

Dove sta la verità

Rendite variabili:
Markus Jordi attacca il
SEV, che risponde.

Pagina 2



Elvetino: caffè amaro

Clima di lavoro teso tra i dipendenti di
elvetino: regnano pressioni, minacce e
ritorsioni. Intanto il minibar è solo un ricordo.

Pagina 11



Stop al dumping

15 ottobre: consegna
delle firme della
petizione.

Pagina 5

Il consigliere federale si esprime sulla «Riforma della previdenza vecchiaia 2020»

Berset: pensioni sicure

Il consigliere federale Alain Berset ha grandi progetti: vuole che la previdenza vecchiaia abbia in futuro i piedi al caldo, per garantire la pensione.

In un'intervista accordata a *contatto.sev*, Alain Berset illustra la sua visione della sicurezza sociale e della previdenza vecchiaia. Ha sottolineato che non sono previste riduzioni di pensione, è dunque in netto contrasto con precedenti progetti del Consiglio federale. Tuttavia è critico nei confronti dell'iniziativa popolare dei sindacati AVSplus, poiché non risolve i problemi; problematico, per lui, il finanziamento dell'aumento della pensione. Sulle rendite variabili in discussione per la cassa pensione delle FFS, si esprime con cautela.

pmo

Thierry Parabel - L'Evénement syndical



pagine 6 e 7

La femminilizzazione del personale treno

La prima volta 30 anni fa



Da trent'anni anche le donne lavorano come agenti treno delle FFS. Un viaggio con la capotreno Thérèse Hasler tra

Berna e Briga per mostrare come la professione sia molto di più che il controllo dei biglietti: le conoscenze e le assunzioni di responsabilità sono costanti compagni di viaggio. Ma le donne devono far fronte ancora oggi ad aggressioni sessiste.

alle pagine 8, 9 e 10

EDITORIALE

Nell'autunno del 2012, il comitato dell'associazione degli impianti di risalita svizzeri, aveva rinunciato al progetto di dare vita a un contratto collettivo di lavoro quadro che coprisse tutto il settore a livello nazionale. Tra i ranghi dell'associazione, l'opposizione era troppo forte. Ma non per la società che gestisce gli

«Sulle Alpi bernesi un primo importante passo nella giusta direzione»!

Peter Peyer, segretario sindacale

impianti di risalita bernesi: l'associazione cantonale voleva negoziare un CCL quadro cantonale, ad eccezione della ferrovia della Jungfrau. Decisive la questione dell'immagine e l'assenza di preconcetti ideologici.

Il prossimo 22 ottobre il SEV e la società degli impianti di risalita bernesi, giungeranno all'atto conclusivo. Per la prima volta – in un settore considerato un deserto sindacale a causa anche del personale stagionale – sono previsti nel CCL quadro dei salari minimi. Anche se le condizioni di lavoro e salariali – negoziate in modo serrato tra i partner sociali – sono inferiori rispetto agli standard in vigore nei trasporti pubblici, questo CCL quadro cantonale costituisce un passo importante nella giusta direzione, ossia quella di una migliore giustizia sociale e salariale.

Biglietteria di Lugano

La voce del disagio nella biglietteria di Lugano è stata ascoltata, a dimostrazione che il confronto – anche se aspro – può tradursi in un accordo, quando tra le parti ci si guarda negli occhi con franchezza. Il SEV e i responsabili della vendita delle FFS hanno raggiunto un accordo sulle modalità per migliorare il servizio alla clientela e le condizioni di lavoro del personale.

a pagina 5

NEWS

FFS in calo
di popolarità

■ I giornali domenicali nazionali hanno riferito dell'esito di un sondaggio svolto dall'istituto GfK su incarico delle FFS. Ogni anno, l'istituto rileva la popolarità delle principali aziende. Nel 2013, le FFS avevano visto la loro classifica scendere dal 7° al 12° posto, mentre il loro CEO Andreas Meyer ambiva al podio. Hanno pertanto commissionato un secondo sondaggio, con domande che esulassero dai consueti temi della puntualità, pulizia, ecc. Il risultato, come ha confermato il portavoce FFS Christian Ginsig, è che le FFS vengono considerate poco orientate ai servizi e alla clientela. Meyer e la direttrice della divisione viaggiatori Jeannine Pilloud non hanno voluto commentare questo risultato.

Merci pericolose
sotto il Gottardo?

■ L'Ufficio federale delle strade (Ustra) ha comunicato la decisione di permettere la circolazione di mezzi trasportanti merci pericolose sotto 6 ulteriori gallerie autostradali, tra cui il Seelisberg, risanate di recente e dotate di impianti moderni di ventilazione. In un suo comunicato, l'Iniziativa delle Alpi rileva come, nonostante l'Ustra si premuri di escludere questa eventualità, la motivazione addotta fa sorgere il dubbio che, qualora si realizzasse la seconda canna sotto il Gottardo, non vi sarebbero più motivi per escludere le merci pericolose attraverso questa via.

Rincaro in aumento

■ A fine settembre, l'indice dei prezzi al consumo si è attestato a 99,3 punti, con un aumento di 0,3 punti rispetto ad agosto. Su base annua, il rincaro resta negativo in misura del -0,1%.

Giorgio Tuti: «Ci abbiamo creduto con tutte le forze per il bene di un settore, come quello

Presto la firma in vetta ...

Lo scorso 27 settembre il comitato SEV e comitato é SEV ha approvato il CCL quadro negoziato con gli Impianti di risalita bernesi.

Non è stato ancora regolato tutto perché gli Impianti di risalita bernesi (BBB) devono ancora dare la loro approvazione, nel corso dell'assemblea in calendario il 22 ottobre. Ma i negoziati tra il SEV e le BBB ha dato alla luce un contratto collettivo quadro (CCL), che il comitato SEV ha adottato all'unanimità il 27 settembre scorso. L'entrata in vigore è prevista dal 1° novembre per una durata di quattro anni. «Non capita tutti i giorni di poter festeggiare un nuovo CCL, nostro principale campo di azione» ha esclamato Giorgio Tuti, presidente SEV. «Questo testo è il risultato di un lungo processo. C'è stata una forte opposizione, tant'è che avremmo potuto seppellire tutto il progetto. Ma



Il CCL prevede salari minimi di 4000 franchi al mese. Una rivendicazione USS tradotta in pratica.

ci abbiamo creduto con tutte le forze per il bene di un settore, come il turismo, che è un deserto sindacale». Il progetto di convenzione elaborato in precedenza dagli impianti di risalita svizzeri e dal SEV, è servito come base di discussione. Le principali società bernesi che gestiscono almeno un impianto di risalita

grazie a una convenzione dell'Ufficio federale dei trasporti, sono concordi con il progetto di CCL. Purtroppo le ferrovie e gli impianti di risalita della regione della Jungfrau respingono il testo per motivi ideologici. Questo CCL quadro prevede l'istituzione del salario minimo di 4000 franchi lordi al mese o

di 22,85 fr. all'ora, più le vacanze. Per il settore, una simile base contrattuale tra le parti sociali costituisce una prima assoluta su . Il SEV e così riuscito a fare accettare una delle principali rivendicazioni dell'Unione sindacale svizzera. Il CCL prevede tuttavia la possibilità di accettare salari più bassi per coloro che esercitano

Il capo del personale delle FFS Markus Jordi si scaglia contro il SEV

Rendite variabili: dov'è la verità?

In una comunicazione interna delle FFS, Jordi ha tentato un contratto proprio prima della manifestazione dei sindacati.

«Anche i futuri pensionati meritano una pensione adeguata e giusta», ha scritto Jordi e nessuno mette in discussione questo principio. Il capo del personale delle FFS ha inoltre indicato come la cassa pensioni abbia versato negli ultimi anni per le rendite importi nettamente superiori a quelli percepiti tramite i contributi di risanamento. «L'USS e il SEV non sembrano affatto preoccuparsi» continua Jordi, spiegando



che i tre aggettivi usati dal SEV (improponibili, meschine e insidiose) andrebbero completamente rovesciati.

«Markus Jordi è stato fortemente criticato sia dai media, sia a livello politico: è comprensibile che cerchi di difendersi», dice Aroldo Cambi, direttore delle finanze del SEV,

membro del consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS. Cambi respinge le critiche rivolte al SEV: «Rimproverarci di non preoccuparci dell'avvenire della cassa pensione è fuori luogo. Come è sbagliato muovere queste accuse solo perché combattiamo queste intollerabili rendite variabili». Cambi sottolinea come Jordi, nel suo tentativo di seminare la discordia tra attivi e pensionati, si avventuri su un terreno pericoloso. «Sono le persone che da anni pagano i contributi di risanamento – puntualizza Cambi – che si ritroveranno confrontate con le rendite variabili» e mette in guardia dal fatto che i rischi degli investimenti verrebbero posti a carico

solo di attivi e pensionati, senza più alcun contributo da parte dell'azienda. Invece la priorità, anche per i pensionati, deve essere e restare alla sicurezza del reddito. Le rendite variabili sarebbero una misura presa sulla base di una situazione contingente, ma con conseguenze a lungo termine. Quindi esattamente il contrario dei provvedimenti di cui necessita una cassa pensioni. Cambi: «Il fatto che il tasso di interesse sia così basso da così tanto tempo, è piuttosto particolare. La situazione si normalizzerà. Un modello non deve risultare da circostanze insolite come queste».

del turismo, che è un deserto sindacale».

a uno storico CCL

già un' altra attività lucrativa significativa come, per esempio, gli agricoltori. Il CCL prevede anche disposizioni quadro per il tempo di lavoro e il luogo di lavoro. Le aziende possono negoziare eccezioni con il SEV per le società a fune. Inoltre è stata istituita una commissione mista, composta da tre membri provenienti da ciascuna delle parti, per risolvere le controversie.

«Il SEV può così mostrare alle ferrovie e agli impianti di risalita della Jungfrau che il CCL è uno strumento moderno per i dipendenti e le aziende», ha sottolineato Giorgio Tuti. Se il CCL dovesse essere rifiutato il prossimo 22 ottobre, le società interessate hanno già deciso di creare una nuova associazione padronale pronta a firmare il CCL negoziato. Un modo per aggirare l'eventuale ostacolo del rifiuto. Inoltre, la creazione di una nuova associazione professionale, non cantonale, consentirebbe l'adesione di aziende di tutto il

paese, rimediando ad una lacuna di tutto il settore.

Supporto per le sezioni

Il Comitato ha inoltre preso atto del rapporto sul coaching delle sezioni che sarà lanciato ufficialmente nel mese di novembre e dicembre nella Svizzera tedesca e nella Svizzera francese. Il tempo di lavoro della coach, aumentato per volere del comitato dal 60 al 100% a partire dal 1° ottobre, si prefigge di sostenere le sezioni nei loro sforzi per reclutare membri. Il coaching si basa su una discussione con le strutture esistenti per comprendere e risolvere potenziali problemi nel reclutamento. Il/la coach non recluta membri, ma si propone di rafforzare il principio: «i membri reclutano i membri». Un concetto che ha già dimostrato il suo valore.

Vivian Bologna

COMITATO SEV

Il comitato SEV ha accettato retroattivamente l'accordo P-VM. Esso prevede che il personale d'accompagnamento dei treni della divisione viaggiatori FFS possa derogare alla legislazione in vigore sulla durata del lavoro. Questa deroga concerne unicamente il personale che accompagna i treni speciali dei tifosi. La ZPV e il SEV hanno accettato un accordo limitato a un anno sulla base di una contropartita: le pause prese all'esterno sono aggiunte al tempo di lavoro annuale e il team è composto almeno da due agenti. Il comitato ha infine esortato tutti i membri attivi a firmare, entro il 15 ottobre, la petizione contro le rendite variabili, che le FFS vogliono introdurre nella cassa pensione.

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Guerre insensate

Lo sono un po' tutte, ma alcune lo sono di più. «Non sono contro tutte le guerre, ma mi oppongo a una guerra stupida». Era allora un giovane senatore, dal nome Obama, ostile nel 2002 all'intervento in Irak. Eletto presidente, intensificò anch'egli una «guerra stupida» in Afghanistan, prima di dover battere in ritirata. Ci sono altri illustri precedenti dettati nelle condizioni sempre dagli Stati Uniti, che sul piano del controllo mondiale hanno fallito più di una volta. A causa di questi interventi non pienamente condivisi e fallimentari, gli USA hanno perso non poca credibilità. In meno di sei mesi lo Stato federale è passato dallo statuto di Phénix (ripresa economica, indipendenza energetica, rinascita dell'industria automobilistica, dominio delle multinazionali dell'informatica) a quello di impero declinante. Torniamo alle guerre: la guerra in Vietnam fu decisa da John Kennedy e da Lyndon Johnson, con il pretesto di non lasciar cadere la regione nell'aria comunista, sovietica o cinese. Per gli Stati Uniti era già un questione di credibilità. Tre milioni d'indocinesi perirono sul campo. Si sa come poi andarono a finire le cose e con quali umiliazioni gli americani dovettero abbandonare il fronte. Manovrata dai due Bush (padre e figlio), l'intervento in Iraq avrebbe dovuto punire un regime accusato d'appartenere, come l'Iran e la Corea del Nord, «all'asse del male». Per gli USA, ancora una volta, era una questione di credibilità. Oggi l'Iraq è distrutto e il potere installato a Baghdad dai soldati americani, non è mai stato così vicino a Teheran. Nel caso della Siria, gli interventisti hanno chiesto al Presidente di riprendere il controllo della regione. Obama avrebbe dovuto violare il diritto internazionale ricorrendo alla forza, senza autorizzazione del Consiglio di sicurezza ed evitare di consultare il Congresso. Quanto ai suoi consiglieri della Casa Bianca, molto più tiepidi e di avviso addirittura contrario, Obama avrebbe dovuto passare oltre e lanciare un'operazione militare con l'appoggio di alleati molto più limitato della «coalizione di volontari» su cui poteva contare il Presidente Bush. Avventurarsi in un'impresa militare contro la volontà della maggioranza dei suoi cittadini, fra i quali coloro che temono che l'armata americana possa diventare in Siria «l'aviazione di Al-Qaida» non dava alcuna garanzia politica. Il Presidente Obama ha dunque esitato. Sembra aver concluso che la sua credibilità sarebbe sopravvissuta per un po' di tempo al rifiuto di impegnarsi in una nuova «guerra stupida» in Medio-Oriente.

Intanto in Ticino serpeggia un crescente scetticismo

Varese addio?

Secondo Borradori la linea rischia di finire letteralmente su un binario morto.

L'affermazione, categorica ed inequivocabile, è giunta nell'ambito dell'intervento dell'ex consigliere di Stato e oggi sindaco di Lugano al convegno indetto dal Lion's Club a Mendrisio sul tema delle sfide e opportunità della grande mobilità. Inevitabile che il convegno riservasse una buona parte del dibattito alle incognite del cantiere sul confine tra Gaggiolo e Arcisate. Marco Borradori vi ha però dato una piega inaspettata, richiamando energicamente la Regione Lombardia al rispetto degli accordi sottoscritti in vista della



messa in esercizio della linea alla fine del 2014. Accordi che non sono stati rispettati nemmeno per il tratto Chiasso-Albiate, per il quale, a fronte della copertura delle spese di esercizio da parte svizzera, si sarebbe dovuto realizzare una struttura di Park and Ride, ri-

masta solo sulla carta. A poco sono valse le spiegazioni e le rassicurazioni dell'ex assessore ai trasporti della Lombardia e oggi presidente del Consiglio regionale lombardo Raffaele Cattaneo, che si è detto fiducioso nei confronti di un completamento della linea in tempo per l'Expo 2015. Tanto più che al suo è seguito l'intervento dell'attuale consigliere di Stato Michele Barra il quale, senza entrare nei dettagli, ha parlato di informazioni in suo possesso che vanno in tutt'altra direzione. L'apertura di questa linea, tanto attesa in tutta la regione per allentare la morsa del traffico stradale, sembra allontanarsi sempre più.

Gi



Giornata di azione europea dei sindacati dei ferrovieri e delle ferroviere

«Giù le mani dalle ferrovie!»

In tutta Europa si sono svolte mercoledì 9 ottobre diverse azioni da parte dei sindacati dei ferrovieri e delle ferroviere, che si oppongono al Quarto pacchetto ferroviario dell'Unione europea (UE). La riforma prevede infatti la completa liberalizzazione delle ferrovie, senza tener conto né dei rischi, né degli svantaggi. Anche il SEV marcherà presenza, poiché nel settore dei trasporti la Svizzera dipende fortemente dall'UE.

Da tempo e in modo costante, il Sindacato del personale dei trasporti SEV si preoccupa della politica dei trasporti dell'Unione europea, poiché per quanto riguarda gli accordi sui trasporti terrestri con l'UE, la



Svizzera dipende molto dalle decisioni di Bruxelles. «Constatiamo che in Svizzera – sottolinea il presidente del SEV Giorgio Tuti – ci sia una chiara tendenza alla sottomissione», se si considera, tra l'altro, il rapporto di esperti sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria attualmente all'esame del Consiglio federale. Nel quadro dell'azione di mercoledì scorso promossa dalla Federazione europea dei lavoratori e delle lavoratrici dei tra-

sporti (ETF), il SEV si è fatto sentire attraverso una missiva indirizzata alle commissioni dei trasporti del Parlamento europeo. Nella lettera il SEV spiega che il proprio congresso – l'organo supremo del SEV – ha recentemente preso posizione sulla politica dei trasporti europea. Nel testo di orientamento strategico «Europa», approvato in presenza della consigliera federale Doris Leuthard, si precisa che: «L'ETF e il SEV vogliono impedire la libe-

ralizzazione del traffico viaggiatori via ferrovia. Si impegnano contro la concorrenza in questo settore, poiché rischia di generare lacune per l'utenza e di mettere in pericolo i posti di lavoro. Si alleano per evitare il dumping salariale e sociale, schierandosi chiaramente a favore del mantenimento degli standard sociali e della protezione dei lavoratori e delle lavoratrici in occasione dei bandi di concorso per le prestazioni di trasporti pubblici su strada e ferrovia».

Mercoledì 9 ottobre, i sindacati dell'ETF, attivi nei paesi dell'UE, si sono rivolti alle parlamentari dell'UE tramite cartoline postali. Con il motto «Giù le mani dalle ferrovie europee!», l'ETF esprime chiaramente la propria posizione: «Con il Quarto pacchetto ferroviario, la commissione europea apre alla totale liberalizzazione di tutti i servizi di trasporto viaggiatori via ferrovia e introduce il medesimo modello frammen-

tato in tutti gli Stati membri. Nonostante l'esperienza maturata con la crisi finanziaria, la commissione si ostina a brandire i propri dogmi neoliberalisti per la ferrovia. E sostiene impertentita che la liberalizzazione del mercato sia la soluzione miracolo, ignorando bellamente i danni già causati in questo settore dalla sedicente liberalizzazione».

Giorgio Tuti evidenzia l'elementare contraddizione nella posizione dell'UE: «Nel settore della ferrovia la Svizzera viene sempre indicata come modello e allo stesso tempo le medesime persone esigono una completa separazione tra esercizio e infrastruttura. Ma è proprio la ferrovia integrata – ossia esercizio e infrastruttura in una sola mano – ad essere l'elemento portante del modello di successo delle FFS».

SEV

Elezioni del Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS

Chiaro sostegno alla lista sindacale

L'elezione dei/delle rappresentanti e degli/delle assicurati/e nel Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS, ha visto prevalere nettamente i sei candidati della lista proposta dai sindacati.

Per questa elezione sono state presentate le liste dei quattro sindacati della comunità di trattative SEV, VSLF, Transfair e AQTP, una lista della commissione del personale e una di un gruppo del personale treno. Il responso delle urne è stato chiaro: i sei candidati della lista congiunta hanno ottenuto ognuno tra 2700 e 3000 voti, contro i 500, rispettivamente



Werner Amrein

700 voti ottenuti dagli altri due candidati. In totale, hanno votato 4059

assicurati attivi.

I più votati sono stati i candidati SEV **Werner Amrein** (2973, uscente), **Aroldo Cambi** (2915, uscente) e **Brigitte Aegerter** (2899, uscente), seguiti da **Daniel Ruf** (VSLF, 2860, uscente), dal segretario SEV **René Windlin** (2848, nuovo) e, da ultimo, dal candidato congiunto Transfair e AQTP **Joseph Böni** (2769, uscente).

L'elezione si è resa necessaria



Aroldo Cambi

in quanto il grado di organizzazione tra gli assicurati attivi è sceso sotto

il 65 per cento, soglia oltre la quale i sindacati hanno il diritto di designare direttamente i loro rappresentanti.

Il Consiglio di fondazione è composto da 12 membri, suddivisi pariteticamente tra rappresentanti del datore di lavoro e degli assicurati. Queste elezioni sono giunte in un momento particolarmente delicato, dato che la cassa pensioni aveva annunciato l'intenzione



Brigitte Aegerter

di verificare l'introduzione di rendite variabili a seconda dell'andamen-

to della cassa. Una prospettiva contestata da più parti, compreso il SEV, che ha manifestato la sua contrarietà a rendite che non garantiscano più il loro livello minimo (leggi anche a pagina 2).

La decisione se approfondire o meno questa idea, potrebbe essere presa ancora quest'anno dal Consiglio di fondazione uscente.

Fa comunque specie notare la



René Windlin

partecipazione estremamente bassa al voto, attestati ad un misero

14,3 per cento.

Vien da chiedersi se il personale FFS ha veramente capito fino in fondo la portata di questa elezione.

pmo

Biglietteria di Lugano: le FFS ascoltano le voci del personale e trovano un accordo con il sindacato

Un antidoto alle lunghe code

Code lunghe sotto gli occhi di tutti. La biglietteria di Lugano è assurda alle cronache per i disagi alla clientela e al personale. In seguito ad un incontro chiesto dal personale – davvero esasperato – il SEV e i responsabili della vendita delle FFS hanno raggiunto un accordo sulle modalità per migliorare il servizio alla clientela e le condizioni di lavoro del personale.

Il grido d'allarme è stato lanciato dal personale in modo inequivocabile. Confrontato con lunghe code ed utenti spesso sull'orlo di una crisi di nervi, il personale si è rivolto al sindacato e nel corso di un'assemblea ha messo sul tappeto i disservizi, frutti amari dell'automazione e di meccanismi elettronici che invece di facilitare la vita, la complicano a



Code troppo lunghe anche per i vertici nazionali delle FFS.

tutti. Occorre ricordare che nel settore della vendita, da anni le FFS cavalcano la strategia dei tagli di impieghi forzando nel contempo i nuovi canali di vendita elettronici. Al persona-

le della vendita vengono infatti impartite chiare direttive per invitare la clientela ad usare i distributori automatici di biglietti. Perché secondo le FFS le biglietterie dovrebbero di-

ventare il luogo dove ottenere consulenze mirate. Con questo ragionamento e questo approccio, il taglio dei posti di lavoro è continuato inesorabilmente e le FFS hanno ridotto, oltre ai posti di lavoro, anche gli orari di apertura delle biglietterie.

«La situazione ha superato ogni limite»

Ma al personale della vendita sta a cuore l'immagine dell'azienda, per cui ha chiesto di essere messo nelle condizioni per svolgere al meglio i compiti assegnati. L'appello non è stato inascoltato. In occasione di un incontro con i responsabili della vendita delle FFS, sono stati illustrati tutti i problemi e con il sindacato sono state concordate delle misure per uscire dal vicolo cieco. Del resto lo stesso Andreas Meyer ha preteso una soluzione rapida del problema, delegando direttamente a Flavio Crivelli – coordinatore responsabile FFS per il Ticino – la supervisione

dell'implementazione delle misure entro la fine dell'anno. «Anche per i vertici FFS – ha confermato Crivelli – la situazione di Lugano ha effettivamente superato ogni limite». Il segretario del SEV Angelo Stroppini ha preso atto della chiara volontà aziendale. «Non si tratta solo di migliorare l'immagine dell'azienda, che sta a cuore anche al personale – ha detto Stroppini – ma di mettere i dipendenti e le dipendenti nelle condizioni di lavorare». Insomma le persone non sono macchine e le osservazioni su una presunta discrepanza tra l'organizzazione su carta e quella in pratica sono state seccamente rinviate al mittente. Sarebbe meglio migliorare il rapporto con il personale coinvolgendolo nella pianificazione e migliorando la comunicazione. «La tecnologia – ha chiosato Stroppini – non potrà mai sostituire il personale. Le FFS se ne facciano una ragione».

Françoise Gehring

Il 15 ottobre la consegna al Consiglio di Stato

Stop dumping: firmate la petizione

SI ai posti di lavoro qualificati in Ticino
NO al dumping salariale di FFS Cargo!



Continua la raccolta firme della petizione lanciata dal SEV per contrastare il dumping salariale di FFS Cargo. Le firme saranno consegnate martedì 15 ottobre al Consiglio di Stato. I moduli sono scaricabili dal sito: www.sev-online.ch e reperibili presso il

segretariato regionale del SEV a Bellinzona. Come noto BLS Cargo ha perso gran parte del suo traffico sull'asse del Gottardo. La DB Schenker Rail ha affidato il lavoro a FFS Cargo. La logica vorrebbe che chi riprende il traffico riprenda pure chi lavora, come i

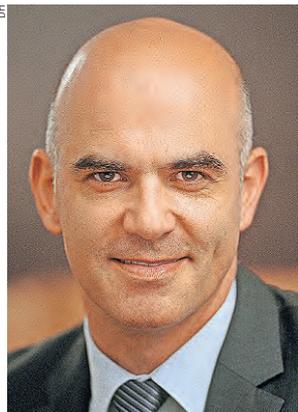
macchinisti e il personale di terra addetto ai controlli tecnici di frontiera. Ma non è così: FFS Cargo assume solo in minima parte il personale, mentre aumenta il personale nella sua filiale all'estero (FFS Cargo Italia). Si tratta di un raggiro che occorre denunciare!



Con questa petizione i ferrovieri ticinesi chiedono al Consiglio di Stato di intervenire presso la direzione FFS affinché:

1. FFS Cargo riprenda il personale della BLS, come ha ripreso i treni. Già ora, ma in misura maggiore con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, il traffico ferroviario è destinato a crescere.
2. FFS Cargo mantenga e potenzi ulteriormente i posti di lavoro in Ticino nel quadro della sicurezza ferroviaria. Il team di Bellinzona S. Paolo ha infatti riscontrato in questi anni importanti violazioni sulla sicurezza. La cancellazione di questi impieghi non si giustifica affatto.
3. FFS Cargo, in veste di azienda di proprietà della Confederazione, sia un modello per la salvaguardia dei posti di lavoro e non un'azienda promotrice di dumping salariale.

Il progetto del Consiglio federale «Riforma della previdenza vecchiaia 2020» illustrato da Alain Berset



«Cullarsi nelle illusioni non è più possibile»

In seguito alla manifestazione nazionale del 21 settembre contro il suo progetto di riforma, il ministro socialista Alain Berset risponde alle preoccupazioni dei sindacalisti, del personale e dei pensionati del nostro Paese ed illustra i costi del mantenimento del livello delle prestazioni AVS e delle casse pensioni.

■ **contatto.sev:** Sabato 21 settembre, 15 mila militanti hanno manifestato sulla Piazza federale in difesa delle loro pensioni. Molte donne erano presenti per esprimere la loro contrarietà alla sua proposta di aumentare la loro età pensionistica a 65 anni, come per gli uomini, mentre è noto che i loro stipendi continuano ad essere mediamente del 18% inferiori. Non sarebbe quindi più giusto ricercare dapprima la parità salariale?

Alain Berset: È vero che la parità salariale nel nostro paese non è ancora stata realizzata. È una condizione che dobbiamo modificare. La previdenza vecchiaia non serve però in primo luogo a questo ed è chiamata ad affrontare importanti sfide. L'obiettivo principale è

di mantenere il livello delle prestazioni, nonostante tutte le difficoltà, che verrebbero ulteriormente accresciute dall'aggiunta della parità salariale. Se la riforma dovesse fallire, le rendite delle prossime generazioni potrebbero non più essere garantite. È per questo motivo che la riforma è stata strutturata su di un pacchetto di misure, che comprendono anche l'aumento di un anno dell'età pensionistica delle donne. Il Consiglio federale propone però anche netti miglioramenti in contropartita, come la possibilità per chi ha iniziato in giovane età a lavorare e si ritrova con un reddito modesto a fine carriera di andare prima in pensione. La riforma migliora anche la situazione previdenziale di chi ha lavorato a tempo parziale o

presso più datori di lavoro. Due provvedimenti a favore di situazioni che spesso vengono vissute proprio dalle donne. L'aumento dell'età pensionistica delle donne ha poi spesso effetti positivi anche per la previdenza professionale, con rendite più alte pagate a seguito di un anno supplementare di contributi versati.

■ **Tre anni fa, la popolazione ha nettamente respinto l'abbassamento del tasso di conversione del secondo pilastro che ora viene però riproposta dal Consiglio federale. Così facendo, non ignora la volontà popolare?**

L'adeguamento del tasso minimo di conversione è indispensabile se non vogliamo compromettere la stabilità del secondo pilastro. La proposta

non è però la stessa del 10 marzo 2010, quando il popolo ha bocciato la riduzione del 10% delle rendite della parte obbligatoria del secondo pilastro in modo tanto chiaro da non lasciar alcun margine di interpretazione. Il nuovo progetto del Consiglio federale non intende invece ridurre le rendite della previdenza obbligatoria, grazie a compensazioni che permetteranno di ridurre i tassi di conversione senza che ciò implichi riduzioni di rendita. Il Consiglio federale vuole inoltre migliorare la trasparenza del mercato della previdenza professionale per dare agli assicurati la certezza che i loro averi di vecchiaia non svaniscano.

■ **Lei ora propone una riforma congiunta dell'AVS e del secondo pilastro. Non rischia così di smantellare le assicurazioni sociali?**

Al contrario: una riforma globale dei primi due pilastri è il solo mezzo per migliorare la trasparenza e quindi la fiducia nel sistema, nonché di mantenere il livello di prestazioni. I due pilastri hanno fondamentalmente lo stesso problema: la mancanza di un finanziamento sufficiente a medio e lungo termine. Inoltre, la riforma globale implica una maggior trasparenza: popolazione ed assicurati potranno rendersi meglio conto delle prestazioni

a cui hanno diritto e di come sono finanziate. Infine, vogliamo rafforzare la fiducia delle persone, che non dovranno temere gli effetti di riforme parziali, a fette di salame. Questo approccio ci dà anche un più ampio margine di manovra. Il Consiglio federale esclude di ridurre le prestazioni e lo ha detto in modo chiaro: non vi sono riduzioni previste delle rendite della previdenza vecchiaia obbligatoria. Dobbiamo mantenere il livello attuale delle rendite.

■ **Il primo pilastro comporta una forte solidarietà, che chiama in misura sempre maggiore gli attivi a finanziare le rendite dei pensionati, senza che essi siano certi di beneficiare di buone prestazioni quando sarà il loro turno. Non abbiamo raggiunto i limiti del sistema?**

È proprio il motivo per cui abbiamo bisogno di una riforma. Dobbiamo ristabilire la fiducia di cittadine e cittadini, in particolare delle generazioni più giovani. L'AVS è basata su di un contratto tra generazioni. È stata creata nel 1948 e ha conosciuto diversi adeguamenti. Ora non vi è motivo di rivoluzionare il sistema, ma dobbiamo, come abbiamo fatto in passato, adeguarlo alle nuove realtà sociali. Prendiamo per esempio la rendita ai superstiti:

BIO & RICORDI

Alain Berset è nato il 9 aprile 1972 a Friburgo. Dottorato in scienze economiche; consigliere di Stato per il PS nel canton Friburgo dal 2003 al 2011; consigliere federale dal 1° gennaio 2012. Sposato e padre di tre figli.

Nel novembre 2005, FFS Cargo annuncia la soppressione di 650 posti di lavoro, di cui una cinquantina al KSC (Centro servizi alla clientela) di Friburgo. L'allora consigliere di Stato Alain Berset con qualche pelo in più sulla testa, ma non sulla lingua, aveva espresso il suo sostegno al SEV durante un'assemblea straordinaria del personale del KSC.





Rendite variabili: «Anche la cassa pensione delle FFS contempla la gestione paritaria tra partner sociali. Tutti hanno interesse a garantire pensioni stabili e sicure.»

non possiamo più esigere che i contribuenti continuino a finanziare una rendita alle donne solo per il fatto che sono state una volta sposate. I soldi devono invece dare un contributo alle vedove che devono ancora allevare i loro figli. Dobbiamo quindi mantenere una modalità di finanziamento equa e solidale della previdenza vecchiaia, per evitare di mettere in pericolo il contratto tra generazioni.

■ **Oggi si sentono richieste di una fusione tra AVS e secondo pilastro. Come vedrebbe il lancio di un'iniziativa in questa direzione?**

Non la troverei una buona idea. Il nostro sistema dei tre pilastri è stabile, in quanto ripartisce molto bene i rischi ai vari contesti finanziari. L'AVS è molto sensibile all'evoluzione demografica ed economica, mentre la previdenza professionale allo sviluppo dei mercati dei capitali. Fondere questi due pilastri sarebbe quindi svantaggioso. Se vogliamo modificare qualcosa, dobbia-

mo sempre aver ben presente la dimensione integrale del problema, ossia il livello reale delle rendite.

«**Dobbiamo superare la fase di confronto per instaurare un vero dibattito politico indispensabile per mantenere una previdenza vecchiaia sicura e solidale. Non mi sono mai illuso che questa riforma potesse essere una passeggiata.**»

■ **Ma com'è possibile che la Confederazione, proprietaria delle FFS, permetta alla loro cassa pensioni di proporre una novità particolarmente asociale come le rendite variabili? Come vede lei questo nuovo modello di rendite?**

Come tutte le casse pensioni, quella delle FFS sottosta ad una gestione paritetica tra le parti sociali, che sono chiamate a decidere. Penso che esse abbiano tutto l'interesse a garantire rendite stabili e sicure e quindi a riflettere a quali modelli sono in grado di permettere loro di raggiungere questo obiettivo.

■ **Quali sono le prossime scadenze del suo progetto di**

«**Riforma della previdenza vecchiaia e 2020»?**

Il 21 giugno, il Consiglio federale ha approvato gli orienta-

menti di questa riforma. Adesso stiamo lavorando al progetto che dovrebbe essere posto in consultazione a fine anno. I risultati della procedura dovrebbero poi permettere di elaborare l'anno prossimo il messaggio all'attenzione del Parlamento. Dal 2015, quindi, la palla passerà nel campo di quest'ultimo e saranno le Camere a dettare le scadenze e non il Consiglio federale.

■ **Lei dovrà probabilmente difendere il suo progetto di «Riforma della previdenza vecchiaia 2020» nei confronti dei suoi compagni socialisti e dei sindacati. Come conta di affrontare queste battaglie politiche? Non è imbarazzante trovarsi in rot-**

ta di collisione con il proprio schieramento?

Dobbiamo considerare che la riforma è valutata in modo per

lo meno altrettanto critico anche dalla parte borghese. Dobbiamo superare la fase di confronto per instaurare un vero dibattito politico indispensabile per mantenere una previdenza vecchiaia sicura e solidale. Non mi sono mai illuso sul fatto che questa riforma potesse essere una passeggiata. La discussione è solo ai suoi inizi e penso che dobbiamo aspettare almeno le reazioni al progetto di riforma.

■ **L'iniziativa AVSplus sarà deposta a breve, con le oltre 25 000 firme raccolte solo dal SEV. Non potrebbe costituire la soluzione ai problemi della previdenza vecchiaia?**

L'iniziativa AVSplus è senz'al-

tro un contributo benvenuto al dibattito politico e presenta una proposta per il livello delle rendite AVS. Ma non è una soluzione per la previdenza vecchiaia né sostituisce la riforma del Consiglio federale. In primo luogo, l'iniziativa non affronta i problemi del secondo pilastro, secondariamente non regola il finanziamento dell'AVS e, terzo punto, non risolve la necessità dei quattro miliardi supplementari per finanziare l'aumento delle rendite. Approvare questa iniziativa incrementerebbe la pressione verso l'aumento dell'età pensionistica. Sono elementi di cui bisognerà tener conto.

Alberto Cherubini

Trent'anni fa le prime donne agenti treno: un turno di servizio con la capotreno Thérèse Hasler



«Ogni turno è diverso, anche facendo lo stesso per cinque volte di fila».

Thérèse Hasler, capotreno

Competenza e responsabilità sono sempre richieste

Da trent'anni anche le donne lavorano come agenti treno delle FFS. Un viaggio con la capotreno Thérèse Hasler tra Berna e Briga per mostrare come la professione sia molto di più che il controllo dei biglietti: le conoscenze e le assunzioni di responsabilità sono compagni di viaggio.

Sono le ore 14.55. Il treno 826 per Briga è pronto alla partenza sul binario 5 nella stazione di Berna. Therese Hasler lo ha preso in carico con il collega Martin Riesen dal team degli agenti treno di Zurigo. Entrambi sono formati come capotreno. Martin Riesen per questo turno esercita la funzione di conduttore, cioè «K», mentre Thérèse Hasler è «Z», la capotreno. Così vengono denominate le funzioni nel linguaggio ferroviario, pieno di abbreviazioni. La gerarchia tuttavia non è determinante e ha anche perso significato rispetto a prima: «Svolgiamo il lavoro in team». Thérèse Hasler si prende carico dei «compiti superiori della circolazione». Entra nel piccolo compartimento di servizio della prima vettura e si annuncia al macchinista tramite il telefono interno Railvox. «Ciao, come va? Noi ci siamo». Poi comunica tre cifre: 36 - 540 - 150. Si tratta del numero degli assi, del peso del treno e del rapporto di frenatura, registrati dal collega che la mattina ha preparato il treno. Thérèse Hasler informa già il macchinista che a Briga verrà agganciato alla composizione a due piani un modulo con tre vetture EW-4, come risulta dall'informazione del turno, che ha stampato in deposito a Berna e che può

aprire anche sul suo natel di servizio.

Impedire i ritardi

Nel frattempo l'orologio della stazione segna le 15.01, tra sei minuti l'intercity partirà. La capotreno fa partire l'annuncio a bordo premendo un tasto: «Così la gente sa, se si trova sul treno giusto», spiega mentre dall'altoparlante si sente: «Das Zugteam der SBB begrüsst sie im Intercity nach Spiez...» [il personale treno delle FFS vi dà il benvenuto a bordo del treno intercity per Spiez...].

Lascia il compartimento di servizio per tornare sul marciapiede, dove regna tutt'ora un vivace via vai. Appare un impiegato FFS con un giubbottino di sicurezza giallo. Si tratta del collega della sorveglianza P, presente nelle stazioni più grandi. Thérèse Hasler gli chiede se può dare lui il comando di partenza al treno.

Alle 15.07 tutto è pronto, ma l'ordine di partenza, con il quale il segnale per il macchinista viene commutato sul verde, si fa aspettare. Qualcosa sembra non essere in ordine. Thérèse Hasler decide di dare lei stessa il comando. Con il fischiello si intende con il suo collega che controlla la metà posteriore del treno. Sul marciapiede ormai quasi deserto, fa segno

agitando un cartoncino giallo, così come, in risposta, fa Martin Riesen.

Ci siamo. Thérèse Hasler gira con la sua chiavetta il comando di partenza e per ultima sale a bordo. Con un minimo ritardo di un minuto il treno si mette in movimento, e già alla partenza da Thun esso è stato colmato. «Un ritardo senza motivo non è visto di buon grado, né dall'azienda, né dai viaggiatori. Dobbiamo tenere l'orario sotto controllo», sottolinea la capotreno.

A Briga, più tardi, Martin Riesen ci informerà che a Berna l'impiegato della sorveglianza P aveva dovuto occuparsi di un viaggiatore vittima di un attacco epilettico sul marciapiede, non potendo perciò dare l'ordine di partenza. «Anche quando ho lo stesso turno cinque volte di fila, nessuno è uguale all'altro», afferma Hasler.

Il cellulare

come strumento di lavoro

Durante il tragitto da Berna a Thun, la capotreno nota in prima classe la presenza di una sedia a rotelle, e consulta il suo cellulare di servizio, uno smartphone, diventato negli ultimi anni strumento di lavoro imprescindibile. Su di esso riceverebbe l'informazione se la persona disabile si è annunciata per ricevere assistenza.

Sebbene non sia questo il caso, chiede con delicatezza alla passeggera se non desidera aiuto al momento della discesa dal treno.

«Mi piace il contatto con le persone», dice appena ha un momento di tempo. Questo, sostiene, è una delle ragioni che l'hanno motivata a candidarsi nel 2002, all'età di 45 anni, a un posto di formazione nelle FFS.

L'unico posto disponibile era a Interlaken, che ha accettato nonostante la distanza dal suo domicilio di Balm SO. Alcuni anni dopo ha potuto formarsi come capotreno. Da allora è stazionata a Berna, dove a tempo parziale è una dei cinque distributori dei turni per i 140 colleghi e colleghe del deposito. Thérèse Hasler proviene originariamente dal settore del servizio, è anche stata gerente di un ristorante e per ultimo attiva nel trasporto invalidi, dove però veniva pagata meno che nelle FFS. Anche questo è stato uno dei motivi del suo passaggio in ferrovia.

Abbonamenti falsificati

Cosa ci racconta sui fatti negativi, di cui i media regolarmente danno notizia? Ne succedono, ma nel suo caso per fortuna piuttosto raramente. Prende dalla sua borsa una bustina, dove è contenuto un AG

a quanto pare falsificato, scoperto il giorno prima. Il viaggiatore lo aveva mostrato inserito in una custodia di plastica trasparente, per cui non era facile da riconoscere. Gli abbonamenti falsificati non sono una rarità. Poiché il viaggiatore non ha potuto o voluto identificarsi, ha fatto intervenire la polizia ferroviaria che lo ha fatto scendere a Olten. L'AG falsificato verrà ora consegnato all'ufficio competente: «Dopo di che non avrò più niente a

Le tappe della riduzione

Dal 1983 le FFS ammettono alla funzione di agenti treno anche le donne. Nel frattempo esse hanno raggiunto una quota del 35 per cento del personale treno, che complessivamente è però in questo periodo fortemente diminuito di numero. Da circa 3000 nel 1983, l'organico è ora ridotto a 1560 addetti. Il SEV e la ZPV sono se non altro riusciti a raggiungere importanti obiettivi, come il doppio accompagnamento generalizzato dei treni a lunga percorrenza che è stato reintrodotta a partire dal 2009.

Alcune tappe di questa evoluzione negli ultimi 30 anni.

Foto: Peter Krebs



Oltre ai compiti visibili, per la capotreno c'è molto da fare anche dietro le quinte.

che fare con la faccenda.» Però una sensazione scomoda è rimasta, ieri sera ha evitato di incontrare ancora una volta il cliente e ha tralasciato di fare un giro di controllo dei biglietti: «In questi casi veniamo so-

stenuti dai superiori». Per tanto tempo il controllo biglietti è stato un ambito riservato agli uomini, fino a quando 30 anni fa le prime donne hanno rotto l'argine. Oggi le agenti treno sono ormai numerose.

Anche tra il personale esse sono da tempo accettate, confermano sia Riesen che Hasler, entrambi affiliati al SEV. Con certi viaggiatori però si nota ancora una certa differenza di atteggiamento. Secondo Riesen, le donne devono far fronte ancora ad aggressioni sessiste. «Sono comunque più contento se devo fare un turno serale insieme a un uomo».

Tra tolleranza e obbligo del biglietto

Nonostante questo, la solettese fa il proprio lavoro volentieri e con passione. Thérèse Hasler è felice per la maggiore discrezionalità di nuovo possibile anche grazie al «biglietto dell'ultimo minuto». Tuttavia anche l'obbligo del possesso del biglietto introdotto due anni fa è fondamentalmente positivo, perché crea chiarezza.

A Briga restano 38 minuti per preparare il treno per il tragitto di ritorno. Thérèse Hasler inserisce prima i dati sulla frequenza dei viaggiatori, che ha rilevato durante il controllo, nello ZPG (il computer portatile del

personale treno). Nel frattempo la manovra ha agganciato il modulo di rinforzo. Lei scrive per il macchinista un nuovo foglio dei carichi con il peso delle tre vetture supplementari, collabora alla prova freni, verifica che la locomotiva di manovra che è rimasta in coda al treno sia stata sganciata. Tutto è in ordine. Anche porte, altoparlante e toilette funzionano. Il treno 837 è pronto per la corsa.

Una clientela eterogenea

Ora i viaggiatori salgono nelle vetture a frotte. È un giovedì splendido di sole, con molti gruppi che ne hanno approfittato per un'escursione in montagna e rientrano ora dal Vallese verso casa a Berna, Basilea o Zurigo.

Una signora anziana chiede preoccupata alla capotreno come possa riporre la sua valigia, che ostacola il passaggio in corridoio ai molti passeggeri in cerca di un posto. Thérèse Hasler la tranquillizza, e si complimenta perché non tutti i viaggiatori hanno lo stesso ri-

spetto. Alcuni ripongono il bagaglio sul sedile e con i piedi occupano ancora un altro posto, anche quando il treno si riempie: «È un problema enorme». In questi casi deve pregare i viaggiatori di liberare il posto.

Le coincidenze verranno rispettate?

Per il percorso nel tunnel di base del Lötschberg deve essere presente almeno un agente treno in ognuna delle due composizioni, non intercomunicanti. Thérèse Hasler si prende carico del controllo sulle vetture del modulo. Le vetture di seconda sono stracolme. Due signore anziane dalla Svizzera francese siedono sugli scalini della piattaforma. La capotreno da loro il permesso di prendere posto in prima classe, non ancora completa. A Visp, il treno deve aspettare l'interregionale in ritardo da Losanna. Ora si preoccupa di informare i viaggiatori. Il treno ha un ritardo in partenza di cinque minu-

INFO

dell'accompagnamento treno

■ **1983:** le FFS impiegano per la prima volta donne come agenti treno

■ **1987** circa: le FFS aboliscono l'accompagnamento dei treni merci

■ **1991:** sulla S-Bahn di Zurigo circolano i primi treni regionali non accompagnati

■ **1997:** con il nuovo concetto dei biglietti, il controllo in treno viene abolito su tutta la rete dei trasporti regionali

■ **2007:** l'art. 59 della Legge sul trasporto delle persone entra in vigore. Le aggressioni contro il personale del trasporto pubblico vengono per-

seguite d'ufficio (non è più necessaria la denuncia della vittima)

■ **2009:** le FFS introducono progressivamente per ragioni di sicurezza il doppio accompagnamento integrale sul traffico a lunga percorrenza. L'obiettivo della messa in atto sull'intera rete svizzera verrà raggiunto con il cambio orario di dicembre 2013, quando Basilea verrà integrata come ultimo deposito

■ **dal 2010:** su diverse tratte, treni RegioExpress non accompagnati sostituiscono treni a lunga percorrenza accompagnati.

pk



Thérèse Hasler fischia, fa segno – e dopo la risposta del collega dà il via libera per la partenza.

Colloquio con il presidente centrale Andreas Menet. Riflettori sui treni a lunga percorrenza

«L'assenza di accompagnamento rappresenta un grave problema»



Andreas Menet, presidente della sottofederazione del personale treno ZPV, prende posizione sulle questioni di attualità dell'accompagnamento treno.

■ **contatto.sev:** Le FFS hanno introdotto a dicembre 2011 l'obbligo del possesso del biglietto anche sui treni a lunga percorrenza. Quali esperienze hanno avuto gli agenti treno?

Andreas Menet: il lavoro è diventato significativamente più impegnativo. Non è sempre facile incassare il supplemento, cosa che spesso provoca discussioni con i viaggiatori. Tuttavia è positivo che ora molti più passeggeri dispongano del biglietto. La ZPV ha però fin dalla fase progettuale richiamato l'attenzione sul fatto che non sempre è corretto pretendere il pagamento del supplemento. Dobbiamo poter decidere in base alla situazione se il viaggiatore abbia o meno voluto truffare, una competenza che ora ci è stata di nuovo concessa.

■ **Ti riferisci al «biglietto dell'ultimo minuto?»**

Il cosiddetto biglietto dell'ultimo minuto è una delle principali misure, ma la definizione può essere fuorviante. Il viaggiatore si annuncia sul marciapiede all'agente treno, sale poi sulla piattaforma della vettura e riceverà lì il biglietto emesso. La maggiore possibilità di tolleranza ci facilita il lavoro, ma ciò non significa che siamo sempre tolleranti. L'obbligo del biglietto e il supplemento continuano ad esserci. In base alle prime esperienze, fino ad oggi non abbiamo dovuto emettere molti biglietti dell'ultimo minuto.

■ **In discussione è anche la Carta dei trasporti pubblici. Tra qualche anno, i titoli di trasporto dovrebbero venire controllati elettronicamente. Qual è l'opinione della ZPV a proposito?**

C'è abbastanza scetticismo. Sappiamo poco di come potrebbe ripercuotersi sul profilo professionale e se l'accompagnamento treno potrebbe venire diradato. Il secondo punto è l'accessibilità ai dati sulle abitudini dei clienti. Se l'AG e la Carta metà prezzo vengono dotati del chip, sarebbe possibile seguire quali viaggi compiono, e risalire anche ai consumi del

cliente nelle stazioni o nelle agenzie viaggio. Ritengo che simili idee siano preoccupanti.

■ **Esiste anche il pericolo che l'accompagnamento treno venga del tutto rimpiazzato dalla tecnica?**

Non necessariamente. Ma verranno introdotti nuovi apparecchi che indicheranno chi ha un biglietto valido e chi no, cosa che avrà conseguenze sul lavoro. Emergerà la questione se ci sarà bisogno di due agenti treno, se devono ancora disporre delle conoscenze odierne sui biglietti e se i loro compiti non si svilupperanno piuttosto nella direzione del servizio.

■ **Un tema costante è la riclassificazione di treni a lunga percorrenza, accompagnati, in treni RegioExpress non accompagnati su nuove tratte.**

I treni espressi regionali sono considerati parte del traffico regionale, per il quale sono competenti i cantoni. Le linee in questione vengono messe a concorso. Il cantone decide quindi sull'offerta e anche se desidera o meno l'accompagnamento del treno. Recentemente il cantone San Gallo ha

segue da pagina 9

ti, e molti chiedono se le coincidenze a Berna verranno rispettate. Per un'informazione affidabile è ancora troppo presto, ma a Thun il ritardo si è ridotto a due minuti, e Therese Hasler vede dai «segni positivi» sul suo ZPG che tutte le coincidenze possono venire raggiunte. Altrimenti avrebbe dovuto annunciare quelle in dubbio al Centro operativo del traffico viaggiatori OCP e sarebbe stata informata per SMS.

Berna è una stazione principale di snodo. La capotreno completa le informazioni dell'annuncio automatico con proprie

indicazioni in tre lingue, di cui può leggere il modello sullo ZPG. «Non siamo semplicemente dei «bucabiglietti», dice: «Dobbiamo possedere molte conoscenze e assumerci responsabilità».

E mentre il cronista lascia il treno a Berna, il viaggio di Therese Hasler e Martin Riesen prosegue in direzione di Zurigo.

Peter Krebs

deciso di rinunciare all'accompagnamento sulla linea riclassificata per Coira. Per noi è un problema grave, quando dei treni circolano non accompagnati su tratte che sarebbero propriamente a lunga percorrenza. E in questi casi è evidente un peggioramento del servizio.

■ **Con la Berna-Bienne, Berna-Olten e Ginevra-Vevy sono già diverse le tratte coinvolte. Sono previste ulteriori riclassificazioni?**

Le FFS non sono state disponibili a negoziare, per cui dobbiamo prevedere che ulteriori linee perderanno l'accompagnamento. Anche sulla linea montana del Gottardo, dopo l'apertura della NEAT, sono previsti treni RX. Tutto ciò ha conseguenze sull'organico e sulla localizzazione dei depositi. Sono convinto che aumenteranno anche la quota dei viaggiatori senza biglietto e gli atti vandalici. Osserviamo gli sviluppi e riflettiamo sulle misure da prendere.

■ **Dopo l'incidente di Granges-Marnand il SEV chiede l'introduzione del «principio dei quattro occhi» sulle tratte che sono ancora assicura-**

te con il sistema Signum, ormai vetusto. In concreto, ciò comporterebbe un rafforzamento dell'accompagnamento treno.

Sì, è così. Quando il principio dei quattro occhi era ancora la prassi, questi incidenti non succedevano. Perciò la ZPV sostiene senza esitazioni la richiesta del SEV.

■ **E sono anni che aggressioni e atti vandalici preoccupano l'associazione.**

Su questo punto abbiamo lavorato molto bene insieme alle FFS e trovato diverse misure che hanno migliorato la situazione. La più importante è stata l'introduzione integrale del doppio agente sui treni a lunga percorrenza. Quando ancora era presente un solo agente treno, gli atti di vandalismo erano più frequenti. Il problema però persiste in particolare nella Svizzera romanda e sulla rete dello ZVV. Stiamo cercando di raggiungere ulteriori miglioramenti sul piano politico, anche collaborando con l'Ufficio federale della migrazione.

Peter Krebs

Sulla linea del Gottardo servizio sempre più ristretto - I dipendenti di elvetino vuotano il sacco

Quando il caffè non va giù

Tra i famigerati disservizi da incubo del Cisalpino e la soppressione del minibar, la linea ferroviaria del Gottardo è sempre più trascurata dalle FFS. I cambiamenti di strategia di elvetino, società controllata da FFS, sono come un caffè amaro che proprio non va giù. Tali cambiamenti pesano anche su collaboratori e collaboratrici di elvetino.

La soppressione del carrello minibar sulla linea del Gottardo ha giustamente sollevato molte critiche da parte dell'utenza, ora confrontata con un servizio in meno. Recentemente il direttore delle FFS Andreas Meyer ha risposto alla lettera aperta del consigliere nazionale PPD Marco Romano affermando che i viaggiatori hanno accolto con favore la sostituzione del carrello minibar con un servizio di take away, fornito di un ampio assortimento di prodotti. Questo servizio è tuttavia possibile solo sugli ICN, mentre sugli Interregio da lunedì a venerdì non c'è nessuna possibilità di ristoro. Al SEV risulta che le lamentele superano di gran lunga i pareri favorevoli.

Di fatto siamo di fronte alla soppressione tout court di un servizio: l'offerta take away – il cliente deve andarsi a cercare bibite o spuntini nella carrozza ristorante (per chi lavora e per gli anziani è spesso un problema) – non sostituisce affatto la funzione del carrello del minibar. Un modesto zuccherino non basta proprio per migliorare la qualità di un caffè che più amaro non si può.

Nel frattempo i collaboratori e le collaboratrici di elvetino sono sottoposti ad un regime piuttosto indigesto. Per aumentare la cifra d'affari – che serve come strumento di valutazione del personale – vengono sollecitati a dare il massi-



Biglietterie automatiche, take away...: un continuo «fai da te» che si spingerà fino alla testa del treno?

mo. E fin qui niente da dire. Ma questi pressanti inviti in numerosi casi si trasformano in pesanti pressioni con ammonimenti e/o minacce di ritorsioni in caso di scarsa cifra d'affari. Non importa – come accade spesso – se la macchina del caffè è difettosa, non importa se l'assortimento è incompleto, non importa se ci sono poche persone sul treno: la parola d'ordine è vendere il più possibile in qualsiasi condizione. Pena, una o due valutazioni negative con il rischio di perdere il posto di lavoro.

Pressioni inaccettabili

In questo clima di lavoro teso – constatato direttamente anche dal personale treno che ha espresso completa solidarietà ai colleghi e alle colleghe di elvetino – i dipendenti vivono i cambiamenti in corso con sentimento di grande insicurezza, timori e precarietà. Il continuo assillo da parte di alcuni «sales manager» dell'azienda, che spesso e volentieri stanno alle costole del personale per marcarlo stretto, contribuisce soltanto a destabilizzare il personale e scalfire l'immagine dell'azienda. Non è certamente con il terrorismo psicologico che si motiva il

personale. E non è scaricando sempre verso il basso le responsabilità – dai vertici, ai capetti fino all'operaio – che si

ottengono risultati positivi senza calpestare diritti e in molti casi la dignità delle persone.

LE RICHIESTE RIVOLTE A ELVETINO E FFS

La nuova strategia di elvetino di vincolare la valutazione del personale alla cifra d'affari, è perlomeno problematica nella sua applicazione. In Ticino, come nel resto della Svizzera. Sono stati riscontrati, infatti, metodi di controllo che in alcuni casi richiamano il terrorismo psicologico. Controlli a raffica, controlli a sorpresa, interrogatori.

I pressanti inviti di alcuni «sales manager» – che con il loro atteggiamento gettano un'ombra su chi esercita questa funzione in modo corretto – in numerosi casi si trasformano in pesanti pressioni con ammonimenti e/o minacce di ritorsioni in caso di scarsa cifra d'affari. La parola d'ordine è vendere il più possibile in qualsiasi condizione. Pena, una o due valutazioni negative con il rischio di perdere il posto di lavoro.

Non è certamente con il terrorismo psicologico che si motiva il personale. Non è scaricando sempre verso il basso le responsabilità, che si ottengono risultati positivi senza calpestare diritti e in molti casi la dignità delle persone. Un clima di lavoro teso si ripercuote negativamente anche sulla salute del personale. Ed essere valutati sulla cifra d'affari è svilente.

Per arginare il profondo disagio che si è venuto a creare in Ticino e per migliorare le condizioni di lavoro, l'assemblea del personale ha votato all'unanimità la seguente risoluzione.

Il personale chiede:

a elvetino

- di poter lavorare in condizioni di lavoro corrette e adeguate, per poter servire al meglio la clientela e cercare nel limite del possibile di raggiungere gli obiettivi di vendita. A questo proposito chiede che si tenga presente che ogni treno ha una sua storia e che ogni giornata – con il proprio carico di incognite e imponderabili – sempre diversa dall'altra;

- di affidare il compito di sales manager a persone competenti, che abbiano una solida formazione in gestione del personale, grazie alla quale possono esercitare con correttezza e in modo costruttivo i controlli. Le minacce e il terrorismo psicologico non sono più accettabili;

alle FFS

- di dimostrare nei fatti di avere a cuore il benessere dei propri collaboratori, come spesso pubblicamente dichiarato;

- di intervenire immediatamente affinché il servizio di gastronomia ferroviaria possa essere svolto in buone condizioni, a vantaggio di tutti: della clientela, del personale e dell'azienda;

- di reintrodurre il servizio minibar e di impegnarsi a mantenere in Ticino posti di lavoro qualificati, condizioni di lavoro decorose.

Incertezza e paura non sono per nulla buone compagne di viaggio. Per questo, durante l'assemblea che si è tenuta mercoledì 2 ottobre a Lugano, il personale di elvetino ha formulato una serie di rivendicazioni contenute in una risoluzione votata all'unanimità. I dipendenti e le dipendenti chiedono in particolare di poter lavorare in un clima costruttivo per poter servire al meglio la clientela. Le continue pressioni non sono più accettabili

Reazione stizzita

Per tutta risposta, la risoluzione ha innescato altre forme di pressioni mascherate da gesto «spontaneo», come l'iniziativa di fare firmare ai collaboratori una dichiarazione secondo cui sul personale non si esercita nessun tipo di pressione. Questa mossa disperata è una palese manifestazione del contrario.

Françoise Gehring

«Investo nel
mio tempo libero.»



Con la Valuta Reka tempo libero e vacanze costano meno.

Tutti i punti d'accettazione le trovate su www.guidareka.ch e con l'App Guida Reka per smartphone (iPhone e ora anche per Android).

Reka, per avere di più.



reka



Valuta Reka:
al SEV
con sconto

I membri SEV ricevono ogni anno fino a **CHF 600.-** in Valuta Reka con il **7 % di sconto**.

Per i soci del SEV:

25% di sconto sugli investimenti



I soci di SEV beneficiano di uno sconto del 25%* sui diritti di custodia e sulle commissioni di borsa. Ulteriori condizioni preferenziali sono disponibili al sito www.bancacoop.ch/sev.

fair banking
banca coop

* Diritti di custodia minimi per deposito: CHF 45.- anziché CHF 60.-.
Commissioni di borsa minime per operazioni alla borsa svizzera: CHF 67.50 anziché CHF 90.-.

■ LPV Comitato centrale

Le nuove BAR sono state accettate

Tema principale della seduta del comitato centrale dello scorso 13 agosto sono state le nuove BAR dei macchinisti FFS della divisione viaggiatori. Il comitato centrale ha accettato le nuove regolamentazioni settoriali, sebbene resti da precisare un punto legato alla consegna del lavoro. La LPV è critica nei confronti del progetto pilota FFS in corso nel Laufenfental sul il procedimento di fermata Pekaba, che causa ulteriore stress ai macchinisti. Presso le RhB la LPV ha constatato un crescente sentimento di insoddisfazione nei macchinisti. Nel mese di giugno a uno di loro è stata ritirata la licenza di guida a causa di un problema con i treni Allegra. Il personale di locomotiva ha preso conoscenza di un verbale in cui si indica che sono state prese decisioni sulla guida del nuovo materiale rotabile, senza aver informato il personale interessato.

Anche la politica salariale rap-

presenta un problema. Il numero di macchinisti con pochi anni di servizio che si lamenta, continua a crescere. Una discussione avrà luogo tra i colleghi interessati, la LPV e il presidente del consiglio di amministrazione delle RhB.

Presso FFS Cargo eravamo venuti a conoscenza che non ci sarebbero state né nuove prestazioni da fornire, né qualsivoglia cambiamento a Erstfeld e Goldau legato al traffico DB-Schenker. I primi treni DB-Schenker sono arrivati al deposito di Erstfeld benché i turni di servizio molto presto non abbiano potuto ancora essere integrati nel calendario. La promessa in base alla quale gli impieghi di macchinista sarebbero stati messi a concorso solo quando sarebbero stati resi noti le sedi di Cargo-International, non è stata mantenuta. La delusione è ovviamente molto grande ed è lecito chiedersi se ora si possa ancora credere a qualcuno. Presso FFS Cargo In-

ternational persino due mesi dopo i cambiamenti di orari, non tutta funziona per il meglio. C'è stata una riunione tra la Cope e la direzione di Cargo International, nel corso della quale sono stati firmati degli accordi, ma questi sono solo stati applicati in parte.

L'incidente avvenuto nel canton Vaud ha fortemente sollecitato il presidente centrale Urs Mächler, che ha rilasciato numerose interviste sui vari media, comprese radio e TV. L'eco è stata positiva, anche da parte della direzione del SEV.

In Svizzera romanda sussiste un problema, ovvero la sostituzione dei presidenti di sezione uscenti. Per il giubileo dei 125 anni, la LPV ha trovato dei redattori per il bollettino. Ogni sezione è libera di organizzare una manifestazione regionale. Il comitato offrirà un sostegno.

Marcel Maurer

www.sev-online.ch

■ Sottofederazione TS – Incontro dei tre paesi

Salute e strategie di manutenzione

L'incontro dei servizi tecnici e di manutenzione dei veicoli dei tre paesi ha avuto luogo in luglio a Neuaubing.

Prima della chiusura nel 2005, 6 mila dipendenti lavoravano nelle officine di Neuaubing, soprattutto su vagoni viaggiatori. L'ex edificio amministrativo è stato trasformato in un laboratorio di elettronica della DB.

I membri del comitato del personale (Beat Schellenberg, Roger Derungs e il presidente centrale Werner Schwarzer) hanno incontrato i colleghi austriaci e tedeschi con i quali hanno potuto scambiare opinioni e condividere punti di vista. Il tipo di problemi riscontrati sono simili al di qua e al di là del confine; insomma i

problemi affrontati da ÖBB e da DB, sono simili ai nostri. Il trend attuale nel campo della manutenzione è quello di aumentare la disponibilità di materiale rotabile e quindi di ridurre i tempi di inattività. Alle FFS già adesso gli elettrotreni in blocco cominciano a prendere il posto del materiale rotabile tradizionalmente diviso in locomotive e vagoni. Si tratta di una grande sfida. Da un lato sono necessari spazi più grandi (e più lunghi) per le «sale d'aspetto». D'altra parte, una intera composizione di 400 posti a sedere può essere immobilizzata per una riparazione molto semplice o per sostituire il vetro anteriore. Mentre questi posti a sedere sarebbero assolutamente necessari sulla rete. Questo è il motivo per cui la strategia di manutenzione

sarà analizzata in dettaglio, rielaborata e introdotta a tappe entro il 2017. Quando si applica una nuova strategia di manutenzione, le competenze delle persone rivestono una grande importanza. Un tema centrale è pertanto la formazione professionale e la formazione continua che devono essere assicurate ai dipendenti fino al loro pensionamento. Nei prossimi anni si profila all'orizzonte un'altra sfida: il progressivo invecchiamento della forza lavoro e la conseguente ondata di pensionamenti. La tutela della salute resta dunque una priorità elevata. Il nostro obiettivo deve essere uno solo: permettere che ogni dipendente giunga sano al momento di andare in pensione.

Sottofederazione TS

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Oltre la storica telefonata

Vale la pena di riprendere il discorso iniziato lo scorso numero su Obama e le vicende medio-orientali.

Dopo tanti timori sul possibile rovinoso intervento armato e la sua trasformazione in «guerra umanitaria» è tornato un po' di sereno. La risoluzione varata dal Consiglio di Sicurezza dell'ONU, che impegna la Siria a distruggere i propri arsenali chimici e sulla quale v'è stata l'unanimità è stata definita da più di un osservatore un «miracolo politico», definizione che può essere accettata anche da chi nei miracoli non crede. In effetti nel testo dell'ONU, Assad non viene direttamente accusato dell'uso di tali armi (dato per certo e provato dalla Casa Bianca) e nemmeno viene minacciato di rappresaglie militari come avevano chiesto insistentemente Stati Uniti e Francia, nel caso in cui Damasco non si attenga a quanto promesso. Per il popolo siriano, il frutto di tanto miracolo è che continuerà a morire per l'uso di armi convenzionali, il che, convenitene, non è poco...

Ma i miracoli pare siano come le ciliegie, uno tira l'altro. Ed ecco allora, in contemporanea, la telefonata fra Barack Obama e Hassan Rohani, il nuovo presidente dell'Iran degli ayatollah. Dal momento della sua elezione, Rohani aveva lasciato capire d'essere pronto a riaprire il dialogo con gli Stati Uniti e porre termine al contenzioso sul suo presunto riarmo nucleare. È probabile che la necessità di risolvere per via pacifica la crisi siriana abbia facilitato la «storica» (e stavolta l'aggettivo è appropriato) telefonata. Basti pensare che era dal 1979 che i capi di stato dei due paesi non si parlavano. Il colloquio telefonico, affermano le due parti, è stato cordiale ed è terminato con il reciproco impegno ad avviare colloqui per raggiungere un accordo sul nucleare. Colloqui caratterizzati nel loro svolgersi da azioni «significative, verificabili e trasparenti» (così Obama) da parte di Teheran porterebbero a un alleggerimento delle sanzioni che, ricordiamolo, pesano sempre più gravemente sull'economia iraniana.

Ma davvero tutto si è svolto in modo così lineare e pacifico? Secondo il quotidiano libanese Assafir, citato dalla rivista «Afrique Asie», l'attacco militare USA alla Siria era in realtà iniziato con il lancio di due missili balistici attorno a metà settembre. Secondo un comunicato israeliano i due ordigni sarebbero stati sparati nel corso di un'esercitazione militare, finendo poi in mare e non avevano alcun rapporto con la crisi siriana.

Stando ad Assafir, che cita fonti diplomatiche, in realtà i due missili erano stati lanciati da una base USA in Spagna, ma erano stati intercettati dalla difesa russa che ne aveva provocato la distruzione. Immediatamente dopo i russi avevano avvisato la Casa Bianca che il bombardamento di Damasco sarebbe equivalso ai loro occhi al bombardamento di Mosca. Da qui l'accelerazione verso la ricerca di una soluzione negoziata.

La domanda a questo punto è: siamo stati davvero così vicini all'irreparabile?

Colpi di diritto

AI richiamata all'ordine dal Tribunale federale

Le rendite AI sono difficili da ottenere, ma anche da mantenere.

La riduzione o lo stralcio di una rendita AI può però avere conseguenze drammatiche per l'assicurato.

Infatti, molto spesso, le rendite di cassa pensioni vengono riconosciute parallelamente a quelle dell'AI. Una modifica di quest'ultima comporta la modifica anche della cassa pensioni. Se questa modifica interviene con effetto retroattivo, vi è anche la possibilità di essere chiamati a restituire quanto percepito in più ri-

spetto alla nuova rendita. L'articolo 25 della LPGa dà all'AI la facoltà di rinunciare alla richiesta di rimborso nel caso in cui l'assicurato è in buona fede e la richiesta lo metta in grave difficoltà. Questa facoltà non è però estesa alle casse pensioni. È il caso di B. che dopo tre anni si è visto ridurre la sua rendita intera AI a un quarto. L'AI ha inoltre annunciato di ritenere errata la decisione precedente e le revisioni che ne erano seguite. Una prospettiva drammatica per B., che avrebbe dovuto provvedere al rimborso del-

la rendita di cassa pensioni percepita nel frattempo.

Prima istanza favorevole all'AI

L'avvocato del SEV ha quindi presentato un ricorso al tribunale cantonale delle assicurazioni sociali che verteva su due punti:

- la rimessa in discussione delle revisioni da parte dell'AI annulla ogni sicurezza legale;
- l'assurdità della decisione AI dal punto di vista medico, dato che ignorava come lo stato di salute dell'as-

sicurato fosse in realtà peggiorato dal 2000 in poi, risultando tutt'ora molto fragile, risentendo di diversi disturbi e di ogni fattore di stress. La decisione sul ricorso presentato nel dicembre 2010 è poi giunta nel giugno 2012 e comprende 25 pagine, con le quali il tribunale cantonale ha comunque respinto il ricorso.

Il Tribunale federale dà ragione al SEV

L'avvocato si è pertanto rivolto al Tribunale federale che, nel novembre 2012, ha invece dato ragione all'assicurato, il quale potrà quindi continuare a contare su di una rendita AI intera. Il Tribunale federale ha motivato la sua decisione con la constatazione che l'assicurato si è visto stralciare la rendita senza aver ricevuto nessuna proposta di provvedimento di reinserimento.

La sentenza rileva che, in queste condizioni, la soppressione della rendita è contraria al diritto federale. L'AI ha anche dovuto assumersi i costi di giustizia ed indennizzare il ricorrente (rispettivamente, in questo caso il SEV) per le spese di una procedura che, nel suo complesso, è durata ben cinque anni.

Assistenza giuridica SEV

■ L'angolo di Helvetia assicurazioni

Assicurazione viaggi e vacanze: sereni in treno

Nostra figlia vorrebbe fare un viaggio in treno verso la Scandinavia con il suo amico. Come sarebbe opportuno assicurarsi?
F.M. da G.

Un viaggio porta esperienze sempre nuove. Un secolo fa, viaggiare in treno era una vera e propria avventura, mentre oggi questi viaggi sono divenuti nettamente più confortevoli, senza per questo aver perso il loro fascino. Né sono diminuiti i rischi di possibili contrattempi: una taglio procuratosi con una scheggia di vetro non vista e che deve essere cucito, lo stand di souvenir fragili rovesciato inavvertitamente in un chiosco o il furto della nuova macchina fotografica digitale, con in memoria tutte le foto del viaggio.

Per estendere la propria copertura assicurativa anche a casi come questi, bastano spesso pochi, semplici adeguamenti della copertura esistente. Se l'assicurazione di economia domestica è stata completata con i «furti esterni» si potrà contare su di un rimborso che permetterà almeno di documentare le prossime vacanze. Occorre però prestare attenzione a prevedere un importo di copertura sufficiente che, se del caso, può essere aumentato per un periodo limitato. Può poi risultare utile anche un'assicurazione «Assistance» per la copertura delle spese di annullamento nel caso in cui il viaggio, per esempio per una malattia improvvisa, non potesse essere intrapreso. Questa copertura permet-

te anche di evitare l'assicurazione per le spese di annullamento regolarmente proposta dall'agenzia viaggi. «Assistance» offre poi molte altre prestazioni. Le spese per lo stand di souvenir rovesciato vengono pagate dalla responsabilità civile privata, mentre in caso di prestazioni insoddisfacenti dell'agenzia viaggi ci si può rivolgere alla protezione giuridica per un rimborso delle spese sostenute. L'assicurazione giovani di Helvetia permette poi di combinare tutte queste prestazioni in un'unica polizza. Per i giovani, spesso ancora senza un'attività lucrativa, è poi particolarmente importante verificare la propria copertura in caso di infortunio presso la cassa malati. La maggior parte di questi istituti assume anche le spese di cura all'estero e di rimpatrio. Importante avere con sé la tessera di assicurazione malattia per evitare di dover pagare la spesa di cura in contanti. Per la verifica della propria copertura, ci si può rivolgere al proprio consulente. In caso di un evento assicurato, è raccomandato di contattare l'assicurazione tramite la centrale d'allarme, che darà le indicazioni sui passi concreti da svolgere per un'evoluzione ottimale del caso.

Consulenza Helvetia

Sabato 19 ottobre Grande manifestazione

a Lugano
Piazza Manzoni
(Municipio)

10.30 musica con il Gardner's quintet
11.00 discorsi
11.30 musica con il Gardner's quintet
12.15 chiusura

Bancarelle e buvette



Per lo sviluppo dei
diritti economici e sociali

No ai tagli antisociali e sui dipendenti

Sì a un confronto politico rispettoso

■ Sezione Lavori (BAU) Ticino – Assemblea autunnale

Casa del popolo a Bellinzona, 16 ottobre ore 18

Ordine del giorno:

1. Saluti, appello, lettura e approvazione odg
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Relazione a) del presidente b) del cassiere
5. Dimissioni (membro comitato, revisore)
6. Nomine: delegati AD maggio 2014 e membri comitato e revisore
7. Situazione membri sezione e onoreficenze

8. Relazione sull'attualità sindacale di Manuel Avallone, vicepresidente SEV; discussione e domande
9. Relazione di un rappresentante del segretario SEV ed ev. intervento di un membro CC BAU
10. Eventuali (comunicazioni CoPe). Seguirà un aperitivo offerto dalla sezione.

La presidente: **Barbara Marcionetti**

Castagnata 2013 PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Martedì 22 ottobre a Biasca, Bocciodromo Rodoni, 14.30 Vi aspettiamo numerosi! Non occorre iscriversi o annunciarsi. Un no-

stro rappresentante sarà presente in stazione per organizzare il trasporto. A disposizione anche posteggio.

ZPV Ticino – Assemblea sezionale a Bellinzona

Casa del popolo, 30 ottobre, ore 18

Ordine del giorno:

- 1) saluto introduttivo;
- 2) nomina scrutatori;
- 3) approvazione ordine del giorno;
- 4) verbale 05.09.2012;
- 5) relazioni: presidente e cassiere, commissione gestione, vicepresidente sezionale Bruno Castaldo, vicepresidente sottofederazione Pascal Fiscalini, segretario/a sindacale SEV, rappresentante CoPe PT Gianmarco Blattner;
- 6) approvazione nuovo regolamento vacanze a punti;
- 7) nomina supplente commissione gestione;
- 8) benemerite per i 25 e 40 anni;
- 9) eventuali.

Siete invitati a partecipare numerosi! La vostra opinione per noi è molto importante e questa è un'occasione per discutere delle sfide comuni alle quali siamo e saremo confrontati. Saranno presenti un segretario sindacale SEV di Bellinzona, il vicepresidente della nostra sottofederazione e il rappresentante della CoPe PT, che illustreranno le varie attività del SEV, della ZPV e della commissione del personale.

Al termine della riunione sarà offerto un buffet freddo.

Iscrizione entro il 25 ottobre a: ivo.togno-la@vmzsb.ch

Comitato ZPV Ticino

CONDOGLIANZE

Al collega **Marco Rossi**, in lutto per la scomparsa del papà, presentiamo le nostre sincere condoglianze.

Sezione LPV Ticino

In memoria

Daniele Matteo

Lo scorso 20 settembre è venuto a mancare dopo breve malattia il nostro collega e amico **Daniele Matteo**.

Daniele lo abbiamo conosciuto solo 3 anni fa, ma anche seppur per così breve tempo ci ha regalato tanti momenti di felicità e serenità sia sul lavoro che nella vita privata, lasciando in tutti noi un ricordo

molto profondo che porteremo per sempre nel cuore. Dal primo giorno dell'entrata nelle FFS Daniele si è dimostrato un ragazzo molto aperto, socievole e solare, sempre pronto ad aiutare e sostenere ognuno nei momenti di maggiore difficoltà.

Lo ricordiamo anche come un padre esemplare, che ha sempre cercato di conciliare la difficoltà dello studio e del lavoro, al fine di rubare meno tempo possibile alla sua famiglia e soprattutto alle sue bambine che per lui erano il suo orgoglio.

Sono convinto che tutti noi, ognuno a suo modo, serberemo del caro Daniele un profondo ricordo per un amico e collega indimenticabile!

La sezione ZPV Ticino

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... fretta

Fare qualcosa in fretta, con la massima rapidità, è sempre stata una necessità esistenziale dell'uomo. Inseguire un nemico, sfuggire a un'aggressione, catturare un animale, salvarsi da un cataclisma sono situazioni che dobbiamo considerare comuni per i nostri progenitori. L'uomo, fin dalla sua comparsa sulla terra, deve aver facilmente riconosciuto di trovarsi in una situazione di grave inferiorità nei confronti di tantissime specie animali, con le quali conteneva il proprio habitat. Non ali per volare, non pinne per nuotare, non gambe abbastanza veloci da poter eguagliare nella corsa anche un semplice leprotto! Forse fu proprio questa sua deficienza fisica, questa sua povertà di doti naturali che lo costrinse, pena la sua estinzione, a darsi da fare, a spremersi le meningi per risalire dal fondo in cui l'aveva collocato madre natura. Ammirando la velocità con cui poteva muoversi un cavallo, la resistenza al cammino e alla fatica di un cammello, la forza poderosa di un elefante o di un bue, l'abilità di un cane nell'inseguire e nello scovare la preda, i nostri antenati devono essersi detti: «Questi animali possiedono preziose qualità che noi non abbiamo e che ci sarebbero estremamente utili: se riusciremo in qualche modo a farceli amici, dei soci, dei compagni di lavoro, potremo usare a nostro vantaggio le loro doti, dividendo i benefici». L'addomesticamento degli animali e il loro allevamento, però, non costituì che una prima tappa del cosiddetto progresso; finché l'uomo non cominciò a produrre le prime macchine. In particolare l'automobile, che è ancora oggi «la macchina» per eccellenza, ha generato nell'umanità intera la febbre della velocità, facendo sì che oggi giorno ci si muova un po' tutti sempre all'insegna della fretta. E il ricordo va ai tempi di mio nonno, che si alzava prima dell'alba e marciava per più di tre ore per recarsi in un paesino di alta montagna, dove comprava un canestro di uova. Faceva ritorno a casa, divorava un pezzo di pane e frutta secca, poi si rimetteva in cammino per portare fino in città il suo prezioso carico. Altre cinque ore per andare e altrettante per tornare, sicché la sua scarpinata si concludeva ormai a notte fonda: oltre sedici ore a piedi, per racimolare pochi soldi. Si era sul finire del XIX secolo e il suo era sostanzialmente un problema di velocità, oltre che di fatica. Però mio nonno non aveva l'orologio e non doveva competere con le macchine. Il suo andirivieni era programmato e imposto solo dal bisogno di portare a casa quei pochi soldi, che gli servivano per campare. Se si sentiva stanco, poteva sempre fermarsi: nessuno gli imponeva di arrivare a un orario preciso. Quando arrivava, arrivava. Erano tempi senza fretta, in cui la parola «infarto» era sconosciuta e l'esaurimento nervoso era una malattia che colpiva solo chi non aveva voglia di lavorare. Le persone sane la chiamavano pigrizia.

L'esempio virtuoso dei Trasporti pubblici friburghesi (TPF)

Far fronte alle aggressioni a 360°

L'azienda compie un passo supplementare nella protezione dei propri dipendenti.

Hanno appena presentato al gruppo di riflessione «violenza», il procedimento in caso di aggressione: tempi di reazione ben determinati, passi ben definiti, ruoli dell'azienda e del personale chiariti. «È stato davvero importante collocare il dipendente al centro dell'approccio. Gode del supporto di un consulente per la sicurezza, un consulente assicurativo e dell'accompagnamento di uno psicologo per il debriefing. Spetta inoltre a lui la decisione di inoltrare o meno una denuncia, di risolvere la questione per via conciliativa o di ritirare la denuncia. In questo modo il procedimento contempla un ventaglio di possibilità», spiega Serge Collaud, segretario generale dei Trasporti pubblici friburghesi (TPF).

Approccio ben dettagliato

Per Gilbert D'Alessandro, il procedimento si basa su un approccio completo e dettagliato.



I TPF hanno compiuto un ulteriore passo nella protezione dei propri dipendenti

«In questo modo l'agente sa che cosa fare in caso di aggressione. Questo è rassicurante, perché il dipendente non è mai solo», ha sottolineato con soddisfazione il presidente centrale SEV/VPT, membro del gruppo di riflessione violenza. «In alcune aziende – aggiunge D'Alessandro – regna il deserto e il conducente si sente in colpa. Gli si addebita l'intera responsabilità di ciò

che gli accade». D'Alessandro ritiene che il suo datore di lavoro si profila sempre di più come un esempio in tutta la Svizzera per quanto attiene alla gestione delle aggressioni: «Dopo il lancio del bus prevenzione 13 anni orsono, l'aver installato molte telecamere di sorveglianza nei veicoli, pulsanti di emergenza e sistemi di contatto collettivi, i TPF compiono un ulteriore passo».

Gilbert D'Alessandro è particolarmente soddisfatto della gestione della violenza da parte dei TPF, azienda che all'inizio dell'anno ha saputo imprimere una nuova svolta nella sua politica di prevenzione creando sei sottogruppi di riflessione sulla violenza. «In precedenza vi era una sola entità e l'iniziativa con il tempo si è esaurita. Ora i sei sottogruppi lavorano in modo indipendente e si in-

contrano due volte l'anno in plenum dove vengono discusse le proposte». Vi partecipano l'azienda, i rappresentanti sindacali delle diverse sigle sindacali, tra cui i SEV, come pure la polizia cantonale, specialisti in ascolto sociale e rappresentanti del Dipartimento cantonale dell'educazione.

Nel procedimento in caso di aggressioni, l'azienda si assume la protezione giuridica che funge da complemento alla protezione giuridica del SEV senza tuttavia sostituirla. Non tutte le aggressioni sfociano in un procedimento giudiziario. L'impegno dei TPF ha permesso di constatare una diminuzione dei casi di aggressione negli ultimi dieci anni? «È difficile da dire – spiega Serge Collaud – perché nel 2011 sono diminuiti rispetto al 2010. Nel 2012, però, sono aumentati rispetto all'anno precedente. Nel 2013, per il momento, ce ne sono meno rispetto al 2012. Occorre però aspettare la fine dell'anno per avere dati attendibili».

Vivian Bologna

Photomystère: Dove eravamo?



La domanda di questa edizione è: dove eravamo?

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 16 ottobre 2013:**

inviando una cartolina postale:

con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

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

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo.

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

Soluzione: L'ultima edizione del concorso edizione *contatto.sev* numero 18) illustrava un lampadario sferico nella parte tedesca della stazione di Basilea.

Su www.sev-online.ch troverete una foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Bruno Porchat, membro della sezione LPV Vaud e Basso Vallese.