

Preoccupazioni

Alle Officine di Bellinzona calo delle ordinazioni.

Pagina 2



Licenziamenti antisindacali

Uno studio commissionato dalla Confederazione indica delle possibili soluzioni.

Pagina 5



Intervista

Baptiste Morier
coach delle sezioni
FFS romande.

Pagine 6 e 7

Manutenzione del materiale rotabile

Impieghi sotto pressione

I progetti o le idee di esternalizzazione della manutenzione del materiale rotabile, fioriscono un po' ovunque in Svizzera. Uno scenario di nubi scure sull'impiego e la qualità delle condizioni di lavoro.

Le FFS hanno appena dato un mandato di 80 milioni di franchi ad Alstom per la manutenzione e la revisione di 19 treni pendolari negli stabilimenti di Savigliano, in Italia. Una situazione eccezionale, secondo le FFS. In Svizzera romanda le ITC stanno riflettendo sull'opportunità di centralizzare la manutenzione del loro materiale. Le Frauenfeld Wil Bahn hanno invece deciso di dare un mandato a Stadler per la manutenzione della loro flotta. Queste esternalizzazioni presentano un serio rischio in termini di perdita di competenze e di peggioramento delle condizioni di lavoro.

archivio SEV



Alle pagine 8, 9 e 10

La manutenzione del materiale rotabile è un settore di attività sotto fortissime pressioni.

Lago Maggiore

I dipendenti NLM svizzeri hanno preso atto dello «studio sulla navigazione nel bacino svizzero del lago Maggiore» commissionato dall'Ente regionale per lo sviluppo del Locarnese e Vallemaggia. Collaboratrici e collaboratori della NLM sono preoccupati per le tensioni in atto in vista del rinnovo della concessione a fine 2016.

a pagina 2

Raddoppio del Gottardo: il fronte del no cresce

Le voci contro del centro-destra

■ È tutt'altro che una questione rosso-verde. Il rifiuto del raddoppio del Gottardo, infatti, si rafforza anche nel campo borghese. Già 300 persone hanno aderito al Comitato borghese «No al raddoppio del Gottardo».

Con piacere annotiamo che molti provengono dal Canton Ticino. Fra le ragioni per l'adesione vi è che la galleria stradale del Gottardo può essere risa-

nata più sensatamente e con minor spesa senza raddoppiarla con una seconda canna. Inoltre, si teme un caos stradale ancora maggiore nel Mendrisiotto e altrove in Svizzera, a causa dell'aumento del traffico di transito.

Anche oggi, fra coloro che hanno preso posizione contro questo progetto esagerato, si trovano per esempio il sindaco di Chiasso Moreno Colombo (PLR), il

sindaco di Mendrisio Carlo Croci (PPD) e il suo vice Samuel Maffi (PLR). Tra i convinti fautori del no anche l'avvocato Renzo Galfetti, voce molto ascoltata.

A pagina 3

ORDINANZA

Trasporto pubblico e disabili

Il Consiglio federale ha adottato la revisione dell'ordinanza concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis). La revisione precisa in particolare le prescrizioni riguardanti gli aiuti finanziari concessi in questo ambito. Il Consiglio federale intende assicurare che il trasporto pubblico sia concepito in modo tale da consentire un utilizzo per quanto possibile autonomo alle persone con disabilità o con limitazioni dovute all'età. Per tale ragione fornisce tra l'altro aiuti finanziari speciali per le misure necessarie a questo scopo, come ad esempio l'innalzamento dei marciapiedi. Secondo la legge sui disabili (LDiS), l'attuazione compete alle imprese di trasporto, che hanno tempo fino al 2025 per conformarsi alle disposizioni sull'accesso senza barriere.

Con la revisione della OTDis il Consiglio federale precisa le prescrizioni concernenti gli aiuti finanziari. Decorsa la prima metà del periodo di tempo accordato alle imprese per uniformarsi alle disposizioni, la Confederazione può concedere aiuti anche per misure al di fuori della cosiddetta rete primaria del trasporto pubblico. Ad esempio, sarà possibile cofinanziare misure a favore delle persone a mobilità ridotta anche in stazioni in cui la necessità dei provvedimenti non è strettamente documentabile sulla base di dati relativi alla frequenza. L'adeguamento dell'ordinanza s'iscrive nel quadro della revisione di una serie di altri atti legislativi che assicura l'allineamento della normativa svizzera alle più recenti prescrizioni tecniche dell'UE in materia di accesso senza barriere ai trasporti pubblici. Le persone a mobilità ridotta dovranno beneficiare delle stesse prescrizioni tecniche sia in Svizzera sia nell'UE. La revisione dell'ordinanza entrerà in vigore all'inizio del 2016.

Il punto di vista dei dipendenti NLM del bacino svizzero del lago

Lago Maggiore: l'altra voce

I dipendenti NLM svizzeri hanno preso atto dello «studio sulla navigazione nel bacino svizzero del lago Maggiore» commissionato dall'Ente regionale per lo sviluppo del Locarnese e Vallemaggia.

Senza voler entrare nel merito dei risultati dello studio, i dipendenti della NLM ricordano che:

- all'inizio dell'avvio dello studio i dipendenti della NLM avevano espressamente richiesto di poter essere ascoltati per apportare un valore aggiunto allo studio stesso. Essendo giornalmente in stretto contatto con utenti regolari e turisti, avrebbero potuto portare un interessante contributo alla ricerca.

Ma questa richiesta non solo non è stata ascoltata, ma persino bellamente ignorata. Peccato, la loro esperienza poteva essere utile.

- Attualmente il servizio della NLM è garantito 365 giorni all'anno. Estate e inverno indipendentemente dalle bizze del tempo. Di fatto viene offerto un servizio pubblico a costo zero per Confederazione e Cantone. Il servizio regolare Magadino - Locarno, oltre che essere apprezzato dai pendolari, sgrava la rete stradale in una Regione già particolarmente sollecitata dal traffico. Il servizio della NLM si svolge oltre tutto in piena sicurezza grazie a collaboratrici e collaboratori professionali ed adeguatamente istruiti. I regolari controlli da parte dell'Ufficio federale dei trasporti lo confermano.

- La NLM garantisce 34 posti di lavoro a residenti nella regione. 15 collaboratori in pianta stabile e 19 collaboratori stagionali per far fronte all'aumento del traffico durante il periodo di alta stagione. Tutti, stagionali compresi, sono residenti in Ticino. I salari sono salari svizzeri, dignitosi e la NLM rispetta il contratto collettivo delle FART.

- I collaboratori della NLM constatano che in questi ultimi anni sono aumentati i tentativi di concorrenza alla NLM. Sempre, naturalmente, solo durante la bella stagione.

Collaboratrici e collaboratori della NLM sono preoccupati per le tensioni in atto in vista del rinnovo della concessione a fine 2016. Nella primavera del 2012, i dipendenti erano

stati promotori della petizione «Salviamo occupazione e turismo sul lago Maggiore». In poco tempo sono state raccolte 10 092 firme, consegnate successivamente alla Cancelleria federale a Berna. Ora più che mai questi stessi dipendenti intendono difendere posti di lavoro di qualità e turismo. Ottenere la concessione per la navigazione sul Lago Maggiore non è scontato. Gli interessati devono mostrare credenziali concrete. Tra queste, pure personale adeguatamente formato. È scontato che il CCL in vigore andrà rispettato. Il personale formato e buone condizioni di lavoro attualmente ci sono.

Angelo Stroppini

Le Officine sono confrontate con un calo di ordinazioni

Orizzonti preoccupanti

Anche dopo la pausa estiva, le ordinazioni alle Officine stentano a riprendere e circolano voci sempre più insistenti di nuovi intendimenti da parte di FFS Cargo.

Già la visita della deputazione ticinese alle camere federali aveva evidenziato un netto calo dei volumi di lavoro presso le Officine. Tra tutti gli addetti ai lavori, vi era la speranza che, con il rientro delle vacanze estive, vi sarebbe stato un certo rilancio, che però tarda ad arrivare, almeno nelle proporzioni auspiccate. Da parte delle FFS si sente parlare degli effetti della crisi e del franco forte, ai quali però vengono ad aggiungersi anche gli effetti di alcune decisioni aziendali, come quella di dirottare alcuni

incarichi originariamente destinati a Bellinzona. A tutto ciò si aggiungono poi voci inquietanti.

Il mercato delle sale potrebbe infatti essere scompagnato da procedure di standardizzazio-

ne, rispettivamente dall'avvenimento di nuove sale «usa e getta», destinate a rimpiazzare quelle da revisionare.

Queste sono comunque scelte aziendali che CoPe e sindacati giudicano in contrasto con gli

impegni a suo tempo sottoscritti per le Officine e per la costituzione del centro di competenze di una fornitura di volumi analoghi a quelli degli ultimi anni durante la fase di implementazione.

I rappresentanti del personale hanno pertanto deciso di denunciare questa situazione, suscettibile di compromettere le opzioni di futuro sviluppo delle Officine e rimetteranno, unitamente ad una delegazione del personale, una missiva al Dipartimento finanze ed economia, martedì 13 ottobre, durante la pausa di mezzogiorno. Affaire à suivre ...



Preoccupazioni per l'occupazione alle Officine

Si rafforza l'opposizione del centro-destra

Raddoppio: no borghese

Il rifiuto del raddoppio del Gottardo si rafforza anche nel campo borghese. Già 300 persone hanno aderito al Comitato borghese «No al raddoppio del Gottardo». Con piacere annunciamo che molti provengono dal Canton Ticino.

Il Comitato borghese «No al raddoppio del Gottardo» è soddisfatto per l'adesione, in pochi mesi, già di 300 persone, delle quali molte provenienti dal Ticino, Cantone direttamente interessato dal tema. Fra le ragioni per l'adesione vi è che la galleria stradale del Gottardo può essere risanata più sensatamente e con minor spesa senza raddoppiarla con una seconda canna. Inoltre, si teme un caos stradale ancora maggiore nel Mendrisiotto e altrove in Svizzera, a causa dell'aumento del traffico di transito.

Il raddoppio del tunnel porterebbe a una forte crescita del traffico di transito. I membri ticinesi del Comitato borghese criticano che il Consiglio federale e il Parlamento abbiano tenuto in scarsa considerazione gli effetti negativi di una seconda canna sul Ticino e, in particolare, sul Sottoceneri. Nella Svizzera tedesca e in Romania talvolta la situazione è presentata come se il Ticino fosse favorevole al raddoppio. Ma non è così: il Cantone a sud delle Alpi ha sempre votato contro il raddoppio della galleria stradale – e questo con un ampio appoggio del fronte borghese. Anche oggi, fra coloro che hanno preso posizione contro questo progetto esagerato, si trovano per esempio il sindaco di Chiasso Moreno Colombo (PLR), il sindaco di Mendrisio Carlo Croci (PPD) e il suo vice Samuel Maffi (PLR). Insieme al Sindaco di Bellinzona, Mario Branda (PS), tre dei Sindaci delle cinque maggiori città ticinesi sono quindi decisamente contrari a questo progetto.



«La qualità di vita e il futuro dell'economia nella regione del Mendrisiotto e a Chiasso dipendono anche dalla lungimirante decisione del popolo svizzero di spostare il traffico pesante in transito dalla strada alla ferrovia. Questa decisione verrebbe messa in pericolo con la costruzione di un secondo tubo autostradale», afferma Moreno Colombo.

La situazione della circolazione sulle strade del Mendrisiotto e del Luganese è pessima e continua a peggiorare. Non riusciamo quasi più a spostarci

con i mezzi privati, che per parecchie ore al giorno sono incolonnati sia sull'autostrada che sulle strade cantonali. Un raddoppio del Gottardo renderebbe sensibilmente peggiore una situazione a oggi già insostenibile», gli fa eco Carlo Croci.

Comunicato stampa

COMMENTO

L'opposizione al raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo si allarga anche su tutto il fronte politico. In Ticino, spicca l'adesione di Moreno Colombo, sindaco PLR di Chiasso e Carlo Croci, sindaco PPD di Mendrisio. La posizione di Croci ha un significato particolare: da un canto per l'indubbio prestigio che ha saputo conquistarsi negli oltre 20 anni (!) alla guida del capoluogo, in cui ha portato avanti con successo un sempre delicato processo di aggregazione di 9 comuni, dall'altro in quanto esponente dello stesso partito della consigliera federale Leuthard, che sin qui ha manifestato grande compattezza dietro la posizione della propria ministra. Croci ha rilasciato anche un'intervista alla rivista «Eco» dell'Iniziativa delle Alpi, manifestando grande preoccupazione per le conseguenze negative di un'ulteriore crescita del traffico per le condizioni di vita nella regione, messe sotto grande pressione dall'intensità del traffico motorizzato. Sul fatto che il raddoppio delle gallerie non dovrebbe portare aumenti di capacità, Croci non si fa illusioni: «molto semplicemente non riesco a credere che si costruisca un secondo tunnel stradale e poi si usi solo una corsia in ciascuna galleria. Può darsi che sarebbe così all'inizio. Ma anche una Costituzione federale si può modificare, e tanto più facilmente se la galleria è già costruita e pagata», si legge nella sua intervista. Chi ha orecchie per intendere...

gi

EDITORIALE

La ferrovia è un'invenzione altamente tecnologica fin dalle origini. Un'invenzione che non deve funzionare solo per le persone, ma che non può funzionare senza di loro, senza il personale che ha le mani in pasta.

Questa conclusione valida per l'insieme dei trasporti pubblici, è stata ammirevolmente valorizzata dal cantante americano Woody Guthrie nella sua ballata «My Daddy flies that ship in the sky».

«La constatazione in base a cui l'essere umano è indispensabile, può sembrare banale. Ma a volte è tardiva».

Toni M. Feuz, segretario sindacale SEV

Nella sua bellissima canzone racconta la storia di tre bambini, i cui padri lavorano nell'aviazione, come piloti e nell'aeroporto. Solo la loro stretta collaborazione permette ai passeggeri di arrivare a destinazione in sicurezza. Malgrado ciò diverse imprese dei trasporti pubblici hanno provato a limitare il personale sull'onda delle razionalizzazioni e dei miglioramenti tecnologici.

La BLS ha appena inviato un segnale di segno opposto (vedi pagina 16): invece di investire in nuovi distributori automatici di biglietti, l'azienda ha deciso di non rimpiazzarli, ma di investire nel capitale umano. Dal prossimo cambio di orario in dicembre i RegioExpress saranno infatti accompagnati dal personale treno che effettuerà controlli e vendita di biglietti, come pure altri servizi.

La BLS punta dunque sull'accoglienza poiché l'agente rappresenta «la BLS come azienda ospitante e ospitale». Ruolo che molti agenti del treno preferiscono a quello di aiuto poliziotto.

L'affermazione in base a cui l'essere umano è indispensabile, sembra quasi banale. Ma non è così e a volte la constatazione è tardiva. Alla BLS è arrivata al momento giusto.

Mentre altre aziende usano la mannaia nelle stazioni, peggiorando il servizio, la BLS investe in centri di viaggio lungo le sue linee. L'azienda conferisce così un volto ai trasporti pubblici e offre importanti luoghi di incontro nelle stazioni dei villaggi di piccole dimensioni.

Grazie all'accompagnamento dei treni nelle regioni turistiche come il Lötschberg, la Simmental, l'Emmental, la BLS offre un reale valore aggiunto alla clientela. La società segna un importante punto per (ri)diventare un datore di lavoro corretto e affidabile.

Appello per le elezioni federali del 18 ottobre

Il voto rafforza la democrazia

La scadenza del prossimo 18 ottobre 2015 per il rinnovo del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati riveste un'importanza fondamentale per la Svizzera, ma anche per il Ticino. In gioco vi sono le soluzioni e le decisioni che il nuovo Parlamento federale sarà chiamato ad adottare sulla socialità, la politica dei trasporti e energetica, sul rafforzamento dei diritti delle lavoratrici, dei lavoratori e degli inquilini, sui rapporti con l'Unione europea.

Le scelte che saranno fatte dipendono dai rapporti fra le forze politiche che usciranno dalle urne. Un indebolimento della forze progressiste avrebbe pesanti e laceranti ripercussioni. Forze progressiste, lo ricordiamo che hanno sempre votato a sostegno del trasporto pubblico, a favore della socialità e contro ogni forma di soluzione neoliberista. Le votazioni dell'Assemblea federale sono tutte reperibili sul sito del

Parlamento. Nei giorni scorsi è stato lanciato un appello a votare per le forze progressiste. Un appello che riassume bene la posta in gioco.

È ovvio, come si legge nell'appello, che con una destra più forte nella prossima legislatura verrebbero messi in discussione l'aumento delle rendite AVS di 70 franchi al mese per le persone singole e di 226 franchi per le coppie e potrebbe passare l'innalzamento dell'età pen-

sionabile a 67 anni, magari con l'introduzione di un'assicurazione supplementare per gli anziani per coprire i costi delle cure di lunga durata. Anche il rafforzamento delle misure di accompagnamento contro i fenomeni di dumping salariale – che stanno pesando in modo inaudito sul mercato del lavoro ticinese – sono sempre state sostenute solo da forze progressiste. Diventerebbe insomma più difficile adottare misure più incisive in materia di protezione delle lavoratrici e dei lavoratori. Con un parlamento spostato a destra anche la stessa decisione di abbandonare il nucleare potrebbe essere in pericolo. L'impegno di mantenere opaco il mondo della finanza che domina il sistema economico potrebbe essere iscritto nella costituzione,

favorendo così un'ulteriore crescita delle disuguaglianze e una perdita di entrate a favore degli enti pubblici determinante per garantire una socialità adeguata ai tempi.

È fondamentale capire che il voto è importante: è l'unico modo che si ha per esprimere il proprio parere su ciò che ci sembra giusto e su ciò che ci sembra sbagliato: è da considerarsi prima di tutto un diritto. Non importa per chi l'elettore voti o cosa voti. Ciò che conta è che non si voti per un semplice favore personale o per una raccomandazione. Bisogna votare per un ideale e perché si crede in qualcosa. Il diritto di voto è un esercizio democratico importante. Andare a votare significa credere nella democrazia e rafforzarla.

red

Complemento al Ranking SEV

Nell'elenco delle votazioni considerate per la stesura del Ranking SEV pubblicato sull'ultimo numero, sono state erroneamente omesse le ultime due, che riportiamo qui per completezza di informazione. Si trattava di:

14.089 – Per un equo finanziamento dei trasporti. Iniziativa popolare.

13.085 – Per il matrimonio e la famiglia – No agli svantaggi per le coppie sposate. Iniziativa popolare

Conferenza CCL FFS e FFS Cargo dedicata alla partecipazione aziendale

«Per una collaborazione più stretta»

106 delegati hanno ricevuto maggiori indicazioni sullo sviluppo delle commissioni del personale (CoPe).

«Sono un convinto sostenitore della partecipazione aziendale – ha indicato il presidente SEV Giorgio Tuti – a condizione che sindacati e CoPe riescano a collaborare meglio in favore della difesa degli interessi del personale». «E vi sono senz'altro settori in cui la partecipazione potrebbe essere migliorata» gli ha fatto eco il vicepresidente Manuel Avallone.

A rilanciare il tema sono state le FFS, che durante le ultime trattative per il rinnovo del CCL hanno rimesso in discussione le commissioni a livello di divisione e di gruppo, oltre ai loro costi, per poi comunque concordare con la comunità sindacale di trattative di riprendere le regole per la partecipazione del CCL 2011 nel CCL 2015. En-



tro metà 2016 dovrebbero tuttavia essere definite nuove regole sul principio che «la partecipazione avviene sul territorio».

Avallone ha comunque tenuto a chiarire che «lo scopo non è di avere nuove regole già a metà 2016, ma di avere il tempo necessario per affrontare un argomento di così ampia portata, in modo da ricavare regole valide in vista del prossimo CCL». Nel concreto, verranno rivisti i contenuti della partecipazione, le competenze di CoPe e sindacati, i contratti di

lavoro dei membri CoPe (percentuali, liberazione) le indennità, la procedura elettorale e l'accesso al tribunale arbitrale. Il 13 ottobre è in agenda il primo incontro tra comunità di trattative e FFS, che sarà seguito da un Workshop il 16 dicembre, che lasceranno poi spazio alle trattative vere e proprie. Dal canto suo, il SEV ha convocato tutti i suoi membri delegati nelle CoPe ad un incontro a Berna il prossimo 14 ottobre.

Fi

Tavole generazionali anziché accantonamenti

Sia Lim, sostituta dell'amministratore SEV, ha illustrato ai delegati alcuni principi della previdenza professionale, quali il **tasso minimo LPP**, che le casse pensioni sono tenute a riconoscere sugli averi di vecchiaia degli assicurati attivi. Questo tasso è fissato annualmente dal Consiglio federale, al quale la commissione LPP ha raccomandato di abbassarlo per il 2016 dall'1,75 all'1,25%. Sugli averi di vecchiaia dei pensionati deve essere invece riconosciuto un **tasso tecnico d'interesse**. Come noto, la CP FFS abbasserà questo tasso dal 3 al 2,5% dal 2016, a causa dei bassi redditi dei mercati finanziari. Questo tasso, unitamente all'**aspettativa di vita** determina il **tasso di conversione**, applicato per calcolare la rendita

a partire dall'avere di vecchiaia. Sino ad oggi, la cassa pensioni FFS determinava l'aspettativa di vita in base a una **tavola periodica**, che considera la mortalità degli ultimi cinque anni. Dal 2016, la CP FFS applicherà invece una **tavola generazionale**, che riprende l'aspettativa presunta di vita per ogni singolo anno di nascita, adeguando di conseguenza il tasso di conversione in modo identico per donne e uomini.

La tavola generazionale permette di rinunciare agli **accantonamenti per la crescita dell'aspettativa di vita** permettendo così di applicare un tasso di interesse maggiore sul capitale degli attivi.

Fi

Presentato uno studio commissionato dalla SECO e dall'Ufficio federale di giustizia

Proteggere dai licenziamenti

Troppe lacune in Svizzera, paese che non rispetta i propri impegni internazionali per quanto concerne i licenziamenti antisindacali. Allora come rafforzare la protezione dal licenziamento dei/delle rappresentanti sindacali? Il Centro studi delle relazioni di lavoro dell'Università di Neuchâtel indica delle piste di riflessione tese a rafforzare la protezione dai licenziamenti.

In Svizzera, si sa, il diritto del lavoro è piuttosto debole. Per non parlare della protezione dal licenziamento dei rappresentanti sindacali o del personale. In molte imprese svizzere, infatti, continuano ad esserci rischi di rappresaglie e licenziamento per i rappresentanti del personale. Vista l'assenza di progressi in questo ambito, l'Unione sindacale svizzera (USS) aveva reiterato tre anni fa una denuncia inoltrata all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) di Ginevra nel 2003, e sospesa nel 2009 in seguito alle proposte del Consiglio federale di migliorare la situazione, poi respinte però dai datori di lavoro e dai partiti borghesi. Nel presentare, nel mese di novembre del 2012, il libro «Proteggere chi difende i nostri diritti», l'USS aveva affermato che la libertà di associazione garantita dalla Costituzione diventa spesso una farsa: ci sono costantemente casi di licenziamento di dipendenti in seguito ad un loro impegno come delegato sindacale o in una commissione del personale. Una situazione inaccettabile e profondamente lesiva dei diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Il mandato ai ricercatori

Ora nel mese di maggio del 2013, un anno dopo la pubblicazione del libro nero dell'USS, la Segreteria di Stato all'economia (SECO) e l'Ufficio federale di giustizia hanno dato un preciso mandato Centro studi delle relazioni di lavoro dell'Università di Neuchâtel: ossia «situare la protezione dei rappresentanti dei lavoratori e delle lavoratrici nel contesto

della libertà sindacale e del partenariato sociale in Svizzera». E più precisamente: «determinare qual è la protezione accordata ai/delle rappresentanti dei lavoratori in Svizzera» e quale valutazione esprimere sull'interazione di tre settori: diritti fondamentali, rapporti collettivi di lavoro e rapporti individuali di lavoro.

Protezione delegati sindacali: Svizzera inadempiente

In un malloppo di 198 pagine, i ricercatori Jean-Philippe Dunand e Pascal Mahon hanno sviluppato il tema in cinque capitoli, proponendo come conclusione alcune piste di riflessione, partendo dalla madre di tutte le constatazioni: «Le istanze internazionali che considerano la Svizzera inadempiente verso i propri impegni internazionali in materia di protezione dei delegati sindacali, invitano il nostro Paese a integrare nel proprio ordinamento giuridico la possibilità di annullare i licenziamenti antisindacali e ordinare la reintegrazione dei lavoratori e delle lavoratrici licenziati in modo illecito».

Un chiaro invito contrastato, come evidenziano gli autori dello studio, «dall'assenza di consenso politico». Occorre dunque individuare altre soluzioni, in particolare tre e neppure troppo innovative, giacché queste piste «coincidono in gran parte con le proposte formulate dal Consiglio federale nell'avamprogetto di revisione parziale del Codice delle obbligazioni messo in consultazione nel 2010: uniformazione della protezione, rafforzamento della protezione contro i licenziamenti e ampliamento dei poteri dei partner sociali».



I diritti dei lavoratori devono essere maggiormente tutelati

Nel formulare le loro riflessioni, gli autori si sono pure appoggiati su uno studio svolto dall'Istituto svizzero di diritto comparato su sette paesi europei (Germania, Austria, Francia, Italia, Regno Unito, Slovacchia e Svezia).

Tre piste per possibili soluzioni

Secondo Jean-Philippe Dunand e Pascal Mahon occorre prima di tutto uniformare la nozione di rappresentanti dei lavoratori, attualmente assai multiforme. Il Codice delle obbligazioni fa infatti distinzione tra i rappresentanti sindacali (art. 336 cpv. 2 let. a) e i rappresentanti eletti dei lavoratori (art. 336 cpv. 2 let. b). La protezione non è però la stessa «dal momento che solo i rappresentanti eletti beneficiano dell'inversione dell'onere della prova». Gli autori propongono pertanto di assimilare le due funzioni e garantire loro la medesima protezione, estendendo l'inversione dell'onere della prova ai funzionari sindacali attraverso una modifica dell'articolo 336 cpv. 2 let. a del Codice delle obbligazioni.

La seconda misura riguarda il rafforzamento della protezione contro i licenziamenti. «In tutti gli stati studiati dall'Istituto svizzero di diritto comparato –

fanno notare Dunand e Mahon – la tutela contro il licenziamento in generale, e contro il licenziamento dei rappresentanti dei lavoratori in particolare, è di gran lunga più ampia del diritto svizzero. Solo motivi qualificati o specifici possono essere invocati a sostegno del licenziamento. C'è spesso una procedura che anticipa il licenziamento, la possibilità di annullare la disdetta e di reintegrare i lavoratori licenziati oppure condannare il datore di lavoro al risarcimento che in molti casi è uguale o superiore a 12 mesi di salario».

Risarcimenti dissuasivi

Una delle accuse rivolte al diritto svizzero è proprio indirizzata all'esigua somma del risarcimento: «Al massimo sei mesi di stipendio per un licenziamento abusivo (cfr art. 336a CO) non è sufficientemente dissuasivo» sottolineano i ricercatori, che aggiungono: «Nel suo progetto preliminare di revisione parziale del Codice delle obbligazioni, il Consiglio federale ha proposto di aumentare il risarcimento massimo a dodici mesi di stipendio per tutti i lavoratori. Tale importo sarebbe certamente un maggiore deterrente contro il licenziamento abusivo». L'au-

mento dell'importo a 12 mensilità permetterebbe al diritto svizzero di essere finalmente più conforme al diritto internazionale – a cui il nostro Paese è vincolato – proponendo un'alternativa credibile alla reintegrazione del lavoratore licenziato senza giusta causa sotto forma di indennizzo adeguato. C'è infine una terza via da percorrere: l'ampliamento dei poteri dei partner sociali. Il partenariato sociale e i diritti collettivi, in particolare il diritto alla contrattazione collettiva, sono fondamenti essenziali del diritto svizzero e del diritto internazionale del lavoro. Allo stato attuale, tuttavia, il diritto svizzero limita fortemente il diritto alla contrattazione vietando deroghe alle disposizioni assolutamente imperative previste dal CO, siano esse a favore del datore di lavoro o del lavoratore. Tenuto conto che nella pratica alcune libertà sono effettivamente state prese, per scongiurare qualsiasi incertezza i ricercatori suggeriscono la seguente soluzione: «In materia di tutela contro il licenziamento sarebbe utile rinunciare alla natura assolutamente obbligatoria degli articoli 336 comma 1 e 336a del CO».

Françoise Gehring

Baptiste Morier, nuovo coach delle sezioni FFS romande



«Vorrei dare loro un po' di energia»

Finora era Elena Obreschkow ad assistere le sezioni FFS svizzero tedesche e svizzero francesi delle FFS. Ora largo ai cambiamenti: non solo il progetto è diventato un compito permanente nel SEV, ma un nuovo coach affianca il progetto sulla sponda romanda. A conti fatti il coaching delle sezioni è stato potenziato del 20%. Per i romandi sarà Baptiste Morier a tenere saldo il timone, dopo essere stato segretario sindacale a Losanna per due anni. Il nuovo coach fresco di nomina ci spiega quale è la sua visione e quali sono i suoi obiettivi.

■ Baptiste Morier, come immagini il tuo ruolo di coach delle sezioni?

Baptiste Morier: Desidero aiutare le sezioni FFS a organizzare attività, animazioni e a rispondere alle domande della base.

■ Qual è il tuo obiettivo principale?

Vorrei accendere il fuoco sacro delle sezioni FFS. Dare a chi ne ha bisogno il necessario sostegno nella conduzione della sezione.

■ La fiamma delle sezioni FFS brucia con meno ardore rispetto a quella delle ITC?

È chiaro che alcune sezioni FFS mancano di membri nei comitati. Vorrei che chi è ancora al timone e risponde presente non abbandoni la guida. Vorrei sostenerli affinché si sentano bene e svolgano il loro lavoro all'interno del gruppo con piacere.

■ Come si sono svolti i primi giorni in questa nuova funzione?

Mi aspettavo di essere chiamato da tutte le parti, ma in realtà l'inizio è stato piuttosto tranquillo. Alcuni membri del comitato di sezione non sembravano a conoscenza dell'introduzione del mio posto. Ve-

rosimilmente con la base dobbiamo rafforzare e ricreare rapporti e legami.

■ Non parti però da zero, come ha fatto Elena Obreschkow due anni fa.

Esattamente! Elena ha già iniziato a lavorare bene in Svizzera romanda. Ha una buona visione di insieme e vorrei continuare ciò che ha iniziato,

«Nella mia sezione avevo assunto delle responsabilità anche in segno di riconoscenza nei confronti delle persone che si erano impegnate in questo compito prima di me»».

con la mia sensibilità e la mia esperienza come un ex militante ed ex segretario sindacale. Elena ha definito i propri metodi di lavoro e scelto una rotta, dunque non parto da zero. Ma per mancanza di tempo non ha potuto incontrare tutti in Svizzera romanda.

■ Come dicevi, prima di lanciarti in questa nuova sfida sei stato segretario sindacale al SEV. Secondo te è un vantaggio o uno svantaggio?

Un vantaggio, chiaramente, perché conosco il SEV. E quando ho dato una mano ad Olivier Barraud (impegnato nelle trattative del CCL di FFS, ndr),

mi sono occupato delle sezioni e della parte riguardante l'accompagnamento, allo scopo di assicurare un buon clima di lavoro all'interno dei comitati. Ho molto apprezzato questo lato organizzativo.

Il vero vantaggio, a mio avviso, è di essere stato un militante. Ho lavorato in un comitato di sezione per molti anni e so di cosa c'è bisogno in un

È qui che si gioca la sfida: nell'essere complementare ai colleghi e le colleghe che esercitano la funzione di segretari/e sindacali. Loro, in particolare, sono coinvolti in prima persona nei negoziati e si occupano della difesa dei casi individuali. Io mi prenderò cura della vita della sezione. Per esempio, dieci giorni fa abbiamo organizzato delle visite con la sezione AS Ovest. In casi come questi sono presente per sostenere il presidente di sezione, portare il materiale, organizzare gli aspetti logistici. Posso occuparmi anche delle questioni per le quali i segretari sindacali non hanno il tempo. Posso garantire il flusso delle informazioni della base e trasmettere le domande alla persona appropriata. Faccio tesoro delle domande dei membri che incontro e che mi interpellano.

■ Quali sono le qualità necessarie, dal profilo caratteriale, per poter svolgere questo lavoro?

Mi hanno detto spesso che sono bravo ad accudire le persone e a favorire il dialogo. È importante che i membri di una sezione o di un comitato abbiano piacere a compiere il loro lavoro e che non lo avvertono come un peso obbligato-

BIO

Baptiste Morier ha appena festeggiato i suoi 37 anni. Sposato, ha due figli piccoli. Abita nella campagna friborghese e più precisamente a Middel.

Dopo il ginnasio, si iscrive alla Facoltà di Diritto e dopo in Scienze sociali. Ma cambia totalmente rotta in occasione di Expo 02 e diventa conducente di un battello solare sull'«arteplage» di Morat. Ottiene comunque la licenza in scienze sociali e la patente di navigazione.

Nel 2004 inizia a lavorare presso la CGN, fino al 2012 (ha fatto parte del comitato di sezione). Nel 2013 entra al SEV come segretario sindacale e dà una mano a Olivier Barraud, allora occupato nelle trattative per il rinnovo del CCL delle FFS.

Dopo questo mandato di due anni, parte per un viaggio in bicicletta e gira l'Europa per 4 mesi. Ad inizio settembre torna al SEV in veste di coach delle sezioni FFS della Romandia.



Baptiste Morier in azione a Losanna, accanto a un collaboratore della polizia dei trasporti e a Jean-Pierre Etique, segretario sindacale del SEV.

rio. Mi vedo come un facilitatore. Non sono il tipo che impone le cose, sono piuttosto incline all'ascolto e al sostegno. Mi piace tantissimo ascoltare le persone.

■ **Parallelamente al tuo ruolo di «coach», ora sei anche responsabile della formazione romanda.**

Sì, effettivamente ed è un vantaggio. Assicurerò il coordinamento della formazione e parteciperò alla formazione dei membri di comitato. Avrò dunque contatti regolari, importanti per il mio lavoro di «coaching».

■ **Elena Obreschkow è responsabile del reclutamento. Ma nelle vesti di coach romando è anche uno dei tuoi compiti, giusto?**

Sì, certo. Ma se mi avessero imposto delle quote nel campo del reclutamento di nuovi membri, non avrei fatto il concorso per questo lavoro. Io non sono un venditore di assicurazioni. Il reclutamento è essenziale, ma dobbiamo anche prenderci cura della nostra base, dei nostri affiliati e

delle nostre affiliate. Dobbiamo coccolare coloro che si impegnano a difendere e a migliorare le condizioni di lavoro.

■ **Un buon grado di sindacalizzazione è comunque indispensabile per la difesa dei membri. Insomma le cose sono legate...**

Certo! Se i nostri tassi di sindacalizzazione dovessero subire una flessione, non potremo più essere considerati come partner privilegiato, si

«**Il reclutamento è essenziale, ma dobbiamo anche prenderci cura della nostra base, dei nostri affiliati e delle nostre affiliate. Dobbiamo coccolare coloro che si impegnano a difendere e a migliorare le condizioni di lavoro**».

tratta di un rischio dietro l'angolo. In un altro sindacato ho vissuto concretamente che cosa significasse avere un rapporto di forza inferiore (da 1 a 3% di membri); vi assicuro

che la differenza in termini di considerazione da parte dei collaboratori delle risorse umane era palese. Al SEV siamo ascoltati perché siamo forti. E tali dobbiamo rimanere.

■ **Attualmente non conosci ancora benissimo le FFS. Ma hai già qualche idea su che cosa fa difetto nelle sezioni e che cosa occorre migliorare?**

Date le dimensioni e l'estensione geografica di alcune sezioni, una sfida importante è quella di non perdere la prossimità. Credo molto nell'importanza dei locali, dei luoghi di servizio. Mi è giunta voce, inoltre, che alcune assemblee sono poco frequentate. Devo dunque capire perché e valutare se siano necessarie altre forme di eventi/appuntamenti

in grado di riunire le persone e di avvicinarle.

■ **Che cosa lega i membri delle sezioni FFS, indipendentemente dalle loro categorie professionali di appartenenza?**

Hanno il medesimo attaccamento al servizio pubblico, ai trasporti pubblici e alla difesa delle condizioni di lavoro. Non conosco il loro posto di lavoro, per ora, ma mi sento molto vicino alle loro convinzioni. E sono lieto che mi facciano scoprire il loro mondo.

Henriette Schaffter/frg

Si fanno largo nuovi progetti di esternalizzazione della manutenzione del materiale rotabile

«Restare dipendenti da una multinazionale è semplicemente irresponsabile».

Manuel Avallone, vicepresidente SEV



Manutenzione dei veicoli tra vecchie e nuove idee

La crescente pressione finanziaria induce numerose aziende a cercare nuove soluzioni per risparmiare e ottimizzare le proprie spese. Nel settore della manutenzione del materiale rotabile, vi è chi opta per la sua esternalizzazione, chi sta ancora riflettendo e chi si coalizza per mantenere gli impieghi. Abbiamo tracciato un quadro non esaustivo della situazione nel nostro paese. Il SEV è tuttavia tutt'ora convinto che l'esternalizzazione di queste attività sia il primo passo verso la perdita d'indipendenza dell'azienda ed è molto scettico nei confronti della decisione delle FFS di esternalizzare la manutenzione degli ETR 610, che deve rimanere un caso isolato.

L'esternalizzazione della manutenzione del materiale rotabile non riguarda solo le FFS. In Svizzera, numerose ITC stanno infatti riflettendo a questa possibilità. La Frauenfeld Wil Bahn, per esempio, ha già deciso questo passo e ceduto l'attività alla Stadler Rail (vedi riquadro a pagina 9).

Le FFS hanno invece annunciato il 24 settembre scorso di aver esternalizzato i lavori di ammodernamento e di revisione dei 19 treni modello ETR 610 alla Alstom. Una commessa del valore di circa 80 milioni di franchi, che Alstom eseguirà a Savigliano, in Italia, dal 2017. Questa decisione lascia molto perplesso il SEV.

Sinergie romande

Nella Svizzera romanda si sta invece facendo largo un'altra idea, «con un gruppo di lavoro costituito da diverse aziende di trasporto concessionarie per riflettere a possibili sinergie per la manutenzione dei carrelli» come ci indica Vincent Ducrot, direttore generale dei trasporti pubblici di Friburgo. «Vogliamo verificare se possiamo ridurre i costi della manu-

tenzione dei carrelli grazie a una collaborazione puntuale che potrebbe giungere a riunire questi incarichi in un unico sito».

Un ruolo che però Vincent Ducrot non vede per il futuro centro di manutenzione dei TPF a Givisiez che, una volta realizzato nel 2019, sarà parzialmente affittato alla BLS. Secondo Vincent Ducrot, un servizio di manutenzione dei carrelli deve avere una posizione centrale, quindi essere idealmente ubicato in territorio vodese. Le aziende concordano comunque sull'esigenza di sviluppare collaborazioni tra di loro per soddisfare le esigenze sempre più severe poste alla manutenzione, piuttosto che esternalizzare o puntare ad una marcata autarchia. «Attualmente, non vi sono aziende che dispongano dei volumi necessari per ammortizzare gli investimenti che si impongono in questo settore. Smontare le ruote, per esempio, richiede l'impiego di macchinari di costo elevatissimo. Collaborazioni reciproche permetterebbero economie di scala», spiega ancora il direttore dei TPF.

Nessuna esternalizzazione verso l'Europa orientale

La crescente pressione esercitata sulle aziende dall'ufficio federale dei trasporti, che chiede di diminuire la dipendenza dai contributi degli enti pubblici, stimola le direzioni nella ricerca di soluzioni per comprimere i costi. Ma a subirne le conseguenze non rischia di essere il personale? «Penso che questa ricerca di collaborazioni debba essere considerata una buona notizia per il personale, dato che vi sono anche officine in Polonia e in Ungheria ansiose di inserirsi in questo mercato. Sono però convinto che per le imprese romande sia importante conservare queste conoscenze al loro interno. Al massimo potrebbe entrare in linea di conto l'affidamento della manutenzione pesante dei treni all'azienda costruttrice, ma non la manutenzione corrente. La manutenzione dei carrelli, per esempio, è un compito di valenza strategica, dal quale le aziende non devono separarsi», puntualizza Vincent Ducrot.

Il gruppo di lavoro delle aziende non ha ancora preso decisioni concrete, anche se Vincent Ducrot resta convinto che,

a medio termine, i lavori di manutenzione potrebbero essere svolti da una struttura comune. In altri termini, lui vedrebbe la costituzione di un'azienda con una propria forma giuridica, verso la quale verrebbero esternalizzate le attività. Vi sarebbe però il rischio di un degrado delle condizioni di impiego, che il direttore dei TPF minimizza: «se si andasse in questa direzione, si tratterebbe di implicare i partners sociali nel processo di definizione della società, il cui scopo è il mantenimento delle conoscenze e non certo il dumping salariale».

Le discussioni in corso non hanno ancora portato alla definizione di un calendario. I piani finanziari per il 2016 e il 2017 sono tuttavia definiti. «Una simile collaborazione, ammesso di giungere ad un accordo, non potrebbe quindi avvenire prima del 2018», precisa ancora Ducrot.

Il SEV vigila

La questione è tenuta attentamente sott'occhio dal SEV: «Le riflessioni delle aziende sulle possibilità di sviluppare sinergie sono certo legittime. A pre-

occupare sono però i dettagli, come la forma giuridica da dare a questa struttura comune. Non vi è alcuna valida ragione per creare un'impresa esterna. La manutenzione dei carrelli, per restare a questo esempio, può essere svolta da un'ITC che poi fattura le sue prestazioni al committente. La creazione di un'azienda esterna comporta rischi di degrado delle condizioni di lavoro troppo importanti. Il SEV dovrà pertanto opporsi ad una simile prospettiva», replica Christian Fankhauser, segretario SEV che segue diverse aziende della Romandia.

Il SEV invita quindi tutte e tutti i suoi membri a trasmettere tempestivamente ogni informazione su questa questione, per poter intervenire nei modi e nei tempi più appropriati.

Vivian Bologna



Secondo il SEV, la manutenzione del materiale rotabile deve restare un compito chiave delle FFS.

FFS: mantenere le competenze è di vitale importanza

Lo scorso 24 settembre, le FFS hanno comunicato ufficialmente la decisione di affidare ad Alstom la prima revisione dei treni ETR 610, i pendolini di seconda generazione. Per la prima volta, hanno così deciso di esternalizzare questo genere di incarichi, pur precisando che si tratta di circostanze particolari, derivanti dall'esigenza di svolgere lavori di ammodernamento sui sette treni della prima serie, per portarli a livello dei 12 forniti in seguito. Sempre secondo le indicazioni delle FFS, per questioni di omologazione questi lavori, che verranno svolti presso gli stabilimenti di Savigliano, devono essere svolti dalla stessa Alstom, alla quale vengono affidati anche i compiti della prima revisione. In questo modo, verrebbero sfruttate «sinergie eccezionali» e si aumenterebbe la disponibilità del materiale rotabile in questione. A prima vista, la spiegazione appare logica, anche se ci si può chiedere se non c'erano alternative. Si tratta pur sempre di una commessa da 80 milioni di

franchi che le FFS rinunciano a svolgere in proprio ed affidano a terzi. Sino ad oggi, la via seguita per la manutenzione del materiale rotabile è stata un'altra: quella di svolgerla in proprio sin dall'inizio per acquisire le conoscenze necessarie ed accompagnare al meglio il materiale rotabile, che per concezione, realizzazione (e costi) hanno una vita molto lunga. Il SEV ha pertanto manifestato un profondo scetticismo su questa decisione: «L'attribuzione della manutenzione degli ETR 610 al loro costruttore Alstom è inammissibile, perché così le FFS corrono il rischio di perdere le necessarie competenze tecniche che in futuro saranno indispensabili ad assicurare la disponibilità del parco veicoli a lunga scadenza. Nella prospettiva di una durata d'esercizio di 40 anni, è sbagliato mettersi nelle mani di privati» si legge nel suo comunicato, sul quale il vicepresidente Manuel Avallone precisa anche che «le FFS dispongono del personale specializzato necessa-

rio ad assicurare il mantenimento in esercizio dei veicoli, a lunga scadenza. Sia per quanto riguarda le competenze tecniche, sia per il costo, è assurdo mettersi nelle mani di imprese multinazionali, i cui interessi sono indubbiamente altri». Le FFS dispongono di una rete di Officine in grado nel suo complesso, se del caso con alcuni aggiustamenti, di far fronte a queste esigenze. Se Yverdon e Olten appaiono oberate di lavoro, attualmente Bellinzona (e probabilmente Bienne) hanno una certa disponibilità. Il SEV prende le FFS in parola quando affermano di considerare la manutenzione dei veicoli un elemento centrale delle loro competenze. Tanto più che ne va anche di migliaia di posti di lavoro in Svizzera, dall'elevato livello di capacità tecniche, che non possono essere messe in gioco. Sarebbe quindi molto più sensato coinvolgere questo personale nell'evoluzione tecnologica.

Gi

LA FWB PUNTA SU STADLER

Dal primo ottobre, la FWB ha esternalizzato alla Stadler Rail Services SA la manutenzione della propria flotta di veicoli, composta da cinque elettrotreni acquistati dalla Stadler Rail nel 2013, un veicolo di servizio e un treno più vecchio. Ciò ha portato a cambiamenti per i cinque dipendenti che, oltre ai compiti di manutenzione, svolgevano anche turni da macchinista: dopo il 2013, due di loro sono stati pensionati e non più sostituiti; un terzo collega sessantenne ha potuto mantenere il suo impiego alla FWB, ma verrà prestato alla Stadler; un quarto, di 45 anni, verrà impiegato dalla FWB unicamente come macchinista e il quinto, che ha 36 anni, passerà alle dipendenze della Stadler, dalla quale verrà «prestato» per un 30% alla FWB per svolgere turni di guida. Lui passerà quindi al CCL della Stadler che in alcuni punti risulta sensibilmente peggiore rispetto a quello della FWB (per esempio, la settimana lavorativa di 43 sino a 45 ore, contro le 41 alla FWB). «Non abbiamo tuttavia mai avuto l'impressione che la FWB volesse accanirsi sul personale, ma avvertito una certa disponibilità per la ricerca di soluzioni accettabili», indica il segretario SEV Felix Birchler, che ha seguito la questione. Per la FWB, l'esternalizzazione era dettata da due ragioni principali: le dimensioni ridotte dell'azienda la espongono a rischi eccessivi, per esempio per la perdita di know-how dettato dal pensionamento dei due colleghi e la necessità di rendere più costanti le voci di spesa per la manutenzione e di stabilizzarne la conduzione finanziaria. «Noi eravamo molto scettici in proposito, ma abbiamo constatato che per la FWB si trattava veramente di migliorare l'organizzazione della manutenzione e quindi non ci siamo opposti», continua Birchler. Stadler ha anche garantito, con contratti a lungo termine, la manutenzione per tutta la durata di vita dei treni. «Per loro, deve trattarsi di un progetto modello, in vista dell'acquisizione di altri clienti», valuta Birchler. Un ulteriore aspetto positivo è che Stadler a Wil intende impiegare oltre dieci persone, proprio in vista di un'espansione dell'attività.

Fi

Studio sul futuro dell'industria del materiale rotabile in Svizzera

Lo scorso anno, SEV e UNIA hanno promosso uno studio sul futuro dell'industria del materiale rotabile e delle ferrovie in Svizzera.

In linea di principio, per la manutenzione e i servizi possono entrare in linea di conto di versi prestatori d'opera: le aziende ferroviarie stesse, i costruttori di materiale rotabile o ditte terze. Lo studio, svolto dalla Metron SA, è stato pubblicato nel giugno del 2014 e ha evidenziato numerosi aspetti in favore dello svolgimento della manutenzione del materiale rotabile presso le aziende di trasporto.

Secondo lo studio, la manutenzione e i servizi sono un settore d'attività particolarmente interessante e con buone prospettive di crescita anche per le industrie produttrici. In Gran Bretagna, per esempio, la manutenzione del materiale rotabile è affidata a Bombardier e a Siemes. Quest'ultima cura la manutenzione anche in Spagna e in Russia, mentre in Ungheria e in Algeria la manutenzione è affidata alla Stadler. Nel nostro paese, invece, questa pratica viene applicata solo per i tram, per esempio presso la BLT.

Lo studio ha pure confermato che le discussioni su possibili riorganizzazioni sono state rilanciate dalle pressioni sui costi. L'incognita principale dell'esternalizzazione riguarda tuttavia la previsione su quali e quanti attori saranno attivi in futuro anche nei prossimi anni e decenni.

Attenzione alla dipendenza dai costruttori

Secondo le valutazioni dei rappresentanti FFS, le aziende costruttrici sono in grado, in

particolare per la prima revisione, di offrire servizi più economici, grazie al fatto che possono contare su migliori condizioni di acquisto del materiale. Tuttavia, se il primo contratto di manutenzione viene spesso offerto a condizioni di favore per procacciarsi il cliente, le condizioni dei contratti seguenti sono spesso meno vantaggiose.

Oltre alle aziende ferroviarie e a quelle costruttrici, sul mercato della manutenzione operano anche terzi. Affidare loro questi incarichi può però risultare molto delicato, a causa di possibili strascichi legali per la definizione di responsabilità derivanti dai rapporti contrattuali diversi tra imprese ferroviarie e aziende costruttrici da un canto e imprese ferroviarie e imprese di manutenzione dell'altro, soprattutto qualora si pongano problemi che dovrebbero rientrare nelle garanzie date dai costruttori.

Le esigenze di manutenzione diventano tendenzialmente più complesse, anche perché riguardano in misura crescente composizioni complete, invece di veicoli singoli. Esse richiedono pertanto investimenti maggiori, che potrebbero a loro volta indurre ad una riflessione sulle attuali strutture delle Officine FFS.

Sulla base dei risultati di questo studio, il SEV rivendica in particolare che:

- per ragioni legate al traffico, alla sicurezza e all'occupazione, servizio e manutenzione devono continuare a essere svolte principalmente dalle FFS. I motivi sono principalmente da ricondurre alla sicurezza (aspetto della qualità nella manutenzione) e al potenziamento della formazione e

della formazione continua.

- FFS, BLS e altre imprese ferroviarie danno vita alle necessarie collaborazioni tra gestori delle ferrovie e industria del materiale rotabile con l'obiettivo di adeguarsi costantemente ai più recenti sviluppi in termini di tecnologia e sicurezza.

- Indipendentemente dalle possibili soluzioni bisogna garantire che sul mercato del servizio e della manutenzione siano vincolanti le stesse condizioni di lavoro per tutte le aziende partecipanti, al fine di assicurare gli standard più elevati di qualità e sicurezza. Questi requisiti riguardanti le condizioni lavorative e la sicurezza devono essere garantiti dal punto di vista giuridico (modifica della legislazione ferroviaria).

Lo studio Metron è disponibile sul sito internet

http://sev-online.ch/it/downloads/pdf_it/2014/il-futuro-dellindustria-del-materiale-rotabile-in-svizzera.

Esternalizzazioni presso Infrastruttura FFS

Ricette tutt'altro che miracolose

Le FFS affidano da tempo lavori sui binari a terzi, ma altre esternalizzazioni porterebbero solo maggior dipendenza.

Il 16 agosto, mentre FFS e UFT litigavano sull'importo da destinare nei prossimi anni dal fondo dell'infrastruttura ferroviaria alla manutenzione della rete, la «Neue Zürcher Zeitung» ha ricucinato un rapporto del mese di marzo sugli obiettivi di FFS Infrastruttura del 2014, sottolineando come le FFS avessero mancato le richieste di produttività.

Il 20 agosto, la NZZ è tornata alla carica, raccomandando alla «monopolista FFS», sull'esempio di Cargo International, di ricorrere in «misura maggiore alla concorrenza, creando Joint Ventures settoriali con partners orientati ad una struttura di costi privata, anziché statale», per venire a capo della propria «inefficienza». In realtà, le FFS da tempo non costruiscono più in proprio un troncone di binario e per ogni lavoro di manutenzione che

può essere chiaramente delimitato, fanno capo a ditte di costruzione private che comprino i propri costi soprattutto con condizioni di lavoro peggiori per il proprio personale. Né le esternalizzazioni permettono di ridurre i costi a piacimento: anche le ditte private devono infatti rispettare le direttive di sicurezza e sottostare ai limiti crescenti imposti dagli intervalli di tempo sempre più limitati. Il mercato è inoltre molto limitato dal know-how sempre più specifico e dai macchinari che spesso devono essere sviluppati appositamente, che finiscono per mettere queste ditte in una posizione di monopolio dal quale le FFS risultano sempre più dipendenti, come dimostra l'esempio della costruzione di scambi. L'infrastruttura FFS farebbe quindi meglio ad aumentare, dopo anni di contrattazione, l'effettivo dei propri montatori, curandone la formazione e l'istruzione, in modo da far fronte alle sfide che l'aspettano.



Colpi di diritto

L'apparenza a volte inganna

A volte vengono messe in discussione anche le regole più basilari e generali.

Nel diritto civile, l'onere della prova spetta a chi intende far valere un diritto.

Thomas, autista di bus presso un'azienda di trasporto pubblico, giunge al capolinea, posto ad una stazione ferroviaria. Attraversa quindi il bus, raccattando alcuni giornali abbandonati sui e sotto ai sedili e trova una lattina di birra. Constatando che non è vuota, la prende con sé, per vuotarla all'esterno del bus. Qui incontra due colleghi, uno dei quali era venuto per dargli il cambio, discute un momento con loro, per poi recarsi al locale di servizio. Lungo il cammino, si sbarazza nei dovuti modi della lattina e del suo contenuto.

Testimonianza fotografica

Due giorni dopo, Thomas viene convocato dalla capa del personale, la quale gli comunica che l'azienda ha ricevuto da una persona una foto che lo ritrae in uniforme e con una lattina di birra in mano mentre discute con due colleghi. La capa gli chiede quindi di giustificarsi per iscritto, anche perché alcuni anni prima, Thomas aveva già avuto un problema con bevande alcoliche.

Rifiuto di testimoni e di atti

In effetti, alcuni anni prima, Thomas era stato respinto a casa, in quanto risentiva ancora dei postumi di un'allegra serata. Allora, aveva accettato il provvedimento disciplinare ed in seguito il suo comportamento era sempre risultato impeccabile.

Thomas ribadisce quindi di non aver bevuto assolutamente nulla, ma solo di aver voluto gettare la lattina trovata sul bus. Visto lo scetticismo della capa del personale, chiede che vengano sentiti anche i due colleghi con i quali si era fermato a parlare. La capa del personale respinge però questa richiesta, dicendo di voler evitare di destare sensazioni e rifiuta anche di mostrare la foto. Per contro, prospetta a Thomas l'intimazione di un richiamo.

Tanto tuonò che non piovve

Thomas si rivolge pertanto al SEV, il quale si mette in contatto con l'azienda per chiarire la natura esatta del rimprovero al collega. La direzione conferma di non essere in grado di dimostrare che Thomas avesse effetti-

vamente bevuto della birra. Ma anche il semplice fatto di essere fermo a parlare in uniforme con una lattina di birra in mano è da considerare come un'infrazione alle disposizioni di servizio sul comportamento. Secondo la direzione, inoltre, la foto conferma la necessità di avere disposizioni così severe, per evitare che i viaggiatori possano avere l'impressione che i conducenti di bus consumino bevande alcoliche in servizio. Queste considerazioni giustificano, a parere della direzione, l'ammonizione.

Il diritto di vedere le prove

Da parte del SEV viene criticata la decisione di non consultare i due colleghi di Thomas. Se l'azienda vuole sanzionare il personale, spetta a lei dimostrare che questo

ha commesso un'infrazione. Se la prova è costituita da una foto, questa deve essere presentata al dipendente. Inoltre, l'azienda ha ammesso che la foto non poteva provare il consumo di birra. Considerato come Thomas si fosse limitato a gettare la lattina di birra nell'ambito dei suoi doveri di servizio, l'unico rimprovero che gli si poteva muovere era di non averlo fatto subito e l'azienda poteva senza problemi spiegare l'equivoco al mittente della fotografia. Queste considerazioni hanno dissolto le nubi sulla testa di Thomas, tanto che l'azienda ha rinunciato ad emettere il richiamo.

Team assistenza giuridica SEV

UNITI SIAMO SEMPRE PIÙ FORTI

Convinci colleghe e colleghi ad aderire al SEV e vinci nuovi premi attraenti!



Lista 3
Candidata n° 1

PER TUTTI,
SENZA
PRIVILEGI!

PS

Vota PS,
vota Marina Carobbio Guscelli
in Consiglio Nazionale.



Bruno Storni

Da sempre per il trasporto
pubblico

in corsa per Berna

PS

Consiglio Nazionale lista 3 candidato 8

Giornata del manovrista in Ticino



La giornata del manovrista organizzata dalla RPV Ticino è ormai una storia di successo. Presenti domenica 20 settembre a Rovio, manovratori, macchinisti e conducenti dell'AMSA hanno dimostrato ancora una volta quanto i legami fuori dal lavoro siano importanti. Importanti dal profilo umano e naturalmente dal profilo sindacale. Giornate come queste sono occasioni per scambiarsi opinioni, confrontarsi con le difficoltà del lavoro, tessere relazioni. Ci si sente spesso meno soli nelle lotte quotidiane. Dopo la ricca grigliata, si è tenuta una riffa (nella foto al centro la consegna del primo premio offerto da Helvetia assicurazioni). Il breve saluto sindacale è stato rivolto dal segretario del SEV Pietro Gianolli. Per il Comitato RPV, a cominciare dal presidente Yuri de Biasi, una giornata riuscita!

■ Sottofederazione AS

«Pianificazione della successione e costruzione della rete dei fiduciari»



Nei giorni 25 e 26 agosto a Jongny, la sottofederazione AS, in occasione della sua terza seduta di comitato centrale (CC), ha tenuto una seduta di chiusura. Il presidente centrale Peter Kläpper aveva preparato un intenso programma. Lo splendido tempo estivo ha indotto i membri del CC a lavorare in modo disciplinato e concentrato. Non si sono solo avute intense discussioni, ma si sono pure conseguiti risultati concreti, sui quali si può costruire qualcosa. Quale «compenso», una visita ad una cantina con vista sul Lemano e relativa degustazione.

Pianificazione della successione e lavoro di costruzione sono compiti permanenti

Nonostante un simile carico di programma, alla fine della seduta di chiusura i membri del CC sono riusciti a conseguire risultati di tutto rispetto. Anzitutto si è trattato di chiarire con i

membri del CC come prospettano il loro impegno futuro nella sottofederazione, al fine di valutare quali funzioni sarebbero ancora coperte a breve e medio termine. Il PC ha così potuto prendere atto con soddisfazione che i membri del CC sono pronti ad impegnarsi ancora in comitato, per un tempo più lungo. Tuttavia, non si deve sottovalutare che alcuni di loro, fra non molto, passeranno alla pensione e dovranno quindi essere sostituiti e, di conseguenza, occorre da subito preparare i rinalzi. L'esposizione si è dimostrata molto efficace, per poter pianificare seriamente.

Alex Bringolf succede a René Zürcher

Si è appreso che René Zürcher, passato alla Divisione traffico viaggiatori, ha potuto trovare un successore. Si tratta di Alex Bringolf, che si mette a disposizione come nuovo responsabile del settore infrastruttura. Con lui si è potuto

acquisire un uomo d'esperienza e pure un attivo membro della CoPe, per questa importante funzione. Il CC ha ringraziato René Zürcher per la sua ottima conduzione del settore infrastruttura. Egli ha sempre avuto attenzione per la sua gente, ciò che è stato apprezzato, soprattutto a Losanna.

Costruzione e sviluppo della rete dei fiduciari

Il secondo argomento principale è stato fare il bilancio della costruzione e dello sviluppo della rete dei fiduciari. Un sondaggio fra le sezioni ha riportato che la rete dei fiduciari è ancora intatta, ma che in alcune sezioni si è indebolita, a causa della fusione. Il PC intende in futuro prestare speciale attenzione al suo sviluppo. La forza della sottofederazione AS è rappresentata da una densa rete di fiduciari, composta da colleghi attenti. È di importanza vitale che il sindacato, nel corso delle trattative con le FFS, possa far capo a informazioni sicure dalla base e portare esempi concreti, dimostrando di sapere di che cosa parla quando presenta alla controparte proposte e critiche costruttive. La nostra sottofederazione vuole sempre essere aggiornata e impegnarsi a costruire una rete di fiduciari sempre più performante e consolidata. Diverse sezioni hanno iniziato a reclutare e sostenere i propri fiduciari con diversi mezzi. Ogni nuovo fiduciario permette al sindacato di rimanere letteralmente anco-

rato nell'esercizio e nell'amministrazione.

Viva la clausura 2016

Si è dimostrato come valga la pena, una volta all'anno, discutere a fondo le sfide sindacali in un ambiente piacevole, in cui curare anche la camerateria. Il CC ha perciò deciso di organizzare una nuova seduta di clausura nei giorni 23 e 24 agosto 2016. Si pensa di tenerla nel comune del presidente centrale, dove non si produce solo un eccellente vino sullo «Schlosshügel des Munots».

Werner Amrein

Degustazione di vino sul Lemano

Nonostante il denso programma di lavoro, non è mancata l'occasione per coltivare la cultura del vino. In una bella cantina con grande terrazza, i membri del CC hanno potuto degustare i vini vodesi. Anche questo è servito a rafforzare la camerateria, mentre la discussione ha potuto spaziare anche su altri temi. C'è stato pure chi ne ha approfittato per portare a casa alcune bottiglie di St. Saphorin, Calamin o Dézaley. La giornata si è conclusa con una piacevole cena e con altrettanto piacevoli conversazioni.

■ TS – commissione centrale

Evoluzione demografica: vogliamo vederci chiaro!

La demografia degli specialisti nel settore della manutenzione dei veicoli, delle pulizie e del personale operaio ha costituito il punto forte dell'assemblea dei delegati TS di quest'anno, con la partecipazione di Markus Jordi (HR-CFF).

La successiva discussione ha permesso di constatare alcune anomalie che la Commissione centrale ha deciso di studiare a fondo preparando una presa di posizione circostanziata all'indirizzo del capo del personale.

La Commissione centrale ha trasmesso questa posizione il 30 luglio 2015. Un incontro si è tenuto il 16 settembre con Markus Jordi e Peter Luginbühl.

I temi trattati sono stati i seguenti:

■ reclutamento con successo di personale (anche di giovani collaboratrici/collaboratori)

■ mantenimento del personale

■ precisione nel profilo del personale

■ modifiche dei profili professionali e le esigenze nella manutenzione dei veicoli, a seguito delle moderne automotrici

■ riuscito trasferimento delle conoscenze

■ effetti possibili dei modelli di pensionamento recentemente introdotti.

Comprensibilmente, non è stato possibile terminare le

discussioni su tutti i temi in una sola seduta.

La questione dell'evoluzione demografica degli specialisti continuerà ad occuparci in futuro. Delle sedute comuni di reporting due volte all'anno sono indispensabili affinché la nostra sottofederazione possa efficacemente studiare la problematica. Il responsabile del personale HR Markus Jordi ha accettato questa procedura. Si è inoltre complimentato con la sottofederazione TS per l'interessamento e il modo di affrontare questa importante tematica. Ha inoltre rilevato che siamo l'unica sottofederazione a farlo.

TS

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Soldi chiamano soldi

Non ho più seguito le vicende personali di Martin Winterkon, costretto a lasciare il posto di lavoro, ma di certo non se la passa male. Perché il signor Winterkon era l'amministratore delegato della Volkswagen che ha rassegnato le dimissioni all'indomani del clamoroso scandalo delle auto truccate per far sembrare meno inquinata l'aria che respiriamo. Quando ha dolcemente chiuso la porta alle sue spalle sapeva d'aver diritto a una liquidazione di 28,6 milioni di euro, nel peggiore dei casi. Perché se verrà riconosciuta la sua estraneità, com'egli spergiura, alla mega-truffa, potrà godere di un'aggiunta di due annualità dello stipendio base: qualcosa come ulteriori sei milioncini. Davvero non male per un pensionato.

Ora non è che Martin Winterkon, nella ristretta cerchia degli amministratori delegati di aziende di rilievo mondiale sia da considerarsi un'eccezione, insomma un privilegiato. Basti ricordare il signor Daniel Vasella che lasciò la Novartis con un assegno di 72 milioni di franchi o il meno noto Andrea Guerra, della Luxottica (la seconda azienda italiana) che lo scorso anno si prese una liquidazione di 45 milioni di euro. Per poi passare a fungere da consulente del premier Matteo Renzi, di cui è grande amico.

Rispetto ai veri Paperoni, i Winterkon, i Vasella, i Guerra sono poco più che semplici poveracci. Si sa, sono dati noti, ne abbiamo già parlato, ma conviene riparlare. L'agenzia Oxfam, che si occupa di fame nel mondo, rivela che attualmente l'1% della popolazione più ricca del mondo detiene il 48% della ricchezza globale e che alla fine del 2016 questa percentuale sarà salita al 50%. Un'ascesa che non s'arresterà. I soldi chiamano soldi, così nel 2019 questa percentuale arriverà al 54%. Rende ancora meglio l'idea se si dice che le 80 persone più ricche detengono gli stessi soldi di cui possono disporre 3,5 miliardi di poveri.

E andiamo avanti con le cifre, ma sul fronte opposto. Secondo la FAO, l'agenzia dell'ONU che si occupa dell'alimentazione e dell'agricoltura, gli affamati nel mondo sono complessivamente 795 milioni. Tantissimi, ma 25 anni fa erano qualcosa come 215 milioni in più. Gli sforzi dispiegati dalla FAO allorché lanciò la campagna per dimezzare il numero dei denutriti entro il 2015 non sono stati vani. I risultati maggiori sono stati conseguiti dai paesi che hanno scelto politiche progressiste, fondate sulla redistribuzione delle ricchezze, come, ad esempio, il Venezuela, tanto che la FAO ha deciso di dedicare a Hugo Chavez il prossimo programma per sradicare la fame da qui al 2025.

Ma fra gli 80 superricchi, i Chavez non vengono davvero visti di buon occhio.

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Pierluigi Boverio**, colpito negli affetti familiari per il decesso della madre Noemi.

LPV Ticino

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch.

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45.

Tiratura: edizione italiana: 3609 copie; totale: 43612; certificata il 14.11.2014.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

Prestampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch.

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 22 ottobre 2015. Chiusura redazionale: giovedì 15 ottobre, ore 10.

■ UFST Unione ferrovieri sportivi Ticino

Torneo sociale di tennis – sabato 24 ottobre a Sementina

Dopo le vacanze e le «fatiche estive» dei Campionati CH a Lucerna ecco l'occasione per riprendere la racchetta in mano... Il Torneo Sociale UFST 2015 si terrà presso il TC Giubiasco Centro Orion a Sementina (campi interni). Numero minimo di iscritti: 8. Segue eventuale

cena. Aperitivo offerto. Inizio ore 10.15, termine ca. 18.30.

Iscrizioni entro il 17 ottobre e informazioni a: Samuele Lupi, via Bressanella 8, 6828 Balerna, tel. 076 411 77 04, e-mail: sam.lupi@sunrise.ch.

■ Sezione AS Ticino

Assemblea generale – 6 novembre

Casa del Popolo Bellinzona, 18.00

Tempo di bilanci anche per la sottofederazione AS Regione Ticino, confrontata quotidianamente con vecchie e nuove sfide.

■ Ordine del giorno dell'assemblea:

- 1 Apertura e saluto del presidente sezionale, lista di presenza
- 2 Approvazione ordine del giorno
- 3 Nomina presidente del giorno e scrutatori
- 4 Approvazione verbale ultima assemblea
- 5 Relazione del Presidente

6 Intervento del presidente Centrale AS P. Käppler, discussioni e domande

7 Rapporto del cassiere

8 Consegna distintivi 25° e 40° d'appartenenza a SEV/AS

9 Attualità sindacali con un/a collega del segretariato regionale del SEV

10 Eventuali

Seguirà un rinfresco; i partecipanti sono pregati di annunciarsi ad Attilio Albertini:

attilio.albertini@sbbcargo.com

Vi aspettiamo.

Vanni Nembrini, presidente

■ PV Ticino e Moesano

Castagnate edizione 2015

27 ottobre, Biasca, Bocciodromo Rodoni, ore 14:30

29 ottobre, Vacallo, Centro sociale, ore 14:30

Come consuetudine anche quest'anno nel mese di ottobre si svolgeranno le due castagnate della nostra sezione.

Il comitato vi aspetta numerosi per trascorrere assieme un pomeriggio in allegra compagnia. Gli addetti alle caldaie faranno il possibile per preparare al meglio le caldaroste. Oltre alle castagne vi sarà servito del lardo e formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. **Non occorre iscriversi o annunciarsi.**

■ Martedì 27 ottobre a Biasca al Bocciodromo Rodoni ore 14:30

Treni consigliati per Biasca da Airolo pt 13.01 – Faido 13.19 – Biasca arr. 13.39. Da Locarno pt. 13.45 – Cadenazzo 13.57 – Bellinzona 14.06 – Biasca arr. 14.17.

Un nostro rappresentante sarà presente in stazione per organizzare il trasporto al Bocciodromo e ritorno. A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo privato.

■ Giovedì 29 ottobre a Vacallo al Centro sociale ore 14:30

Per Vacallo, nei dintorni del Centro sociale, sono a disposizione dei posteggi adeguati ed inoltre è ben servito dai mezzi pubblici del Mendrisiotto. *Il comitato sezionale*

Giornata della migrazione 2015

«A dire il vero volevamo tornare indietro»

7 novembre 2015, 09.00–17.00
Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Film e discussione:

«Eigentlich wollten wir zurückkehren»
(«A dire il vero volevamo tornare indietro»)
con Yusuf Yeşilöz, regista e autore

World Café:

Rientrare o restare – una riflessione personale e sociale

Iscrizione entro il 23 ottobre 2015 a:

SEV, Segretariato regionale di Zurigo
Birmensdorferstrasse 65
8004 Zurigo

044 242 84 66
migration@sev-online.ch
oppure direttamente su
www.sev-online.ch/migrazione

Iscrivetevi subito!



Avviso

Informiamo che il segretariato regionale di Bellinzona il 15 ottobre rimane chiuso per impegni fuori sede.

Convegno del personale di vendita SEV AS



Quale futuro per la vendita allo sportello? Rivalutazione o scomparsa?

Sabato 31.10.2015 – Hotel Olten, Olten, dalle 9.45 alle 15.30

Traduzione simultanea in francese.

Maggiori informazioni e iscrizione a: e-mail: p@as-online.ch o telefono 031 357 57 05 *Resp. settore P, SEV AS Ruth Schweizer*

Decisioni del congresso 2015: termine di referendum scaduto



Il termine di referendum contro le decisioni del congresso 2015 è scaduto lo scorso venerdì 25 settembre 2015.

- Le decisioni
- sul rapporto sociale SEV 2015
 - sui testi programmatici 2015 – 2017
 - sulla revisione di statuto e regolamento di gestione
 - sulle nuove proposte al congresso

sono quindi entrate in vigore.

Christina Jäggi, segretaria del congresso SEV

Giornata cantonale delle ITC Bellinzona, 28 novembre Aggressioni sotto la lente



Il comitato centrale VPT e il segretariato SEV invitano i membri attivi e i pensionati delle sezioni VPT del Ticino alla tradizionale giornata che avrà luogo il **28 novembre** a Bellinzona. Quest'anno il tema di riflessione sarà comune in tutta la Svizzera; si tratta delle aggressioni, una realtà con la quale il personale dei trasporti pubblici è spesso confrontato.

L'articolo 59 della Legge federale sul trasporto dei viaggiatori prevede che i reati (ingiurie minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente, sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. Per il perseguimento d'ufficio l'autorità competente deve comunque esserne a conoscenza, pertanto occorre sempre annunciare l'accaduto. Un argomento molto importante e di attualità.

■ Svolgimento della giornata:

09.30: Accoglienza con caffè e gipfeli

10.00: benvenuto da parte del presidente della VPT Sottoceneri Peter Bernet e del presidente centrale Gilbert d'Alessandro

10.10: inizio tavola rotonda sul tema delle aggressioni con ospiti e testimonianze. Breve discussione

12.00: aperitivo e pranzo in comune.

■ Termine di iscrizione

Per questioni organizzative vi preghiamo di inoltrare le iscrizioni **entro il 20 novembre** a:

Peter Bernet, Strada da Forno 2, 6967 Dino

Sabetti Andrea presso la ferrovia Centovalli

Frusetta Fabrizio, autolinee FART Locarno

Segretariato SEV, c.p. 1469, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15

Tagliando di iscrizione (p.f. compilare in stampatello)

Nome:.....

Cognome:.....

Impiegato presso:.....

Telefono:.....

Firma:.....

■ Per chi viene in treno

Treni per Bellinzona con arrivo alle 09.26; da Chiasso: 08.28; da Mendrisio: 08.36

da Lugano: 08.46; da Rivera: 09.12; da Giubiasco: 09.23, da Locarno: 09.04 (arrivo 09.29)

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... abbigliamento

Due invenzioni fondamentali hanno spianato la strada all'attuale industria multimiliardaria dell'abbigliamento: la macchina per cucire (brevettata dall'americano John J. Greenough nel 1842) e le taglie dei vestiti, che furono ideate sempre negli USA durante la Guerra Civile (1860-1865) per accelerare la distribuzione del vestiario ai soldati. La confezione delle uniformi, che prima della guerra avveniva personalmente nelle case dei sarti dell'esercito, si spostò presto in fabbrica e, dato che alcune misure prese ai soldati si ripetevano con regolarità, venne l'idea di standardizzare delle taglie. Si trattava di una novità assoluta: fino al 1860, infatti, gli abiti maschili preconfezionati larghi e informi comparsi a Londra a fine Settecento e acquistati da contadini e marinai per le occasioni speciali erano venduti in due sole misure. L'idea delle taglie standard fu immediatamente raccolta dal sarto Ebenezer Butterick, che a New York nel 1866 inventò i primi cartamodelli graduati, cioè in varie misure, per lussuosi abiti femminili, aprendo di fatto il cammino al cosiddetto «prêt-à-porter». Naturalmente l'industria dell'abbigliamento ha beneficiato nel tempo anche di altre invenzioni basilari, come l'ago, la spilla e il bottone. Già diecimila anni fa i popoli più primitivi adoperavano come aghi da filo spine di pesce forati al centro. Intorno all'anno 1000 a. C. in Europa centrale apparve anche il primo antenato della spilla da balia: un ago con la punta bloccata da un filo metallico ricurvo, papà della «fibula», la spilla con cui le antiche donne greche e romane si allacciavano gli abiti. Per quanto, infine, riguarda i bottoni, i più antichi della storia risalgono al 2000 a. C. Erano molluschi intagliati in forma circolare e triangolare rinvenuti nella valle dell'Indo, corrispondente all'attuale Pakistan. Per secoli i bottoni hanno avuto solo funzione decorativa: spille e cinture erano più che sufficienti per chiudere gli indumenti. La pratica di abbottonare i vestiti è nata in Europa occidentale nel XIII secolo. Per non parlare del fazzoletto: il suo più antico antenato è il cosiddetto «sudarium», un piccolo telo portato dagli antichi romani per difendersi dal sudore e anche per soffiarsi il naso. Scomparso alla fine dell'impero romano, fu riproposto nel Cinquecento da Erasmo da Rotterdam: il grande umanista cristiano, morto a Basilea nel 1536, deprecò l'uso di pulirsi il naso con la manica, suggerendo di usare più appropriatamente un fazzoletto da naso!



La BLS reintroduce la scorta del personale treno sui convogli

In viaggio sì, ma ... accompagnati



La BLS volta pagina e investe nelle persone al posto delle macchine.

Le ore degli agenti del treno sembravano contate, ma ora ecco un piacevole risveglio della professione.

Ai vecchi tempi la figura dell'agente del treno – «der Kondukteur» – era una componente indispensabile del personale dei trasporti pubblici: vendeva i biglietti, controllava i titoli di trasporto, aiutava a salire e scendere, forniva informazioni, annunciava la prossima stazione e dava assistenza al trasporto della posta nel bagagliaio. Le funzioni di servizio degli agenti del treno erano utilissime. Negli ultimi anni le innovazioni tecnologiche e operative hanno cambiato radicalmente alcune condizioni di lavoro. Conseguenze? Numerose linee ferroviarie hanno soppresso l'accompagnamento sui treni. E su molte linee i treni non viaggiano più scortati e solo con controlli sporadici.

Personale costoso contro biglietterie a buon mercato

Non solo c'è meno personale sui treni, ma meno servizi e meno fermate. La parola d'ordine sembra chiarissima: il personale è troppo costoso, facciamo dunque capo a internet e ai sistemi di automazione. Ora ci si rende conto che certi dirigenti – e le loro idee motivate dalla riduzione dei costi – si sono spinti troppo

lontano. Ci si è resi conto che su alcune tratte il personale è necessario al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri. E assicurare un buon servizio anche ai viaggiatori esteri che non hanno ovviamente dimestichezza con la lingua, con le tariffe, con le biglietterie automatiche, spesso sempre molto complicate da usare per chi non conosce il paese in cui viaggia. Come sapere, infatti, quale biglietto prendere all'automatizzato: «Thörishaus Dorf» o «Thörishaus Station»? Senza contare che anche le biglietterie automatiche hanno un costo: devono essere oggetto di manutenzione e a volte non funzionano.

La BLS cambia rotta

La BLS ha deciso di voltare pagina: invece di investire nelle macchine investe nelle persone. Come mai questo cambiamento? Perché le biglietterie automatiche BATS che la BLS aveva ripreso dalle FFS sono vetuste e non è più possibile fare la manutenzione. Occorre dunque cambiare i 49 apparecchi; in parte la BLS si è dotata di nuovi distributori automatici che hanno già cinque anni. Sono facili da usare, ma hanno un'offerta ristretta di biglietti. Dodici siti tra Goppenstein e Briga, come pure Spiez e Zweisimmen non saranno interessati dalla sostituzione delle macchine poiché i distributori saranno semplicemente aboliti.

A partire dal 12 ottobre tutti i treni su queste linee saranno accompagnati dal personale treno. Gli agenti venderanno i biglietti direttamente sul treno e senza supplementi, venderanno i necessari titoli di trasporto individuali, carte giornaliere, carte per biciclette, biglietti per cambiamento di classe o cambiamenti di percorso.

RegioExpress accompagnati

La BLS va ancora più in là: al cambio di orario di dicembre, vuole che tutti i suoi RegioExpress siano accompagnati.

Ciò concerne le linee:

Berna–Neuchâtel–LaChaux-de-Fonds, Berna–Langnau–Lucerna, Berna–Kandersteg–Briga e Spiez–Zweisimmen.

Il portavoce della BLS Hélène Soltermann ci ha confermato che il personale destinato all'accompagnamento dei treni sarà aumentato di 12 unità a tempo pieno, per raggiungere complessivamente 114 impieghi per assicurare l'accompagnamento. Si tratta di un segnale molto importante allorché le FFS vogliono ridurre il personale sul treno e mettere in discussione la doppia scorta sulle linee a lunga percorrenza. **pan/frag**

Photomystère: «dov'è stata scattata la foto?»



La domanda di questa edizione è: dov'è stata scattata questa foto?

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 14 ottobre 2015:**

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

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

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste. Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo.

Sono in palio buoni Reka del valore di 40 franchi, che verranno sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

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

La foto dell'ultima edizione mostrava un dettaglio delle vetture aperte del treno panoramico Verticalp (da Montuire alla diga di Emosson nella regione del Monte Bianco). Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore del set di penne è:

André Willi di Samstagern
sezione VPT Südostbahn