

# SEV N.18

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



100 ANNI

## I/le giovani si prendono la scena

Editoriale di Giorgio Tuti, presidente del SEV

▶ p. 2, 3, 6 e 7

**C**he anno del centenario! I festeggiamenti si sono conclusi sabato a Berna con uno sguardo rivolto al futuro. Fin dall'inizio abbiamo voluto mettere in evidenza ciò che il SEV è stato e ciò che è, ma abbiamo anche deciso di prenderci il tempo per proiettarci verso il futuro del SEV e della mobilità.

Nel tracciare un bilancio, vorrei riconoscere l'impegno di tutti e di tutte coloro che hanno lavorato per rendere questo centenario un successo. Se l'autobus ha potuto fare 60 fermate in tutta la Svizzera per incontrare affiliati, affiliate ed interessati/e, è stato grazie alla nostra struttura militante, supportata dal nostro apparato professionale. La sfida era notevole, ma il risultato è stato convincente. Questo impegno incondizionato per il nostro movi-

mento è la nostra più grande forza. Senza di esso, siamo poca cosa. Il lavoro delle sezioni è prezioso ed approfittare di queste righe per ringraziarle davvero calorosamente!

L'altra grande fonte di soddisfazione è il posto che occupa la prossima generazione. Con lo sguardo rivolto al futuro, abbiamo dato volontariamente le chiavi della serata finale ai giovani. L'organizzazione è stata perfetta, dinamica e gioiosa. Al SEV, alle sottofederazioni e alle sezioni spetta ora il compito di approfittare di questi giovani che si impegnano, che vogliono assumersi delle responsabilità e che sono il futuro del SEV. Spetta a tutti noi dare loro lo spazio di cui hanno bisogno per essere pienamente impegnati.

Questi motivi di speranza non sono insignificanti in un momento in cui la digitalizzazione avrà un im-

patto sul mondo del lavoro. Le professioni evolveranno, mentre lavoratori e lavoratrici vogliono avere voce in capitolo. Ma la vogliono avere già ora. Senza più aspettare.

Le manifestazioni degli autisti della Giura e dei ferrovieri delle FFS - succedutesi nell'arco di una settimana - dimostrano che il personale rifiuta di subire in silenzio decisioni imprenditoriali o politiche che incidono gravemente sulle loro condizioni lavorative e salariali.

È questa capacità di non arrendersi, di tenere la testa alta che dobbiamo coltivare. Con essa avremo la forza di dire «no» al deterioramento delle nostre condizioni di lavoro e di vita. Con questa consapevolezza saremo in grado di convincere il maggior numero possibile di lavoratori e di lavoratrici a continuare a lottare uniti e unite.

### Dumping

Gli autisti giurassiani sul piede di guerra  
Manifestazione davanti al Parlamento

4

### Amianto

«Surreale»: in un libro la testimonianza  
dell'accompagnamento alla morte

5

### Radio Lisa

Difetti a non più finire: i manovratori  
dicono basta!

9

## Una donna per Cargo

A marzo 2020, dopo un programma di inserimento di un mese, Désirée Baer assumerà la direzione di FFS Cargo. Dal 2017 l'economista aziendale laureata all'Università di San Gallo (HSG) è la CEO di Securitrans Public Transport Security AG, operatore leader in ambito di sicurezza e logistica dei lavori nei trasporti pubblici, che conta quasi 1000 collaboratori. In precedenza Baer, nei suoi sette anni da membro della direzione di FFS Infrastruttura, ha diretto varie unità, tra cui Produzione, Logistica, Management della flotta, Acquisti, Vendita e IT.

## Ghiacciai

Le 112 296 firme raccolte a sostegno dell'iniziativa «per un clima sano (per i ghiacciai)» sono state consegnate mercoledì alla cancelleria federale. Un'azione dimostrativa a cui hanno partecipato alcune centinaia di persone, che hanno illuminato la piazza antistante con lanterne a energia solare, ha accompagnato il momento ufficiale. L'intento dei promotori è di ridurre a zero le emissioni di anidride carbonica entro il 2050, ancorando gli obiettivi dell'accordo di Parigi nella Costituzione. Questa dev'essere modificata in modo da impedire l'uso di combustibili e carburanti fossili a partire dall'anno indicato, eccezion fatta per applicazioni non sostituibili.

## Pro Bahn: «Grazie a voi!»



Il 25 novembre, alle stazioni di Zurigo, Berna e Lucerna, gli attivisti della Pro Bahn hanno voluto ringraziare il personale di locomotiva, di pulizia, di manovra e anche chi lavora agli sportelli (foto di Lucerna). «Volevamo assicurare che le critiche su diversi punti deboli delle FFS non sono dirette contro i collaboratori», ha spiegato Martin Stuber, della Pro Bahn della Svizzera centrale.

## MANUTENZIONE DI FFS INFRASTRUTTURA

# NORS: il SEV aziona il freno



NORS non può andare avanti così!

SEV-Info / Markus Fischer  
urs.huber@sev-online.ch

**La rivendicazione del SEV non è cambiata: la «Nuova Organizzazione della Regione Sud (NORS)» della manutenzione di FFS Infrastruttura non può andare avanti così! Una conclusione condivisa anche dal direttore della Divisione Infrastruttura FFS, Jacques Boschung, al quale il SEV ha esposto gli enormi problemi per l'organizzazione e per il personale derivanti da NORS.**

Condizioni caotiche quotidiane sui cantieri e nella disposizione, con continui cambiamenti a breve termine nella distribuzione del personale e passaggi a vuoto. Una situazione che non migliora. È quanto ha portato il progetto pilota NORS, varato il 1° gennaio 2019 nonostante le riserve espresse dal SEV.

Già nell'ambito della procedura di consultazione, a fine dell'estate 2018, il SEV si era dimostrato estremamente scettico e aveva presentato una lunga serie di domande e problemi, senza però ricevere risposte convincenti. In settembre 2018, aveva espresso le proprie preoccupazioni in un SEV-Info intitolato «NORS: un progetto pilota con molti interrogativi». Le

perplessità principali riguardavano lo smantellamento delle strutture dei team di allora. Il SEV ha anche precisato che la definizione di «progetto pilota» non poteva fungere da paravento per nascondere le lacune, ma che lo stesso dovesse poter essere interrotto o corretto. Ad aprile 2019, abbiamo poi pubblicato sul giornale SEV l'articolo «Partenza falsa per il

NORS». All'epoca avevamo ottenuto che in nessun caso il modello sarebbe stato esteso alla Regione successiva prima del 2021. Ma la domanda principale è rimasta la stessa: si potrà correggere NORS in modo tale che il personale possa di nuovo lavorare serenamente?

«Dopo 11 mesi di NORS, dobbiamo constatare che il caos è praticamente all'ordine del giorno», spiega il segretario sindacale Urs Huber, a capo del team del SEV che si occupa di FFS Infrastruttura e che ha seguito con critica attenzione tutto il progetto NORS sin dal suo inizio. «Nella disposizione e negli uffici, il personale lavora costantemente al limite; sul terreno colleghi e colleghe sono disperati o si rassegnano alla confusione. NORS soffre evidentemente di una concezione sbagliata».

### Il virus NORS non deve contagiare le altre regioni

Con innumerevoli esempi, il SEV è riuscito a dimostrare alla direzione della divisione come ancora oggi NORS funzioni in modo pessimo. A fine novembre, un SEV-Info ha così riassunto la situazione:

- per la regione Sud, il SEV chiede correzioni radicali. In particolare, i team devono nuovamente funzionare come prima!
- Disposizione e pianificazione devono risultare stabili e a più lungo termine!
- Per le posizioni chiave, occorrono persone che conoscono a fondo la materia!
- Nelle funzioni chiave di tutti i settori la priorità va data al mantenimento del personale!

### Appoggiare maggiormente il personale

«È ora che i responsabili la smettano di addolcire la pillola», sottolinea Urs Huber. «Per uscire dal pantano di NORS, occorrono le persone giuste nei posti giusti. Occupatevi delle persone, anziché dei processi!»

### NORS resta per il momento una prova

Urs Huber è lieto che NORS, a differenza di quanto pianificato dai responsabili, non venga ripreso dalle altre regioni, ma resti un progetto pilota. «Detto in altre parole, ciò significa ammettere che NORS non può andare avanti così e men che meno estendersi. Ringraziamo quindi il direttore della divisione Infrastruttura per la sua disponibilità ad ascoltarci e per essere poi intervenuto di conseguenza», afferma Urs Huber, aggiungendo: «Continueremo ad accompagnare e a valutare NORS, nonostante l'impegno che questo richiede. Restiamo però scettici sul fatto che NORS possa un giorno funzionare a dovere».

## Un progetto caotico: si impone una riflessione

**Urs Huber\*** Per tutte le persone toccate, il progetto NORS della manutenzione di FFS Infrastruttura è un'assurdità. Molte collaboratrici e molti collaboratori a tutti i livelli sono ormai disperati o rassegnati. Non è possibile lavorare in questo modo. Anche se si tratta di un progetto pilota, il fatto che non sia stato in grado di migliorare sensibilmente la caotica situazione iniziale dovrebbe indurre a riportare questo pilota a terra. Meglio un atterraggio d'emergenza che uno schianto. Per il SEV, è chiaro che:

- il progetto NORS va considerato come un virus molto pericoloso, che non deve assolutamente contagiare le altre regioni!
- NORS resta un progetto pilota. Questa realtà non risolve però i problemi della regione Sud, che

deve poter tornare a contare su strutture stabili dei team. Le conoscenze specifiche devono essere anteposte ai tools informatici. Questi ultimi, se utilizzati senza le prime, non portano da nessuna parte. Il know-how deve essere mantenuto a ogni costo!

• E, non da ultimo: occorrono soluzioni valide per i problemi che ci si è auto procurati in una regione bilingue.

Bisogna agire in fretta. Per il SEV, NORS non è importante in quanto progetto, dato che la nostra attenzione va al futuro delle e dei dipendenti e quindi dell'organizzazione.

\* Urs Huber è segretario sindacale SEV e dirige il team SEV che si occupa di Infrastruttura.

**CHRISTIAN FANKHAUSER** risponde

## Doppia pena: giorni contati

**Il SEV e la VPT hanno consegnato 4433 firme contro la doppia penalità per gli autisti. Era il**

**luglio 2017. E ora qual è lo stato dell'arte?**

La questione potrebbe giungere alla fine del suo percorso legislativo. Il 5 dicembre, il Consiglio degli Stati esaminerà infatti la mozione della nostra segretaria sindacale e consigliera nazionale Edith Graf-Litscher. La mozione è in linea con la petizione della VPT consegnata al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) con circa 4500 firme. La mozione chiede di distinguere tra il ritiro della patente di guida professionale nel settore privato e in quello professionale.

Alcuni temono che una modifica della legge sulla circolazione stradale possa comportare condanne troppo indulgenti per reati gravi. Ma non è questo il punto. Non si tratta di proteggere i conducenti o le persone che guidano

in stato di ebbrezza. L'obiettivo principale è quello di evitare doppie sanzioni per i/le conducenti di autobus in caso di colpa lieve.

La posta in gioco è alta perché per i conducenti professionisti sanzionati con il ritiro della patente nel settore privato, il rischio di perdere il lavoro è molto reale. Soprattutto nelle piccole imprese che non sono abbastanza grandi da offrire altri compiti.

Le possibilità che la proposta venga adottata dal Consiglio degli Stati sono molto reali. Prima di tutto perché il Consiglio nazionale l'ha già accettata. D'altro canto, perché la Commissione Trasporti e Telecomunicazioni del Consiglio degli Stati propone di approvarla in seduta plenaria. E lo fa chiaramente perché è favorevole con 8 voti favorevoli e 3 voti contrari.

Vuoi rivolgere una domanda a Christian Fankhauser o a un altro membro della direzione sindacale? Scrivi a: [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

### AZIONE ALLE FFS

## Un centinaio di dipendenti davanti alla sede centrale FFS



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

Le riorganizzazioni che nuocciono alle attività delle FFS devono essere sospese. Questa è la richiesta principale dei collaboratori e delle collaboratrici delle FFS. Nel tardo pomeriggio di lunedì, un centinaio di loro, membri del SEV, hanno consegnato simbolicamente una staffa di arresto alla direzione dell'azienda. Hanno srotolato uno striscione chiaro: «Fate il vostro lavoro e lasciateci fare il nostro». E per raggiungere questo obiettivo, chiedono che la direzione li ascolti seriamente e assuma personale sufficiente per garantire la qualità e la sicurezza dei servizi, ad un prezzo accessibile.

La direzione delle FFS deve essere in grado di riconquistare la fiducia del proprio personale. Fiducia che dal 2014 è sempre diminuita e i dati pubblicati dieci giorni fa lo dimostrano ancora: la fiducia nella direzione è diminuita di un ulteriore punto arrivando a 46 (52 punti nel 2014). «I collaboratori delle FFS si impegnano per la loro azienda e vogliono essere ascoltati dalla direzione», insiste Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV. «Un centinaio di persone sono perciò venute alla sede centrale dell'azienda per consegnare alla direzione una staffa di arresto. È un simbolo forte perché le riorganizzazioni si susseguono ad un ritmo incessante. I/le dipendenti chiedono ora una moratoria sulle riorganizzazioni che minacciano la qualità dell'esercizio».

Il personale conosce i binari come le dita della mano. Desidera pertanto essere consultato e ascoltato affinché le prestazioni delle FFS possano essere di nuovo di alta qualità e affinché la sicurezza dell'esercizio sia garantita, come richiede un servizio pubblico degno di questo nome. «Tuttavia, a causa di troppi programmi di risparmio, la qualità dei servizi è diminuita negli ultimi anni. La soddisfazione degli utenti è in calo. Per migliorare la qualità, le FFS devono assumere personale in tutti i settori», afferma Barbara Spalinger.

Davanti alla sede centrale delle FFS, i colleghi hanno preso la parola. Jordi D'Alessandro, presidente della ZPV Friburgo, ha dichiarato: «Se vogliamo ancora trovare nuove leve tra gli agenti del treno - e in generale negli altri settori delle FFS - dobbiamo valorizzare le nostre professioni.

Come agente del treno, lavoro ad orari irregolari come molti altri miei colleghi. Significa Natale senza famiglia e sabato senza amici. Non abbiamo bisogno di un datore di lavoro che non ci supporta! Per gli agenti del treno chiediamo il doppio accompagnamento sulle linee principali. Ma non ci ascoltano». Ha pure ricordato che il personale dà tutto per l'azienda: «Conosciamo il terreno! Conosciamo le esigenze degli utenti che vediamo ogni giorno! Se volete riformare le ferrovie, fatelo con noi, non senza di noi. Per evitare che tutto vada a ramengo, date voce al personale».

▶ Ulteriori foto su [sev-online.ch](http://sev-online.ch) e il nostro video sulla nostra pagina FB

Dal canto suo Hans-Ueli Keller, della sottosegretaria Lavori, affonda la lama: «Non è sempre necessario reinventare la ruota. Possiamo costruire cose anche basandoci su ciò che funziona».

La staffa di arresto è stata consegnata al CEO Andreas Meyer da Mani Schaffer, presidente della sezione AS Berna. La direzione ha dichiarato che vuole fidarsi del personale. Aspettiamo i fatti!



I risultati sulla motivazione dei collaboratori delle FFS sono contrastanti. Tra gli elementi gradevoli, va notato che la partecipazione è aumentata del 2%, passando al 72%. Ma soprattutto la **motivazione del personale**, che è uno dei nove obiettivi del gruppo, è rimasta stabile a 73 punti. Comprende la fedeltà all'azienda, l'impegno nei confronti delle FFS, la soddisfazione sul lavoro e il contributo personale al raggiungimento degli obiettivi aziendali. La soddisfazione dei dipendenti si è attestata a 66 punti, come nel 2018. L'impegno personale (82 punti, stabile), la soddisfazione sul lavoro (76 punti, +1) e il contributo al raggiungimento degli obiettivi di gruppo (78 punti, stabile) hanno ottenuto un punteggio particolarmente elevato.

Per contro, i risultati del sondaggio sulla motivazione dei collaboratori delle FFS mostrano ancora una volta che la **fiducia nella direzione del Gruppo rimane bassa (46 punti)**. È scesa di un punto in meno rispetto all'indagine precedente..... Cinque anni fa questo punteggio era ancora di 52 punti. Dottore, tutto a posto?

## USS Parità: l'importanza dei sindacati

**USS** L'Unione sindacale svizzera si compiace del fatto che le imprese vicine alla Confederazione si siano impegnate a garantire la parità di retribuzione firmando una Charta in tal senso. Tuttavia, l'USS si rammarica che i sindacati non siano coinvolti. I sindacati invitano le imprese interessate ad attuare la parità retributiva in modo corrispondente al partenariato sociale, al fine di realizzare finalmente progressi in questo importantissimo settore. Lo dobbiamo a tutte le donne interessate, soprattutto in quest'anno dello sciopero delle donne\*.

L'Ufficio federale per l'uguaglianza (UFU) ha invitato circa 100 persone al quarto incontro nazionale sulla parità salariale: membri di governi, rappresentanti di aziende vicine alla Confederazione ed esperti. Ma le persone colpite da questa discriminazione salariale non erano affatto rappresentate: l'incontro si è svolto senza i sindacati. È difficile capire perché le loro conoscenze e competenze in questo campo siano state semplicemente «dimenticate»!

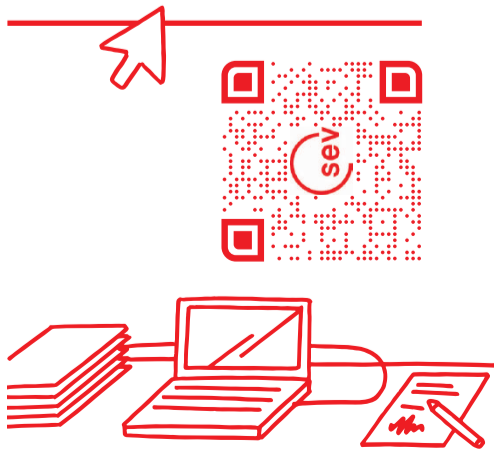
L'USS si rallegra tuttavia che, nell'ambito di questo incontro, la carta «Parità salariale nel settore pubblico», sia stata firmata da Confederazione, Cantoni e Comuni, ma anche da 34 imprese vicine alla Confederazione. L'USS interpreta questa adesione come un forte impegno da parte loro. Tuttavia, oltre alla rapida e determinata attuazione delle misure elencate nella Charta, ci aspettiamo anche che i sindacati siano sistematicamente coinvolti: se si vuole raggiungere davvero la



parità salariale, ciò deve avvenire in modo conforme con il partenariato sociale.

La revisione della Legge federale sulla parità, che entrerà in vigore la prossima estate, offre l'opportunità di effettuare analisi salariali con le parti sociali. L'UFU ha già trovato il quadro adeguato, con un servizio di consulenza e monitoraggio: si tratta dell'«Engagement parità salariale» un progetto nato dal dialogo sulla parità salariale. L'USS si aspetta ora che le imprese interessate sfruttino le opportunità offerte e considerino i sindacati come partner nell'attuazione della parità salariale. E non come avversari.

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



### GARA D'APPALTO

# In 150 a manifestare contro il dumping

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

**Lo scorso 27 novembre, circa 150 autisti dei CJ e di CarPostal, le loro famiglie e gli attivisti sindacali di SEV e syndicom, hanno manifestato davanti al Parlamento del Giura. Sono arrabbiati con il governo del Giura e con il modo in cui ha messo a concorso le linee di autobus del cantone. Hanno paura di pagarne il prezzo.**

Mercoledì 27 novembre, l'alba ancora non si vede. Attivisti e funzionari del sindacato SEV sono tutti davanti al Parlamento del Giura per «dare il benvenuto» ai/alle parlamentari durante questa sessione speciale. Il giorno successivo, infatti, coincide con la scadenza per il deposito del dossier per ottenere il lucrativo mercato delle linee di autobus del Giura (20 milioni all'anno su dieci anni). Il nostro militante Vincent Hennin (PCSI) - impiegato presso CJ - e il deputato Nicolas Maître (PS), intervengono in Parlamento per difendere gli interessi e le condizioni di lavoro dei colleghi dei CJ e di CarPostal.

La posta in gioco è alta. Mettendo a concorso tutte le sue linee di autobus, il cantone del Giura sta stuzzicando l'appetito delle multinazionali dei trasporti, tra cui la RATP, che di recente - sul versante ginevrino - ha fatto notizia per la mancanza di manutenzione della sua flotta o per il suo spirito anti sindacale.

Fuori dal Parlamento, uomini, donne e bambini formano una siepe in previsione dell'arrivo dei parlamentari. «Rispetto per gli autisti, stop al dumping programmato». Questo è lo slogan che si ripeteva in continuazione. Il timore è reale: mettendo a concorso le linee a causa della mancata fiducia in CarPostal, il governo del Giura ha aperto le porte alla concorrenza, esercitando così una pressione sui prezzi. I costi del personale rappresentano il modo migliore per ottenere risparmi. E poiché il prezzo rappresenta il

45% del capitolato d'onori, non è necessario essere un genio per capire dove sono i pericoli per il personale. «La pressione sulle condizioni di lavoro attuali è reale.

Per non parlare del fatto che gli autisti delle CJ e CarPostal rischiano di perdere il lavoro - dice il segretario sindacale SEV Jean-Pierre Etique - se la loro azienda perde la concessione. L'eventuale nuova azienda non ha l'obbligo di riassumerli. E se dovesse offrire loro un lavoro, a quali condizioni? Nella gara d'appalto, il Cantone non ha nemmeno voluto menzionare esplicitamente i CCL delle CJ e di CarPostal come standard da rispettare. Non rispetta quindi la volontà del Parlamento, che ha adottato una mozione in tal senso. Rifiuta anche la volontà popolare che

ha firmato una petizione con più di 4000 firme nella stessa direzione della mozione». Simbolicamente, i parlamentari hanno ricevuto bombe al cioccolato per dimostrare che il governo ha messo una bomba a orologeria sociale ed economica. A meno che non diventi una bomba politica per il ministro dei trasporti...

Nessuno nel Giura perde di vista le elezioni cantonali del prossimo autunno, solo pochi mesi dopo la decisione sull'aggiudicazione della concessione. Lontano da queste considerazioni politiche, sono paura e incertezza a prevalere oggi per quasi 180 autisti che vedono il loro futuro e quello delle loro famiglie minacciate dall'indigesto gioco della concorrenza.

### Le promesse di David Eray

La sessione parlamentare ha mantenuto tutte le sue promesse. Il ministro dei trasporti David Eray, come un animale ferito, ha attaccato i sindacati per disinformazione. Ha anche cercato di convincere i presenti che il governo non poteva obbligare gli offerenti a firmare dei CCL e che il bando di concorso rispettava la volontà del Parlamento, poiché si menzionano le pratiche del settore nella regione.

Tuttavia, non ha eliminato i dubbi degli attuali collaboratori delle CJ e di CarPostal sulle loro future condizioni di lavoro e salariali, sottolineando semplicemente che non spetta al Cantone fissare i salari delle aziende. In risposta a una domanda del socialista Nicolas Maître ha affermato che «gli stipendi dei conducenti non scenderanno a 58 300 franchi».

I redditi dei conducenti non diminuiranno né alla ripresa delle linee da uno o due potenziali nuovi fornitori, né l'anno successivo. Tuttavia, ha ricordato che «il bando di concorso permetterà di ridurre i costi a carico delle autorità pubbliche e di introdurre una maggiore trasparenza».

Ha cercato di rassicurare gli autisti e ha pure detto che la gara d'appalto avrebbe creato po-

sti di lavoro...

Il nostro collega Vincent Hennin - dello stesso partito del ministro ma non sulla stessa lunghezza d'onda - ha sottolineato un punto essenziale: «La guida dell'UFT messa a disposizione della Confederazione e dei Cantoni e progettata per aiutare i committenti, è chiara. Si raccomanda di fare riferimento ai CCL esistenti». Tuttavia, il bando di concorso non menziona i CCL delle CJ e di CarPostal. «Anche se l'UFT ha approvato i documenti d'offerta pubblicati, perché mai il governo non ha seguito le raccomandazioni contenute nella guida?» ha chiesto senza mezzi termini.

«Faccio un semplice esempio. Un autista impiegato da una delle due attuali aziende potrebbe vedere il suo stipendio passare da 6000 franchi a 4500 franchi in soli 12 mesi! Nel 2017 il governo aveva assicurato che l'obiettivo non era quello di realizzare risparmi. Ora possiamo dire che i risparmi saranno indubbiamente realizzati a spese dei dipendenti».

Una mozione di Nicolas Maître, presentata mercoledì scorso, chiede che i sindacati siano consultati durante la gara d'appalto.

Staremo a vedere.

MORIRE DI AMIANTO

# «Il mio cuore pesa 21 grammi in più, i tuoi»



Françoise Gehring  
francoise.gehring@sev-online.ch

**Un libro per parlare di un dolore, di una separazione. Per parlare di amore, di relazione ma anche di indignazione. L'autrice Corinne Amrein Negri ha accompagnato suo padre fino alla morte, per mesotelioma pleurico. A Bruno era bastato lavorare quindici giorni a contatto con l'amianto per segnare definitivamente il suo destino.**

«Domani inizierà l'autunno, si chiude un ciclo. Tuo padre ha passato una buona estate e tu con lui. Anche se è stata molto faticosa, l'avete vissuta insieme». Sono le parole che catturano lo sguardo nella quarta di copertina: «Surreale» è un libro-testimonia che tocca nel profondo.

Non fa vibrare solo le corde del sentimento. No, fa crescere anche l'indignazione. Perché morire di lavoro è inaccettabile. Data della diagnosi: 13 maggio 2015; data della morte: 25 settembre 2015. Una breve estate per lasciare questo mondo accompagnato dalla figlia. La dedica della figlia al padre: «25 settembre

## «Surreale»

Il libro «Surreale» è stato stampato da Progetto stampa a Chiasso. 123 pagine che si leggono in un soffio e che lasciano il cuore sospeso. L'intero ricavato della vendita - CHF 20 - sarà devoluto dall'autrice alla Fondazione Hospice Ticino e all'Associazione Alcase Ticino. Corinne Amrein Negri, classe 1974, è operatrice ed educatrice sociale.

2015, il mio cuore pesa 21 grammi in più, i tuoi».

**Corinne che cosa ti ha spinto a scrivere questo libro?**

Ho deciso di scrivere questo libro con lo scopo di condividere la mia esperienza per dare coraggio a qualcuno che si trova o si è trovato in una situazione simile. Sono consapevole che ogni storia e ogni dolore è unico e personale, ma ci sono dei punti nodali nei quali ci si può ritrovare. Nell'estate 2015 quando ho accudito mio padre negli ultimi mesi di vita, in alcuni momenti mi sono sentita smarrita e sola.

**Come hai vissuto l'accompagnamento di tuo padre colpito da mesotelioma? Insieme parlavate della malattia?**

Come ho vissuto l'accompagnamento è una domanda difficile. Ho vissuto sulla mia pelle le emozioni in modo molto forte: la paura, l'ansia, l'angoscia, il non sapere cosa ci aspettava, il non sapere come gestire quella situazione, cercavo di prepararmi al commiato ma mi rendevo conto di non essere assolutamente pronta. Ricordo però anche la grande determinazione che avevo, non mi sono arresa alla fatica e alla stanchezza. Ho smesso di nutrire le speranze e ho iniziato a nutrire la rassegnazione. Questo è stato un enorme punto di svolta, forse Il Punto di svolta. Ho vissuto anche momenti di tenerezza e affetto che resteranno ricordi indelebili nel mio cuore. Se mi venisse chiesto se lo rifarei, non esiterei un momento. Certo. È stata un'esperienza difficile ma ne ho tratto

grandi insegnamenti. Con mio padre non parlavamo della sua malattia, lui si rifiutava di pensarci e forse questa è stata l'unica difesa che aveva.

**Morire di lavoro: questo è successo a tuo padre. Che dire?**

Non si può e non si deve morire di lavoro, nel modo più assoluto. Lui ha svolto dei lavori negli anni '70 con l'amianto e credevo non ci fosse consapevolezza degli effetti di questo materiale. Invece già prima degli anni '70 iniziavano ad essere redatti rapporti che indicavano la pericolosità di questo materiale. Dov'è stato l'errore? La disinformazione? La leggerezza da parte del datore di lavoro? Cosa non ha funzionato?

**Gli è stata riconosciuta la malattia professionale?**

A tutt'oggi non c'è stato nessun riconoscimento. Ricordo che il medico che gli ha comunicato la diagnosi gli aveva detto che questo genere di tumore è correlato al lavoro che aveva svolto.

**Com'è nata l'idea del titolo SURREALE?**

Ricordo in modo molto nitido l'istante in cui ho deciso di scrivere questa storia, la nostra storia. Mi sono trovata a vivere una situazione surreale in un periodo già molto difficile. L'idea è nata proprio in quell'istante. Non voglio svelare niente di più ma lascio al lettore l'opportunità di scoprirlo.

**Qual è oggi la tua battaglia?**

A titolo personale mi sto informando come poter chiedere un risar-

cimento in qualità di familiare di una vittima dell'amianto. Ad inizio di quest'anno mi è stato chiesto di diventare rappresentante dei pazienti per ALCASE Ticino, un'associazione no profit che si sta costituendo in questi mesi nel nostro cantone. AL-

CASE è un'associazione per la lotta al tumore al polmone, già presente a livello internazionale. Sono molto sensibile all'argomento essendone stata coinvolta in prima persona come familiare, ho accettato con entusiasmo questa nuova sfida.

## Trasparenza alle OBE: oltre il primo passo

**frg** I problemi legati all'amianto hanno suscitato molta apprensione, sensibilità e in certi casi anche rabbia. La trasmissione Patti Chiari (22 novembre) ha tenuto accesi i riflettori su una realtà che i sindacati, la Commissione del personale delle OBE e l'Associazione «Giù le mani» hanno subito denunciato, rivendicando e ottenendo la creazione di un gruppo di lavoro tripartito. Il fatto che SUVA e FFS hanno accolto questa rivendicazione è un primo importante passo. Ma è solo un primo passo. Concretamente si farà in modo di rintracciare tutte le persone (compresi apprendisti, interinali, familiari) che sono state potenzialmente e realmente in contatto con l'amianto. La trasmissione - anche attraverso le voci molto toccanti e risolutive dei familiari di due vittime dell'amianto alle OBE - ha messo in evidenza un'altra serie di lacune pure denunciate dai sindacati: una scarsa informazione sui pericoli dell'amianto e sulle procedure di protezione, la mancanza di una presa a carico rigorosa, tanto che diverse persone sono passate attraverso le maglie larghe dei controlli. Infatti, dopo che la questione amianto alle OBE è tornata prepotentemente alla ribalta, 53 persone si sono annunciate perché pur avendo lavorato a contatto con l'amianto, non sono mai state chia-

mate a sottoporsi a controlli. I sindacati hanno messo sul tappeto altre rivendicazioni, tra cui: chiarire quali lavorazioni sono state svolte negli ultimi anni e quali vengono svolte oggi su carrozze, carri e locomotive in presenza di amianto o di altre sostanze nocive e pericolose; verificare le conseguenze sull'ambiente circostante di alcune operazioni effettuate in passato; elencare tutte le sostanze velenose; avere a disposizione i dati sugli attuali rilevamenti dell'amianto; promuovere regolari corsi di formazione e aggiornamenti sulle misure necessarie a tutela della salute del lavoratore, che peraltro è un preciso dovere legale del datore di lavoro. Proprio su questo punto i sindacati hanno evidenziato il ritardo del diritto del lavoro svizzero che, rispetto ad altre realtà, non ha ancora pienamente recepito le istanze della protezione della salute sul lavoro. Non si può morire di lavoro. Non si deve più morire di lavoro.

Intanto gli incontri tra le parti proseguono. E sui rischi per la salute/monitoraggio nessuno sarà dimenticato, compresi gli ex operai delle OBE. All'assemblea in Pittineria di giovedì scorso sono infatti state date chiare rassicurazioni. Sarà inoltre resa nota anche la lista di tutte del componenti contenenti amianto. E ora si va di nuovo avanti.

## SENTENZA DEL TRIBUNALE FEDERALE

# Amianto, vittoria parziale

**ats** Vittoria parziale davanti al Tribunale federale (TF) per la famiglia di un ferroviere morto a causa dell'amianto: la giustizia bernese dovrà riesaminare il caso di un uomo impiegato presso la BLS fra il 1961 e il 1998. Si tratterà di stabilire se il datore di lavoro ha violato l'obbligo di protezione dei dipendenti. Dopo essere stato per anni esposto alla polvere dell'amianto durante la sua attività professionale il ferroviere era deceduto per mesotelioma pleurico - tipica malattia provocata dall'asbesto - nel 2004. Proprio nell'anno in cui l'allora compagnia Bern-Lötschberg-Sempione (BLS: oggi la stessa sigla è diventata la ragione sociale) faceva sapere

che non avrebbe invocato la prescrizione in caso di domande di indennizzo da parte di parenti di vittime dell'amianto. La famiglia dell'uomo in questione aveva avviato una causa contro BLS nel 2010, ricevendo però torto. Il tribunale d'appello del canton Berna aveva stabilito che l'esposizione più intensa alle polveri nocive era avvenuta fra il 1961 e il 1985: il termine di prescrizione - cioè l'estinzione del diritto al rimborso dei danni, trascorso un determinato lasso di tempo - era partita al più tardi nel 1985 e la prescrizione era quindi già intervenuta quando, nel 2004, l'azienda decise di non farla più valere. La prima corte di diritto civile del TF ha pe-

rialmente accolto il ricorso della famiglia. I giudici ritengono che l'esposizione all'amianto si sia prolungata durante tutta la durata del rapporto di lavoro e che non può essere stabilito quando è iniziata la malattia. Decisivo è invece sapere se la compagnia ferroviaria abbia adottato misure di protezione quando si imponevano in base alle conoscenze dell'epoca. Il TF ha peraltro dovuto esprimersi su una seconda vicenda riguardante l'amianto: in questo caso l'esito per i parenti è stato però negativo. Il dossier riguardava un uomo che aveva vissuto in gioventù, dal 1961 al 1972, nelle immediate vicinanze della fabbrica Eternit di Niederurnen,

nel canton Glarona, dove si lavorava l'asbesto. Entrato per questo in contatto con le fibre mortali, è morto nel 2006 per un mesotelioma pleurico diagnosticato due anni prima. Nel 2009 i suoi eredi avevano intentato un'azione legale contro la società Eternit Schweiz, i due proprietari Stephan e Thomas Schmidheiny e le FFS: la vittima si era infatti esposta all'amianto anche osservando lo scarico di materiale in stazione. La giustizia glaronese aveva però respinto le loro pretese, una posizione ora confermata dalla corte di Losanna. Secondo il TF il termine di prescrizione è stato ampiamente superato perché l'ultima esposizione all'amianto è avvenuta nel 1972. I ricorsi relativi ai due casi in questione erano stati presentati nel 2013, ma il Tribunale federale aveva sospeso il suo giudizio dopo una decisione presa nel 2014 dalla Corte europea dei diritti dell'uomo: essa aveva stabilito che il termine di prescrizione di dieci anni previsto dal diritto svizzero violava in alcuni casi il diritto di accesso a un tribunale garantito dall'articolo 6 della Convenzione dei diritti dell'uomo. Il parlamento ha quindi modificato i termini di prescrizione, con una normativa che entrerà in vigore il primo gennaio 2020. Tuttavia ha rinunciato all'effetto retroattivo o a una soluzione transitoria per le parti precedentemente lese.



100 ANNI

# Nel segno dei giovani

Markus Fischer e Vivian Bologna  
giornale@sev-online.ch

**Festeggiamenti dei 100 anni finiti in bellezza! Un evento posto sotto il segno del futuro e quindi organizzato logicamente dalla Commissione Giovani del SEV.**

L'atmosfera è stata rilassata al Bier-Hübeli di Berna, dove circa 250 persone si sono riunite in questo luogo della vita notturna della capitale per dare uno sguardo sul futuro della mobilità, ma anche del sindacalismo.

Interessante la tavola rotonda sotto la direzione della giornalista Gisela Feuz, l'ingegnere dei trasporti Stefan Karch, consulente indipendente per i sistemi ferroviari ed ex capo della tecnologia delle flotte della Divisione Passeggeri delle FFS, Leonie Nägler, sociologa e membro dei Giovani Verdi, e Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV, hanno discusso di mobilità fra 20 anni.

Tutti concordano sul fatto che la digitalizzazione, il collegamento in rete e l'automazione sono in aumento sia su rotaia, sia su strada. Tuttavia, secondo Stefan Karch, ci vorranno altri 40 anni prima di vedere auto che possono fare completamente a meno di un autista. «Questo permetterà ai trasporti pubblici di introdurre veicoli più

piccoli.» Per Daniela Lehmann «il confine tra il trasporto pubblico e i singoli veicoli a motore, diventa sempre più confuso. Le auto saranno usate in comune e la proprietà di un veicolo privato sarà messa in discussione». La creazione di reti consentirà di istituire un ufficio centrale che in futuro organizzerà il trasporto passeggeri porta a porta utilizzando tutti i mezzi e i fornitori di trasporto. «E questa stessa centrale organizzerà le riparazioni», ha detto Stefan Karch. «Grazie a questo, non avremo più bisogno di orari.» E per quanto riguarda la protezione dei dati, «deve essere fatta una chiara distinzione tra passeggeri e mezzi di trasporto».

Per la protezione del clima, gli esperti hanno anche concordato sulla necessità di passare dai veicoli che utilizzano combustibili fossili alle energie rinnovabili (decarbonizzazione). Sono consapevoli del fatto che i veicoli ferroviari consumano meno energia dei veicoli su strada e che i passeggeri occupano meno spazio rispetto a un veicolo privato. E che l'auto sta diventando completamente inutile nei centri urbani. «Nelle regioni periferiche, tuttavia, le automobili sono ancora necessarie perché spesso è difficile recarsi in campagna dalla città», ha detto Leonie Nägler. «Dove finisce la campagna?» chiede Stefan Karch. «Quando si tratta di veicoli privati,



Renato Kaiser



Accoglienza calorosa



Un dibattito futuristico...



Il selfie spopola



Polvere di stelle sulla torta... per un avvenire r

improvvisamente tutti vivono in campagna. Oggi, nei giorni lavorativi, 250.000 automobili si spostano ogni giorno a Zurigo: tutti devono davvero andare in città in auto?»

Trasporto pubblico gratuito? Tutti hanno espresso scetticismo. «Se gli attuali 5,8 miliardi di franchi svizzeri pagati ogni anno dai viaggiatori alle aziende di trasporto pubblico svizzero dovessero scomparire, ciò comporterebbe risparmi ancora maggiori, anche per il personale, i cui costi rappresentano una gran parte dei costi del trasporto pubblico», ha dichiarato Daniela Lehmann. «Non sono sicura che questo sia un buon segnale perché la mobilità deve essere limitata per preservare le risorse e l'ambiente».

Leonie Nägler concorda: «Dobbiamo imparare a diventare meno mobili e questo non può essere fatto senza aumentare i prezzi. Tuttavia, la mobilità sostenibile deve essere anche sociale e non un ostacolo per le persone anziane o disabili. Ecco perché, nonostante la digitalizzazione, avremo ancora bisogno di personale nei treni e nelle stazioni, perché «non si potrà regolare tutto solo tramite una centrale», ha aggiunto. «E nel settore della mobilità è necessario avere buone condizioni di lavoro per tutti». Daniela Lehmann ha rincarato la dose, citando alcuni cattivi esempi: i conducenti pseudo-indipendenti di Uber o «le

persone che recuperano i monopattini elettrici la sera».

Le imprese di trasporto devono anche pensare a come vogliono sviluppare le professioni al loro interno e sostenere il personale nell'acquisizione delle competenze necessarie, piuttosto che separarsi da alcune persone per assumerne altre. «Per coloro che non sono nati nell'era della digitalizzazione - si spera una minoranza - le soluzioni devono essere trovate all'interno dell'azienda». Il SEV avrà sempre abbastanza lavoro e dovrà trovare un modo per avvicinarsi al personale a causa di nuove forme di lavoro, come per esempio il telelavoro.

La serata, sotto il segno dei giovani, è stata animata con precisione e umorismo dalla segretaria sindacale responsabile dei giovani Xenja Widmer e da Mélissa Farine, membro della Commissione Giovani. E a titolo di umorismo ben intenzionato, lo slammer Renato Kaiser ha dato un'ottima prestazione. Ha incantato il pubblico, anche in francese, con la sua poesia. Giocando con le parole, ha evocato la bellezza dei suoni francesi e le brevi storie di viaggi in treno. Gli era stato chiesto di immaginare la mobilità nel 2040. Di conseguenza, sogna un viaggio in cui le fermate su richiesta (soprattutto non a Uttwil SG) scompaiono e il treno viene espulso da una capsula. Sogna anche di avere treni non

con meno personale, ma con un agente del treno per passeggero! Uno scroscio di applausi in un territorio ben conquistato.

La serata è stata anche quella del segretario del sindacato Martin Allemann, che ha presieduto il comitato organizzatore e lo ha ringraziato calorosamente: «Sono contento del risultato dei festeggiamenti di quest'anno che abbiamo voluto dedicare ai nostri soci! Dalla presentazione della locomotiva del centenario - il 2 febbraio a Bellinzona - a questa serata finale, senza dimenticare la serata di gala del 3 giugno, che sarà ricordata per la sua eccellente organizzazione nelle mani di Daniela Lehmann». Allemann ha anche sottolineato il successo del tour in autobus e l'impeccabile lavoro su questo progetto di Chantal Fischer, che ha coordinato la produzione della mostra. «Ma naturalmente dobbiamo questo successo alle sezioni che erano al vertice di questi eventi, a Peter Käppler che ha gestito gli autisti degli autobus e a René Schnegg che ha trovato soluzioni in caso di problemi». Ha concluso ringraziando il dipartimento della comunicazione per la copertura mediatica.

Il presidente Giorgio Tuti gli ha reso omaggio: «Martin ha presieduto questo gruppo. Vorrei ringraziarlo per questo compito. Ha lavorato per più di 30 anni nel SEV. Le sue competenze

sono assicurate da qualcun altro, ma ci consiglierà comunque sempre su FVP e LDL. Più di 30 anni come segretario sindacale non è un'impresa da poco! Lo conosco da tempo; ogni segretario ha i suoi punti di forza e, tra questi, vorrei sottolineare che lui torna dai negoziati solo se ottiene buoni risultati. È un duro nelle trattative. Dove è meno rumoroso è quando si tratta di parlare dolcemente. Puoi sentirlo attraverso i muri, ha scherzato. Ma ci ha aiutato nelle trattative. Martin, grazie per il lavoro svolto per i nostri membri. Grazie per aver guidato questo comitato per il centenario in modo competente!» E per concludere, Martin Allemann ha riaffermato questo credo: «Un segretario sindacale senza i membri non può fare nulla. Continuate a prendervi cura del SEV».

Sono intervenuti - e non poteva essere altrimenti - anche due giovani, Laura Furrer e Jordi D'Alessandro. «Abbiamo tutti contribuito, più o meno a lungo, ai 100 anni di storia del SEV. 40.000 membri, otto sottofederazioni, tre commissioni, ma un solo sindacato. Grazie ai vostri sforzi daremo altri 100 anni», ha detto Jordi. Che ha aggiunto: «Ci impegniamo a mantenere questo spirito di aiuto reciproco e lotta sociale». Laura Furrer ha ricordato che il SEV è nato quando era inimmaginabile che mezzo milione di donne e uomini solidali sarebbero sce-

si in piazza per la parità il 14 giugno 2019. «Viviamo in un paese dove 100 anni fa le donne non avevano il diritto di voto e l'abbiamo ottenuto solo 40 anni dopo nei cantoni di Vaud e Neuchâtel. E per Appenzello Interno è stata necessaria una sentenza del Tribunale federale nel 1990». Ha inoltre reso omaggio alla prima guardia di barriera Lina Mühlheim, eletta nel 1955 nel Comitato federativo del SEV e a Hélène Weber, che è stata la prima segretaria sindacale al SEV nel 1991.

In conclusione, Giorgio Tuti ha ringraziato tutti e tutte coloro che si sono impegnati quest'anno. Standing ovation! «Ma non ci sono stati solo bei momenti. Dobbiamo purtroppo ricordare la tragica morte del nostro collega agente del treno a Baden e rendere omaggio alla capacità dei nostri soci di organizzare l'arrivo dell'autobus a Zurigo con la necessaria sensibilità».

E come per ogni anniversario, ai partecipanti è stata offerta una torta. «Ma non è compito mio tagliarla», afferma Giorgio Tuti. «Spetta ai giovani ai quali trasmetto questo coltello!» Ci ha pensato Xenja Widmer a tagliare la prima fetta.

▶ Altre immagini della serata su FB verkehrsgewerkschaft



radio...



Giorgio Tuti, presidente del SEV, con Martin Allemann, presidente del comitato organizzatore del centenario



Le animatrici Xenja Widmer e Mélissa Farine.



Siamo il futuro! Belli, giovani, impegnati

## COLPI DI DIRITTO

## Quote e contributi



Protezione giuridica del SEV

Chi non è sindacalizzato deve pagare come regola generale un contributo alle spese di applicazione, se il suo datore di lavoro ha sottoscritto con il SEV un contratto collettivo o un contratto aziendale di lavoro che prevede tali contributi. Come stanno le cose se un lavoratore è membro di un altro sindacato dell'USS che non ha un contratto con il datore di lavoro? O se lavora per un'azienda che ha siglato un contratto con un altro sindacato? Guardiamo le varie possibilità.

**Caso 1:** Raffaella ha lavorato per molti anni come autista di AutoPostale ed era affiliata a Syndicom. Vuole cambiare posto di lavoro e viene assunta alla RBS. Di punto in bianco si ritrova a dover versare contributi alle spese di applicazione, dato che la RBS ha firmato un contratto aziendale di lavoro con il SEV. In effetti i membri SEV sono esentati dal pagamento di questo contributo, perché pagano già la quota mensile, più elevata. Il caso si risolve facilmente: Raffaella passa da Syndicom al SEV subito, ossia senza dover rispettare il termine di disdetta, e da questo momento non dovrà più pagare contributi alle spese di applicazione bensì la normale quota sindacale.

**Caso 2:** Per Benoît, che lavora per l'azienda di trasporti tl, la questione è un po' più complessa. Aderisce al SEV, ma facendo parte dei quadri di livello medio non vuole che lo venga a sapere il suo datore di lavoro, che gli trattiene in busta la quota sindacale. Per questo motivo paga i contributi di tasca propria e ovviamente l'azienda gli detrae i contributi alle spese di applicazione. In questo

caso il SEV si accorda con la sezione tl, che rimborsa al collega i contributi in parola; sarà poi la cassa centrale SEV a bonificare alla sezione il relativo importo una volta all'anno.

**Caso 3:** Vanessa ha un nuovo posto di lavoro alle FFS. Fa già parte del SEV, poiché in precedenza era impiegata della Zentralbahn e desidera rimanere in questa sezione. Non volendo versare contributi alle spese di applicazione alle FFS, deve annunciarsi al segretariato centrale SEV; i Servizi ai membri SEV chiederanno alle FFS di interrompere la detrazione dei citati contributi.

**Caso 4:** Aldo, che è già membro del SEV, cambia posto di lavoro e da BLS Cargo in Ticino passa alla ditta Sersa. Anche il CCL per il settore della costruzione del binario, firmato da Sersa con UNIA, prevede contributi alle spese di applicazione. I collaboratori assoggettati al suddetto CCL devono versare questi contributi, che UNIA rimborsa successivamente ai suoi membri. Aldo tuttavia non vuole passare al sindacato UNIA, dal momento che, come macchinista, guida treni di cantiere e desidera rimanere nella sua precedente sezione SEV. Per lui il SEV non può chiedere che non vengano detratti i contributi di applicazione, quindi Aldo dovrà rivolgersi al segretariato centrale SEV affinché gli vengano restituiti gli importi pagati in più, come fa UNIA con i suoi affiliati.

**Caso 5:** Kamil lavora da anni alle FFS come collaboratore temporaneo. Il suo datore di lavoro applica il CCL di Swissstaffing, firmato con UNIA, e detrae anche per Kamil i contributi alle spese di applicazione. Dopo aver deciso di aderire al SEV, dovrà rivolgersi al segretariato centrale e per lui i Servizi ai membri SEV faranno in modo che gli vengano rimborsati una volta all'anno i contributi alle spese di applicazione.

## COMITATO SEV

## Reclutare membri conviene!

Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**L'anno prossimo il SEV rafforzerà il reclutamento di nuove e nuovi affiliati. È quanto emerso dalla riunione del Comitato SEV del 22 novembre.**

Il principio «i membri reclutano membri» rimane valido e le sezioni e le sottosezioni continuano il lavoro di reclutamento. «Ciò che cambia è che l'apparato professionale viene ristrutturato definendo quattro regioni (Ovest, Centro, Est, Ticino) in cui all'interno dei segretariati regionali viene scelto un responsabile. Le azioni di reclutamento sono definite per regione, il che non esclude azioni nazionali, come è stato fatto l'anno scorso per il CCL FFS, spiega il segretario sindacale Toni Feuz, che sarà responsabile per la regione Centro. I funzionari regionali incaricati del reclutamento saranno responsabili del coordinamento delle azioni con le sezioni interessate».

Questa riforma è il risultato di una riflessione dopo un anno, il 2019 in cui si sono svolte due giornate nazionali di reclutamento con un risultato mitigato rispetto alle risorse mobilitate. «L'obiettivo rimane lo stesso: cercare di aumentare il numero di nuovi soci e ringiovanire gli effettivi del SEV», ha dichiarato il presidente Giorgio Tuti. «Il rafforzamento delle azioni di reclutamento per regione è importante perché questa vicinanza regionale permette di adattare le azioni alle attualità sindacali».

## Un periodo di prova

A partire dal 2020, una campagna do-

vrebbe consentire di valorizzare coloro che reclutano più membri all'anno. Negli anni dal 2016 al 2018, nel SEV ci sono state 76 persone che hanno reclutato almeno due membri.

L'obiettivo è di portare questo numero a 90 entro il 2020. «Per raggiungere questo obiettivo, l'idea è quella di assegnare dei punti per ogni nuovo membro reclutato! Poi, a seconda del numero di punti, l'eccellente reclutatore/trice potrà scegliere un regalo che include giacche softshell SEV, Smartbox, assegni Reka e altri premi ancora da definire», spiega Xenja Widmer, che assume la responsabilità generale del reclutamento a partire dal 1° gennaio 2020. Questa campagna sarà analizzata per la prima volta nella primavera del 2021 e avrà una durata complessiva di tre anni. Nella primavera del 2024 verrà effettuata una valutazione finale.

## Giù le mani dalle FVP

Per quanto riguarda gli altri temi di attualità, va notato in particolare che le FVP sono state naturalmente al centro delle discussioni del comitato. La rabbia del personale di tutte le aziende è palpabile. Il SEV reagirà a diversi livelli per mantenere le FVP, che non sono né un dono, né un privilegio.

Infine, il Comitato SEV ha esaminato anche il compromesso raggiunto tra USS, Travail Suisse e il padronato sul 2° pilastro. Esso prevede varie misure per stabilizzare le pensioni e persino migliorarle per i lavoratori a basso reddito. Si è trattato di una prima discussione che richiederà ulteriori approfondimenti. La palla è nel campo del Consiglio federale prima dell'avvio formale di un processo legislativo.

## FUTURO DEI TRENI DI NOTTE

## «Ci vuole la volontà della politica»

Peter Moor

**Un imprenditore ferroviario, un ambientalista e un politico sono concordi: esiste una domanda di treni notturni. Ma per una gestione economica di questi treni occorre il sostegno della politica.**

Nel mondo intero circolano treni notturni. Eppure, proprio nell'Europa occidentale, con la sua rete ferroviaria così ben sviluppata, l'offerta è quasi del tutto scomparsa. La concorrenza dei voli low-cost e dei treni giornalieri ad alta velocità ha portato, negli ultimi anni, alla cancellazione di molti collegamenti, soprattutto a causa della Deutsche Bahn, che ha sospeso il servizio dei suoi City Night Line.

In occasione di un incontro di giornalisti e portavoce del trasporto ferroviario svizzero, tutti i relatori si sono detti concordi sul fatto che esista una domanda di collegamenti supplementari con treni notturni – anche qualora dovesse rientrare l'attuale periodo di elevata sensibilità climatica. In ogni caso, hanno spiccato per la loro assenza i principali attori: FFS e ÖBB, che non hanno voluto rivelare i loro piani ancora segreti.

Nella sua presentazione, il co-fondatore del movimento «Back on Track» Joachim Holstein ha detto a chiare lettere che i treni notturni della Deutsche Bahn non sono semplicemente «morti», sono invece stati abbandonati, trascurati o, per dirla con le parole del relatore, «silurati». Le ÖBB hanno in seguito ripreso una



parte della rete e dei rotabili, ciò che per la Svizzera significa perlomeno il mantenimento dei treni notturni per Amburgo e Berlino, oltre a quelli per l'Austria e da qui, in parte, verso est. Non esiste invece alcun collegamento notturno verso il nord, l'ovest e il sud dell'Europa. Negli ultimi anni Stadler ha costruito carrozze letti per la ferrovia dell'Azerbaijan e intravede un certo potenziale. «Si tratta di un prodotto di nicchia, ma con un futuro», ha sostenuto il Responsabile vendite Matthias Stöhr. Anch'egli ha tuttavia sottolineato come per rendere i treni notturni concorrenziali rispetto all'aereo serve la volontà della politica. Ancora più concreta è stata Greta Stieger, dell'associazione Traffico / Umverkehr: bisogna introdurre in Svizzera una tassa sui biglietti aerei; il Consiglio degli Stati l'ha già votata, ora tocca al Consiglio Nazionale. Occorrono tuttavia altre misure, ad esempio un'imposta sul cherosene per il traffico aereo a livello europeo.

«Insomma, vogliamo la verità dei costi nel traffico aereo e il principio di causalità per l'impatto ambientale», ha chiesto Greta Stieger.

In confronto al traffico aereo, a frenare la ferrovia vi sono l'imposta sul valore aggiunto, complicate procedure di omologazione dei veicoli e, in particolare, i prezzi delle tracce. A detta dei gestori ferroviari e degli economisti, lo strumento più semplice in mano ai politici per rendere di nuovo attrattivi i treni notturni è il prezzo delle tracce. Sebbene neanche gli specialisti siano concordi sul peso effettivo di questa voce sui costi complessivi di un treno notturno, si tratta certamente di un elemento centrale che può essere influenzato politicamente.

Molte, fra le persone intervenute, hanno sottolineato i vantaggi dei collegamenti notturni: oltre che completare la lacuna nell'offerta tra l'ultimo e il primo treno del giorno e consentire di giungere per tempo a

destinazione, essi hanno anche un'ampia scelta in fatto di comodità. Se poi si permettesse ai treni notturni di utilizzare la rete ad alta velocità, sarebbe possibile estenderne il raggio d'azione, pur ammettendo che per ragioni di comfort non è ragionevole superare i 200 km di velocità oraria.

Cosa promette il futuro? Le ÖBB hanno già ordinato nuovo materiale rotabile, che dovrebbe essere pronto fra un paio d'anni. Da più parti nei Paesi europei vi sono iniziative che reclamano un potenziamento delle reti notturne; le prime decisioni in favore di questi treni sono già realtà in Svezia e in Francia. Anche la pressione politica rimane alta: l'organizzazione «Objectif train de nuit» si impegna ad esempio per un collegamento di notte fra Barcellona, Avignone, la Svizzera e Francoforte. In Svizzera, l'associazione Traffico resterà attiva prima di tutto per promuovere il passaggio dall'aereo al treno.



RADIO LISA

# Manovristi: «Ora basta!»

Servizio stampa RPV/FI  
markus.fischer@sev-online.ch

**La commissione centrale della sottofederazione del personale di manovra (RPV) del SEV esige dalla direzione FFS l'immediato abbandono dell'impiego della radiotrasmittente Lisa, che presenta tuttora difetti tali da compromettere la sicurezza. I responsabili hanno manifestato una certa comprensione per la richiesta, ma non vi hanno dato seguito, almeno entro i termini della nostra chiusura redazionale.**

Il sistema di ricetrasmittenti di manovra Lisa è impiegato dalle FFS per una fase di prova già dal 2015. Lisa è un acronimo per «Light and Integrated Shunting Accessory» (to shunt = manovrare). Si tratta di un apparecchio mobile per la comunicazione digitale di manovra, che dovrebbe sostituire gli apparecchi analogici SE-160 sin qui impiegati. Lisa permette di richiedere itinerari di manovra senza ricorrere a comunicazioni verbali e di comandare a distanza gli scambi e dovrebbe (il condizionale è ormai

d'obbligo) risultare resistente agli urti, impermeabile e utilizzabile anche con i guanti. Continuano però a verificarsi interruzioni nei collegamenti che creano irregolarità, incidenti mancati e incidenti veri e propri. Solo la fortuna ha impedito sino ad oggi infortuni con ferimenti o persino con morti. In ottobre, a Buchs SG, un'interruzione del collegamento radio, probabilmente causata da un aggiornamento automatico di uno degli apparecchi, ha causato una collisione con ingenti danni materiali.

Per questi motivi, la commissione centrale RPV ha deciso, lo scorso 18 novembre, di dire perentoriamente e pubblicamente «BASTA» ai responsabili delle FFS: «esigiamo che il lavoro con la ricetrasmittente LISA venga interrotto sino a quando quest'ultima non costituirà più un fattore di rischio» spiega il presidente centrale RPV Hanspeter Eggenberger. Questa rivendicazione della RPV è sostenuta anche dalla sottofederazione TS, alla quale appartengono anche agenti di manovra e dalla direzione del SEV. La direzione di Cargo aveva già sospeso l'utilizzo di LISA il 20 ottobre 2017, dopo un incidente avvenuto a Rümliang, riprendendolo



Radio Lisa, problemi su problemi

però dal 1° febbraio 2018. Il nuovo incidente dimostra che i problemi sono lungi dall'essere risolti, per cui l'impiego di LISA non è più tollerabile.

Le interruzioni nei collegamenti restano. La direttiva di procedere, in questi casi, secondo le prescrizioni della circolazione treni (RCT) altro non è che uno scarico della responsabilità sulle spalle del capomanovra, rispettivamente sul macchinista. Secondo la commissione centrale RPV, la responsabilità di un ulteriore nuovo incidente con l'impiego di LISA, che evidentemente nessuno auspica e che potrebbe causare anche lesioni a persone, non può in alcun modo essere addebitata ai colleghi costretti a lavorare con questi apparecchi. «La responsabilità ricadrà invece integralmente sui dirigenti» precisa nel rapporto della sua riunione, nel quale rivolge un appello a tutte le colleghe e tutti i colleghi: «Prestate la massima attenzione»? «Colleghe e colleghi, siate estremamente prudenti nel vostro lavoro quotidiano, perché è possibile che il collegamento radio tramite questi apparecchi si interrompa. Voi siete chiamati a lavorare con gli apparecchi che l'azienda continua a voler

impiegare, nonostante i responsabili siano consapevoli che non corrispondono alle norme di sicurezza».

## I responsabili hanno già messo in conto altri incidenti?

La dirigenza della produzione di FFS Cargo ha scritto a chiare lettere lo scorso 5 novembre in una Newsletter su Lisa: «Siamo a conoscenza delle difficoltà attuali, degli incidenti mancati e di quelli purtroppo avvenuti». Questo conferma come i responsabili siano consapevoli dei problemi e come, ciò nonostante, si assumano il rischio di ulteriori incidenti causati da Lisa. Un rischio tutt'ora ben presente, nonostante una Task force diretta da FFS Infrastruttura stia «lavorando intensamente alla ricerca di provvedimenti immediati per migliorare la situazione attuale», com'è stato comunicato nella Newsletter e la dirigenza della produzione di FFS Cargo aggiunga di verificare altri «provvedimenti immediati». La SEV-RPV ha quindi richiesto un divieto immediato di utilizzare Lisa, senza purtroppo ottenere, entro la chiusura redazionale, una risposta positiva.

ITC

## Autolinee Bleniesi: in viaggio con un CCL rinnovato

**Angelo Stroppini** A decorrere dal 1° gennaio 2020, le collaboratrici e i collaboratori delle Autolinee Bleniesi beneficeranno di un rinnovato CCL.

Il nuovo strumento di lavoro sarà in vigore fino al 31.12.2024 e potrà essere prorogato, come è stato il caso per il CCL 2011-2015. Le negoziazioni tra i sindacati SEV, OCST e Direzione si sono concluse positivamente e l'assemblea del personale ha approvato il nuovo CCL nella propria assemblea dello scorso 14 novembre. Anche le collaboratrici e i collaboratori di questa azienda ticinese potranno così continuare a godere di una stabilità contrattuale. Nel nuovo CCL sono state mantenute importanti disposizioni contrattuali quali ad esempio la possibilità di pensionamento anticipato e l'adeguamento al rincaro automatico come per il personale della Confederazione. L'evoluzione dei salari avviene tramite scatti automatici su 13 anni dalla minima alla massima. Con il nuovo CCL sono state aggiornate in positivo alcune indennità e il congedo paternità è stato portato da 2 a 10 giorni.

L'assemblea del personale, come al solito molto ben frequentata a dimostrazione della forte unità che lega questi colleghi, ha approvato il pacchetto CCL all'unanimità, come pure ha affrontato il tema legato alla consultazione dei nuovi turni di lavoro a decorrere dal prossimo cambiamento d'orario. Grazie al mandato ricevuto, la commissione del personale ha potuto discutere l'argomento turni nel corso di un incontro con la Direzione lo scorso 18 novembre. Le deroghe alla LDL e OLDL sottoposte dalla Direzione sono state accettate dal personale per la durata di un anno. Rimane purtroppo un tasto dolente la questione legata ai turni di servizio e alle pause spesso troppo lunghe. Un problema di



Un apprezzato servizio pubblico



Il nuovo veicolo

non facile risoluzione in quanto dettato dalla particolarità dei servizi richiesti da un'azienda di valle. Nell'ambito della consultazione turni andrà in ogni caso sempre fatto un esercizio di compromesso tra le esigenze del personale e le necessità produttive. Come sempre, la rodata commissione del personale ha dimostrato ancora una volta competenza e capacità di portare all'attenzione della Direzione le aspettative ricevute dalle colleghe e i colleghi in assemblea.

CONSULENZA ASSICURATIVA

## Fuoco e fiamme durante le feste? No grazie!

Servizio di consulenza Helvetia e SEV

**Quale assicurazione copre i danni, se l'albero di Natale dovesse prendere fuoco?**

Quando le giornate si accorciano diventando grigie e fredde, spesso si tende a illuminare case e appartamenti con candele e altre fonti luminose. Ma occhio: perché basta una piccola disattenzione per causare un incendio e mandare in fumo i propri beni materiali e le proprie risorse. A volte poi le conseguenze possono essere ancora più gravi, con eventuali feriti o addirittura decessi.

Ecco perché è importante attenersi ad alcune regole per evitare catastrofi. Ad esempio, gli alberi di Natale e le corone dell'Avvento devono essere il più freschi possibile e occorre mantenerli umidi. Gli alberi andrebbero inoltre collocati su un supporto fisso con recipiente per l'acqua. Gli abeti secchi emanano determinati gas, che possono innescare incendi esplosivi in presenza di candele accese. Tra l'altro: a una distanza di 10 cm. al di sopra di una candela accesa, la temperatura dell'aria è pari a 400 °C! Quindi occorre mantenere una distanza sufficiente dai rami (al di sopra della candela), da tende o altri materiali facilmente infiammabili presenti all'interno dell'appartamento. In caso di luci e decorazioni elettriche, è bene posizionare all'esterno solo i dispositivi adatti a tale scopo. Non accoppiare le ghirlande luminose e non creare sovraccarichi di corrente. Ed ecco che a questo punto la domanda «assicurativa» sorge spontanea: e se nonostante tutte le precauzioni del caso dovesse scoppiare un incendio? Nella maggior parte dei cantoni l'assicurazione stabili obbligatoria si fa carico dei danni agli edifici e anche delle spese per lo spegnimento dell'incendio nonché dei co-

sti delle pulizie e, se necessario, dell'alloggio esterno dei residenti interessati. Vale anche per gli appartamenti in affitto. Tuttavia l'assicurazione stabili può ritenere responsabile dell'accaduto chi ha causato l'incendio e costui dovrà perciò rivolgersi alla propria assicurazione responsabilità civile. Se nel quadro di tale assicurazione non è stato sottoscritto il complemento relativo alla colpa grave, l'assicuratore può rifiutarsi di erogare la relativa prestazione o erogarla solo in parte. Una disavventura del genere potrebbe risultare molto costosa. Gli oggetti e i beni distrutti, compresi i regali di Natale, vengono risarciti al valore a nuovo dall'assicurazione mobilia domestica. In questo caso è importante accertarsi che l'importo della copertura sia sufficiente, altrimenti l'assicuratore può riservarsi il diritto di decurtare la prestazione. Con una lista di inventario è possibile evitare molti problemi, quando si deve quantificare l'ammontare del danno subito. Nel caso di appartamenti ammobiliati, come le case di villeggiatura, subentra l'assicurazione beni mobili del proprietario. In determinate circostanze tuttavia, l'assicuratore in questione può chiedere un risarcimento (regresso) a chi ha causato l'incendio. L'assicurazione Assistance fornisce assistenza se, ad esempio, scoppia un incendio nella casa di villeggiatura ed è necessario interrompere il soggiorno prima. Helvetia vi aiuta a scegliere la copertura assicurativa più adatta. I membri SEV beneficiano di condizioni di favore. Più informazioni sul sito [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

In partenariato con

**helvetia**   
La Sua Assicurazione svizzera

## 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

## 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. Seguirà 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](mailto: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 al più presto, dopo esserti iscritto/a direttamente sul sito:

[www.snowandfun.eu](http://www.snowandfun.eu)

Seguirà il tradizionale party in costume a tema!

Tutte le informazioni sul programma le trovi sul sito [www.snowandfun.eu](http://www.snowandfun.eu) e anche su: [sev-young.ch/it](http://sev-young.ch/it).

**2020**  
Programma giovani

21 - 23 febbraio - Weekend di slittino sul Rigi

9 maggio - Visita dello Swiss Vapeur Parc; poi visita di una palestra di arrampicata o un parco acquatico

7 giugno - Bici su rotaia

21 - 23 agosto - weekend estivo

3 ottobre - Brunch sul battello e go-Kart

26 - 27 novembre - Retraite a Berna, dove pianificheremo il nuovo programma annuale per il 2021.

Informazioni più dettagliate sulle attività seguiranno circa un mese prima dell'evento tramite newsletter, Facebook e Instagram.

Il programma completo del 2020 (comprese le riunioni di commissione) le trovi sul sito internet.

## Sezioni VPT

**22.1.2020**  
Assemblea settore navigazione

Riservate intanto la data!

Maggiori informazioni seguiranno al prossimo numero di giornale.

L'assemblea avrà luogo a Lucerna.

# Agenda 18/19

### COMMISSIONE GIOVANI

## I giovani del SEV pensano al futuro

**Karin Taglang** Sedici giovani donne e uomini siedono nella grande sala riunioni del segretariato centrale SEV, insieme a Xenja Widmer, la responsabile dei giovani di SEV. Tutti sono di buon umore, anche se un po' stanchi... la sera prima c'era una raclette comune.

La mattina del secondo giorno dell'annuale «Retraite of the SEV Youth», un grande argomento è all'ordine del giorno: il futuro della Commissione Giovani SEV.

In quattro piccoli gruppi, i rappresentanti dei giovani discutono su come la Commissione Giovani dovrebbe posizionarsi in futuro. Sono rappresentati i giovani membri di tutte le sottofederazioni, ad eccezione della VPT. E subito emerge che ci vorrebbe un migliore collegamento tra le diverse sottofederazioni.

I dipendenti delle FFS ricevono giorni di congedo retribuiti per il loro lavoro sindacale - comprese le riunioni dei giovani SEV - ma ciò non vale per i dipendenti di altre ITC. Devono partecipare agli eventi sindacali nel loro tempo libero. Xenja Widmer è consapevole del problema e sta attualmente cercando una soluzione con la VPT per portare più giovani dalla VPT agli incontri della Commissione giovani.

Per Jordi D'Alessandro, Presidente di ZPV Friburgo e rappresentante dei giovani nel Comitato SEV, l'attenzione non è rivolta alla rappresentanza delle singole sotto-



Elif Yüce discute in uno dei piccoli gruppi della commissione

federazioni, ma alla rappresentanza dei giovani nel trasporto pubblico in generale. Anche Yasmin Furrer della ZPV la vede così: «La domanda essenziale è: come facciamo a far entrare i ragazzi e le ragazze nel SEV e farli partecipare ai nostri eventi?»

Questo argomento è molto sentito e non c'è da stupirsi se quasi tutti i partecipanti contribuiscono con le loro idee. L'esperienza dell'

anno scorso ha dimostrato che le riunioni della Commissione sono persino più popolari di eventi divertenti, come l'uscita in slitta.

Tra i presenti c'è a convinzione che la Commissione Giovani dovrebbe essere un organismo sindacale che dà voce ai giovani nel settore dei trasporti pubblici. «Perché vogliamo contribuire attivamente a plasmare il nostro futuro», conferma Yasmin Furrer.

### SOTTOFEDERAZIONE TS

## «Identici problemi»

**Servizio stampa TS** L'edizione di quest'anno dell'incontro degli specialisti della manutenzione dei veicoli di Austria, Germania, Lussemburgo e Svizzera si è svolto dal 18 al 20 novembre a Colonia. Per la sottofederazione TS vi hanno partecipato Claude Meier e Roger Derungs.

### Visita all'officina ICE di Colonia

L'incontro è iniziato con la visita alla nuovissima officina ICE della DB a Colonia Nippes. A questa officina, grande quanto 23 campi di calcio, la divisione del traffico a lunga percorrenza della DB ha posto l'obiettivo di risultare assolutamente neutrale dal punto di vista del CO2. Sono quindi stati definiti parametri completamente nuovi. Oltre il 30% dell'investimento totale di 220 milioni è stato destinato alla sostenibilità della realizzazione e al rispetto dell'ambiente. La direzione di DB lunga percorrenza ha quindi conferito a Colonia Nippes la qualifica di progetto pilota. In questa sede è sorto un nuovo capannone lungo 445 metri, largo 50 e dotato di 4 binari che entro fine 2020 ospiterà 440 nuovi posti di lavoro. Il risultato appare all'altezza delle aspettative e il capannone molto funzionale.

### Il problema demografico

I cambiamenti demografici stanno interessando in misura analoga tutta l'Europa e, di conseguenza, tutte le imprese ferroviarie del continente. Si sta profilando un'ondata di pensionamenti che porranno alle imprese ferroviarie importanti sfide per reclutare il

personale necessario. È ormai noto che tutte le nazioni europee soffrono per la mancanza di personale specializzato e solo il futuro ci dirà quali imprese ferroviarie avranno maggior successo nel reclutamento di forze lavoro. Ed è altrettanto chiaro che le migliori premesse sono delle ferrovie che offrono i modelli più moderni di lavoro a turni e a tempo parziale (Work-Live Balance), nonché le migliori prestazioni sociali.

### Altri temi principali

All'incontro si è inoltre parlato dell'attribuzione digitale del lavoro al personale e delle possibilità di confermare per via digitale il completamento degli interventi di riparazione o degli incarichi di manutenzione preventiva. Abbiamo constatato con soddisfazione che le FFS hanno compiuto i maggiori progressi nel passaggio «dalla carta al digitale». Un altro punto sono state le condizioni generali di lavoro, lo stipendio e la struttura delle indennità, i modelli di turni e il mantenimento del personale, che in questo periodo di difficoltà nel reclutamento assume un'importanza particolare. Sono infine stati presentati i diversi progetti pilota di digitalizzazione, promossi presso le rispettive imprese ferroviarie.

### Incontro degli specialisti della manutenzione veicoli 2020

Ringraziamo calorosamente in questa sede i colleghi tedeschi per la loro ospitalità e l'eccellente organizzazione. Il prossimo incontro si svolgerà in settembre 2020 a Innsbruck.

### CONDOGLIANZE

#### Sezione VPT Sottoceneri

La sezione VPT Sottoceneri è vicina al caro collega **Johnny Leonardi**, colpito negli affetti familiari per il decesso della madre ed esprime sentite condoglianze.

### IMPRESSUM

#### Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Publicazione quindicinale.

**Editore:** SEV, [www.sev-online.ch](http://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](mailto: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](mailto:info@sev-online.ch),

tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

**Publicità:** Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch), [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

**Prestampa:** AZ Verlagsservice AG, Aarau; [www.chmedia.ch](http://www.chmedia.ch)

**Stampa:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

**ISSN** 2624-7836

**Prossima edizione: 19 dicembre 2019.**

**Chiusura redazionale: 12 dicembre 2019, ore 10.00.**



## «REBIRTH»

Marta Panzeri

Fecondità, femminilità, origine del mondo, rinascita. La simbologia della conchiglia - madre di Afrodite - ha radici profonde e ci collega al ciclo della vita. Come l'onda del mare, ci trascina al largo e ci riporta a riva, in un incessante movimento tra spazio e tempo. Oggetto prezioso, frammento di vacanza, fulcro di sogni in cui abbandonarsi quando il pensiero - inafferrabile - corre in terre lontane. All'orecchio sussurra discreta i racconti del mare. E tra ricordi e dolce malinconia, filtrano raggi di luce.

CARTA BIANCA di Gianluca Carini

# Come sardine

Se ne sente parlare dappertutto: Tv, radio, giornali. Sono apparsi dal nulla, come un coniglio dal cilindro. Ma loro non sono conigli, bensì sardine. E sono tante, sempre di più. Ormai, sono un movimento spontaneo, per ora (anche se a loro questa definizione non piace). È bastato un click, il passaparola e migliaia di persone si sono mobilitate. Hanno iniziato a Bologna in 15 mila che hanno prontamente risposto all'appello. Dopodiché, hanno riempito altre piazze. In Emilia-Romagna, ma anche altrove; in Piemonte, in Veneto, fino ad arrivare in Sicilia. Questa onda contagiosa si sta diffondendo pure in Europa e addirittura negli Stati Uniti. Il pretesto di questa mobilitazione collettiva, era quello di contrastare, sfidare le velleità di Salvini e della Lega di conquistare il potere in Emilia-Romagna, da sempre roccaforte della sinistra Italiana. Ora, con il passare dei giorni, ci si rende conto che Salvini non era altro che un capro espiatorio, un signor Malaussène qualunque. Il messaggio che viene lanciato invece, è rivolto a tutta la politica. Le sardine mettono a nudo la debolezza, l'incertezza, la mediocrità della classe dirigente in Italia, e nel mondo. Essi rappresentano quella generazione che fa di precarietà, socialità e ambiente la loro priorità. Una generazione che è stufo di sentire violenza nelle parole, slogan d'odio, promesse non mantenute e bugie di ogni genere. Dopo la forza del ciclone Greta Thunberg, a cui la maggior parte di loro aveva aderito con piena convinzione, ora la crisi climatica c'entra poco. È il clima politico a livello globale, ad

essere malato. Siamo di fronte a «giovani-quasi adulti» ininterrottamente connessi, ma in totale solitudine. Finalmente escono allo scoperto. C'è voglia di partecipazione e di incontrarsi nelle piazze, nei cortei. Desiderano essere ascoltati. Sanno benissimo distinguere tra vero e falso. Quello che chiedono non è altro che una buona politica: una politica responsabile che si prenda cura, in maniera seria una volta per tutte, dei bisogni di ognuno. Grazie a Mattia, Roberto, Giulia e Andrea, gli ideatori di questa rivolta pacifica e alle migliaia di persone scese in piazza, il segnale è stato lanciato. Vedremo nei giorni a venire se le sardine potranno nuotare libere in mare aperto, oppure rimarranno intrappolate in qualche rete e trascinate via, lontano, in modo che la loro voce diventi solamente un sussurro. Nel frattempo, vi propongo un estratto del loro pensiero sul quale riflettere.

«Cari populistici, la festa è finita, per troppo tempo avete tirato la corda dei nostri sentimenti. Per anni avete rovesciato bugie e odio su noi e i nostri cittadini. Avete approfittato della nostra buona fede ma dei vostri contenuti non è rimasto più nulla. Amiamo le nostre case e le nostre famiglie, cerchiamo di impegnarci nel nostro lavoro, nel volontariato, nello sport, nel tempo libero. Mettiamo passione nell'aiutare gli altri, quando e come possiamo. Noi crediamo ancora nella politica e nei politici con la P maiuscola. In quelli che pur sbagliando ci provano. Grazie ai nostri padri e nonni avete il diritto di parola, ma non avete il diritto di avere qualcuno che vi stia ad ascoltare».

## FUTUROLOGIA

# E se... tutti gli oggetti fossero connessi

 **Nathalie Birchem,**  
«La Croix»,  
22.07.2019

Il quotidiano cattolico progressista francese «La Croix» si è immaginato un mondo in cui tutti gli oggetti sarebbero collegati. Mentre nel 2019 sono già apparsi i primi oggetti collegati, il giornale si è proiettato nel 2034. Ecco alcuni passaggi scelti. «Ciao, Lea. È il 22 luglio 2034. Fuori ci sono 33 gradi. Sono le 6 e 19, è ora di svegliarsi. Ieri hai mangiato troppo, non hai fatto sport. Ti ho programmato 41 minuti su una bici ellittica. Buona giornata Lea». Ecché cavoli! Susanna - questo è il piccolo nome che ho dato alla mia assistente vocale personale - è spietata. Con il mio orologio collegato, la macchinetta del caffè, l'ha ovviamente informata che, ieri sera, è vero, ho sostituito la sessione sportiva con qualche dolcetto.

Rassegnata, inforco la mia bici. Non è forse per il mio bene? Il dottor

Haladjian, il mio medico a distanza che riceve ogni giorno le mie variabili di salute da lei, è molto soddisfatto di me: la mia aspettativa di vita è aumentata.

Questa non è l'unica cosa che la rivoluzione d'Internet degli oggetti (Ido) ha reso possibile. Nel 2023, nei paesi occidentali dotati di tecnologia 5G, è stata superata la media di 500 oggetti collegati per economia domestica. Collegati a Internet, questi oggetti, dotati di sensori, in grado di trasmettere dati e di analizzarli, potrebbero presto essere in grado di guidarci in tutti gli ambiti della nostra vita quotidiana. Cominciando dalla casa. Già nel 2022, gli anziani che volevano restare a casa invece di andare nelle case di riposo, hanno dato vita alla generazione così massicciamente equipaggiata. Ormai, quasi tutte le famiglie sono ultracollegate. A casa Susanna comanda tutti gli apparecchi con il pugno di ferro. Caylou, il cane virtuale, funge da compagno di giochi, ma anche da babysitter e precettore per i bambini.

Marmito, il frigo-cucina collegato, ordina e poi prepara ogni giorno prodotti biologici adattati al mio metabolismo e consegnati dal corriere-drone.

In effetti, il nostro intero universo è ora connesso. Nelle città, sensori posti nell'illuminazione, bidoni della spazzatura, asfalto o cartelloni pubblicitari, consentono alle città intelligenti di autoregolamentarsi. L'inquinamento urbano è notevolmente diminuito. In realtà, le persone non si spostano più in auto nelle aree urbane. Nel 2028 la rete di trasporto parigina - metropolitana, autobus o drone-taxi - è diventata completamente autonoma. Se voglio viaggiare e l'itinerario proposto non supera la tariffa massima per passeggero al minuto, posso naturalmente anche noleggiare un'auto Tesla autonoma. Gli ingorghi sono scomparsi.

Va detto che quotidianamente si viaggia sempre meno. Grazie agli oggetti collegati, il telelavoro è diventato la norma. Il mio lavoro, che consiste nel supervisionare l'estrazione di

tungsteno nella Repubblica democratica del Congo, mi occupa due ore al giorno. Comunico con i robot operai grazie all'ultimo modello professionale di Neuralink, una grande innovazione (...).

Ma tutto questo non si spinge troppo oltre? Forse, a 47 anni, sono invecchiata, e sempre più spesso me lo chiedo. A volte non sopporto più Susanna. Certamente, consigliandomi sulle decisioni più rilevanti dal punto di vista degli algoritmi, Susanna mi ha fatto compiere notevoli progressi in termini di salute, di impronta di carbonio, di decisioni professionali e di educazione dei miei figli.

Ma a volte mi sento alienata. I robot hanno occupato così tanto spazio nelle nostre interazioni con il mondo che sentiamo sempre meno il bisogno di incontrare altri esseri umani (...). La maggior parte degli appuntamenti sono stati presi con gli occhiali collegati.

Dal 2034, il diritto alla disconnessione è diventato un diritto costituzionale, e tutti i cittadini che sono in

regola con i loro contributi sociali hanno diritto a un'ora di tempo incontrollato al giorno (...).

All'inizio del 2028, il governo ha avuto la tentazione di fare come in Cina, che scruta il comportamento dei suoi cittadini attraverso milioni di telecamere per il riconoscimento facciale e prende nota della reputazione sociale di tutti. Per diversi mesi sono scoppiate rivolte molto violente. Giovedì 12 luglio 2029, conosciuta come Giovedì Nero, è stata una giornata di pirateria gigantesca (...).

Cosa fare allora? «Riprendete il controllo sulla tecnologia», dice un opuscolo che Susanna - che mi conosce a memoria - mi ha posato sugli occhiali collegati. Si tratta di partecipare a un «campo estivo a bassa tecnologia». Per quindici giorni impariamo, insieme, a realizzare oggetti utili e durevoli, con tecnologie molto semplici, di cui tutti possono appropriarsi, con semplicità. Non sono ammessi assistenti personali. Sono molto interessata, penso che mi iscriverò.

QUIZ

## La soluzione è tra le righe

**1. Oltre 100 dipendenti delle FFS hanno manifestato davanti alla sede delle FFS contro le incessanti riorganizzazioni in seno all'azienda. Quale regalo simbolico è stato consegnato alla direzione FFS?**

- a. Una staffa di arresto
- b. Il bastone dello Schmutzli
- c. Un tappeto di yoga con un tè rilassante

**2. Che cosa bisognerebbe sopprimere secondo lo slammer Renato Kaiser?**

- a. I tappeti nei WC dei treni
- b. L'app delle FFS
- c. Le fermate su richiesta

**3. Come si chiama l'apparecchio per la comunicazione digitale nella manovra?**

- a. Lisa
- b. Gwendolyn
- c. Kim

**4. Chi ha organizzato la festa finale del centenario SEV al Bierhübeli?**

- a. La PV
- b. La Gioventù SEV
- c. La Commissione dell'avvenire

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 11 dicembre 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 Reka-cheks 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 17: Yverdon-les-Bains (Login-Niederlassung)

I buoni libro del valore di 40 franchi sono stati vinti da:  
**Alain Niklaus, Grandson, membro PV Vaud.**

SULLE ORME DI...

# Yasmin Furrer, assistente clienti



Yasmin Furrer è molto attiva a livello sindacale e crede nel futuro dei giovani

**Karin Taglang**  
[giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**Yasmin Furrer non è la tipica assistente clienti, dato che non lavora solo sui treni, ma la si può incontrare anche in ufficio o persino presso il segretariato centrale del SEV a Berna. Ad esempio il 15 novembre, in occasione dell'annuale ritrovo della Gioventù SEV, dove si impegna attivamente per dare una voce ai giovani nel settore dei trasporti pubblici.**

Oggi Yasmin Furrer, assistente clienti FFS, non è in servizio come di consueto a bordo di un treno. Anche se in vacanza, è già in pista alle 9 del mattino, quando entra di buon umore alla Steinerstrasse. Questa è la seconda giornata dell'annuale sessione della Commissione Giovani del SEV. Nella caffetteria aleggia ancora l'odore della raclette, che Yasmin e i suoi colleghi si sono allegramente gustati la sera prima.

### Rappresentante della gioventù ZPV

In questa commissione del SEV si notano numerosi volti nuovi, ma tutti conoscono Yasmin. Lei rappresenta i giovani della ZPV, la sottofederazione del personale treno, che l'ha eletta all'Assemblea dei delegati nel maggio 2018: «Ho accettato questa sfida con gratitudine, poiché lavoro molto volentieri con i giovani», spiega Yasmin. E si vede che ci tiene: a poco a poco altri membri della Commissione raggiungono il locale. «Sei tornata a casa sana e salva?» chiede subito a una collega, iniziando poi a chiacchierare sulla serata trascorsa insieme, sul lavoro, su un turno poco simpatico.

### Lo stage come diversivo

Di questi tempi è difficile incontrare Yasmin sul treno, dal momento che per sei mesi svolge uno stage, durante il quale passa due giorni la settimana seduta alla scrivania. «In verità, il lavoro nel treno mi piace molto», ammette, «però non voglio perdere le esperienze maturate con il tirocinio commerciale». Ma anche in ufficio non le mancano davvero le occasioni di contatto con la sua attività di assistente clienti: collabora infatti a un progetto per nuovi dispositivi che poi lei stessa utilizzerà più avanti. Insomma, una sfida interessante.

### Poche possibilità di sviluppo professionale

Da rappresentante dei giovani, Yasmin co-

nosce molto bene le preoccupazioni e i problemi delle sue colleghe e dei suoi colleghi nella ZPV. «Un nervo scoperto è sempre quello del salario», annota anche per esperienza diretta. Per gli assistenti clienti vi sono inoltre poche opportunità di sviluppo personale. «È difficile poter crescere professionalmente. Come capoteam vi è una dose elevata di responsabilità diretta, che molti non vogliono assumere», riferisce Yasmin da colleghe e colleghi.

Sono tutte ragioni che spiegano la sua voglia di fare per i giovani che lavorano nel trasporto pubblico. «Si tratta di noi e del nostro futuro. Quel che otteniamo oggi ci sarà utile anche domani». Per questo motivo si adopera con passione affinché i giovani nel SEV abbiano una voce.

### Ero «predestinata»

Yasmin conosce l'impegno sindacale sin da piccola. «Molti dei miei parenti sono o sono stati ferrovieri. Dunque sapevo quel che mi aspettava», ci dice ridendo. «Essendo anche lui da tempo attivo a livello sindacale, mio padre mi ha semplicemente iscritto al SEV già nel 2014».

### Acquisire giovani al SEV

La riunione ha inizio, aperta dalla segretaria SEV Xenja Widmer, responsabile della Commissione stessa. I partecipanti dovranno chinarsi sul futuro della gioventù SEV nell'ambito di piccoli gruppi di lavoro. Con gli altri membri del suo gruppo Yasmin si accomoda in un piccolo locale, e subito nasce la questione di quali debbano essere effettivamente i compiti della Commissione giovani. Yasmin si scalda: «È fondamentale sapere come possiamo avvicinare i giovani alla Commissione gioventù e dunque nel SEV. Questa è la nostra missione principale!»

Per lei è importante che nel corso del prossimo anno la Gioventù SEV faccia qualcosa, ottenga davvero qualche risultato e non si limiti solo a discutere. «Le nostre riunioni devono diventare più produttive», esorta. Nel gruppo si fa strada l'idea di creare in seno alla Commissione piccoli gruppi di lavoro su determinati temi, per poter operare con maggiore efficacia. Yasmin concorda: «Ottimo, faremo come proposto!»

Di nuovo nel plenum della Commissione giovani, Yasmin torna tranquilla, ma si nota forte in lei la voglia di entusiasmare i giovani per il sindacato e di realizzare insieme gli obiettivi.

## TUTTI A BORDO!

Schlorian

