

## ZPV

Il personale treno sempre pronto a difendere il lavoro.

Pagina 4



## L'AI di fatto non esiste più

Intervista all'esperto Bruno Cereghetti che dimostra come l'Assicurazione invalidità si chiama fuori sempre più spesso.

Pagina 11



## Infrastruttura FFS

Conteggio del tempo di lavoro: un caos infinito.

Pagina 16

Riflettori puntati su un'opera che cambierà le vite di molte persone e dei trasporti

# Gottardo super star

**Per il mondo dei trasporti, la galleria di base del Gottardo rappresenta una svolta davvero epocale.**

Ai grandi festeggiamenti del primo giugno per l'inaugurazione della galleria di base del Gottardo - che sarà trasmessa in diretta TV -, parteciperanno personalità politiche di tutta Europa. Una giornata in cui il personale figurerà solo come comparsa. Dal giorno dopo, però, il ruolo principale sarà suo. Nel dossier chiariamo luci e ombre sull'opera del secolo, mettendo in evidenza quale impatto avrà sul lavoro. Nell'intervista Hans-Jörg Bertschi, presidente del consiglio di amministrazione di Hupac e della ditta di trasporti Bertschi di Dürrenäsch, spiega quale sarà l'impatto di Alptransit sul traffico merci.



alle pagine 6, 7, 8, 9 e 10

Tra «l'armata arancione», le figure mitiche delle Alpi intenti nelle prove generali.

## 10 settembre a Berna per difendere le pensioni

**Lo Stato sociale è di nuovo sotto attacco e le nostre pensioni vengono prese di mira. Per dire basta allo smantellamento della sicurezza sociale e previdenziale e per difendere con vigore l'AVSplus (in votazione il 25 settembre) prepariamoci a scendere in piazza a Berna il prossimo 10 settembre. Per dire forte e chiaro: «Giù le mani dalle nostre pensioni!»**

## Aperto un nuovo ciclo di trattative con le FFS

# Officine di Bellinzona, qualcosa si muove

■ I rappresentanti del personale hanno incontrato una delegazione delle FFS, concordando i termini di una trattativa per aumentare i volumi di lavoro e sviluppare una prospettiva a lungo termine. Il Consiglio di Stato ha inoltre riaffermato l'impegno del Cantone a sostegno delle Officine e posto l'accento sull'importanza di definire una strategia industriale chiara, che porti lo sta-

bilimento ad accogliere attività a elevato contenuto tecnologico, che garantiscano l'occupazione e ne assicurino lo sviluppo e l'operatività a lungo termine. Ha quindi preso atto della volontà manifestata dalle parti di intraprendere una trattativa. Il primo incontro si è svolto l'11 maggio a Lucerna e ha effettivamente permesso di compiere alcuni passi avanti. In particolare, è stata con-

venuta una moratoria di sei mesi, durante la quale le FFS si asterranno dallo scioglimento di ulteriori rapporti di lavoro di collaboratori temporanei, nonché dall'adozione di provvedimenti strutturali suscettibili di limitare il potenziale di acquisizione di ore produttive.

## IN BREVE

AVSplus al voto  
il 25 settembre

Il Consiglio federale ha stabilito gli argomenti che saranno posti in votazione il 25 settembre, tra i quali si troverà anche l'iniziativa AVSplus. I sindacati, che l'avevano lanciata, preparano la campagna e hanno convocato una manifestazione nazionale a Berna il 10 settembre.

La rete ferroviaria:  
sarà ampliata

Alla Conferenza annuale sui trasporti pubblici tenutasi ad Altdorf, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha informato i competenti Consiglieri di Stato sulla pianificazione della prossima fase di ampliamento della rete ferroviaria. Al vaglio vi sono diverse varianti con investimenti per 7 miliardi di franchi entro il 2030 o per 12 miliardi entro il 2035. Alla Conferenza si è parlato inoltre del limite di spesa per il traffico regionale viaggiatori dal 2018 al 2021. Fra il 2010 e il 2040 è previsto un aumento del traffico ferroviario del 50 per cento circa, sia nel comparto viaggiatori che in quello merci. L'ulteriore ampliamento della rete ferroviaria è pertanto irrinunciabile.

Volti nuovi  
ai vertici FFS

Dal 1° gennaio 2017, le FFS avranno un nuovo capo delle finanze nella persona di Christoph Hammer, 45 anni, attualmente a capo del gruppo controlling della Hilti. Il 15 giugno, l'assemblea delle FFS designerà tre nuovi membri del consiglio d'amministrazione: Beat Schwab, 49 anni, proveniente dal Credit Suisse; Erich Amman, capo delle finanze del gruppo Schindler, e George Kasperkovitz, 49 anni, direttore delle finanze per il gruppo internazionale Mond. Se qualcuno aveva dubbi sull'importanza che le FFS attribuiscono alla questione finanziaria, può stare tranquillo.

No all'iniziativa della «vacca da mungere»

## Più formazione invece di più cemento

**I promotori dell'iniziativa «per un equo finanziamento dei trasporti», associazioni automobilistiche e Unione delle Arti e dei mestieri, per la campagna di voto dispongono di ingenti mezzi. Si parla addirittura di sette milioni di franchi.**

L'iniziativa chiede di destinare tutti i proventi dei dazi sui carburanti alle realizzazioni stradali. L'iniziativa si premura anche di precisare le opere che potrebbero beneficiare di questi proventi e di quelli della vignetta autostradale: le strade nazionali, la promozione del traffico combinato, le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati, le strade principali e quelle cantonali, le opere di protezione contro le forze della natura e i provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio relativi al traffico stradale. Inol-

Più strade e meno formazione?

**NO** all'iniziativa  
«vacca da mungere»  
votazione 5 giugno 2016



tre, l'introduzione o l'aumento di tasse nel settore della circolazione stradale devono essere sottoposti al referendum facoltativo.

Perché diciamo di votare NO?

**1. L'automobilista non è una vacca da mungere.**

L'iniziativa suggerisce che gli automobilisti vengano trattati come mucche da latte. Non è vero: dalla loro introduzione, dazi e sovradazi sui carburanti non sono mai stati adeguati al rincaro e le auto consumano sempre meno carburante. Que-

sti fattori riportano i costi di circolazione in auto al livello del 1995, mentre in questi 20 anni i prezzi del trasporto pubblico sono aumentati di circa il 40 per cento. Si aggiunga poi che i costi esterni del traffico motorizzato privato, che raggiungono circa 5 miliardi, risultano nettamente superiori ai due miliardi generati dal trasporto pubblico. Questi costi vengono pagati dalla comunità e non dagli automobilisti.

**2. Un miliardo e mezzo in più per le strade, mentre la Confederazione deve risparmiare?**

Attualmente, il 50 per cento dei proventi dai dazi sui carburanti e il 100 per cento dai sovradazi e dalla vignetta vengono destinati al finanziamento del traffico stradale. In totale, sono ben 3,7 miliardi l'anno, ai quali, se l'iniziativa venisse accolta, si aggiungerebbe un al-

tro miliardo e mezzo, che invece oggi viene destinato all'amministrazione generale della Confederazione.

Il finanziamento delle strade disporrebbe così di cifre spropositate. Dato che gli accantonamenti in politica sono sempre difficili, assisteremmo ad

una proliferazione di opere stradali, senza badare al risparmio, in un'epoca in cui per contro la Confederazione deve badare ad ogni franco che spende. Oltretutto, la stessa Confederazione dovrebbe compensare anche il miliardo e mezzo di minori introiti e quindi stringere ancora di più la cintura. Ciò accadrà inevitabilmente negli stessi settori già tartassati: aiuto all'estero, formazione e ricerca, personale federale, trasporto pubblico e agricoltura.

**3. Trasporto pubblico limitato per decenni!**

Il finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, approvato dal popolo l'anno scorso, ha iscritto all'articolo 196.3 della costituzione che i debiti dei progetti delle NTFA vengano ripresi dal nuovo fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e ammortizzati in ragione del 9 per cento, al massimo 310 milioni l'anno, provenienti dai dazi dei carburanti. In questo modo, il debito

dovrebbe essere cancellato entro il 2030. Questa modalità non sarebbe però più possibile, poiché non ripresa nella lista dei promotori dell'iniziativa. I progetti di ampliamento del trasporto pubblico sarebbero quindi fortemente limitati, se non addirittura esclusi, per diversi anni.

**4. Ulteriori facilitazioni per il traffico pesante?**

Attualmente, il Consiglio federale ha la competenza di aumentare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), i cui introiti vanno in ragione di un terzo ai cantoni, per la loro rete di strade e due terzi alla Confederazione per i progetti principali del trasporto pubblico. Il Consiglio federale decide inoltre del tasso di compensazione per l'importazione di carburante. Se l'iniziativa venisse approvata, entrambe le competenze andrebbero al Parlamento, che verosimilmente si opporrebbe ad ogni aumento.

## BUONO A SAPERSI

Il Consiglio federale ha progettato il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), sul modello del fondo per l'infrastruttura ferroviaria FAIF, per il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura stradale. Verrebbe così creato un fondo illimitato nel tempo, alimentato dalle fonti attuali (metà dei dazi sui carburanti, dai sovradazi leggermente aumentati e dalla vignetta) nonché da almeno i 2/3 degli introiti dalle tasse sull'importazione di automobili. Introiti che ammontano a circa 400 milioni l'anno, attualmente destinati all'amministrazione generale della Confederazione. Il FOSTRA è oggetto del dibattito alle

camere, che si svolge sotto la pressione dell'iniziativa. Contrariamente alla proposta del governo, il Consiglio degli Stati ha deciso di destinarvi l'integralità della tassa di importazione di auto e di aumentare al 55 e in seguito al 60% la quota dei dazi sui carburanti. A seconda della variante, per le casse della Confederazione ciò può significare sino a 600 milioni in meno. Ora il progetto va al Nazionale, dove la lobby dell'automobile è molto forte e quindi è possibile che la quota dei dazi sui carburanti venga ulteriormente aumentata. Se poi l'iniziativa venisse accolta, tutto il FOSTRA sarebbe superato.

Il SEV sostiene la tassa di collegamento in votazione il 5 giugno

## Un passo nella giusta direzione

Gli avversari della tassa di collegamento hanno gioco facile nell'affermare di voler difendere i cittadini da nuove tasse che tartassano i ticinesi, svuotando loro le tasche. Molti politici blasonati – liberissimi evidentemente di esprimersi come meglio credono – si lanciano in discorsi sul trasporto pubblico, dimostrando tuttavia una scarsa o parziale conoscenza. Chiedono soluzioni e non tasse, facendo finta di non capire che la tassa di collegamento è una soluzione concreta e omettendo di dire che qualsiasi tipo di soluzione ha comunque un costo.

La tassa di collegamento non è solo giusta, ma necessaria. Il SEV sostiene con convinzione

la proposta che sarà in votazione il prossimo 5 giugno con il seguente quesito: volete accettare la modifica della legge sui trasporti pubblici? La risposta è ovviamente affermativa. Il traffico automobilistico privato in Ticino è cresciuto a dismisura, basti pensare che nelle ore di punta circolano 9 auto per trasportare 10 persone. L'incremento del traffico non solo genera problemi di mobilità – sotto gli occhi di tutti – ma anche di salute pubblica, tema che stranamente gli avversari della tassa non menzionano mai. Eppure i tassi d'inquinamento atmosferico che non rispettano i limiti della legislazione federale, sono una realtà tristemente consolidata.

La tassa di collegamento che andrà a colpire 194 grandi generatori di traffico (aziende e centri commerciali con almeno cinquanta posteggi), contribuisce a coprire una parte dei costi che sostiene il Cantone per i trasporti pubblici e a ridurre i picchi di traffico nelle ore di punta. La tassa permetterà il mantenimento di un'offerta di base del trasporto pubblico su tutto il territorio cantonale, così come il miglioramento delle prestazioni del sistema ferroviario regionale e l'ampliamento dell'offerta negli agglomerati. Assicurare il finanziamento dei trasporti pubblici è fondamentale anche dal profilo occupazionale. I trasporti pubblici hanno bisogno di risorse

finanziarie per garantire prestazioni, condizioni di lavoro dignitose, contratti collettivi di lavoro e impieghi di qualità. L'equazione è presto fatta: meno risorse finanziarie = meno prestazioni = tagli di posti di lavoro di qualità. Di precari ne abbiamo già abbastanza, come pure di dumping salariale. Occorre inoltre tener presente che meno risorse finanziarie non significa solo problemi per chi lavora nel settore dei trasporti pubblici, ma significa anche inficiare il servizio pubblico. La tassa di collegamento è un piccolo passo nella giusta direzione.

Françoise Gehring

## Chi sostiene davvero il servizio pubblico, vota no all'iniziativa



C'erano tutti in Piazza federale martedì pomeriggio. C'erano tutti i lavoratori e le lavoratrici del servizio pubblico. Postini, infermiere, macchinisti, personale treno, docenti, pompieri: tutti uniti per contrastare l'iniziativa denominata «A favore del servizio pubblico». Sì, perché il titolo è una trappola: l'iniziativa non favorisce il servizio pubblico, ma lo ostacola molto concretamente. Allora occorre votare no per mantenere forte il servizio pubblico del nostro Paese.

## EDITORIALE

Sabato scorso, al mercato, ho incontrato una cara amica, il cui marito, dopo una vita di lavoro alle dipendenze delle FFS, è deceduto un paio di anni fa. Come sempre prima delle votazioni, ci siamo trovati a discutere dei temi sui quali dovremo votare. Dopo avermi indicato di essere in chiaro sugli altri, mi ha chiesto cosa pensavo dell'iniziativa a favore del servizio pubblico.

È una domanda che di questi tempi mi viene posta spesso, per lo più da persone che condividono



«Il testo dell'iniziativa omette di parlare di uffici postali, della puntualità dei treni o della correttezza delle tariffe per i cellulari.»

Peter Moor, redattore capo contatto.sev  
peter.moor@sev-online.ch

l'orientamento politico del nostro sindacato, ma rese incerte da due elementi in particolare: aver conosciuto, spesso per avervi lavorato, le ferrovie degli anni 90 ed essere abbonate alle riviste dei consumatori, come «spendere meglio», che hanno promosso l'iniziativa. Riviste di cui apprezzano l'impegno a favore di consumatrici e consumatori, in particolare i test sui prodotti, nonché i consigli, per esempio sulla scelta del miglior abbonamento per il loro cellulare. Contributi che fanno di queste riviste una lettura stimolante per le persone del ceto medio interessate dalla politica.

Ora proprio queste riviste hanno lanciato un'iniziativa che si definisce in favore del servizio pubblico, ma che secondo la valutazione unanime di tutte le cerchie politiche, avrà un effetto assolutamente contrario. Queste riviste hanno tematizzato la loro iniziativa per anni, argomentando con la chiusura di uffici postali, con treni in ritardo e con tariffe di roaming esagerate. Un approccio importante, che richiama le aziende in questione ai loro compiti, sollevando lacune che in massima parte condividiamo.

Ciò nonostante, restiamo del parere che l'iniziativa sia sbagliata, perché il suo testo omette proprio di parlare di uffici postali, della puntualità dei treni o della correttezza delle tariffe per i cellulari. L'iniziativa non parla nemmeno di stipendi dei manager, né di migliorare l'offerta anziché smantellarla. Il primo paragrafo vuole vietare gli utili, un altro dice che gli stipendi (tutti gli stipendi) delle imprese parastatali non possano superare quelli versati alla Confederazione. Il terzo paragrafo infine domanda al Parlamento la competenza di definire le prestazioni di base; allo stesso Parlamento che vuol portare la pensione a 67 anni e che decide la riforma fiscale III delle imprese. Una prospettiva che mi fa rizzare i capelli. È quanto ho spiegato alla mia amica e mi sono sentito molto sollevato a sentirla rispondere: «grazie! Ora so come votare!».

Assemblea della sezione a Chiasso: quando c'è da difendere il lavoro, la ZPV Ticino non si tira mai indietro

# ZPV: il coraggio delle idee

## Anno intenso per il personale treno, confrontato con sfide legate all'apertura di Alptransit.

«Sotto i nostri occhi scorre un fiume in piena di essere umani che fuggono dalla povertà e dalle persecuzioni. Di fronte a questi dannati della terra, possiamo solo ritenerci fortunati per essere nati e per vivere in quella parte di mondo dove splende il sole. Il nostro mestiere ci mette a contatto con tante persone diverse e con il loro carico di storie. Nessun'altra categoria professionale delle FFS può capire che cosa significa stare in mezzo alla gente e incrociare i destini più disparati».

### Cambiamenti epocali

Queste le parole di esordio del presidente della ZPV Ticino **Marco Belloli** in occasione dell'assemblea sezionale che si è svolta martedì 10 maggio a Chiasso, con presidente del giorno il collega **Piergiorgio Paggi**, che ha condotto con grande competenza i lavori assembleari. Restando nel contesto politico, il presidente della sezione ha aggiunto: «A livello europeo stiamo vivendo momenti epocali con il conseguente carico di sfide, che interessano anche la nostra Svizzera. Una Svizzera in cui il Parlamento, dopo le elezioni del 2015, si è nettamente spostato a destra, mostrando da subito scarsa sensibilità per i messaggi sindacali e per la difesa dello Stato sociale». Ha ricordato pure che il SEV è apolitico, ma ciò non gli impedisce di avere delle posizioni politiche, come tutti gli altri sindacati. Per un sindacato avere delle posizioni politiche a favore dello Stato sociale, a favore delle nostre pensioni, a favore dei trasporti pubblici, dei diritti dei lavoratori e delle lavoratrici, è un dovere!

### Attacco allo Stato sociale

«Dovremo tenere gli occhi aperti sulla riforma della «Pre-



Il vicepresidente **Bruno Castaldo** festeggiato per i 25 anni di affiliazione al SEV, con la segretaria **Christine Fiscalini** e il presidente del giorno **Piergiorgio Paggi** (a destra).

videnza vecchiaia 2020» che prevede un ridimensionamento delle pensioni. A questo proposito - ha sottolineato Belloli - non posso non riallacciarmi alla CP FFS. L'aumento del contributo ci farà avere meno soldi nella busta paga mentre la riduzione costante del tasso di conversione ridurrà le rendite. Ben venga l'accredito versato sull'avere di vecchiaia da parte delle FFS. Ma a conti fatti siamo costretti a pagare di più per ricevere meno. Ho confrontato l'attuale certificato assicurativo con quello degli anni scorsi e la diminuzione delle prestazioni è reale. È perciò inevitabile che i giovani si pongano interrogativi sulla loro futura pensione. Ben venga allora l'iniziativa popolare AVSpplus, in votazione il 25 settembre e per la quale saremo chiamati a scendere in piazza a Berna entro la prima metà di settembre». A preoccupare la ZPV Ticino il programma di risparmio Railfit. «L'importante è che non si facciano tagli nei settori di chi lavora al fronte: e noi sappiamo bene che cosa significhi essere in prima linea. Quante volte - ha ricordato Belloli - abbiamo aggiustato situazioni che senza la nostra presenza sarebbero di difficile gestione? Ciò deve valere anche per la vecchiaia linea di montagna, che come sapete non sarà più scortata. Non sa-

rebbe meglio evitare di spendere tempo e soldi inutilmente in altre questioni e mantenere il personale dove è necessario per la qualità del servizio e la sicurezza?». Allusione, neppure troppo velata, allo Swiss-Pass, alle nuove divise per il personale e ai svariati progetti; tutti costi che potevano essere evitati perché non strettamente necessari.

### La forza di denunciare ciò che non va

Dopo essersi soffermato sul progetto «accompagnamento del treno 2016» ha passato in rassegna la criticità della categoria, ma anche i successi, come la denuncia delle disfunzioni dei treni ETR 610 sull'asse del Gottardo. «Il comitato - con il sostegno del nostro vicepresidente **Pascal Fiscalini** e del segretario sindacale **Angelo Stroppini** - ha scritto direttamente alla direttrice della Divisione Viaggiatori **Jeanine Pilloud** per metterla a conoscenza. La nostra segnalazione ha avuto un grande risalto sui media nazionali ed è stata al centro di diversi atti parlamentari. Grazie alla nostra presa di posizione condivisa pienamente dalla clientela, le FFS hanno finalmente riconosciuto che la situazione è grave e sono corse ai ripari. Chi invece rema contro la nostra azienda sono le persone che non fanno nul-

la, che non si espongono e fanno come gli struzzi. Grazie a **Pascal** che si è espresso in prima persona mettendoci la faccia e lanciando un messaggio importante: il personale vuole essere nelle condizioni di poter lavorare bene e in modo sereno, a vantaggio di tutti».

### Questioni statutarie

Il cassiere **Alan Perli** ha poi presentato in modo dettagliato i conti dell'esercizio contabile 2015 che sono stati approvati. L'assemblea ha proceduto alle elezioni per il periodo amministrativo 2017-2020: entra a far parte del comitato il giovane **Mattia Grandi**, mentre i colleghi **Christine Fiscalini**, **Alan Perli**, **Gian-Marco Blattner**, **Marco Belloli**, **Bruno Castaldo** e **Roland Jud** proseguono il loro impegno nella ZPV Ticino. Nominato nella commissione di gestione il collega **Roberto Mocchi** e la collega **Beatrice Wütrich** quale nuova delegata alle colonie dei sindacati.

### Crossrail: una sentenza che fa scuola

Il segretario sindacale **Angelo Stroppini** ha puntato i riflettori della sua relazione su una rivendicazione estremamente importante per il SEV e la ZPV: «Le intenzioni delle FFS sono chiare. A decorrere dal cambiamento d'orario 2016, i treni che percorreranno la vecchia linea di montagna del Gottardo non saranno più accompagnati. Una scelta sconsiderata che non tiene conto della sicurezza dei viaggiatori, della qualità del servizio offerto e che comporta negative conseguenze occupazionali per il personale treno ticinese. Oltre che ad assicurare un servizio di qualità, il personale treno è il garante della sicurezza grazie alla sua formazione. Occorre inoltre sottolineare che in caso di perturbazioni, il macchinista è già totalmente assorbito da altre mansioni di sicurezza che riguardano il treno e di conseguenza non può occuparsi dei viaggiatori». Facendo notare

che l'attuale maggioranza politica vuole smantellare i diritti, perseguendo la via che porta al dumping sociale e salariale, **Stroppini** è ovviamente tornato sulla sentenza **Crossrail**: «Il Tribunale amministrativo federale, dando ragione al SEV, ha sancito che le aziende ferroviarie con sede in Svizzera devono pagare salari svizzeri. L'UFT dovrà definire il salario usuale in Svizzera; una decisione che interessa anche il personale treno, nel caso in cui aziende attive nel settore viaggiatori a livello internazionale dovessero decidere di avere una loro sede in Svizzera». Di fronte a sfide sicure, il sindacalista del SEV ha sottolineato l'importanza del Contratto collettivo di lavoro perché precisa le regole, definisce le condizioni di lavoro e determina una serie di diritti. «Ma non basta avere un CCL. Occorre anche vigilare alla sua reale applicazione. E per questo abbiamo bisogno di voi. Solo voi potete metterci al corrente su eventuali violazioni».

**Stroppini** ha pure speso due parole sulle votazioni del 5 giugno, e in particolare sull'iniziativa a favore del servizio pubblico:

«L'iniziativa vuole evitare le sovvenzioni trasversali. In parole semplici il sovvenzionamento trasversale significa che le offerte redditizie nei centri finanziano le offerte improduttive nelle regioni marginali. Se il servizio pubblico - e dunque le prestazioni di base per la popolazione svizzera - deve essere assicurato anche alle regioni periferiche, allora non soltanto sono necessarie queste sovvenzioni trasversali, ma occorre anche porre fine alle politiche di austerità». Non poteva non mancare un appello per AVSpplus: «Il 25 settembre andremo a votare. E prima saremo chiamati a partecipare a una manifestazione nazionale a favore del futuro delle nostre pensioni. Non mancate».

Aperto un nuovo ciclo di trattative con le FFS

## Spiraglio per il futuro delle Officine FFS di Bellinzona

**I rappresentanti del personale hanno incontrato una delegazione delle FFS, concordando i termini di una trattativa per aumentare i volumi di lavoro e sviluppare una prospettiva a lungo termine.**

La risposta inviata in aprile dalle FFS ai partners sociali e alle autorità politiche ha sollevato una marea di proteste. Sul numero 7 di *contatto.sev* avevamo riferito dell'assemblea del personale del 18 aprile e della consegna della risoluzione al presidente del Gran Consiglio. Il personale delle Officine ha poi incassato il sostegno del corteo del primo maggio, partito proprio davanti ai cancelli dello stabilimento e che ha dato giustamente spazio ad un intervento di Gianni Frizzo



Alle Officine occorrono anche prospettive a lungo termine.

sulla piazza del governo. In seguito, la commissione del personale e i rappresentanti di SEV, transfair e Unia (Cope allargata) hanno incontrato dapprima la commissione della gestione del Gran Consiglio per illustrare la situazione e spiegare le richieste espresse dall'assemblea. La mancanza di prospettive positive e il delinearsi di uno scenario di «declino programmato» han-

no infatti indotto il personale a chiedere ai propri rappresentanti di sospendere la loro partecipazione al consiglio di fondazione e di riattivare la procedura per la concretizzazione dell'iniziativa popolare per la creazione di un polo tecnologico, provvisoriamente accantonata per dare spazio al centro di competenze stesso. Il giorno successivo, la Cope allargata è stata ricevuta,

con dei rappresentanti delle FFS, da una delegazione del Consiglio di Stato, composta dal vicepresidente Manuele Bertoli e da Claudio Zali e Christian Vitta.

### Primi segnali positivi

Il Consiglio di Stato ha riaffermato l'impegno del Cantone a sostegno delle Officine e posto l'accento sull'importanza di definire una strategia industriale chiara, che porti lo stabilimento ad accogliere attività a elevato contenuto tecnologico, che garantiscano l'occupazione e ne assicurino lo sviluppo e l'operatività a lungo termine. Ha quindi preso atto della volontà manifestata dalle parti di intraprendere una trattativa che riprende questi scopi, che dovrebbero essere raggiunti entro il 28 maggio.

Il primo incontro si è svolto l'11 maggio a Lucerna e ha

effettivamente permesso di compiere alcuni passi avanti. In particolare, è stata convenuta una moratoria di sei mesi, durante la quale le FFS si asterranno dallo scioglimento di ulteriori rapporti di lavoro di collaboratori temporanei, nonché dall'adozione di provvedimenti strutturali suscettibili di limitare il potenziale di acquisizione di ore produttive. Sono poi state definite le date di ulteriori incontri, in cui verranno discussi incarichi potenziali e idee per migliorare, rispettivamente aumentare, a breve e a medio termine, i volumi di lavoro, come pure ulteriori provvedimenti per lo sviluppo di una prospettiva a lungo termine.

Il cammino è ancora lungo, ma la direzione appare quella giusta.

Pietro Gianolli

Votazione cantonale del 5 giugno

## Difendiamo gli ospedali pubblici

**Sono moltissime le ragioni per opporsi alla pianificazione ospedaliera votata dal Gran Consiglio e della quale la revisione della Legge sull'Ente Ospedaliero Cantonale (LEOC) è parte integrante.**

Vorrei però ricordare i cinque principali motivi:

1. La pianificazione ospedaliera rappresenta un passo ulteriore verso la privatizzazione di un servizio pubblico fondamentale come gli ospedali. Infatti è prevista la trasformazione di alcuni ospedali pubblici in Società anonime (miste con cliniche private) che funzioneranno secondo la logica del profitto e non quella del servizio pubblico. L'Ospedale di Locarno diventerebbe una SA; lo stesso avverrà per il futuro centro donna-madre-bambino previsto a Sorengo, con la

creazione di una SA con il gruppo privato Genolier, quotato in borsa.

2. La pianificazione ospedaliera significherebbe di fatto la chiusura degli Ospedali di Acquarossa e Faido: verranno soppressi i reparti di medicina e i servizi di pronto soccorso; ad Acquarossa verrà eliminato anche il reparto di geriatria.

3. La pianificazione ospedaliera significa l'indebolimento di diversi ospedali regionali pubblici: quello di Mendrisio (la cui dotazione di letti sub-acuti sarà insufficiente), quello di Bellinzona e Valli (che vedrà i suoi posti letto di medicina dimezzarsi), quello di Locarno (che si vedrà trasformato in una SA); quello di Lugano (che dovrà cedere il suo reparto di ostetricia ad una SA mista privata-pubblica).

4. La pianificazione ospedaliera è concepita con la logica di diminuire le prestazioni, di sottoporle alla logica di mercato,



di chiamare i cittadini a sempre maggiori oneri, in particolare con i 30 franchi al giorno a carico del paziente nel settore AMI (letti acuti di minore intensità).

5. La pianificazione ospedaliera, pur sostenendo di voler sviluppare il settore ambulatoriale, rinuncia a rafforzare il settore ambulatoriale pubblico, a favore di quello privato. Dobbiamo opporci a tutto questo. Il prossimo 5 giugno potremo fare un primo passo in

questa direzione, votando NO alla revisione della LEOC (Legge sull'Ente Ospedaliero cantonale) contro la quale è stato lanciato un referendum che ha raccolto quasi 14 000 firme.

Contemporaneamente, avremo la possibilità di sostenere l'iniziativa «Giù le mani dagli ospedali», lanciata due anni fa con obiettivo di difendere le attuali strutture di base negli ospedali pubblici. È più che mai necessario che negli ospedali pubblici rimangano gli attuali re-

parti di base, che assicurano una presa a carico dei pazienti: medicina, ostetricia, pronto soccorso, cure intense. Attorno all'idea (anche condivisibile) di centralizzare un certo numero di cure specialistiche, vi è in realtà il progetto di concentrare o sopprimere prestazioni fondamentali, che oggi i principali ospedali del cantone (Mendrisio, Lugano, Bellinzona e Locarno, ma anche Faido e Acquarossa) offrono a tutti i pazienti.

Votare NO alla pianificazione ospedaliera (revisione LEOC) e votare SI all'iniziativa «Giù le mani dagli ospedali» significa difendere il servizio pubblico contro il tentativo di sottoporre un tema fondamentale come quello della salute alla logica del mercato e del profitto.

Matteo Pronzini, segretario Unia e deputato MPS al Gran Consiglio

Hans-Jörg Bertschi presiede i consigli d'amministrazione della Hupac e della Bertschi trasporti, la ditta di famiglia



## «La galleria di base è una svolta epocale»

Per le merci la ferrovia, è il motto di Hupac e della ditta di trasporti Bertschi di Dürrenäsch. Hans-Jörg Bertschi è il presidente del consiglio d'amministrazione di entrambe e in questa intervista spiega la collaborazione tra i diversi attori in campo.

■ **contatto.sev:** il 28 febbraio, il popolo ha approvato il raddoppio della galleria autostradale e il 1. giugno verrà inaugurata la galleria di base ferroviaria. Per lei, qual è la data più significativa?

**Hans-Jörg Bertschi:** è evidente che la galleria ferroviaria caratterizzerà la politica dei trasporti dei prossimi cento anni, com'è stato il caso della galleria attuale negli ultimi cento anni. È una svolta epocale per tutta l'Europa. Il raddoppio della galleria autostradale è invece una misura ordinaria di alleggerimento che non avrà nessun influsso sulla politica dei trasporti nel suo complesso.

■ **Lei presiede la Hupac, ma nel contempo anche la sua propria azienda, che in origine svolgeva trasporto su strada. Cosa cambierà con il Gottardo per queste due aziende?**

Porterà molto ad entrambe. La nostra ditta si occupa del trasporto di container, in primo luogo in Europa, ma anche in Asia, nel medio oriente e negli Stati Uniti. Noi puntiamo ovunque sul trasporto combinato, che in Europa costituisce l'80 per cento del nostro trasporto. Siamo quindi ormai più un'azienda di trasporto ferroviario che stradale.

■ **E per Hupac?**

L'attività di Hupac è rivolta in misura ancora maggiore all'asse Nord-Sud, sul quale però i maggiori benefici si avranno solo dal 2020, con la realizzazione integrale del corridoio di 4 metri e di una ferrovia di pianura, quindi con l'ultimazione delle gallerie del Bözberg e del Ceneri.

■ **Che differenze vi sono tra queste due ditte?**

Esse operano in settori diversi della stessa catena di trasporto.

«Abbiamo implementato il trasporto combinato nell'Europa orientale, trasferendo il traffico dalla strada alla ferrovia.»

Hans-Jörg Bertschi

to: Hupac offre treni completi tra due terminali, Bertschi invece soluzioni porta a porta con singoli container, facendo essa stessa capo, unitamente a molte altre ditte, a treni Hupac.

■ **Come mai Hupac non è diventata un'impresa ferroviaria?**

Hupac ha questo statuto, che però impiega solo in Italia per svolgere alcuni incarichi di manovra. Nella prima fase di apertura dei mercati era però fondamentale dimostrare agli altri partners che Hupac era in grado di svolgere tutti i compiti autonomamente, per cui ha acquisito lo statuto di impresa di trasporto ferroviario (ITF). Ab-

biamo anche acquistato diverse locomotive che nel frattempo abbiamo noleggiato ai nostri partner.

■ **A Hupac conviene quindi fungere solo da impresa di trasporto?**

In una catena complessa come quella del trasporto combinato è più opportuno che le singole aziende si concentrino sui vari livelli di produzione. In altre parole: le imprese ferroviarie si occupano della trazione, Hupac dell'Operating tra un ter-

minale e l'altro e l'organizzazione di treni completi con i propri vagoni e le ditte di trasporto operano sul mercato, portando i loro carichi sulla ferrovia. Una simile collaborazione tra i tre partner è ideale.

■ **Hupac, ma anche la stessa Bertschi, perseguono l'obiettivo di trasferire il traffico su ferrovia. Lei però inizialmente si occupava di trasporto stradale.**

Per i primi otto anni, Bertschi si è occupata unicamente di trasporto stradale, ma ormai sono 52 anni che svolgiamo trasporti combinati in tutta Europa. Dato che in Europa mancano ormai le possibilità di crescita, cinque anni fa abbiamo

deciso di lanciarsi in uno sviluppo globale, constatando che abbiamo una certa facilità, probabilmente grazie alle nostre capacità di gestire catene di trasporto molto complesse. Noi ci proponiamo come azienda intermodale che vuole trovare la miglior soluzione per il cliente, nell'intento chiaro, laddove possibile, di trasportare per ferrovia.

■ **La vostra sede, qui a Dürrenäsch è però piuttosto lontana dai binari...**

Che la nostra sede principale sia qui, ha poca importanza. La nostra sede in Svizzera è a Birrfeld, dove abbiamo un terminale ferroviario, all'incrocio tra l'autostrada N1 e la linea ferroviaria del Gottardo. Quando ci inseriamo in nuovi mercati, tentiamo di operare nello stesso modo. 25 anni fa, quando cadde il muro di Berlino, numerosi trasportatori dell'Europa occidentale temevano l'avvento della concorrenza a buon mercato dall'Est, che avrebbe compromesso le possibilità del trasporto combinato, riportando tutto su strada. Noi abbiamo deciso di espanderci progressivamente nelle nazioni dell'Europa orientale, implementandovi il trasporto combinato. Oggi siamo presenti in dieci nazioni, Russia compresa e siamo riusciti, partendo da zero, a realizzare il trasporto combinato, trasferendo il traffico dalla strada alla ferrovia.



Nell'ufficio di Hans-Jörg Bertschi una mappa del mondo proveniente dalla Cina conferma che l'Europa non deve essere per forza al centro di tutto.

■ **Il problema della concorrenza a buon mercato dell'Est però rimane.**

Non si può evitare del tutto, ma constatiamo anche una certa crescita economica nell'Europa orientale che fa sì che le forze di lavoro comincino a rientrare. Questo fenomeno peggiora la mancanza di autisti in Europa occidentale a beneficio del trasporto combinato.

■ **Hupac ha realizzato il primo trasporto ferroviario dalla Cina all'Europa.**

Si tratta del nostro prodotto più esotico. Abbiamo constatato che vi è un mercato per certi prodotti, per cui abbiamo recentemente deciso di fondare una filiale di Hupac a Shanghai, per sostenere questa evoluzione. Abbiamo fatto la stessa cosa dieci anni fa in Russia e oggi in questo paese disponiamo di una nostra flotta di veicoli. Siamo convinti che anche in Cina vi sarà un'apertura del mercato e la ferrovia impiegherà metà del tempo per il trasporto verso l'Europa. Per i clienti con merci di valore può quindi costituire una valida al-

ternativa, che permette di evitare di dover far capo all'aereo.

■ **Lei è titolare di una ditta privata, che opera in un settore pubblico. Preferirebbe poter far capo a strutture private?**

Nella discussione sulla legge sul trasporto merci, ho sostenuto la necessità di un'apertura. Il criterio fondamentale non è però se pubblico o privato, quanto la capacità di adattamento. Dobbiamo tener presente che vi sarà una chiara evoluzione, in quanto siamo agli inizi della digitalizzazione della catena logistica. Google sta investendo capitali enormi nelle auto senza conducenti, mentre in Olanda si fanno le prime prove con Platooning, un sistema che permette di collegare tra loro sino a cinque autocarri, che richiedono così un solo autista. Sono sfide alle quali non possiamo sottrarci e non vi è sistema più semplice da automatizzare della ferrovia.

■ **Platooning è quindi una specie di trazione multipla?**

Sì, ma bisogna considerare che per nel trasporto stradale, l'au-

tista rappresenta circa un quarto dei costi totali. Se in futuro vi sarà un solo autista per cinque autocarri, anziché cinque, saremo confrontati con un fattore di concorrenza molto più agguerrito di quello attuale. Questo evidentemente non nel traffico locale, ma sulle lunghe distanze, che però sono proprio il terreno del trasporto combinato.

■ **Andiamo verso la soppressione della figura del macchinista?**

La questione fondamentale non è quella legata al macchinista, quanto il chilometraggio che una locomotiva è in grado di percorrere in un anno, che a sua volta dipende molto dall'armonizzazione dei sistemi di sicurezza. Il sistema prevede ancora numerosi ostacoli che gli impediscono di risultare più economico.

■ **Sta rivolgendo un appello alla politica europea?**

Certo, ma anche a ogni azienda ferroviaria che deve affrontare le sfide derivanti dall'applicazione dell'elettronica, in

particolare per la ferrovia. Posso immaginarmi che sia molto più semplice gestire tramite l'informatica un traffico per ferrovia da Colonia a Busto Arsizio che un traffico sull'autostrada est-ovest. Probabilmente, però, nemmeno la nostra immaginazione riesce a tenere il passo con l'evoluzione in atto.

■ **Qual è il suo auspicio principale nei confronti della politica svizzera dei trasporti?**

Che si riesca a superare l'attuale schema «strada contro ferrovia». Il mercato lo ha fatto e noi siamo ormai tutte aziende di logistica. La politica tende ad approfittare dei nostri contrasti, quindi dovremmo essere più furbi e compattare i nostri ranghi, tanto più che i nostri obiettivi sono comuni.

■ **Sia Bertschi che Hupac erano anche azionisti di Crossrail, che avete però abbandonato recentemente. Perché?**

Un tempo, l'apertura del mercato zoppicava e noi non eravamo certi di quale sarebbe stata l'evoluzione, per cui ci siamo impegnati anche in Crossrail.

Adesso è arrivato Rhenus, un partner disposto a investire ed è quindi opportuno che ognuno si occupi del settore della catena di trasporto che gli è più congeniale. Tuttavia è utile anche capire le condizioni degli altri elementi e il nostro impegno in Crossrail ci è stato d'aiuto. Adesso è però stato sostituito dalla partecipazione a FFS Cargo International.

■ **Si è creata una specie di cascata, con Bertschi comproprietaria di Hupac, che a sua volta detiene parte di FFS Cargo International?**

Proprio così. In Hupac partecipano numerosi trasportatori e alcune ferrovie, tra le quali le stesse FFS. Numerosi clienti di Hupac detengono singole azioni, per poter partecipare all'assemblea e in consiglio di amministrazione abbiamo rappresentanti dei quattro maggiori azionisti: FFS, Planzer, Hoyer e noi.

■ **Lei è convinto delle possibilità di Hupac per il futuro?**

Absolutamente sì!

Peter Moor

### BIO

Hans-Jörg Bertschi ha 59 anni. È sposato, ha tre figlie e presto tre nipoti.

Carriera: studi a San Gallo, tesi su «traffico attraverso le Alpi, sulla base di una nuova trasversale ferroviaria».

Terminati gli studi, non era convinto di succedere al padre in azienda, per cui ha dapprima lavorato in una ditta di computer a Ginevra. In seguito, la famiglia gli ha chiesto di riprendere la maggioranza e la direzione della ditta, tentando di mantenere una certa continuità.

Nel tempo libero, pratica un po' di sport, come fitness, sci o viaggia, per esempio sulle linee ferroviarie ad alta velocità della Cina.

Patenti: «A 18 anni volevo fare la patente del camion, ma non ho potuto perché vedo molto male da un occhio. Da noi però tutti devono per principio conseguire la patente del camion, anche i disponenti e i project manager.»

Tra due settimane i festeggiamenti per l'apertura della galleria più lunga del mondo

«Il nostro lavoro sulla linea di montagna ci piaceva. Andare meno spesso in Ticino sarebbe una grossa perdita.»

Erwin Wessner, Presidente ZPV Lucerna



# Molte luci e qualche ombra per l'apertura del Gottardo

Ai grandi festeggiamenti del primo giugno per l'inaugurazione della galleria di base del Gottardo, che richiamano per molti versi le cerimonie di apertura dei giochi olimpici e che saranno trasmesse in diretta da radio e televisioni, parteciperanno personalità politiche di tutta Europa. Una giornata in cui il personale figurerà solo come comparsa. Dal giorno dopo, però, il ruolo principale sarà suo.

Non capita tutti i giorni che un capo di stato debba sollecitare un invito a partecipare ad un evento in Svizzera. Pare però che François Hollande si sia attivato di persona, perché non voleva limitarsi ad assistere alla televisione a Angela Merkel e Matteo Renzi che accompagnavano il Consiglio federale in corpore all'inaugurazione della galleria di base del Gottardo. E nonostante il numero degli inviti fosse chiaramente limitato, comprendeva anche i vertici del sindacato dei ferrovieri.

Per il personale è invece prevista una cerimonia separata, anche perché sia l'imponente cerimonia di apertura, sia i festeggiamenti pubblici del 4 e 5 giugno richiederanno molte persone, che dovranno inoltre anche garantire lo svolgimento dell'esercizio ordinario.

## La preparazione del personale

Finita la festa, avrà inizio la nuova realtà, con il passaggio di competenza della galleria più lunga del mondo da Alptransit alle FFS, che hanno ricevuto dalla Confederazione l'incarico di gestirla. Un incarico che rende comprensibilmente orgogliosi i dipendenti che da mesi si stanno formando per rispondere alle particolari esi-

genze poste alle diverse categorie professionali: da quelle viaggiatori, a quelle della manutenzione e degli interventi in caso di guasti o incidenti.

## Addio al deposito di Erstfeld

Se nella manutenzione e nell'intervento vi è stato un aumento dei posti di lavoro, la necessità di personale di locomotiva e del treno sono tendenzialmente in calo, a causa della diminuzione dei tempi di percorrenza. A farne le spese è stato lo storico deposito di Erstfeld, definitivamente chiuso, dopo anni di continue riduzioni. D'altra parte, la divisione viaggiatori FFS ha aperto un nuovo deposito.

Per il SEV si pongono anche altri problemi: il personale treno e quello di locomotiva richiameranno prossimamente l'attenzione dell'opinione pubblica sulle proprie rivendicazioni (contatto.sev riferirà in merito sul prossimo numero).

## Contro i treni non scortati

Il personale treno criticherà in particolare l'atteggiamento di FFS e dell'UFT, tutt'ora convinti dell'opportunità di far circolare treni non scortati sulla vecchia linea di montagna. Per Andreas Menet, presidente centrale della ZPV SEV, ciò potrebbe portare a gravi con-

seguenze: «in caso di perturbazione in una delle numerose gallerie, il macchinista non sarà in grado di garantire da solo un'evacuazione sicura dei passeggeri». L'accompagnamento è necessario anche per rispondere alle esigenze dei numerosi turisti e dei passeggeri muniti di biciclette. La ZPV SEV resta inoltre del parere che la linea di montagna dovrà continuare a fungere da riserva, nel caso in cui uno dei cunicoli della galleria di base dovesse essere chiuso per un periodo prolungato. Le FFS, per contro, non prevedono più di utilizzarla nemmeno per i treni merci. Solo il futuro darà la risposta definitiva. Quando è stata aperta la galleria di base del Lötschberg, la linea di montagna doveva servire solo in caso di perturbazione, ma nemmeno un anno dopo la linea di base era già satura, per cui vi si è dovuto far capo anche per far fronte alla domanda.

## Salari svizzeri sulle rotaie svizzere

La minaccia principale viene però dalla possibilità di attrarre verso la Svizzera senza cambiamento di personale, che potrebbe mettere sotto pressione i posti di lavoro e le condizioni salariali nel nostro

paese. La rivendicazione «Salari svizzeri sulle rotaie svizzere» che il SEV ribadisce all'avvento della liberalizzazione

assume in queste condizioni un peso e un'importanza ancora maggiori.

Peter Moor

## Le conseguenze della galleria di base del Gottardo per il personale

# Incertezza per i depositi del traffico merci di transito

La riduzione dei tempi di percorrenza cancella posti di lavoro, permettendo di rinunciare ai depositi sul suolo svizzero.

Nel contempo, vengono però creati nuovi impieghi nei centri di manutenzione e di intervento.

Dal cambio d'orario di dicembre, la galleria di base del Gottardo permetterà ad un treno ICN di andare da Zurigo a Lugano in 130 minuti, contro i 161 necessari oggi. Questo risparmio di tempo, provvisoriamente ridimensionato dai lavori di raddoppio della tratta sul lago di Zugo, si ripercuote evidentemente anche sui turni di lavoro dei macchinisti e del personale treno.

Per il personale treno nel traffico a lunga percorrenza verranno a mancare 65-70 posti di lavoro sino al 2020, quando



Il centro di intervento e manutenzione di Erstfeld, addossato alle storiche mura del deposito.

l'apertura della galleria di base del Ceneri porterà un aumento di treni in circolazione e, quindi, di posti di lavoro. Questa situazione non considera l'accompagnamento dei treni sulla linea di montagna. Le FFS sono infatti ancora convinte di potersi rinunciare, ricorrendo a



Una corsa di prova con un ETR 610 che sbuca dalla galleria di base a Pollegio

delle composizioni Flirt, nonostante le preoccupazioni per la sicurezza dei passeggeri su di una tratta caratterizzata da lunghe gallerie elicoidali e da quella tra Airolo e Göschenen (vedi anche testo a fianco). Questi aspetti coinvolgono i piani di lavoro di diversi depo-

siti, che come ogni anno saranno posti in consultazione in settembre e ottobre. Presso il personale treno di Lucerna si percepisce una certa inquietudine: «un calo di prestazioni verso il Ticino per noi sarebbe una perdita - ci dice Erwin Wessner, presidente del-

la ZPV Lucerna - poiché il lavoro sulla linea di montagna è molto apprezzato, anche se richiede la conoscenza dell'italiano».

## Il traffico merci non ha più bisogno di depositi in Svizzera

Per il presidente della LPV Hans-Ruedi Schürch, la soppressione di turni di macchinisti del traffico viaggiatori FFS non porrà troppi problemi, vista l'attuale mancanza di personale. «Almeno in Svizzera tedesca è più un sollievo che un problema» precisa. Le preoccupazioni, oltre alle difficoltà di funzionamento del sistema di segnaletica in cabina di guida ETCS livello 2, è il futuro dei macchinisti Cargo, perché la galleria di base metterà Bellinzona alla portata di macchinisti tedeschi, rispettivamente Arth-Goldau di quelli italiani. Un'evoluzione che verrà ulteriormente accelerata dall'aper-

tura della galleria di base del Ceneri, che renderà superfluo anche il ricorso a locomotive supplementari. L'ufficio federale dei trasporti intende anche rinunciare alla richiesta di una seconda lingua. Così, per raggiungere Bellinzona da nord basterà il tedesco, mentre da sud si potrà arrivare ad Arth-Goldau parlando solo l'italiano. I dirigenti della circolazione treni di Pollegio dovranno per contro padroneggiare entrambe le lingue. «Il CEO di FFS Cargo International è d'accordo con questa nuova disposizione e in futuro potrebbe voler rinunciare all'impiego di macchinisti svizzeri» è il timore di Urs Kieliger, macchinista Cargo a Erstfeld responsabile del settore Cargo presso la LPV. Per tutelare i macchinisti, nel 2014 i sindacati hanno sottoscritto con FFS Cargo International una convenzione per l'impiego trans-

frontaliero, che stabilisce l'equilibrio tra i chilometri percorsi dai macchinisti svizzeri all'estero e quelli dei macchinisti esteri in Svizzera.

Per la trentina di macchinisti Cargo che attualmente lavorano a Erstfeld è stata trovata una soluzione accettabile: dall'apertura della galleria di base saranno trasferiti ad Arth-Goldau.

La divisione viaggiatori ha inoltre deciso, nel dicembre 2014, di aprire un deposito con una ventina di macchinisti. A seconda delle modalità d'esercizio della linea di montagna, a questo deposito potrebbero essere attribuite ulteriori prestazioni.

## Condizioni critiche per il personale di manutenzione

A Erstfeld è stato creato anche il nuovo centro di manutenzio-

continua a pag. 10

segue da pag. 9

ne della galleria di base e di intervento con il treno di soccorso e di spegnimento, che conta circa 120 posti di lavoro, di cui 95 per la manutenzione e 25 per l'intervento. Sull'altro versante, un centro analogo è stato creato a Biasca, con circa 180 posti (150 di manutenzione). Non è stato facile trovare candidati per questi posti, per esempio per il team elettricità e telecom di Erstfeld, che è stato ampliato da 6 a 21 unità, incaricate della manutenzione della metà settentrionale della galleria di base e degli impianti elettrici esterni tra Göschenen e Zugo. Il problema potrebbe provenire dall'impiego in galleria. Dall'11 giugno, a gruppi di 5, questi colleghi saranno impiegati per due fine settimana consecutivi nelle notti dal sabato sera al martedì mattina. Questi turni sono poi seguiti da quattro settimane di lavoro da lunedì a venerdì, con servizio di picchetto e poi di nuovo dal lavoro nei fine settimana in galleria. Vi sono dubbi che la retribuzione, rispettivamente le indennità per il lavoro a turni, risulteranno sufficienti per indurre il personale a restare. In caso contrario, vi sarebbero importanti perdite di know-how, oltretutto ulteriori costi per formare il personale di sostituzione.

Per quanto riguarda la formazione in generale, il personale si è espresso positivamente sull'impegno profuso dalle FFS e dai risultati raggiunti.

Fi

In Ticino, l'apertura della galleria di base del Gottardo non suscita solo aspettative

## Oltre il 1° giugno

**Il Ticino si prepara alla grande festa, che a inizio giugno gli consentirà il collegamento più veloce mai realizzato con il resto della Svizzera, anche se per usarlo dovrà pazientare ancora qualche mese.**

La notte tra il 31 maggio e il 1° giugno, la galleria di base cambierà ufficialmente di proprietà, passando da Alp Transit San Gottardo SA, che l'ha scavata e costruita, alle FFS. Inizierà quindi un periodo di prova, che entrerà nel vivo dal mese di settembre e si protrarrà sino al cambio d'orario di dicembre, quando i collegamenti principali con il nord delle Alpi faranno capo alla galleria di base.

### Ultime finiture

In linea di massima, la galleria sarà percorribile già dalla seconda settimana di giugno, al termine dei festeggiamenti. Sino a fine agosto saranno però necessari ultimi lavori di finitura e di sgombero e solo dal 5 settembre la fase di prova vivrà una netta crescita di intensità. Questo periodo permetterà alle imprese ferroviarie (ITF) di completare la formazione del proprio personale viaggiante. Da settembre è infatti possibile che singoli treni viag-



Il nuovo centro di manutenzione e di intervento di Biasca.

giatori, per esempio in caso di ritardi, vengano deviati attraverso la galleria di base, a condizione evidentemente che treno e personale adempiano alle condizioni per percorrerla.

«Per il traffico merci, intendiamo contattare le ITF per concordare l'uso della galleria di base, possibilmente con condizioni di trazione adeguate, quindi non dimensionate per la montagna. Solo così possiamo verificare dal vivo le condizioni di circolazione e la capacità della galleria. Per i viaggiatori, invece, la decisione di dirottare i treni viene presa d'intesa tra il centro operativo della divisione P e la centrale d'esercizio di Pollegio. La responsabilità del rispetto delle norme di accesso alla galleria

compete comunque alle ITF» ci spiega Thomas Senekowitsch, codirigente orario e design della rete nel progetto Nord-Sud.

### Pronti all'emergenza

Il dispositivo di soccorso nel malaugurato caso di problemi è pienamente operativo da subito, come ci conferma Paolo Tappa, responsabile settore intervento per il Ticino a Biasca: «abbiamo cinque agenti pronti ad intervenire sull'arco delle 24 ore e su tutto l'anno. Tutti sono già formati evidentemente per l'intervento in galleria e abbiamo il sostegno del corpo pompieri di Biasca.» L'effettivo, che attualmente conta 26 persone, verrà integrato dai 12 agenti di Airole entro aprile del prossimo anno.

### Conseguenze per la linea di montagna

Quando la galleria di base sarà a regime, infatti, l'uso della linea di base sarà drasticamente ridimensionato. Attualmente sono previsti solo 32 treni al giorno, uno all'ora per direzione tra le sei e le 22, circolanti tra Bellinzona e Erstfeld e non si prevede nemmeno più di utilizzarla in caso di perturbazioni, di sovraccarico o altro.

Una situazione che in Ticino viene considerata con preoccupazione, soprattutto in Leventina, anche se intanto, a prevalere è, comprensibilmente, l'attesa per la nuova linea e le sue ricadute positive.

Pietro Gianolli

## ASPETTATIVE DALLA ROMANDIA SUL GOTTARDO

### Seguito da lontano, ma con attenzione

«Mi aspetto un impulso al trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, soprattutto quelle in transito e spero che in un futuro non lontano sia possibile trasferire sul treno anche le auto con i loro passeggeri. Ma questo è probabilmente solo il sogno di un ferroviere...»

Stéphane Chevalier,  
presidente VPT MBC

«Per chi ha fretta, il viaggio verso il Ticino sarà molto più veloce, ma per quanto riguarda il paesaggio... è come andar di notte. Mi preoccupa poi in particolare l'accompagnamento dei treni sulla linea di montagna. Rinunciarvi significa perdere posti di lavoro, se pensiamo poi anche al fatto che la nuova galleria porta colleghi e colleghi di Bellinzona e

Chiasso molto più rapidamente a Zurigo e Lucerna. Per raggiungere le loro ore, dovranno riprendere prestazioni dagli altri depositi. Vi sono quindi ancora diversi problemi da risolvere.»

Daniel Mollard  
presidente PV Friburgo

La Romandia ha un sguardo abbastanza distaccato sul Got-

tardo, che evidentemente riguarda in misura maggiore gli abitanti delle zone a diretto contatto. Se il Ticino sarà un po' più vicino, per i Romandi che si recano in Italia non cambierà molto, dato che in genere passano dal Sempione. Per queste regioni, saranno importanti i lavori nell'ambito del progetto Lemano 2030, che avrà influssi molto apprezzabili

anche nella vita di tutti i giorni. Val comunque la pena di ricordare che, ciononostante, nella votazione del settembre 1991, la Svizzera romanda aveva approvato le nuove trasversali alpine con una maggioranza del 75,9%, contro una media nazionale del 63,6%.

Hes

Intervista a Bruno Cereghetti

# L'AI non esiste più

**Tutti a lavorare! Ma se uno s'ammala gravemente o è vittima di un infortunio con danni permanenti? Invalidi lavorerete secondo «modalità adeguate». E quali sarebbero?**

«Si tratta di finzioni giuridiche in quanto anche i paracarri sanno che non esistono più possibilità professionali per queste persone. Non posso che indignarmi di fronte a questa situazione che miete centinaia di vittime». A sollevare la questione è Bruno Cereghetti, esperto in materia: «Si tratta di uno scandalo sociale in Svizzera con una legge a senso unico, la quale dà credito a perizie dal sapore unilaterale, e con una giurisprudenza del Tribunale federale che conferma». Incontriamo Bruno Cereghetti a Locarno dove, dopo avere diretto fino al 2010 l'Ufficio dell'assicurazione malattia del Canton Ticino, ha aperto uno studio di consulenze e rappresentanze in procedimenti legali, amministrativi o riguardanti aspetti pratici nel settore delle assicurazioni sociali. Per difendere anche chi non avrebbe altrimenti la possibilità – leggasi la disponibilità economica e/o interpretativa – di tutelare i propri diritti in caso di controversie con l'AI. Cereghetti è un uomo dal forte senso dello «Stato», che crede ancora in questa parola: «Lo Stato deve assicurare un procedimento equo a chi avvia una pratica per la richiesta delle indennità di invalidità e non può comportarsi al pari delle assicurazioni private, che perseguono obiettivi economici. Si è creato un sistema basato su perizie unilaterali promosso dall'AI che, per il meccanismo venutosi a creare attorno a esse, si fatica a considerarle veramente neutrali. Perizie che spesso condannano definitivamente, con il benepiacito della giurisprudenza, gli assicurati che sono la parte più debole (...)».

Detta brutalmente: «L'assicurazione invalidità, intesa come assicurazione veramente sociale, non esiste più. O meglio esiste solo per i grandi invalidi: gli altri rischiano di vedersi negare, o improvvisamente ridurre, una prestazione che in un paese moderno di indirizzo sociale e umanistico non dovrebbe essere messa in discussione».

## Un gioco di scaricabarile

Chiediamo: «Se in un incidente perdessimo l'arto superiore e la mano destra, e siamo giornalisti, avremmo evidentemente diritto alla rendita... o no?». La risposta non è scontata: «Il danno all'integrità fisica non potrebbe ovviamente essere negato. Si tratterebbe di fissare il grado di inabilità lavorativa: per ottenere una rendita completa occorre che il perito stabilisca un grado di inabilità professionale pari ad almeno il 70%. Con gradi sotto il 40%, nonostante un comprovato danno, non viene erogata la prestazione. Ci sono tantissimi casi in cui viene stabilito un grado di invalidità dal 36 al 39%, e quindi non si matura il diritto alla rendita. Per tornare alla vostra domanda. Siete menomati della mano destra? Il perito potrebbe stabilire che siete in grado di sostenere lavori adeguati alla nuova condizione: cercatevi a questo punto un datore disposto ad assumervi. Non lo trovate o non avete la capacità di reagire al vostro dramma personale? L'AI – sulla base di una perizia considerata come un assoluto anche dai giudici – vi scaricherà sull'assistenza. Se avete sostanza, vi potreste mangiare la casa. È un gioco di scaricabarile fra assicurazioni sociali. In questo modo l'AI può dimostrare di avere sotto controllo i costi e, anzi, che li sta contenendo. Ma è scandaloso che lo Stato metta i cittadini in ulteriore difficoltà: in questo modo viene a cadere il principio fondante di un'assicurazione sociale che deve anche evitare il

ricorso massiccio e generalizzato all'assistenza sociale».

## ■ Perché tale inasprimento?

Dalla metà degli anni Ottanta la politica sociale è stata improntata nell'ottica di misure proattive a tutela del cittadino e l'assistenza era un aiuto erogato per casistiche socialmente estreme. Non è assolutamente vero che l'AI era data a chiunque. C'era un'analisi rigorosa e veniva concessa unicamente di fronte a comprovati fattori invalidanti, mentre si esigeva che il potenziale beneficiario della rendita si desse da fare per minimizzare il danno. Era un importante ammortizzatore sociale e per questo si può essere stati talvolta pure indulgenti per evitare che la persona, considerata oggettivamente non più reinseribile nel mondo del lavoro, finisse in assistenza. Ma non era certo la regola. Arriviamo verso il 2000: i conti dell'assicurazione invalidità sono in rosso e si introduce una visione settoriale e rigida del sistema. L'AI chiude i rubinetti in una misura al limite dell'inaccettabile, si agisce in maniera draconiana e... i costi vengono trasferiti sull'ufficio dell'assistenza.

## ■ L'AI dichiara di avere come obiettivo il reinserimento professionale degli invalidi. Non è buona cosa?

È per gran parte un'azione di marketing, ma assai vuota nei contenuti. La reintegrazione è sventolata come un biglietto da visita dell'AI, che per la sua riforma si è basata su studi autoreferenziali. Ad esempio a un largo campione di datori di lavoro è stato chiesto se fossero stati disposti ad assumere persone invalide. La risposta? Scontata: la totalità degli interpellati ha dichiarato che sì, nelle loro aziende e nei loro uffici le porte erano aperte. Nella pratica non va in questo modo: (...) Quando il contributo statale si esaurisce, sono pochi coloro che assumono una persona con problemi di



Bruno Cereghetti, un esperto a 360 gradi

salute (...). Sono obiettivi molto declamatori, e per certi versi anche farisaici, perché si sa già in partenza che non saranno soddisfatti.

## ■ I numeri però sembrerebbero dare ragione all'AI...

Non nego che ci possano essere casi virtuosi, ma da lì a trarne la regola aurea ce ne passa. Come detto alcuni assicurati vengono provvisoriamente collocati da datori che li tengono finché lo Stato contribuisce al pagamento dello stipendio (...). Con la quinta revisione della legge è stato introdotto l'annuncio preventivo all'ufficio AI. Che cosa significa? Che uno si rompe una gamba, va in infortunio per determinate settimane, ed ecco che l'AI apre un incarto «a titolo preventivo». La persona, una volta guarita rientra al lavoro: cosa scontata già all'inizio. L'AI però ha un caso aperto che va chiuso e si mette il gallone per il «successo», spacciandola per reintegrazione professionale.

## ■ Che cosa la indigna di più nei cambiamenti avvenuti?

È stata rivista l'impostazione giuridica a sfavore degli assicurati. Prima della quinta revisione, l'AI emetteva una decisione e il diretto interessato poteva fare opposizione senza spese. Nel frattempo sono state cambiate le regole del gioco che limitano il diritto di difendersi di chi non ha grandi mezzi economici. La decisione formale, che dava diritto di inoltrare ricorso al Tribunale cantonale delle assicurazioni in maniera gratuita, è stata sostituita con il progetto di deci-

sione con un minor valore protettivo per il cittadino. E il ricorso non è più gratuito. Non solo. La vecchia decisione formale non ammetteva la reformatio in peius (riforma in peggio): ciò che era stato riconosciuto dallo Stato come danno alla salute era acquisito in caso di opposizione dell'assicurato. Oggi se un assicurato non è d'accordo con il grado di invalidità stabilito e fa legittimamente opposizione può vedersi diminuire o azzerare la rendita dall'amministrazione, che per emettere il giudizio finale si rifà alle famose perizie. Il problema non è il giudice, che deve confermare una prassi, ma la legge, e soprattutto la pratica amministrativa, che stanno a monte. C'è chi rinuncia a formulare osservazioni per paura di autodanneggiarsi perché una nuova perizia potrebbe rimettere in discussione il danno già accertato. Per opporsi non basta una controparola: occorre a tutti gli effetti una superperizia il cui costo è di parecchie migliaia di franchi, che non è alla portata di tutti. Per questo mi indigno: lo Stato non può comportarsi come un'assicurazione privata. Il concetto di dignità dello Stato, che tutela indistintamente i suoi cittadini, deve tornare a essere un principio vivo. In questo senso la legge federale sull'AI deve essere riformata in senso veramente sociale (...). Ma a Berna nessuno si muove in questa direzione. Anzi (...)

Raffaella Brignoni

articolo ripreso quasi integralmente su gentile concessione del quindicinale area



## ■ Sottofederazione AS

## Multispace &amp; Desksharing non fanno contenti tutti

SEV-AS si è rivolta lo scorso autunno ai suoi membri per conoscere le loro esperienze con Desksharing e Multispace e a fine gennaio ha incontrato i responsabili di Immobili FFS per presentare il risultato di questo sondaggio. La maggior parte (70%) è piuttosto soddisfatta degli uffici Multispace, anche se sono emerse alcune importanti rivendicazioni, trasmesse a Immobili.

## ■ Desksharing e Homeworking

Com'era lecito aspettarsi, la maggior parte delle critiche era rivolta al Desksharing, ma le FFS non hanno voluto entrare nel merito della richiesta di AS

di un ripensamento generale di questa modalità, da applicare solo laddove risultasse veramente opportuna. Per le FFS, il Desksharing non può essere applicato puntualmente, ma solo in modo integrale. I rappresentanti di Immobili hanno anche puntualizzato che questa modalità non era stata imposta per principio, tanto che alla sede di Wankdorf il 22% dei dipendenti ha un posto di lavoro fisso. AS ha invece espresso il dubbio che le rispettive necessità non fossero state approfondite a sufficienza e che i dipendenti non abbiano avuto la facoltà di esprimersi nei confronti dei

rappresentanti degli utenti, rispettivamente delle CoPe.

Comunque è anche stata ventilata la possibilità, laddove questa soluzione fosse ragionevole, di definire all'interno di un team di concordare posti di lavoro fissi. Adesso si tratta di farne uso!

La possibilità di ricorrere all'Homeworking (lavoro da casa) quale complemento al Desksharing viene riconosciuta solo in modo molto limitato. AS ha criticato questa dimostrazione di sfiducia da parte di numerosi superiori, che dovrebbero invece dar fiducia ai propri collaboratori, riservandosi di intervenire in caso di

abusi. AS ha quindi rivendicato una formazione adeguata dei superiori. Immobili ha riconosciuto il diritto all'Homeworking, anche se non in modo illimitato, e i problemi di conduzione, ai quali si dovrà porre rimedio. Un'ammissione che non necessita di alcuna precisazione, se non che ci aspettiamo dalle FFS che trasmettano questa nuova cultura anche ai loro quadri.

## ■ Raccomandazioni

Raccomandiamo ai collaboratori interessati da queste nuove forme di esprimere le loro esigenze, per esempio di locali di riflessione o di superfici per

riporre oggetti, alla CoPe o ai rappresentanti degli utenti. Le FFS hanno manifestato disponibilità a considerarle. Per migliorare il benessere, decorate di comune accordo le superfici «pulite» e le sedi dei team. È un auspicio espresso anche dalle FFS che hanno anche affermato di lavorare sulla climatizzazione e sul rumore degli uffici. Qualora questi problemi fossero insopportabili, rivolgetevi alla CoPe o al rappresentante degli utenti.

I risultati del sondaggio sono consultabili sotto <http://as-online.ch/de/downloads/pdf/umfrage-deskshaering.pdf>.

SEV-AS, settore gruppo

## ■ Sottofederazione LPV – commissione centrale del 19.04.2016

## L'impiego transfrontaliero dei macchinisti fa ancora discutere

Vi è un certo movimento nelle sezioni: la LPV Basilea ha un nuovo presidente: Damian Vogel e il comitato della LPV Brugg è stato completato da un copresidente: Christian Meyer. Ad inizio aprile, la LPV ha incontrato la pianificazione delle risorse FFS per discutere delle lacune di qualità lamentate a diverse riprese dal personale di locomotiva. L'incontro ha definito alcuni campi di azione che dovrebbero portare a dei miglioramenti, dei quali non si è però ancora potuto definire la portata.

Alcune settimane fa, FFS Viaggiatori ha comunicato il risultato della trattativa per l'aumento salariale dei macchinisti assunti durante l'applicazione di Visione 2010. Nonostante si fosse convinti che questo problema non riguardasse FFS Cargo, negli ultimi tempi abbiamo dovuto constatare che anche presso questa divisione vi sono casi che presentano una situazione di partenza e un'evoluzione analoga. Sono casi che hanno iniziato la loro formazione tra il 2006 e il 2012. I collaboratori che intendono verificare la propria posizione possono rivolgersi al presidente centrale LPV.

Presso le RhB nei prossimi mesi si procederà all'elaborazione

di una BAR, mentre le trattative con la BLS sono di nuovo bloccate, senza che si sia riuscito ad individuare anche solo una traccia d'accordo. In marzo con FFS Cargo ha avuto luogo il primo di quattro Workshop sulla «struttura del tempo di lavoro», da non confondere con la trattativa per le BAR. Si discute inoltre sul traffico a carri completi (WLV 2017) e sul progetto «Post Case Olten», nell'ambito del quale FFS Cargo riflette alla creazione di una nuova sede di macchinisti a Härkingen, a complemento di quella di Olten, per migliorare l'efficienza del traffico postale. Allo scopo, sono stati costituiti gruppi di lavoro che coinvolgono anche macchinisti. Le loro conclusioni verranno poi discusse con i partner sociali per definire i prossimi passi.

Attualmente, FFS Cargo e sindacati stanno discutendo anche ad una «presentazione semplificata dei lavori preliminari e conclusivi», che dovrebbe includere la preparazione, i tempi di trasferimento uniformi per ogni sede, quelli di messa in servizio dei locomotori sino all'approntamento per la circolazione. In nessun caso si potrà giungere ad un accordo sfavorevole al personale di locomotiva.

Il 20 aprile, uno scritto di FFS Cargo ha criticato i valori insufficienti di puntualità registrati da inizio anno. Una critica che non ha certo sorpreso i macchinisti e alla quale la decisione dell'azienda di ridurre i tempi di inserimento e disinserimento delle locomotive non è probabilmente estranea.

Presso FFS Cargo International, fa molto discutere il fatto che il personale dovrebbe contribuire in misura del 50% ai costi di cassa pensione, che ammontano a 4,6 milioni di franchi e vi sono divergenze di interpretazione sulla convenzione per l'impiego transfrontaliero di macchinisti firmata nell'aprile 2014, valida almeno sino a fine 2023. La convenzione prevede un equilibrio tra l'impiego di macchinisti svizzeri all'estero e macchinisti esteri in Svizzera, sia sul versante italiano sia su quello tedesco. L'equilibrio dovrebbe essere espresso in chilometri percorsi, nella misura in cui la distanza percorsa da macchinisti di depositi svizzeri su tratte gestite con le prescrizioni italiane deve corrispondere a quella percorsa dai macchinisti di depositi italiani su tratte gestite con le prescrizioni svizzere. A fine maggio, il SEV farà un'azione dimostrativa in vista dell'apertura della

galleria di base del Gottardo, che riguarderà in modo particolare la sentenza Crossrail.

L'ultimo punto discusso è stato evidentemente la votazione sull'iniziativa AVSplus, alla

quale la LPV ha destinato un importo di 1000 franchi.

Maurer Marcel, segretario centrale LPV

«Sono anche un macchinista»

Patrick Clot  
Marinaio

«Sono anche una marinaia»

Mirjam Ensner  
Macchinista

Solidarietà: la carta vincente del SEV.  
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Beim SEV spielt die Solidarität.



**20 anni della legge sulla parità - ci manca un pezzo del salario.**

## 14 GIUGNO 2016: INCROCIAMO LE BRACCIA

**Vogliamo tutta la torta! E vogliamo controlli salariali subito!**

Il prossimo 14 giugno in tutta la Svizzera le donne si asterranno dal lavoro sulla pausa pranzo. A mezzogiorno riposeremo un po' di più perché i politici non fanno niente.

Le donne continuano a guadagnare il 15% in meno rispetto agli uomini; quasi la metà di questa differenza è discriminatoria.

Abbiamo finalmente un progetto di legge che costringe i datori di lavoro a controllare i salari. Ma i politici temporeggiano e i padroni gridano allo scandalo.

Il vero scandalo è che il Consiglio nazionale ha deciso di togliere dal programma di legislatura la revisione della legge sulla parità. Anche contro questa scandalosa decisione le donne si stanno mobilitando.

25 anni fa le donne avevano animato il primo sciopero nazionale e grazie alla lotta avevano

ottenuto la legge sulla parità tra i sessi, entrata in vigore il primo luglio 1996. Sono passati vent'anni ma le discriminazioni continuano a persistere: nel borsello delle donne continua a mancare una bella somma di denaro. Insomma ci manca un bel pezzo della torta.

La misura è colma: il prossimo 14 giugno, esattamente 25 anni dopo lo sciopero nazionale, faremo una pausa pranzo prolungata. Quel giorno lavoreremo il 15% in meno e ci prenderemo questa ora supplementare di pausa. Per festeggiare una ricorrenza, certo. Ma anche per protestare e rivendicare la parità salariale. Dobbiamo inviare un segnale chiaro a parlamento e datori di lavoro:

**Vogliamo tutta la torta! Vogliamo controlli salariali e adesso!**

**Le donne USS vi danno appuntamento al Castelgrande a Bellinzona. Riservate la data.**

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### La strada di Erdogan

*Infine il verdetto, di primo grado, per Can Dündat ed Erdem Gül è arrivato. Avevamo parlato della vicenda dei due giornalisti turchi lo scorso marzo dopo che erano stati rinviati a giudizio dal tribunale di Istanbul per una serie di reati che andavano dallo «spionaggio» alla «propaganda terroristica». Il direttore del quotidiano d'opposizione Cumhuriyet e il suo redattore capo della sede di Ankara sono stati condannati a cinque anni e dieci mesi di carcere. Loro unica colpa è stata quella di avere pubblicato, nel maggio dell'anno scorso, un reportage nel quale veniva documentata la consegna, da parte dei servizi segreti turchi, di materiale bellico a gruppi ribelli jihadisti di Al-Nusra operanti in Siria. Uno scoop giornalistico che fece il giro del mondo, ma intollerabile per il regime di Erdogan.*

*L'atto di accusa contro Dündat e Gül venne steso su denuncia firmata dal capo dei servizi segreti e dallo stesso presidente. Nel farlo, Erdogan chiese addirittura l'ergastolo per i due giornalisti, che trascorsero diversi mesi in carcere prima di essere liberati su ordine della Corte Costituzionale.*

*La debolezza dell'Europa è la nuova forza del sultano turco, che ora punta a dare un assetto ufficiale all'esercizio che gli conferisce un potere pressoché assoluto. Per procedere in questa direzione mira al cambiamento della costituzione per introdurre il sistema presidenziale. E non ammette ostacoli. Così, visto che il premier Ahmet Dayutoglu avanzava dubbi sulla riforma, ha pensato bene di invitarlo a dimettersi. E per non correre rischi nominerà al suo posto il proprio genero!*

*Sicuro di sé, non pare affatto disposto a dar seguito alla richiesta dell'UE di modificare le leggi anti-terrorismo e garantire maggiori diritti civili, a cominciare dalla libertà di stampa, quali condizioni per concedere l'esenzione dei visti per l'ingresso dei cittadini turchi nell'aerea Schengen. In un'intervista, Erdogan, respingendo l'idea di modificare le leggi vigenti, ha chiaramente detto: «... Noi andiamo per la nostra strada, voi per la vostra».*

*Tanto, ha più volte ripetuto a un'Europa sempre più alla deriva che se si rifiuta di abrogare i visti d'ingresso per i cittadini turchi, lui non applicherà gli accordi sottoscritti per bloccare in Turchia i rifugiati che premono alle porte europee.*

*Un'eventualità che a Bruxelles nessuno intende prendere in considerazione, e questo il sultano turco lo sa bene.*

*Ma a noi viene una domanda: con sei miliardi di euro, tanti quelli promessi alla Turchia, noi europei quanti migranti potremmo integrare nelle nostre società e farne una comune ricchezza?*

Colpi di diritto

# Il dottor Internet aiuta sempre?

«Fidarsi è bene, non fidarsi è meglio» recita un antico proverbio che non ha perso nulla della sua validità.

**In internet si trova di tutto e Google risponde a quasi tutte le domande. Anche se a volte prende fischi per fiaschi.**

F. è convinto che sul posto di lavoro non viene trattato correttamente. Una sera, mentre scioglie la sua frustrazione davanti ad una birra, il compagno di tavolo gli suggerisce di ribellarsi e di rivendicare una sacrosanta indennità per i torti subiti. Un'altra birra e qualche ricerca su internet via telefonino più tardi, F. si convince dell'opportunità di farsi avanti e, nonostante qualche contraddizione nelle indicazioni trovate, elabora un piano supportato da riferimenti ad articoli di legge

suggeriti da Google. Il giorno dopo si presenta dal superiore per rivendicare con decisione l'indennità spettantegli. Peccato solo che quest'ultimo non si lasci impressionare e risponda picche.

## Contrasto inevitabile

La vicenda ha naturalmente un seguito, con F. che viene «invitato» ad un colloquio con persone delle risorse umane di cui ha finora solo sentito parlare e che, senza tanti giri di parole, gli rimproverano di avvelenare il clima di lavoro, arrivando persino ad accusarlo di coercizione, per aver minacciato, in caso di mancata soddisfazione delle sue richieste, di rivolgersi alla stampa.

## Al posto dell'indennità... arriva il licenziamento

Tre colloqui e due mesi dopo, senza che le parti abbiano modificato le proprie posizioni, il servizio delle risorse umane notifica a F. il licenziamento, motivato dal calo delle sue prestazioni lavorative e da un suo calo di interesse per il lavoro.

## Pentimento tardivo

F. firma la ricevuta del provvedimento, annunciando nel contempo che lo avrebbe contestato. Il giorno stesso, telefona al suo presidente sezionale, quindi al SEV e richiede la protezione giuridica.

## Tra aver ragione e ottenerla...

Il primo colloquio con un collaboratore della protezio-

ne giuridica permette di constatare che F. ha commesso diversi gravi errori: nonostante il suo sentimento di essere trattato ingiustamente, non spetta né a lui, né tantomeno al suo compagno di bevute di stabilire il diritto ad un'indennità, ma alla legge, rispettivamente al CCL. La sua ricerca su internet lo aveva purtroppo portato sul sito di un ufficio legale estero, dove la giurisprudenza risulta molto diversa da quella svizzera. Con le sue minacce di rivolgersi alla stampa, F. si è poi messo in una situazione indifendibile, esponendosi persino al rischio di subire una denuncia da parte del datore di lavoro. L'unica cosa giusta si è rivelata la telefonata al SEV, giunta però troppo tardi per rimediare

alla situazione ormai compromessa. Se all'inizio della vicenda, un colloquio franco e aperto avrebbe potuto permettere di giungere ad una soluzione soddisfacente, le parti risultano ormai troppo implicate e il datore di lavoro giunge persino a fare appello alla libertà di licenziare vigente in Svizzera, nella misura in cui si evita di incorrere in un licenziamento abusivo. Una condizione però molto limitativa, alla quale è quindi difficile fare appello. Nemmeno la protezione giuridica del SEV riesce quindi a modificare la situazione e ad F. non rimane che la constatazione che avrebbe fatto meglio a non fidarsi del suo compagno di bevute e ciecamente di internet.

*Team di protezione giuridica SEV*

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

## Avviso

**Il segretariato regionale di Bellinzona sarà chiuso il 25 maggio per impegni fuori sede.**

## Assemblea delegati TS: 3 giugno

L'assemblea dei delegati avrà luogo a Göschenen il 3 giugno, a partire dalle ore 09.00. Per maggiori informazioni homepage: [www.sev-ts.ch](http://www.sev-ts.ch) o mail: [werner.schwarzer@sev-ts.ch](mailto:werner.schwarzer@sev-ts.ch).

## Permanenze per quadri



### «Siamo al vostro fianco!»

Il SEV offre colloqui mirati per i quadri, in modo da tener conto delle loro particolari esigenze. Concordate quindi un appuntamento con il presidente centrale della sottofederazione AS o con un professionista del sindacato tra le 8 e le 17 a:

**Losanna:** il 7 giugno presso il segretariato SEV, Avenue Ouchy 9

**Zurigo:** il 9 giugno, Daycrunch.ch, Limmatquai 4

**Olten:** il 14 giugno, al Buffet della stazione

**Berna:** il 23 giugno, Vatter BusinessCenter, Bärenplatz 2

### Iscrizione:

<http://as-online.ch/de/organisation/branchen/branchen-kader/sprechstunden-fuer-kader/>

SEV-AS

## VPT Locarno

## Assemblea sezionale lunedì 23 maggio, 20.15

Quest'anno l'assemblea si terrà presso la sala personale ferroviaria, alla stazione FART Locarno/Muralto, con il seguente ordine del giorno:

1. Apertura e saluto del presidente dimissionario Alessandro Mutti
2. Relazione del presidente uscente
3. Elezione del presidente del giorno e di 2 scrutatori
4. Relazione finanziaria del cassiere Andrea Sabetti, con rapporto dei revisori e approvazione dei conti per l'anno 2015
5. Elezioni:
  - 5.1 di un membro di comitato
  - 5.2 del presidente sezionale
6. Relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini
7. Eventuali

Vi attendiamo numerosi.

*Il segretario A. Sabetti*

## ■ Sezione Lavori Ticino

## Assemblea generale

RailFit 20/30, analisi dell'attività, consuntivi deficitari e piani di risparmio della Divisione Infrastruttura, riduzioni annunciate dell'effettivo del personale (900 posti), ecc. Eppure, i volumi di lavoro nell'infrastruttura FFS e in particolare nella manutenzione aumentano sia in conseguenza delle nuove opere, sia a causa dei ritardi accumulati negli ultimi decenni e della sollecitazione e usura crescente della rete.

Programmazione degli interventi e pianificazione del lavoro sempre più problematiche sono le conseguenze dirette che i collaboratori avvertono sulla propria pelle. Le irregolarità a livello di rispetto delle prescrizioni della LDL diventano forzatamente più frequenti. L'aumento dei mandati conferiti a ditte private, anche nei settori di «monopolio», si diffonderanno verosimilmente sempre più, anche considerato che I-IH non è in grado già oggi di prendersi carico dei volumi delle commesse che pure la progettazione vorrebbe affidarle...

Quali conseguenze potrebbe avere allora sul personale FFS, e in particolare in vista del prossimo CCL 2019, il fatto che medesimi lavori e funzioni vengano eseguiti da personale di ditte private impiegato a condizioni peggiori? E come si potrebbe reagire – concretamente – a questo scenario?

La sezione Lavori Ticino ha voluto «lanciare» la discussione su questi problemi in occasione della propria assemblea ge-



Il presidente sezionale Aldo Sciamanna: uno per tutti...

nerale, tenutasi il 22 aprile a Bellinzona. Le nubi che si presentano all'orizzonte del personale dell'Infrastruttura sono minacciose: purtroppo, la consapevolezza di questo stato di fatto è ancora carente, sebbene diversi settori specialistici

ne avvertano le conseguenze già oggi. La notizia positiva è che il presupposto indispensabile perché i collaboratori possano far valere la propria voce in contrappunto ai manager dell'azienda, almeno a livello della sezione Ticino, è stato realizzato: l'assemblea ha potuto eleggere le varie cariche sezionali per il periodo amministrativo SEV 2017-2020 contando sulla disponibilità di colleghi che non faranno mancare il loro impegno e la loro competenza per rappresentare gli interessi comuni, e che per questa disponibilità meritano il riconoscimento di tutti.

Il nuovo comitato sezionale ha programmi ambiziosi: diamo fin d'ora a tutti i colleghi appuntamento all'assemblea autunnale che si svolgerà il 27 ottobre, quando si avrà occasione di presentarli e discuterli.

C. F. Noto

## Le cariche decise dall'assemblea

**Comitato sezionale:**

Aldo Sciamanna: presidente  
Davide Perini: cassiere  
Calogero Ferruccio Noto: segretario  
Hermann Blättler: organizzazione

**Commissione di verifica della gestione:**

Massimo Rossi e Athos Del Don

**Candidato alla Commissione centrale sottofederazione**

**BAU-Lavori:** Giuseppe Lanini

**Candidati alla Conferenza CCL:**

Davide Perini, Peter Alder e Giuseppe Lanini

**Contatto:** sev.lavori.ticino@gmail.com

## 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, 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, tel. 091 825 01 15.

Tiratura: edizione italiana: 3555 copie; totale: 43 020; certificata l'8.12.2015.

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.

Publicità: 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. ISSN 1662-8470

Prossima edizione:  
**2 giugno 2016. Chiusura  
redazionale: giovedì 26  
maggio, ore 10.**

## CONDOGLIANZE

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

AS Ticino

## A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

## ... crescita esponenziale

Se qualcuno ti dicesse: «Posso darti ogni giorno 1000 CHF; oppure ti do il primo giorno un centesimo, il secondo due, il terzo quattro, il quarto otto e così via», scommetto che saresti tentato di scegliere i 1000 CHF al giorno, perché ti sembrano di più. Peccato che, in quel caso, in un mese otterresti in totale 30 000 CHF mentre, scegliendo la seconda opzione, ti ritroveresti la bellezza di oltre 10 milioni! Il problema è che non sappiamo calcolare la crescita esponenziale o percentuale. Siamo evolutivamente preparati a capire solo la crescita lineare, perché le esperienze dei nostri antenati erano perlopiù di natura lineare: se abbattevano due mammut in un colpo solo, ci campavano per il doppio del tempo. Se invece un politico dice che il numero degli incidenti stradali aumenta ogni anno del 7%, cosa vuol dire davvero? Per capirlo è utile calcolare il tempo di raddoppiamento, dividendo il numero 70 per il tasso di crescita in percentuale: 70 diviso 7 fa 10. In pratica il politico ci sta dicendo che il numero degli incidenti stradali raddoppia ogni 10 anni. Preoccupante! Ma facciamo un altro esempio: se dicesse che il rincaro è del 5%, applicando il calcolo del tempo di raddoppiamento (= 70 diviso 5) avremmo come risultato 14. Significa che in 14 anni un CHF avrà dimezzato il suo valore iniziale: un vero scandalo per chiunque tenga i propri risparmi in banca! Mettiamo adesso il caso che siate un giornalista e che riceviate una statistica, secondo cui il numero dei cani censiti nella vostra città aumenta del 10% all'anno. Come intitolereste l'articolo? Sicuramente non «cani censiti aumentati del 10%», non sarebbe efficace. Semmai «invasione di cani: raddoppiati in soli 7 anni», perché questo è il vero senso di quella percentuale, tradotta in tempo di raddoppiamento. Comunque che il nostro cervello fatichi a comprendere la crescita percentuale lo sapevano già gli antichi persiani. Non a caso inventarono questa favola: «C'era una volta un cortigiano scaltro. Regalò una scacchiera al suo re, il sovrano gli chiese come potesse ringraziarlo e lui rispose che voleva semplicemente un chicco di riso sulla prima casella e il doppio di chicchi su ogni casella successiva (ovvero: due sulla seconda, quattro sulla terza e così via...). Il re rimase colpito da quella richiesta apparentemente molto modesta, finché qualcuno che sapeva fare i conti meglio di lui gli fece notare che per soddisfare la richiesta del cortigiano non sarebbe bastato tutto il riso del suo regno!

Conteggio del tempo di lavoro presso la manutenzione di Infrastruttura FFS: un caos infinito

# Sistematicamente sbagliato!

**A inizio 2015, presso Infrastruttura FFS sono emersi problemi ed errori nel conteggio del tempo di lavoro. La maggior parte sono stati risolti, ma SEV e FFS hanno tutt'ora divergenze sui supplementi di tempo nel servizio di picchetto.**

Le FFS avrebbero già voluto liquidare il supplemento di tempo presso la manutenzione di infrastruttura contrassegnata dalla sigla Ü2, riconosciuto in caso di servizi molto lunghi a seguito di interventi di picchetto.

Dopo l'intervento del SEV, le FFS si sono viste costrette a far marcia indietro e a riconoscere questo supplemento con effetto retroattivo. In seguito il SEV, nonostante la pressione delle FFS, è riuscito a riprendere la stessa regola anche nel nuovo CCL e nelle nuove BAR. A inizio 2015, presso I-IH è però scoppiato un caos con il conteggio del tempo di lavoro, che durante tutto l'anno ha richiesto con-

«Abbiamo già sentito tutti gli annunci che iniziano con «a seguito di un guasto all'impianto di sicurezza...».

Può trattarsi anche di un problema alla linea di contatto o di un'altra perturbazione della rete ferroviaria più utilizzata al mondo a richiedere un rapido intervento degli specialisti di IH, che spesso hanno già svolto un turno intero di lavoro.

È quindi normale ed evidente che questo ulteriore tempo di lavoro debba essere conteggiato e retribuito, a seconda delle circostanze riconoscendo anche i supplementi di tempo previsti.

tinue correzioni e correzioni delle correzioni.

## Soppressioni e riduzioni

In questo marasma, il SEV ha constatato che le FFS avevano adottato un nuovo sistema di calcolo del supplemento Ü2, che ne comportava una netta riduzione. Molti collaboratori si sono infatti visti praticamente annullare il supplemento,



Un montatore di Infra IH impegnato con il motore di uno scambio.

oltretutto con effetto retroattivo al 2014, senza ricevere nessuna comunicazione in proposito.

L'ultimo incontro di trattative ha comunque permesso di far ammettere alle FFS che il supplemento deve essere riconosciuto nei casi in cui il lavoro continua in modo ininterrotto e viene modificato unicamente il numero dell'incarico. Sorge

però un nuovo problema, derivante dall'incapacità del sistema di conteggio delle FFS di riconoscere queste situazioni. Sono quindi i collaboratori a doversi far avanti e annunciare simili casi. Siccome le FFS hanno però stralciato unilateralmente questi casi dal 2014, ai collaboratori non resta altra scelta che rifare i conteggi degli ultimi due anni, per verifica-

re l'insorgenza di questi casi ed annunciarli. Si tratta di un onere importante, ma indispensabile per avere un conteggio corretto. Il SEV raccomanda a colleghe e colleghi di farlo al più presto per rivendicare l'accredito dei supplementi Ü2, possibilmente presentando una stampa del proprio conteggio.

## Nessun accordo sul principio

Il SEV ribadisce la propria rivendicazione nei confronti delle FFS di seguire modalità di calcolo dei supplementi conformi alle BAR, nonché di comunicare e informare in modo chiaro e tempestivo. Bisogna evitare ogni sottrazione di tempo e, laddove queste sono avvenute, il tempo deve essere restituito!

Il SEV resta del parere che la nuova interpretazione delle regole da parte delle FFS sia sbagliata. Attualmente, sta riflettendo a ulteriori passi per garantire che i dipendenti ricevano un conteggio corretto del tempo di lavoro. *pan./pmo/uhu*

## Photomystère: «dov'è stata scattata questa foto?»



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 25 maggio 2016:**

**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](mailto:mystere@sev-online.ch);

**per internet:** sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://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.

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

In palio vi è un set di scrittura con logo SEV che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava gli sportelli provvisori della stazione di Payerne durante i lavori di rinnovo. Troverete una foto esplicativa sul sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Il fortunato vincitore del coltellino tascabile «Outrider» con logo SEV è:

**Ivo Stierli di Wynigen, membro AS Berna**