Maillard.

L'iniziativa è la risposta dei sindacati al crescente problema delle pensioni. Perché le rendite delle casse pensioni stanno diminuendo di anno in anno, anche se i dipendenti spesso pagano più contributi. «Nel 2017 la metà dei pensionati deve farcela con meno di 3600 franchi al mese, con l'AVS e la rendita del secondo pilastro», ha spiegato Gabriela Medici, segretaria centrale dell'USS. La situazione pensionistica è particolarmente problematica per le donne: ammesso che ricevano una rendita del 2° pilastro, in media corrisponde alla metà di quella degli uomini. Gabriela Medici ha aggiunto che un miglioramento dell'AVS è quindi di vitale importanza: «È l'unica assicurazione sociale – ha aggiunto – che tiene conto, nel calcolo della pensione, del lavoro di assistenza e di cura non retribuito». «Se il primo pilastro non viene raf-

forzato – ha rincarato Daniel Lampart, economista capo dell'USS – assisteremo a una privatizzazione strisciante della previdenza vecchiaia attraverso l'espansione del terzo pilastro, che comprometterà la dimensione solidaristica della previdenza vecchiaia. Coloro che possono permetterselo, inietteranno più soldi nel loro terzo pilastro. Gli altri rimarranno fermi dato che le pensioni continueranno a diminuire». Solo le persone ben pagate beneficeranno di tale privatizzazione, così come le banche e le compagnie di assicurazione.

Così i/le delegati/e hanno deciso a larga maggioranza di lanciare l'iniziativa come proposto dal comitato USS all'inizio di quest'anno, respingendo la variante suggerita dalla VPOD. Quest'ultima voleva un aumento di tutto il primo pilastro, quindi anche dell'AI. Indipenden-

## Insieme con il movimento per il clima

I/le delegati/e dell'USS hanno concluso l'assemblea con un dibattito sul cambiamento climatico. «È urgente e i giovani per il clima ci hanno mostrato cosa sono in grado di fare», ha detto la segretaria centrale dell'USS Dore Heim. I/le delegati/e hanno adottato una risoluzione per la partecipazione sindacale al movimento per il clima. La popolazione sta già risentendo delle conseguenze del cambiamento climatico, in particolare i lavoratori dell'edilizia, dell'agricoltura, dei trasporti, delle cure e dell'assistenza. Una Svizzera climaticamente neutrale è possibile dal punto di vista tecnologico ed economico se il settore pubblico e i datori di lavoro saranno disposti ad effettuare determinati investimenti. I/le sindacalisti/e sottolineano che, a tal fine, sono necessarie misure socialmente ac-



La situazione pensionistica è particolarmente problematica per le donne

temente dalla variante scelta, tutti i delegati erano d'accordo sull'importanza di contrastare concretamente le discussioni sull'innalzamento dell'età pensionabile e sullo smantellamento delle prestazioni.

«La discussione sull'innalzamento dell'età pensionabile per le donne poco dopo lo sciopero femminista, è stata sconcertante, disonesta e cinica», ha tuonato la presidente di Unia Vania Alleva. Che ha aggiunto: «Con questa iniziativa ci stiamo finalmente dando i mezzi per discutere di cosa significhi realmente vivere con una pensione più bassa». Il presidente centrale della VPT Gilbert d'Alessandro ha chiarito che il continuo peggioramento delle pensioni e l'insicurezza delle casse pensioni sono fonte di gran-

de preoccupazione tra i soci. «È imperativo rafforzare l'AVS. Ed è un buon momento perché abbiamo i soldi... che dormono nelle banche». Delegati e delegate hanno inoltre deciso che gli utili della Banca nazionale svizzera devono essere utilizzati per finanziare l'AVS. Si tratterà di lavorare in Parlamento per tessere delle maggioranze a favore di questa idea. Se il percorso parlamentare dovesse fallire, l'USS prenderà in considerazione l'eventuale lancio di un'iniziativa in materia.

## Vere pari opportunità

Più di mezzo milione di persone hanno partecipato allo sciopero delle donne\* del 14 giugno. Le rivendicazioni di questo movimento devono ora essere messe in pratica. I/le delegati/e dell'USS hanno espresso chiaramente il loro sostegno allo sviluppo di un programma d'azione. «Deve concentrarsi sul nucleo centrale del problema: la situazione nei settori dell'assistenza all'infanzia e della cura deve essere migliorata», ha detto la segretaria centrale dell'USS responsabile delle pari opportunità Regula Bühlmann. La maggior parte di questo lavoro è svolto da donne. Una vera pari opportunità per le donne nel mondo del lavoro è possibile solo con «servizi di assistenza all'infanzia di qualità, come parte del servizio pubblico, accessibili a tutti e a un prezzo ragionevole», si legge nella risoluzione. Inoltre, la responsabilità della cura dei bambini e degli adulti che ne hanno bisogno, deve essere equamente suddivisa tra uomini e donne. Per l'USS è inoltre essenziale che il lavoro di assistenza e di cura sia globalmente rivalorizzato.

STUDIO USS

# L'erosione del potere d'acquisto

USS/frg

**Per molte persone la soglia del dolore è già ampiamente superata. La Svizzera ha un chiaro problema di potere d'acquisto. I salari reali stagnano, le pensioni del 2° pilastro sono in calo, anche se i contributi sono in aumento. E l'onere dovuto ai premi dell'assicurazione malattia raggiunge spesso livelli intollerabili sui redditi medio-bassi. L'Unione sindacale svizzera (USS) propone un catalogo di misure.**

In Svizzera sempre più famiglie fanno fatica a sbarcare il lunario: le

fatture da pagare si trasformano in un incubo. Escludendo la spesa sanitaria, il consumo pro capite sta diminuendo e il potere d'acquisto continua inesorabile la sua erosione. «Anche in Svizzera le condizioni sociali stanno peggiorando – osserva il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard – cosa che attualmente viene sottovalutata. I contrasti sono sempre più forti: da una parte la situazione dei salariati e delle salariato è peggiorata, soprattutto negli ultimi due anni, con un aumento della pressione e dello stress sul posto di lavoro. Le nuove rendite del secondo pilastro – continua Maillard – diminuiscono e molte

persone che lavorano o hanno lavorato una vita intera, rischiano la povertà». L'USS fa inoltre notare l'altra faccia della medaglia, ossia che il capitale cresce: Confederazione e cantoni chiudono i conti con attivi miliardari, la Banca nazionale svizzera (BNS) ha riserve per 170 miliardi di franchi, tre volte di più rispetto a pochi anni fa. E le grandi imprese gratificano lautamente i loro azionisti.

«Detto in parole povere – osserva ancora Maillard – il potere d'acquisto nel nostro Paese sta diminuendo, anche se da anni siamo in una fase di boom economico: si tratta di una situazione senza precedenti, ingiustifi-

cata e preoccupante, se pensiamo a ciò che potrebbe accadere nel momento in cui arriverà una recessione». Per risolvere questi problemi, l'USS ha proposto dieci misure: aumenti salariali sostanziali; lotta contro le disparità di stipendio fra i sessi e un miglioramento significativo della situazione professionale delle donne (ad esempio ampliando i servizi di cura dei bambini); tredicesima in busta paga per tutti coloro che sono assoggettati ai Contratti collettivi di lavoro (CCL) e in aziende quali saloni di parrucchieri e call center. L'USS chiede anche più CCL con buoni salari minimi e maggiore tutela dei lavo-

ratori e delle lavoratrici, un rafforzamento dell'AVS attraverso una tredicesima mensilità, un migliore rapporto prezzo/prestazioni per le casse pensioni, la limitazione dell'onere dei premi dell'assicurazione malattia al 10% del reddito disponibile, come previsto da un'iniziativa del PS. Infine, il versamento all'AVS di una parte dell'utile della BNS e un aumento degli assegni familiari. «Il nostro decalogo – conclude il presidente dell'USS – è una sorta di programma per la nuova legislatura, si tratta di proposte molto pragmatiche. Di battaglie che vogliamo combattere nel corso dei prossimi anni».

## COLPI DI DIRITTO

# Ammonimento: cosa sapere



Protezione giuridica del SEV

Alain non crede ai suoi occhi: ha ricevuto un'e-mail dal suo datore di lavoro, una ditta privata di logistica: quest'ultima critica il suo comportamento sul lavoro e gli intima un ammonimento: «qualora in futuro dovesse verificarsi un'ulteriore infrazione ai suoi doveri, ci riserviamo il diritto di licenziarla». Ad Alain dà fastidio soprattutto l'ultima frase: sarà quindi «sotto tiro» per tutta la durata futura del suo impiego? Ma è legale emettere un simile ammonimento privo di una data di scadenza? Se un dipendente viene meno alle disposizioni del datore di lavoro, questo ha la facoltà di ricorrere a provvedimenti disciplinari, tra i quali vi è anche l'ammonimento. Il datore di lavoro indica nel modo più chiaro possibile l'infrazione ai doveri del dipendente e lo minaccia di conseguenze sul piano del diritto del lavoro, che molto spesso equivalgono ad un licenziamento o a una richiesta di risarcimento per danni. L'ammonimento non deve rispettare alcuna forma particolare. Può pertanto, come nel nostro caso, anche essere emesso per e-mail. Dopo un ammonimento, il datore di lavoro può licenziare il dipendente, anche se quest'ultimo si comporta in modo impeccabile. Tuttavia, se non vi sono motivi nuovi o diversi da quelli indicati nell'ammonimento, si deve presumere che si tratti di un licenziamento abusivo. Se, per contro, dopo un ammonimento vi è una recidiva o si verificano altre infrazioni, il datore di lavoro può applicare il provvedimento prospettato. In questo caso, ha però una certa importanza anche il fattore tempo: quanto più tempo è trascorso dall'ammoni-

mento, tanto meno quest'ultimo potrà costituire la motivazione del licenziamento. Ciò vale anche per tutte le decisioni relative al proseguimento del rapporto di lavoro. Un ammonimento nel dossier personale potrà essere considerato per l'emissione di certificati professionali o per definire l'evoluzione salariale, eventuali promozioni o misure di sviluppo. A questo proposito, un ammonimento privo di data di scadenza ha un carattere molesto e arbitrario ed è quindi in contrasto con l'obbligo di diligenza del datore di lavoro. L'indicazione concreta della data di scadenza di un ammonimento determina in ultima analisi anche il tempo di conservazione dell'ammonimento. Secondo la protezione dei dati nel diritto del lavoro, bisogna valutare se e in quale misura l'ammonimento mantiene la sua importanza per il rapporto di lavoro con il trascorrere del tempo. In caso di conflitto, sarà poi verosimilmente il giudice a dover decidere in merito, tenendo conto di tutte le circostanze. L'Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza raccomanda di verificare regolarmente ogni due anni il proprio dossier personale e richiedere lo stralcio di dati superflui. In mancanza di recidiva nei due anni seguenti l'ammonimento, dovrebbe essere stralciato. Si tratta però di una raccomandazione e non di una prescrizione. È evidente che, nel nostro caso, l'ammonimento ha raggiunto il suo scopo di miglioramento del comportamento del dipendente. Non vi sono quindi più ragioni per conservarlo, a meno che il datore di lavoro voglia farne una specie di munizione di scorta per tenere «sotto tiro» il dipendente. Un simile uso è però inammissibile ed Alain farebbe meglio, in questo caso, a rivolgersi all'assistenza giuridica professionale del SEV.

## CARTA BIANCA di Angelo Stroppini

# Doppia scorta: ritorno alle origini

Il 1. aprile 2006, un treno Cisalpino entra nel moderno tunnel dello Zimmerberg vicino alla stazione di Zurigo. Nel bel mezzo della galleria si ferma. Un corto circuito provoca un principio di incendio e in alcune carrozze si sviluppa velocemente del fumo. Bisogna evacuare subito il treno. Le porte automatiche non si aprono nonostante il macchinista abbia azionato l'apposito dispositivo. Gli altoparlanti nel treno non funzionano e i viaggiatori non possono essere avvisati. Velocemente due agenti del personale treno aprono le porte manualmente e, carrozza per carrozza, fanno scendere tutti i viaggiatori accompagnandoli alle uscite di emergenza. Tutti sono salvi. L'immediatezza in questi frangenti fa la differenza e il fattore umano è stato decisivo. Un solo agente sarebbe stato sopraffatto dagli eventi.

Dopo questo fatto, il SEV e la sottofederazione ZPV rivendicano il doppio agente per i treni che percorrono lunghe gallerie. Parte così la campagna «in galleria sempre in due». Risoluzioni assembleari nazionali e internazionali, scritti vari, interventi politici a più livelli - compresi quelli all'indirizzo dell'Ufficio federale dei trasporti - e iniziative varie accompagnano il percorso di mobilitazione.

Ogni occasione viene sfruttata per concretizzare la rivendicazione. Un anno dopo l'incidente, il Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici presenta il proprio rapporto. Nel docu-

mento stesso, questa raccomandazione: il numero degli agenti del treno che percorrono lunghe gallerie deve essere rivisto.

Nel gennaio 2009, finalmente le FFS concretizzano la rivendicazione del doppio accompagnamento per i treni del traffico a lunga distanza. A dar man forte alla richiesta sindacale anche la (purtroppo) triste realtà delle aggressioni a danno del personale dei treni.

Con un colpo di spugna nel 2018 le FFS sopprimono il doppio accompagnamento. Il SEV e la ZPV ricominciano da capo a tematizzare questa questione.

Bisognerà ritornare a ricordare che la sicurezza non può essere solo cemento e tecnologia. Il fattore umano rimane centrale. Non abbiamo la prova del contrario, e per fortuna, ma se quel giorno su quel treno con le porte e gli altoparlanti non funzionanti gli agenti non fossero stati due, la vicenda avrebbe potuto avere un altro epilogo.

La rivendicazione è nuovamente tornata d'attualità ma la sua storia ha un lungo percorso. Compito del sindacato ricordarla e riproporla perché legittima e sensata. La recente cronaca sui disservizi delle FFS hanno rimesso al centro anche l'assistenza alla clientela. L'azienda ha ora comunicato di voler far fronte alle critiche ricevute. La risposta non può che passare tramite più personale al fronte, limitando le snervanti continue riorganizzazioni. L'implementazione del doppio agente sui treni sarebbe una prima risposta concreta.

## AMIANTO ALLE OFFICINE DI BELLINZONA

# Un passo nel nome della trasparenza

Françoise Gehring

**Il gruppo di lavoro paritetico sull'amianto chiesto dalla CoPe delle OBE, dai sindacati e dall'associazione «Giù le mani» si farà. Durante il secondo incontro con la SUVA - a cui hanno partecipato anche le FFS - si è giunti a questo accordo. Un passo importante nel nome della trasparenza.**

C'è una chiara volontà di procedere nel segno della trasparenza non solo per correggere il tiro di una precedente gestione problematica, ma soprattutto per fornire nel modo più completo possibile informazioni sensibili (senza tuttavia venir meno agli obblighi di riservatezza). Perché quando c'è di mezzo la salute delle persone, occorre il massimo impegno. E questa volontà è stata espressa chiaramente in occasione del secondo incontro tra le delegazioni sindacale (SEV, UNIA e transair) e delle maestranze, la SUVA e le FFS.

Quello del 15 novembre è stato un incontro che si è svolto indubbiamente in un clima costruttivo. E un risultato di peso i rappresentanti dei lavoratori lo hanno ottenuto: la creazione di un gruppo di lavoro operativo paritetico (FFS, sindacati, Commissione del personale, «Giù le mani» e SUVA) allo scopo di garantire la massima trasparenza nell'ambito della questione amianto. E questa trasparenza va garantita a tutte le persone interessate al programma di monitoraggio della SUVA in tutta la Svizzera. Del resto le preoccupazioni sono emerse anche alle officine di Bienne, Yverdon e Olten. «Non vogliamo creare apprensione dove non c'è - ha esordito Gianni Frizzo, presidente dell'associazione «Giù le mani» - ma occorre informare tutti. Meglio un'informazione in più che una in meno». Intanto ciò che si vuole capire insieme alle FFS - rappresentate all'incontro dalla responsabile regionale Roberta Cattaneo - è il motivo per cui alcune persone sono passate at-

traverso le maglie dei controlli. «Ad oggi - ha precisato il presidente della CoPe delle Officine Ivan Cozzaglio - 53 persone si sono annunciate». Sarà il Medical Service FFS, in base ad una check-list elaborata con la SUVA, a determinare se il collaboratore deve essere sottoposto ad esami specifici. «Ogni caso - ha spiegato Roberta Cattaneo - viene attentamente valutato individualmente».

La richiesta dei/delle rappresentanti della maestranze è comunque chiara: tutti i lavoratori occupati in passato e fino ad oggi (o fino al momento in cui si è proceduto al risanamento delle carrozze) devono di principio essere inseriti nelle liste del personale da monitorare; tale elenco deve comprendere sicuramente anche il personale interinale e gli apprendisti. Senza dimenticare i familiari. E su questa rivendicazione c'è pure stata una convergenza tra le parti; un gruppo paritetico ristretto si incontrerà a breve per determinare passi e procedure per permettere a

tutti coloro che hanno lavorato alle Officine di Bellinzona di annunciarsi. Sarà concordata anche una comunicazione pubblica nella speranza di raggiungere il massimo numero di persone. Durante l'incontro si è discusso anche sulla comunicazione, che ha generato scompiglio e disorientamento. Si è pure trovata un'intesa sull'elaborazione di una nuova informazione in grado di portare quella chiarezza necessaria sulla situazione esistente e sulle misure di prevenzione poste in atto già da tempo da parte della Suva.

Nel frattempo si è tenuta la seconda serata pubblica, nel corso della quale sindacati, «Giù le mani» e CoPe hanno illustrato l'esito dell'incontro con SUVA e FFS, ricordando nel contempo le altre rivendicazioni: completa informazione sulle lavorazioni fatte nel corso degli ultimi anni con presenza di amianto, consegna dei dati sulla presenza dell'amianto alle Officine, censimento di tutti i prodotti lavorati alle OBE con possibile pre-

senza di amianto e corsi di formazione sul pericolo dell'amianto e di altre sostanze nocive, sugli obblighi del datore del lavoro e sui diritti del personale. Proprio su questo punto è intervenuto l'avvocato Giovanni Cianni, che ha spiegato quali sono gli obblighi e le responsabilità di un datore di lavoro nell'ambito della protezione della salute sul posto di lavoro e specificatamente per quanto riguarda sostanze pericolose e cancerogene. L'avvocato Giovanni Cianni ha una grande esperienza nell'ambito della protezione della salute.

Molto toccante la testimonianza di Corinne Amrein, autrice del libro «Surreale» in cui racconta l'accompagnamento del padre morto di mesotelioma. «Ogni anno - racconta - sono molte le nuove diagnosi per questo tipo di tumore. Per la nostra piccola realtà sono tantissime. Se pensiamo che attorno ad ogni nuovo paziente vi sono altrettante famiglie, si fa presto a capire che la massa di persone coinvolta non è trascurabile».

24 FEMMINICIDI IN SVIZZERA NEL 2018

# Violenza sulle donne: rompiamo il silenzio

Françoise Gehring,  
francoise.gehring@sev-online.ch

**Rompiano il silenzio sulla violenza contro le donne. «Vite spezzate: ricordare per lottare – Le scarpe rosse e l'impronta pubblica». Questo il titolo dell'evento che la rete #nateil14giugno organizza domenica 24 novembre 2019, alla vigilia della giornata internazionale contro la violenza sulle donne. Appuntamento alle 18.30, Piazza Collegiata, Bellinzona.**

Femminicidio è il termine tecnico usato per descrivere l'uccisione della donna. Stando all'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), la casa è il luogo più pericoloso per le donne. Nel 2017 ne sono state uccise oltre 50 mila a livello mondiale. Sono dati allarmanti, sono dati che devono essere denunciati. Sempre. Perché rompere il silenzio che circonda la violenza che subiscono le donne, è un dovere pubblico. Dentro le mura di casa si nasconde una sofferenza silenziosa e l'omicidio è solo la punta di un iceberg di un percorso di soprusi e dolore che risponde al nome di violenza domestica. E anche fuori, nello spazio pubblico, le donne non sono più libere di muoversi in piena sicurezza. Per questo pensiamo che non bisogna smettere di parlarne e cercare di sensibilizzare il più possibile l'opinione pubblica. Per questo pensiamo che occorra affermare e riaffermare che la donna non è un bene da possedere, la proprietà di qualcuno. La donna è una persona libera di autodeterminarsi.

La violenza contro le donne e la violenza domestica sono fenomeni molto diffusi anche in Svizzera e causano enormi sofferenze. Secondo l'ultima Statistica criminale di polizia, con 18 522 reati penali per violenza domestica registrati nel 2018, ossia 1498 in più rispetto all'anno precedente (+8,8%), si è toccato un nuovo picco. Ogni settimana si registra inoltre un tentato omicidio, un reato che nel 2018 ha fatto 27 vittime, 24 delle quali donne. Insomma 24 femminicidi. L'Ufficio federale di statistica indica nel suo studio che «in realtà, la violenza nelle coppie è più frequente di quanto indichino i dati statistici: infatti viene segnalata alla polizia solo in rare occasioni. Inoltre, la statistica non tiene conto degli interventi della polizia che non sfociano in una denuncia o in una querela». Di fronte a questa realtà allarmante, il Consiglio federale ha deciso di potenziare le misure contro la violenza sulle donne e la violenza domestica. Nella sua seduta del 13 novembre 2019 ha perciò adottato una nuova ordinanza che va in questa direzione.

E poi ci sono i dati di Eurostat (rilevamenti 2017) che illustrano un quadro spietato del fenomeno: 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. 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.

Almeno una donna su cinque di un'età superiore ai 16 anni ha subito degli atti sessuali non consensuali e più di una donna su dieci ha avuto un rapporto sessuale contro la sua volontà. Questo l'esito di un'indagine rappresentativa condotta su mandato di Amnesty International e che ha coinvolto circa 4500 donne (indagine presentata nel maggio 2019).

La violenza coniugale uccide più donne del tabacco, dell'alcool e della strada. E di recente il numero dei delitti è aumentato. Non ci sono ancora statistiche per il 2019. Stando a informazioni di stampa, fino alla fine di maggio si contavano già nove vittime di violenza domestica, di cui cinque donne uccise in pochi giorni.

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 stramaleddo 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.

Particolarmente esposte, tuttavia, le donne migranti. In un'intervista a swissinfo.ch (10 settembre 2019) Nadja Schüep, assistente sociale e collaboratrice del Centro di consulenza per donne contro la violenza nel matrimonio e nelle coppie (Beratungsstelle für Frauen gegen Gewalt in Ehe und Partnerschaft) a Zurigo, ha spiegato che sono più le donne con un background migratorio a rivolgersi ai centri di consulenza che quelle di nazionalità svizzera.

«Le donne svizzere – commenta l'esperta – hanno più mezzi finanziari, parlano la lingua locale e conoscono il sistema giuridico elvetico. Per questo motivo sanno a chi rivolgersi per chiedere aiuto. Maggiore è la dipendenza dal marito, maggiori sono le difficoltà di difendersi dalle sue angherie. Spesso, le donne migranti sono meno emancipate per una questione culturale, finanziaria o geografica. Inoltre, la violenza contro le donne è più presente nelle società in cui le disparità tra i sessi sono particolarmente accentuate e in cui sono tollerate le vessazioni nei confronti della partner».

Secondo uno studio dell'agenzia dell'UE per i Diritti fondamentali, nel parlare dell'episodio di violenza sessuale più grave, le donne riferiscono di aver provato, in quel momento, per lo più sentimenti di paura, rabbia e vergogna per quanto subito. Le donne che hanno subito una violenza sessuale da una persona diversa dal proprio partner hanno anche riferito alti livelli di shock. Per quanto ri-

Accompagnamento musicale a sorpresa di Kety Fusco

#nateil14giugno

24 novembre

ore 18.30

Piazza Collegiata

Bellinzona

**VIolenza sulle donne**

Dietro le morti

Volti, storie, vite spezzate

Ricordare per lottare

nateil14giugno.ch

Fonte: www.nateil14giugno.ch, fotografata da Violenta Volare - Flickr

Locandina di Daniela Raggi/creative commons/Flickr

guarda le conseguenze psicologiche a lungo termine la vittimizzazione da parte dei partner o di altri soggetti ha indotto le vittime a soffrire di perdita di fiducia in sé stesse, con un conseguente stato di vulnerabilità e ansia. Per un buon numero di vittime la sensazione di vergogna o imbarazzo per quanto subito è stato il motivo che le ha spinte a non denunciare alla polizia o a qualsiasi altra organizzazione l'episodio più grave di violenza sessuale inflitto dal partner o da altri.

Ecco perché non solo occorre denunciare, ma migliorare l'immediata presa a carico delle vittime da parte della polizia e degli/delle operatori/trici sanitari all'interno del pronto soccorso, che sono le persone che vengono coinvolte in prima istanza. Con l'organizzazione dell'evento del 24 novembre, la rete #nateil14giugno intende sensibilizzare non solo l'opinione pubblica, ma anche la politica, richiamando nel contempo

anche la Convenzione di Istanbul. La rete invita a prendere parte alla manifestazione. Sulle tracce delle scar-

pe rosse, simbolo silenzioso per rompere il silenzio. E ricordare vite spezzate.

## Le scarpe rosse

Il femminicidio è un tremendo fenomeno che non può essere trascurato ma deve essere combattuto con forza e coraggio. Perché ogni donna ha il diritto di vivere, di amare e di essere amata nella totale libertà e nel rispetto del suo essere umano. La messicana **Elina Chauvet** ha lanciato negli scorsi anni un progetto per denunciare ed urlare al mondo l'orrore che il femminicidio compie quasi quotidianamente e la forza di volontà di denunciare per poter rinascere. Un progetto che negli anni continua a trasmettere un forte sentimento di realtà, di dolore ma anche di forza. Si tratta di «Zapatos Rojas» (Scarpe Rosse), ovvero una distesa di scarpe rigorosamente rosse che identi-

ficano il numero delle violenze, delle morti e dei maltrattamenti che le Donne hanno subito nella loro vita. Ogni paio di scarpe rappresenta una storia di paura ma, ancor di più, caratterizza l'enorme forza di volontà di voler combattere tutta questa paura e questo dolore per far sì che questo orrendo fenomeno sia definitivamente sconfitto, che la Donna sia rispettata per la bellezza del suo essere. Il colore rosso è stato scelto poiché - tradizionalmente - simbolo dell'amore, della passione che si trasforma in male e in violenza, simbolo della possessione morbosa che diventa una trappola mortale e simbolo della femminilità che purtroppo, oggi, troppe volte viene violata.

## VPT

29.11.

Assemblea Locarno

Il comitato **VPT Locarno** è lieto di invitarvi all'**assemblea autunnale e alla cena di sezione**, che avranno luogo venerdì 29 novembre, ore 18.30, presso il ristorante Stella Locarno.

Ordine del giorno: 1. saluto del presidente Luca Madonna; 2. nomina di 2 scrutatori; 3. relazione del presidente; 4. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini; 5. nomina segretario/segretario di sezione; 6. consegna benemerente; 7. eventuali.

A seguire dalle 19.30, aperitivo e cena offerta.

Per l'**iscrizione**, i membri sono invitati ad utilizzare l'apposito tagliando ricevuto personalmente per posta.

## RPV e TS

18.1.2020

Giornata Clean a Olten

Vogliamo analizzare con i nostri relatori le sfide professionali della nostra categoria: indennità per lavori sporchi, a che punto siamo e Cleaning 4.0 (pulizia giornaliera vs. pulizia visiva).

La giornata di formazione avrà luogo a Olten presso il ristorante Gleis 13 e sarà accompagnata da interessanti relatori. I costi di partecipazione e il pranzo saranno offerti dalle sottofederazioni RPV e TS e dalla sezione RPV Zurigo.

Il corso sarà riconosciuto come congedo di formazione sindacale secondo l'appendice 6 del CCL FFS 2019. Ci ralleghiamo della tua **iscrizione entro il 6.1.2020** a:

bildung@sev-online.ch oppure al numero 031 357 57 57

guirà la visita alla Birreria Rathaus e la cena.

Ritrovo: stazione di Lucerna, ore 14.00, al «Treffpunkt.»

Costo: gratis per gli apprendisti, membri: fr. 30.-, non membri: fr. 80.-

Compresi nel prezzo la visita alla birreria con l'aperitivo, cena e le bevande soft. Il numero dei partecipanti è limitato. Perciò non perdere tempo e iscriviti subito via mail a

jugend@sev-online.ch. Termine di iscrizione: il 5 dicembre.

Contiamo sulla tua partecipazione!

17 - 19.01.2020

Snow and Fun Challenge in Austria

Da ormai dieci anni il nostro sindacato omologo austriaco «Vida» organizza il Challenge Snow & Fun, quest'anno a Schladming, in Austria. Ti aspettano sport, divertimento e adrenalina pura al costo di 260 euro, compresi pernottamento, pasti e skipass! Viaggio pagato dalla gioventù SEV: per questo devi annunciarti a noi entro il 1. dicembre, dopo esserti iscritto/a direttamente sul sito:

www.snowandfun.eu

Seguirà il tradizionale party in costume a tema! Tutte le informazioni sul programma le trovi sul sito sopra indicato e anche su: sev-young.ch/it.

## Gioventù

7.12.

Giallo a Lucerna

Per la fine di quest'anno ti aspetta un programma e una giornata a base di brividi e divertimento. Va trovata la soluzione del crimine, insieme con il tuo gruppo, e anche il colpevole. Se-

# Agenda 17/19

## SOTTOFEDERAZIONE RPV

# Molte riorganizzazioni sono demotivanti

**Servizio stampa RPV** L'ultima riunione della Commissione Centrale si è svolta a Buchs. Durante la conferenza dei presidenti è stato analizzato il lavoro svolto quest'anno. I feedback dei partecipanti sono stati per lo più positivi. La conferenza del 2020 si terrà nuovamente a Bönigen, mentre per i prossimi anni si cercherà un altro luogo.

Presso le FFS non c'è tregua. Le promesse fatte da Markus Jordi d'ascoltare maggiormente la voce dei dipendenti, non sono state seguite da tutti i dirigenti. Diversi quadri continuano a demotivare un personale già alquanto sollecitato, portando avanti nuove strategie di risparmio.

Nel 2020 alle FFS verrà rivisto il

sistema salariale. I punti principali saranno la rielaborazione del sistema sulle valutazioni, delle fasce e delle evoluzioni salariali.

In futuro le collaboratrici e i collaboratori Clean eseguiranno la pulizia dei WC unicamente quando gli verrà ordinato. Questa l'idea del progetto Cleaning 4.0. Per la pulizia dei WC, l'indennità per lavori sporchi ammonta a CHF 1.45 all'ora. Siamo in fase di negoziazione per definire come verrà pagata l'indennità in futuro. Sempre per questioni legate al risparmio, presso FFS Cargo la pianificazione e la distribuzione torneranno nelle superfici. Paradossalmente, proprio per gli stessi motivi si era deciso a suo tempo di centralizzarle.

Le dimissioni del CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin hanno sorpreso tutti. Queste sono giunte dopo che è stato reso noto chi saranno i futuri partner di Cargo. Perrin diventerà membro del consiglio di amministrazione.

Su DiLoc è stata pubblicata una newsletter della CoPe Cargo, in cui si spiega il tema «giorno di libero ND». Di principio non è permesso attribuire un giorno di riposo come ND, ma solo in casi eccezionali e unicamente con l'accordo della collaboratrice o del collaboratore. Secondo l'accordo preso con la CoPe, può essere attribuito un giorno di libero ND solo se è seguito da un unico giorno di riposo.

## 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 Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 5 dicembre 2019.

Chiusura redazionale: 28 novembre 2019, ore 10.00.

## PV TICINO E MOESANO

# Pranzo di Natale dei pensionati

giovedì 5 dicembre a Muralto, dalle 11.00

Care e cari pensionati, sono aperte le iscrizioni per il pranzo natalizio che anche quest'anno si terrà alla Residenza al Parco di Muralto (Locarno), che è lieta di accogliervi - a partire dalle 11.00 - nel suo elegante ristorante e offrirvi una giornata in allegria per lasciare posto ai tanti ricordi. Il ristorante al Parco si situa a 3-4 minuti di cammino dalla stazione FFS di Locarno. Come per gli anni passati vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa ed offrirvi un allettante menu e non mancherà la musica.

Dopo l'aperitivo e il saluto del nostro presidente Eligio Zappa, lo staff del ristorante ci presenterà un primo con galantina di galletto dei Terreni alla Maggia su insalatina di grano saraceno e zucca con salsa ai mirtilli rossi; a seguire il piatto principale con crepinette di filetto di cervo su cavolo rosso in agrodolce, mosaico autunnale accompagnato da «Spätzli». Per tutti i golosi e meno golosi il pranzo si conclude con il «ricco buffet di dessert al Parco», caffè e biscottini. Il tutto accom-

pagnato da un ottimo vino e acque minerali. Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di fr. 60.- a persona inclusi i biglietti della lotteria: aperitivo prosecco, succo d'arancia, pranzo, merlot del Ticino DOC Alinda, acqua minerale.

**Termine d'iscrizione:** sabato 30 novembre.

Treni consigliati: da Airolo IR pt. 9.21 - da Faido pt. 9.39 - da Biasca pt. 10.03: Bellinzona ar. 10.18 cambio treno S20 pt. 10.32 - Locarno arrivo 10.59 oppure da Bellinzona S20 pt. 11.02 Locarno ar. 11.29 Da Chiasso S40 pt. 9.20 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 10.21 - cambio treno S20 per Locarno pt. 10.37 - Locarno arrivo 10.59 oppure Chiasso S10 pt. 9.57 - (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 10.51 cambio treno S20 per Locarno pt. 11.07 - Locarno ar. 11.29

## Tagliando di iscrizione - pranzo di Natale 2019

Numero di persone che si iscrivono: .....

Cognome e nome: .....

Numeri telefonici:.....

Osservazioni: .....

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo di Marco Hefti, Via Salim 7, 6653 Verscio, oppure heftimarco@gmail.com o telefonare al numero 078 846 91 73. Termine d'iscrizione: sabato 30 novembre.

## ZPV

# 100 pure per Samedan

**ZPV Samedan** Non solo il SEV può festeggiare il suo anniversario nel 2019. Anche la ZPV Samedan stappa le bottiglie del giubileo. E come si addice ad un evento del genere, la sezione ha programmato una se-

rie di eventi. Il 4 dicembre si terrà una serata di gala con isoci e alcuni ospiti d'onore. Come potete vedere, il tempo non si ferma nella parte più a sud-est della Svizzera!

## I NOSTRI MORTI

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

**Agosti Bruno**, 93 anni, Chiasso

**Besenzoni Elide**, 94 anni, Osogna

**Isepponi Mario**, 90 anni, Sementina

**Mottini Flavio**, 73 anni, Quinto

**Meroni Roberto**, 86 anni, Novazzano

**Guidi Almo**, 92 anni, Lodrino

**Fontana Silvano**, 82 anni, Canobbio

**Solca Giovanni**, 83 anni, Coldrerio

**Taborelli Aldo**, 87 anni, Bellinzona

**Delorenzi Dario**, 95 anni, Mendrisio

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*





Sempre pronti...



Il sindacato è anche un luogo di condivisione e complicità



... con il mestolo in azione

## BUS DEL CENTENARIO

# E ora si svolta verso il futuro

Dopo un lungo giro della Svizzera, il Bus del centenario terminerà la sua missione poco prima dei festeggiamenti conclusivi, il prossimo 30 novembre a Berna. Il Bus, dopo essere passato quest'estate nel Sottoceneri, ha fatto tappa a Biasca e a Locarno tra gli affiliati e le affiliate delle Autolinee Bleniesi, delle FFS e delle FART. Una tappa sopracerina riuscita e conclusasi a Locarno con una giornata baciata dal sole. Il segretario di Bellinzona - in particolare Patrizia Pellandini Minotti, Pascal Fiscalini e Angelo Stroppini - ha potuto contare sul valido aiuto organizzativo di Peter Bernet (vicepresidente VPT), Giuseppe Lanini e Luca Madonna. Presenti in questa seconda tappa ticinese, il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser e Manuel



A Biasca nel buon umore

Avallone. Archiviati i festeggiamenti, ora si tratta di rimboccarci le maniche nel lavoro sindacale che richiede una prossimità attiva, per svoltare verso il futuro con successo.



Sosta del bus alle FART a Locarno sotto un cielo splendente



Dolci tentazioni per Peter Bernet, Manuel Avallone e Giuseppe Lanini



Centenario agli sgoccioli: imbocchiamo la via dell'avvenire a bordo del SEV con il biglietto della militanza

AUGUST FUST

# 16 giorni in più del SEV

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Il 14 novembre, la «Lokführerstamm St. Gallen» ha festeggiato nella vecchia rimessa locomotive i 100 anni di August Fust, membro del SEV da oltre 74 anni e macchinista in pensione (quanto mai attivo). Intervista.**

Abbiamo incontrato il collega nel suo appartamento sulla Haselstrasse di San Gallo, in cui abita ormai da 45 anni. Sua moglie è deceduta 11 anni fa, ma grazie all'aiuto dei suoi due figli e di una vicina, riesce a cavarsela molto bene, conservando uno spirito molto arguto e un ricchissimo repertorio di aneddoti. Inizia dalla volta in cui si trovò ad affrontare la discesa dalla stazione di San Gallo a quella merci con una Aem 940, «l'elefante» e si verificò un guasto ai freni del tender. «I manovrati scappavano dai binari e riuscii a fermare la locomotiva proprio all'ultimo momento, prima del paraurti. Riuscii anche a portare la locomotiva al deposito, dove constatarono che aveva perso un bullone dell'asta del freno. Lo sostituirono e il freno riprese a funzionare», ricorda con un sorriso.

Un ricordo indelebile, per questo ferroviere, è la sua partecipazione ad

uno scambio di prigionieri, avvenuto il 1° novembre del 1944. «Ero di servizio come fochista su un treno di prigionieri tedeschi feriti e ammalati diretto a Costanza, dove fummo accolti dalla fanfara. I prigionieri vennero caricati su lenzuola e barelle e omaggiati con dei fiori. Molti avevano subito amputazioni di braccia e gambe. Nel frattempo, vi era un treno di prigionieri francesi che, sorvegliati a vista dalle SS, attendevano in assoluto silenzio di essere portati in Svizzera». La cattiva qualità del carbone, composto da lignite, rese molto difficile la salita verso Kreuzlingen. Appena arrivati, però, i francesi abbassarono i finestrini e dettero sfogo alla loro gioia. Non mangiavano né bevevano da oltre 24 ore. Le crocossine portarono loro del tè, panini al prosciutto e sigarette. In seguito, arrivò anche la popolazione di Kreuzlingen a portare del cibo. Queste scene toccanti durarono molto a lungo, tanto che il treno arrivò a Romanshorn solo in tarda serata».

### Tre centesimi l'ora

Gust è cresciuto a Niederhelfenschwil (SG). Suo papà era panettiere, ma lui non poté seguirne le orme, perché aveva appena assunto un cugino rimasto orfano. Optò così per una formazione di metalmeccanico,



che iniziò a Winterthur nel 1935. «Il primo anno, ricevevo 3 centesimi l'ora, ai quali si aggiunsero 2 centesimi ogni anno. Anche allora era uno stipendio da fame; mangiare alla mensa degli operai costava tre franchi al giorno e l'affitto di una camera presso privati 30 franchi al mese. Dipendevo così ancora dall'aiuto dei miei genitori, presso i quali rientravo di solito in bicicletta il sabato pomeriggio. Spesso però facevo una deviazione dalla Tössstal, per passare da mio nonno a Bütschwil, che mi regalava sempre una moneta da cinque franchi». Una tradizione che Gust ha mantenuto anche con i suoi pronipoti di 4 e 6 anni. Ultimata la formazione, Gust lavorò alla fabbrica di armi di Neuhaus.

sen. Per questo poté essere esentato dal servizio militare dopo 3 giorni di mobilitazione, nel 1939. «A Sarnen, ci ritrovammo in 3000 soldati, ma i primi giorni vi era da mangiare solo per 300». Nel 1941, passò poi alla Maschinenfabrik di Menziken (AG) e, nel luglio del 1942, alle FFS come macchinista ausiliario e fochista.

### Anni precari da fochista

A causa della guerra, il traffico viaggiatori era ridotto, per cui i fochisti dovettero attendere per anni un'occupazione fissa da macchinisti e accettare trasferimenti all'officina o in altri depositi. Il salario era basso: «nel 1947 guadagnavo 8 franchi e 11 centesimi al giorno. Da macchinista

non erano poi molti di più e vi erano le trattenute per le casse malati, pensioni e disoccupazione. I turni, il carbone da spalare, la polvere e il freddo invernale rendevano il lavoro molto duro. Alcuni fochisti preferirono cambiare e andare in polizia. Il fiduciario del SEV di Zurigo si dimostrò piuttosto tiepido verso l'accoglienza dei fochisti, proprio per i numerosi problemi con i quali erano confrontati, per cui Gust e due altri colleghi aderirono al sindacato cristiano GCV. Il 1° aprile 1945 passò poi però al SEV: «ero a Romanshorn e lì non volevano saperne del GCV». In seguito, ha lavorato a Rorschach, Winterthur e San Gallo, dove dall'agosto 1947 poté finalmente svolgere la formazione da macchinista.

### Macchinista e contadino

Nel 1948 ha sposato la 29enne Josi, figlia di contadini di montagna e che lavorava come cameriera al buffet della stazione di San Gallo. «Ci conoscevo per da tempo, perché andavo spesso in montagna in bici». Suo fratello era pastore sull'alpe Boltenwees (AI) e Gust trascorreva buona parte del suo tempo libero ad aiutare lui sull'alpe o la famiglia di Josi. «Dopo il pensionamento, nel 1984, sono diventato contadino quasi a tempo pieno, anche perché potevo combinare quest'attività con un altro mio hobby: le escursioni». Sino all'anno scorso, Gust ha continuato a percorrere ogni settimana la Svizzera in treno. «Ogni tanto, sbagliai anche treno, ma sono sempre arrivato a casa». Oggi, non riesce più a leggere, nemmeno con la lente di ingrandimento, per cui deve essere accompagnato. In marzo, è pure caduto, procurandosi una seria frattura. Non è però il tipo da lasciarsi impressionare. Ogni sabato, ha il suo tradizionale appuntamento al ristorante del quartiere.

100 ANNI

1919



2019

EDIZIONE SPECIALE



#### PREGIATO RETRO:

Numerazione progressiva incisa sul retro di ogni singolo pezzo



#### SCATOLA DI PRESENTAZIONE:

L'orologio viene consegnato in un raffinato astuccio ed accompagnato da un certificato di autenticità

#### INTERESSANTI DETTAGLI

**L'EVENTO:** nel 2019 si festeggiano i 100 anni della locomotiva Ce 6/8 II.

**L'EDIZIONE LIMITATA:** l'orologio da polso è numerato ed è in edizione limitata distribuita in tutto il mondo.

**INDICAZIONI IMPORTANTI:** la cassa dell'orologio è realizzata in pregiato acciaio inox. È dotata della funzione di cronometro e il quadrante è

disegnato ispirandosi alla cabina del macchinista di una locomotiva Ce 6/8 II. Anche la silhouette della Ce 6/8 è parte integrante del quadrante.

Prezzo: Fr. 199.80

o 3 rate mensili di Fr. 66.60

(+ Fr. 11.90 spedizione e servizio)

Numero del prodotto: 578-FAN15.01



Diametro: ca. 4 cm

**GARANZIA DI RESA VALIDA 120 GIORNI**

## I 100 anni della locomotiva Ce 6/8 II, il "Coccodrillo" Omaggio all'arte ingegneristica svizzera

La locomotiva Ce 6/8 II, conosciuta, nella lingua parlata, come il coccodrillo, è stata per generazioni la locomotiva svizzera per eccellenza per l'interno del paese e per l'estero. È considerata una delle locomotive elettriche più efficienti e più belle da vedere e vale ancora oggi come simbolo della passione ingegneristica della Svizzera. Nel 2019 si festeggiano i 100 anni di questa leggendaria locomotiva.

### Tiratura mondiale limitata

L'orologio da polso „Ce 6/8 II coccodrillo“ ripercorre i bei tempi di questa icona del Gottardo e riuscirà ad entusiasmare tutti gli appassionati di trenini. L'oggetto si caratterizza per il preciso movimento al quarzo e un originale quadrante con elementi della cabina del macchinista di una locomotiva Ce 6/8 II. Questa edizione speciale è limitata e distribuita in tutto il mondo. Vale la pena che Lei ordini il prima possibile!

#### BUONO D'ORDINE ESCLUSIVO

Termine di ordinazione: 31 dicembre 2019

No. di riferimento: 62283 / 578-FAN15.01

Sì, ordino l'orologio „Ce 6/8 II coccodrillo“

Desidero  fattura unica  rate mensili

Nome/Cognome Per cortesia, scrivere in stampatello

Via/N.

Cap/Città

E-mail

Firma

Telefono

**Trattamento dei dati personali:** Trova informazioni dettagliate sulla protezione dei dati alla pagina [www.bradford.ch/datenschutz](http://www.bradford.ch/datenschutz). La società The Bradford Exchange non Le invierà alcuna offerta per e-mail, telefono o sms. Può modificare sempre, in ogni momento, le Sue preferenze di contatto, mettendosi in comunicazione con noi all'indirizzo o al numero di telefono indicati a lato. Qualora non volesse più ricevere le nostre proposte neanche per lettera, La invitiamo a comunicarcelo via telefono, e-mail o tramite lettera.

Per spedizione prima di Natale ordini per telefono oppure online al più tardi entro il 13.12.2019!

[www.bradford.ch](http://www.bradford.ch)  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Per ordinare online  
no. di riferimento: **62283**

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

## INQUINAMENTO

# Terra dei fuochi: gli abitanti non si arrendono

 **Angelo Mastrandrea,**  
giornalista-reporter

Ho conosciuto Enzo Tosti poco prima che si ammalasse, nel 2013. Lavorava come operatore socio-sanitario all'Associazione italiana assistenza svantaggiati di Afragola, un comune alla periferia di Napoli, dove si occupava di pazienti con problemi psichici. Il tempo libero lo trascorreva a caccia di discariche abusive. Da quando la rivista statunitense Lancet, nell'agosto 2004, aveva pubblicato uno studio che definiva l'area tra Acerra, Marigliano e Nola «il triangolo della morte» a causa dell'inquinamento causato dai rifiuti industriali smaltiti illegalmente, non passava giorno senza che lui denunciassero uno sversamento illecito o un incen-

dio appiccato da chissà chi. Per farmi capire di che materiale fosse costituita l'emergenza rifiuti campana che aveva fatto il giro del mondo e cosa nascondessero i roghi di rifiuti che erano valsi allo sprawl urbano da due milioni di abitanti che circonda la città di Napoli l'appellativo di «terra dei fuochi», mi aveva guidato in un mini-tour di discariche abusive. C'era di tutto: pneumatici usati, teloni di plastica usati per coprire le serre, pannelli di eternit, strisce di cuoio e altri scarti delle decine di laboratori calzaturieri e tessili che lavorano per le grandi griffe e per l'industria del falso. Per questo era arrivato alla conclusione che tutto ciò non fosse altro che il «sintomo di un sistema industriale malato». Poi, nell'ottobre del 2015, Enzo Tosti si è ammalato. Dopo un esame del sangue e una serie di accertamenti, gli è stato diagnosticato un linfoma non-Hodgkin; un tumore raro, ma non

nei 52 comuni dell'hinterland partenopeo nei quali le inchieste hanno accertato che la camorra per anni ha smaltito illecitamente rifiuti industriali. Uno studio dell'Istituto superiore di sanità ne ha certificato una diffusione superiore del 50% rispetto alla media nazionale, in particolare tra gli uomini. Per altre malattie l'incidenza è addirittura superiore. La malattia nel suo caso è latente, ma lui sa di avere una bomba in corpo pronta a esplodere in ogni momento.

Tosti si è convinto che ci fosse un legame tra l'inquinamento ambientale e il suo tumore, per questo ha deciso di fare dei test tossicologici per capire cosa aveva nel sangue. Se li è pagati di tasca sua: 800 euro al laboratorio Lg-Inca di Oderzo, in Veneto, specializzato nella ricerca di metalli pesanti e altri veleni, in particolare i policlorobifenili (Pcb), prodotti in Italia dalla fabbrica bresciana Caffaro, utilizzati come isolanti

e solventi e proibiti dal 1983. Le analisi hanno segnalato «valori critici» di esaclorobifenile 153, 138, 187 e 170, ma soprattutto di esaclorobenzene, che la letteratura scientifica associa al rischio di leucemie linfatiche. «Mi sono chiesto subito come mai queste sostanze fossero finite nel mio organismo», racconta. L'unica spiegazione che riesce a darsi è che si tratti di veleni sepolti illegalmente nei terreni, finiti nelle acque dei pozzi utilizzate per l'irrigazione e da qui nel ciclo alimentare.

Che nella Terra dei fuochi siano state sepolte tonnellate di rifiuti tossici è un fatto accertato. Legambiente ha censito, dal 1991, 82 inchieste giudiziarie su traffici di rifiuti diretti alle discariche legali e illegali del napoletano e del casertano, con 915 ordinanze di custodia cautelare, 1.806 denunce e 443 aziende coinvolte. L'ultima operazione giudiziaria risale alla fine di agosto, quando i droni dell'esercito hanno individuato e consentito di sequestrare un deposito abusivo di olii esausti. Nessuno studio ha dimostrato invece la correlazione tra i tumori del sangue e i veleni sepolti nel terreno o diffusi nell'atmosfera. Da qui Tosti e sua moglie Gerardina Caruso hanno maturato l'idea di estendere le analisi a tutti i malati. Hanno sottoposto la loro idea ad alcune associazioni locali e soprattutto sono riusciti a coinvolgere Antonio Giordano, un oncologo a capo dello Sbarro institute for cancer research dell'università di Philadelphia, negli Usa. Grazie al sostegno di alcune fondazioni e a una campagna di sottoscrizioni, hanno raccolto 150 mila euro e il progetto, denominato «Veritas», è potuto partire. Sono stati selezionati 100 malati e i test hanno fornito risultati inequivocabili: in tutti sono stati trovati, in gran quantità, metalli pesanti, diossine e pcb. I risultati sono stati elaborati dall'équipe del professor Giordano e ora saranno pubblicati sul Journal of cellular physiology. Le conclusioni sono ancora top secret, ma l'ipotesi è che i veleni agiscano sul sistema immunitario, che invece di proteggere l'organismo ne diverrebbe un agente patogeno. Per questo i promotori del progetto chiedono allo Stato italiano di dare la possibilità a tutti i cittadini delle aree inquinate di fornire gratuitamente i test tossicologici e la possibilità di una cura disintossicante. Enzo Tosti ha fatto da cavia e i veleni nel suo sangue sono calati drasticamente.



## NEW YORK SUBWAY

Bertrand Reuge

Quando viaggio, i trasporti pubblici rappresentano - per me - un modo per immergermi nella cultura e nelle abitudini locali. È ancor più vero a New York. Una città stravagante dove, purtroppo, non tutti lo sono. La miseria

sociale affianca la schizofrenia e i lavoratori di Wall Street. Un'esperienza arricchente che può persino rivelarsi grafica per un fotografo.

(www.reuge-photo.ch)

?

PHOTOMYSTÈRE

## Di che cosa si tratta?



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 27 novembre 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](mailto:mystere@sev-online.ch);  
**internet:** su [www.sev-online.ch/quiz](http://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 16: c/b/b/a/a.

I Check Reka di 40 franchi sono stati vinti da:  
**Fernand Progin, Bienne.**  
**Membro della PV Bienne.**

SULLE TRACCE DI...

## Damiano Laloli, non solo macchinista



Damiano Laoli, una persona positiva che crede nel dialogo

**Françoise Gehring**  
[francoise.gehring@sev-online.ch](mailto:francoise.gehring@sev-online.ch)

**Macchinista e anche capotreno. Damiano Laloli, dipendente delle FART, conosce tutto della Centovallina, la storica linea ferroviaria che collega Svizzera e Italia. Presidente della Commissione del personale, ha le idee chiare.**

È come se nel suo sguardo dai colori dell'autunno, vedessimo passare le stagioni. Bisogna essere macchinisti e/o capotreno della Centovallina - oppure semplicemente turisti o passeggeri regolari - per vivere questa esperienza. In effetti dal trenino blu - che si muove lentamente tra monti e valli da Locarno a Domodossola - lo spettacolo del paesaggio incanta chiunque. La ferrovia si snoda infatti lungo un percorso che ad ogni stagione offre un tripudio di colori e luci che rendono omaggio ad una natura generosa. Impiegato delle FART da 27 anni, Damiano Laloli è giunto nel mondo della ferrovia quasi per caso. Alla ricerca di un impiego, è approdato alle FART per iniziare un nuovo percorso professionale.

«È così che è iniziata la mia avventura in questa azienda, dove mi trovo molto bene. All'epoca - racconta Damiano Laloli - si è trattato di una vera sfida professionale. Oggi, con il bagaglio di esperienza acquisito in tanti anni, sono io a seguire da vicino chi inizia». Ma è cambiato qualcosa in tanti anni? «Certamente, ma alcuni punti rimangono fermi: la mia professione richiede infatti attenzione, precisione, puntualità. E anche tanta cortesia. La vocazione turistica della Centovallina impone un'attitudine aperta al dialogo. E poi lavorare con il sorriso sulle labbra rende tutto più facile, anche quando bisogna affrontare problemi, che facili non sono».

Damiano Laloli si è iscritto al SEV nel 2008. E subito, ancora prima di spiegare le ragioni della sua scelta, afferma: «Angelo Stroppini è una persona che apprezzo moltissimo. Non sempre abbiamo le stesse idee, ma ci parliamo, ci confrontiamo con apertura e rispetto». Di fatto quando una decina di anni fa aveva avuto bisogno del sindacato perché c'erano delle situazioni da sistemare, Damiano Laloli si è rivolto ad Angelo Stroppini e ha trovato in lui un interlocutore valido e attento. «In questi dieci anni di affiliazione ho potuto apprezzare un sindacato con una solida struttura, con chiare competenze nel mondo dei trasporti e a tutti i livelli. La collaborazione - racconta il macchinista - è sempre stata ottima, anche perché la re-

lazione si basa su un grande rispetto. In Angelo abbiamo subito creduto e abbiamo riposto la nostra fiducia, ampiamente ripagata». Damiano Laloli, che ha visto a Berna anche il funzionamento del segretariato centrale, crede nella necessità del sindacato, e non solo in caso di bisogno. «Il sindacato - osserva Laloli - è un importante punto di riferimento e un sostegno per i lavoratori e le lavoratrici. Molti problemi, infatti, non possono essere delegati alle Commissioni del personale, che si devono occupare più direttamente di problemi puntuali». Nella sua veste di presidente della Commissione del personale, sa perfettamente di cosa parla. E in questa veste, ha partecipato anche alle trattative per la creazione di un Contratto collettivo di lavoro, che entrerà in vigore il primo gennaio 2020 (cfr. il giornale del SEV n. 16). «Per me è stata un'esperienza molto intensa e molto istruttiva. E ringrazio tanto il sindacato, quanto la direzione per questa opportunità».

«In questi lunghi mesi di trattativa - racconta Damiano Laloli - ho apprezzato la serietà del lavoro, sempre improntato all'ascolto, alla trasparenza e al reciproco rispetto. In queste situazioni non bisogna mai pensare a chi vince o a chi perde, ma solo al risultato finale, che deve essere equilibrato tra esigenze sindacali e aziendali, ponderando gli interessi di tutti. Grazie a questa esperienza, posso ora spiegare ai miei colleghi il grande lavoro che sta dietro ad una trattativa. Spesso si pensa che basti schiacciare le dita per risolvere un problema o ottenere qualcosa: non è così. Ecco perché serve il sindacato: un edificio si costruisce mattone su mattone, con pazienza e tenacia per avere qualcosa di solido. Considero la mia quota sindacale mensile un investimento che, a conti fatti, mi rende in termini di buone condizioni di lavoro».

Certo, all'interno dell'azienda non mancano le discussioni, il confronto. Ma grazie al sindacato, osserva il presidente della CoPe, si crea anche un gruppo coeso. E quando si parla di gruppo, ecco un lampo di emozione negli occhi di Damiano. «Devo essere sincero: mi manca Andrea Sabetti. Se penso che all'inizio non voleva sentire parlare dei sindacati... Alla fine è diventato un vero leader e ha contribuito a costruire la sezione del SEV. Sì, mi mancano le sue battute taglienti». Pochi attimi e la malinconia cede di nuovo il passo al sorriso. Padre di famiglia, Damiano si ricarica le batterie in montagna, che ama percorrere per ritrovarsi. Concreto, pragmatico, affronta le sfide un passo alla volta. Perché così alla meta si arriva sicuri, qualunque essa sia.

## LOTTA DI CLASSE

Bénédicte

