

Ulrich Gygi

Il presidente uscente del CdA FFS a ruota libera.

alle pagine 6 e 7



La fine di una lunga attesa?

La realizzazione della Mendrisio-Varese sul versante italiano è stata molto travagliata, ma ora i lavori sembrano aver ripreso slancio.

Pagina 11



Clienti segreti

Il SEV critica i metodi dell'UFT per i controlli di qualità

Focus a pag. 16

Consegna della petizione contro il programma di risparmio delle FFS

La base non vuole RailFit

La base del SEV si è mobilitata contro il mostruoso progetto di risparmio delle FFS denominato «RailFit», che intende cancellare oltre 900 posti di lavoro. Una delegazione ha rimesso alla direzione FFS una petizione con 3000 firme che chiedono di seppellirlo.

La petizione è stata sottoscritta da membri di tutte le sottofederazioni FFS del SEV, ma anche da colleghe e colleghi non sindacalizzati. Quattro dipendenti delle FFS in uniforme hanno quindi portato RailFit, adagiato in una simbolica bara, sino all'ingresso della direzione generale delle FFS. Il sindacato ha espresso una volta ancora la sua contrarietà al progetto, che si sta rivelando un attacco alle condizioni di lavoro del personale e ad un servizio pubblico di qualità.



Dossier alle pagine 8-10

Alla cerimonia hanno partecipato una ventina di colleghe e colleghi della base e del segretariato SEV.

(Breve) pausa estiva

Come tutte le estati, *contatto.sev* allenterà il suo ritmo di pubblicazione. Il prossimo numero vi verrà quindi spedito il 28 luglio e quello seguente il 1° settembre. In seguito, riprenderemo il ritmo quindicinale sino alle festività natalizie. Chi non vuole e non può farne a meno, avrà comunque la possibilità di seguire l'attività e l'attualità sindacale sul nostro sito internet: www.sev-online.ch.

AVSplus: numero di riferimento errato

La polizza di versamento della richiesta di sostegno alla campagna in favore di AVSplus allegata all'ultimo numero riporta un numero di riferimento sbagliato. Quello corretto è:
51 11720 00000 00000 00000 00008
(con un 8 finale, anziché un 6). Il conto destinatario è corretto: 01-4491-2, Bank Coop, Basel, in favore del SEV, 3000 Bern 6. Potete richiedere polizze corrette al segretariato SEV.

Firmate il Referendum!

La «Riforma III dell'imposizione delle imprese» si sta trasformando in un'operazione di redistribuzione delle risorse dai piccoli contribuenti alle grandi aziende. Essa comporterà perdite fiscali per centinaia di milioni, che a loro volta porteranno a nuove misure di risparmio a scapito di salariate e salariati. Allegate a questo numero, trovate le cartoline del referendum da firmare e far firmare da parenti, amici e conoscenti. Leggete anche alle pagine 3 e 4.

AVSplus: tutti a Berna!

L'appuntamento è così importante che non ci stanchiamo di ricordarlo: il 10 settembre a Berna si terrà una grande manifestazione sindacale a sostegno dell'AVS e per migliorare la posizione dei beneficiari di rendita. L'appuntamento è fissato per le 13.30 sul piazzale della Schützenmatte, a pochi minuti dalla stazione. Riserva la data e convinci colleghe e colleghi ad accompagnarti. A breve seguiranno i dettagli organizzativi.

IN BREVE

L'UE contraria ai salari minimi

La commissione UE intende ricorrere contro Francia e Germania sull'applicazione delle rispettive leggi sul salario minimo nel settore dei trasporti. La commissione ha annunciato di «condividere pienamente» il principio di un salario minimo, ma ritiene che l'applicazione sistematica di queste leggi per i trasporti, in particolare quelli transfrontalieri, costituisca una limitazione sproporzionata della libertà di prestare servizi alla libera circolazione delle merci. Secondo la commissione, vi sarebbero mezzi migliori per tutelare la posizione del personale. Francia e Germania hanno due mesi di tempo per reagire.

Rinnovato il CCL della CGN

Il personale della società di navigazione del lago Lemano CGN ha approvato in votazione generale a larga maggioranza il rinnovo del contratto collettivo di lavoro (CCL). Oltre ad un



aumento base di 40 franchi mensili per tutti, il CCL rivede le scale salariali, aggiungendo delle annualità e integrando alcune indennità. In contropartita, non vi saranno trattative salariali ulteriori per i prossimi tre anni.

FFS in mano femminili

La 17ª assemblea generale ordinaria delle FFS, svoltasi il 15 giugno, ha eletto Monika Ribar, 57 anni, attuale vicepresidente, a presidente del CdA FFS. Nuovo vicepresidente è Peter Siegenthaler. Presiedere il CdA FFS viene considerato al 60%. L'assemblea è costituita dalla Confederazione e vi hanno partecipato il DATEC e l'amministrazione federale delle finanze.

Il comitato SEV ha dato il via alla campagna di mobilitazione in vista della manifestazione

Attivi e pensionati uniti

Il SEV lancia un appello ai propri membri attivi e pensionati per esprimere uniti un segnale forte in favore dell'iniziativa AVSpus e contro i progetti borghesi di smantellare la nostra previdenza vecchiaia.

Il movimento sindacale chiama a raccolta sulla piazza di Berna il 10 settembre, per lanciare un segnale inequivocabile.

A decine di migliaia vogliamo ribadire che la previdenza vecchiaia è una rivendicazione fondamentale ed una conquista di lavoratrici e lavoratori di questo paese. Un segnale al quale il SEV vuole contribuire con alcune migliaia di membri. La raccolta delle firme aveva

confermato l'importanza di questo argomento per i membri del SEV, dato che in pochi giorni oltre 20.000 colleghe e colleghi avevano sottoscritto l'iniziativa AVSpus. Tutte le sottofederazioni hanno confermato in comitato la volontà di mobilitarsi in vista di questo

IL COMITATO IN BREVE

Il comitato ha fatto un bilancio intermedio sui punti principali dell'anno, che ha confermato la concretizzazione di alcuni di essi. Il comitato ha manifestato l'intenzione di occuparsi anche dei bus a lunga percorrenza, che minacciano sempre più concretamente il traffico ferroviario anche nel nostro paese. Un altro tema da riprendere sono le modalità per il SEV di propagandare meglio i propri successi. La prova più recente viene dall'azione «sulle rotaie svizzere, salari svizzeri», che

non ha suscitato la meritata eco presso il personale, nonostante l'impegno profuso.

Il comitato ha approvato alcune modifiche delle condizioni di impiego presso il SEV. Anche il sindacato, come tutti i datori di lavoro, deve regolare l'annotazione del tempo di lavoro dei propri dipendenti, adeguandosi ad un'ordinanza emessa a inizio anno dal Consiglio federale.

Ha in seguito approvato anche piccoli adeguamenti del regola-

mento sui contributi: i membri che lavorano al 50 per cento o meno, rispettivamente coloro che sono passati a beneficio del prepensionamento completo del modello Valida, dovranno pagare metà quota.

Il SEV parteciperà ad una campagna nazionale per la prevenzione dei suicidi. Il SEV è particolarmente toccato dalle situazioni con le quali si trovano confrontate diverse categorie professionali: macchinisti, personale treno, ma anche gruppi di

intervento e personale degli impianti service e di manutenzione, chiamati a pulire e riparare i veicoli coinvolti in questi drammatici episodi.

Il SEV riconosce il proprio obbligo di versare i contributi alle unioni sindacali cantonali. La sua struttura suscita spesso discussioni, ma il comitato tiene a chiarire una volta ancora che il compito di versare questi contributi alle organizzazioni dei rispettivi cantoni spetta alle singole sezioni.

del 10 settembre

per l'AVS

importante appuntamento, in particolare la sottofederazione dei pensionati: «ci impegneremo ancora più del solito per essere numerosi a Berna», afferma il presidente centrale PV Ricardo Loretan. La previdenza vecchiaia non è però un tema

che riguarda solo le colleghe e i colleghi più anziani, ma concerne tutte le generazioni. Considerate le tendenze in atto in Consiglio nazionale, dove si discute di riformare le rendite abbassando il tasso di conversione del secondo pilastro e

augmentare l'età pensionabile AVS, anche le sottofederazioni del personale attivo faranno la loro parte affinché la manifestazione esprima un sostegno forte e deciso ad un sistema previdenziale sociale, sicuro e solido.

Peter Moor

Giorgio Tuti candidato alla presidenza della sezione ferrovie dell'ETF

La federazione europea dei lavoratori dei trasporti è diretta da una commissione esecutiva. I singoli settori sono per contro competenza delle rispettive sezioni, che si organizzano in modo autonomo. Attualmente, il SEV è rappresentato nella commissione esecutiva da Giorgio Tuti, che partecipa anche alle riunioni della sezione ferrovie unitamente a Manuel Avallone.

Giorgio Tuti ha informato il comitato di aver deciso di porre la propria candidatura a presidente della sezione ferrovie, sollecitato dall'attuale presidente, il

lussemburghese Guy Greivelding. Giorgio gode del sostegno del gruppo germanofono e di altre nazioni. La sezione ferrovie raggruppa 83 sindacati delle ferrovie di 37 nazioni.

Per Giorgio Tuti, questa funzione ha quale punto centrale la cura del «dialogo sociale» con le imprese, al quale il presidente deve prestare particolare attenzione e che deve essere rilanciato per definire il futuro delle ferrovie e per consolidare gli standard sociali.

Tuti ha indicato anche di voler

rimettere altri mandati, per disporre del tempo necessario per questo nuovo incarico, oltre che, evidentemente, per la presidenza del SEV. Tra questi non rientra però il suo impegno in seno all'Unione sindacale svizzera, che intende continuare a prestare.

La designazione è prevista nel prossimo autunno, mentre l'elezione a cura della sezione avverrà in primavera, in vista della conferma definitiva da parte del congresso ETF che si terrà a fine maggio a Barcellona.

pmo

EDITORIALE

Quando un sindacato chiede ad una multinazionale di non ripartire i suoi enormi profitti solo tra i manager, ma di fare in modo che ne possano beneficiare anche i dipendenti, i responsabili critica-no questa «ripartizione socialista». Se invece una multinazionale beneficia di sgravi fiscali, per gli stessi responsabili si tratta di promozione economica e non di una diversa ripartizione. Diversa perché, appunto, diretta dal basso verso l'altro.

Il Parlamento eletto lo scorso autunno è dominato dai partiti che tengono molto ai vertici, anche in

«Il metodo migliore per vuotare le casse dello Stato sono gli sgravi fiscali. Il disavanzo che ne deriva chiama poi misure di risparmio.»

Barbara Spalinger,
Vicepresidente SEV



termini di risorse e che si curano molto poco del fatto che rimanga ben poco per noi altri. Il loro credo è semplice: le casse dello Stato vanno svuotate e il sistema più semplice e diretto per farlo è quello degli sgravi fiscali. Sgravi, naturalmente, non per i piccoli contribuenti, ma per i più abbienti. L'effetto sugli introiti dello Stato è immediato e alimenta le litanie sui deficit e in favore delle misure di ripristino del bilancio, che però non possono comprendere aumenti di imposte, ma devono «evidentemente» limitarsi ai tagli delle prestazioni dello Stato o al loro rincaro. E tanto peggio per tutti coloro che di queste prestazioni hanno bisogno, e che non possono minacciare di andarsene alla ricerca di altri paradisi fiscali.

Il Parlamento ha fatto a diverse riprese ricorso a questi giochetti e ha deciso di rilanciare con la «Riforma III sull'imposizione delle imprese» che, da uno strumento inizialmente voluto per ripristinare l'equità fiscale, si è trasformata in un nuovo regalo fiscale per i ricchi e in un'ulteriore ripartizione delle risorse dal basso verso l'alto, destinato a colpire tutti noi, se non ci difendiamo.

Noi possiamo tuttavia combattere questa riforma con il referendum, che ci permette di chiamare a decidere il popolo. Abbiamo però poco tempo, visto che per raccogliere le 50.000 firme necessarie vi sono solo tre mesi, che cadono per di più nel pieno delle ferie estive.

Non abbiamo però scelta. Scelta che avremo poi un'altra volta tra poco più di tre anni, con le prossime elezioni. Ma, una cosa alla volta! Per intanto, vi chiediamo di firmare il referendum, la cui cartolina è allegata al presente numero di contatto.sev.

Il SEV critico sulle intenzioni del Consiglio federale sul traffico regionale

Il trasporto regionale del futuro

Nel suo rapporto sul traffico regionale, il Consiglio federale ha adottato un profilo piuttosto basso, ma entro il 2018 dovrebbe ridefinire le regole per tutto il settore.

Le «strategie 2030» pubblicate due anni fa dall'UFT facevano temere che il rapporto del Consiglio federale sul trasporto regionale viaggiatori (TRV) avrebbe annunciato un'ondata di liberalizzazioni. Invece, il governo ribadisce che il TRV deve restare un incarico pubblico da svolgere da parte di Confederazione e cantoni. Il rapporto indica quattro pilastri per il TRV del futuro che do-

vrebbero essere l'oggetto di un documento da mettere in consultazione nel 2018: la stabilizzazione della pianificazione; un rafforzamento dell'orientamento regionale (anziché cantonale); la direzione generale a cura della Confederazione e un maggior orientamento alle esigenze di mercato, dove però si esclude esplicitamente l'obbligo di mettere a concorso le prestazioni.

Attenti agli esperimenti

Nella sua reazione, il SEV rileva come le attuali disposizioni si siano rivelate molto valide e valute quindi positivamente il fatto che gli esperti si astengano dal presentare proposte suscettibili di rimettere fondamentalmente in questione il sistema.

Per contro, il SEV è molto scettico nei confronti dell'opportunità di demandarne la responsabilità finanziaria unicamente ai cantoni, tanto più che la politica finanziaria perseguita da alcuni di loro sta già oggi avendo ripercussioni estremamente negative sul TRV. «Il trasporto pubblico riguarda aree molto vaste, che travalicano i confini dei singoli cantoni» osserva il presidente Giorgio Tuti.

L'incarico di mettere un progetto in consultazione entro il 2018, lascia del tempo. Il SEV invita a evitare di privilegiare fattori di concorrenza rispetto a quelli qualitativi. Recentemente ha criticato l'impiego dei «clienti segreti» nel TRV, che trascura i punti veramente importanti, quali il controllo dei

tempi di lavoro e della sicurezza di veicoli e impianti, a favore di altri molto meno critici. Rileva invece positivamente che il rapporto esclude espressamente un sistema di concorrenza basato su bandi di concorso. Le esperienze fatte all'estero ne hanno dimostrato le conseguenze nefaste, che immanicabilmente finiscono col trascinare le condizioni di lavoro e la qualità dell'offerta in una spirale al ribasso. Inoltre, sarà fondamentale coinvolgere il personale e il SEV, quale suo rappresentante, nei prossimi passi del progetto.

pmo.

Votazione del 25 settembre – Sì all'AVSpus



Il 22 giugno ha preso il via la campagna per il Sì il 25 settembre all'aumento del 10% delle rendite AVS, che non sono più state riviste in termini reali dagli anni '70. Il SEV vi ha contribuito distribuendo creme solari nelle stazioni di tutta la Svizzera (nella foto, la segretaria Patrizia Pellandini Minotti con la Consigliera nazionale Marina Carobbio Guscetti a Bellinzona).



Gigantesco programma di tagli

USS unanime contro la terza riforma della fiscalità delle imprese

La riforma III dell'imposizione delle imprese (RI imprese III) causerà enormi perdite di introiti fiscali a Confederazione, cantoni e comuni, a danno dei normali contribuenti, mentre vi saranno ditte quasi completamente esonerate dal pagamento di imposte.

Lo scopo originario della riforma III dell'imposizione delle imprese era la soppressione dei privilegi fiscali ingiustificati per le multinazionali e le socie-

tà finanziarie. Uno scopo sostenuto anche dall'Unione sindacale svizzera.

Il risultato finale è però l'esatto contrario, dato che la maggioranza borghese del Parlamento ha abusato di questa riforma per ricavare nuovi e più ampi privilegi fiscali per le aziende e i loro azionisti. Secondo l'USS, vi sono alcuni punti che devono essere considerati:

■ anche le aziende devono pagare le imposte, dato che fanno capo pure loro alle prestazioni dell'ente pubblico. Questo aspetto è ancora più vero in un ambito federalista come il nostro. Senza le loro imposte i centri economici in

cui le imprese hanno le loro sedi avrebbero grossi problemi finanziari. Le imposte verrebbero pagate solo ai comuni e ai cantoni residenziali, mentre gli azionisti stranieri delle imprese beneficerebbero dei servizi pubblici senza versare un franco di imposta. La riforma svalutata in misura inaccettabile il servizio pubblico.

■ La RI imprese III rilancerà la concorrenza fiscale al ribasso su tutto il territorio nazionale, a seguito dell'intervento della Confederazione che destinerà ai cantoni oltre un miliardo per procedere a sgravi fiscali.

■ La cosiddetta «imposta sugli utili con deduzione degli inte-

ressi» creerà un autentico buco nero nella legislazione fiscale svizzera, suscettibile di generare importanti perdite di introiti, che nessuno, come era già successo con la riforma II, è in grado di quantificare. Questa imposta permette anche a persone private facoltose di ridurre sensibilmente il proprio carico fiscale, trasferendo semplicemente ad un'azienda il proprio patrimonio.

■ Le due camere hanno inoltre adottato tutta una serie di ulteriori privilegi (sugli utili sui brevetti, sulle deduzioni per ricerca e sviluppo e altro ancora). La limitazione all'80 per cento delle deduzioni fiscali

non è che uno specchietto per le allodole, se pensiamo che nonostante la stessa, a livello comunale e cantonale carichi fiscali infimi del 2 per cento continueranno a risultare del tutto legali.

Firmate il referendum

L'assemblea dei delegati USS del 27 maggio 2016 ha pertanto deciso all'unanimità di sostenere il referendum contro questa riforma. Le cartoline del referendum sono allegate al presente numero di *contatto.sev* e il SEV vi invita a firmarle e rispedirle al più presto all'indirizzo indicato.

USS

I due «Parlamentari del SEV» commentano la sessione estiva appena terminata

Mucche dimezzate... pubbliche e private

La politica dei trasporti e del servizio pubblico è stata oggetto anche di questa sessione del Consiglio nazionale, come riferiscono Philipp Hadorn e Edith Graf-Litscher, segretari SEV e deputati del canton Soletta, rispettivamente Turgovia.

Dopo la secca respinta dell'iniziativa sulla «vacca da mungere», il Nazionale ha ripreso l'esame del progetto di creazione di un fondo per le strade, (FOSTRA) promesso nell'ambito del progetto FAIF. FOSTRA deve però tener conto che su strada non circolano solo automobili, ma anche pedoni, ciclisti, tram, bus e, a volte, persino treni. Una politica dei trasporti sostenibile non può quindi fare astrazione da una regolamentazione del finanziamento dei programmi di agglomerato che contempli le esigenze di tutte le componenti. Il Parlamento ha però dapprima respinto la proposta del governo di aumentare il prezzo della benzina, riducendo così i fi-



www.philipp-hadorn.ch

nanziamenti a disposizione dei progetti stradali. Per compensare questi tagli, il Consiglio nazionale intende ridurre la quota della Confederazione sui dazi sui carburanti e dirottare altri mezzi nel fondo stradale, sottraendo così 650 milioni alla cassa federale.

Attacco alle risorse dello stato

In sostanza, si ripresenta una vacca da mungere, sia pure dimezzata. Tutto ciò va a sovrapporsi al «programma di stabilizzazione» con il quale il governo intende risparmiare da 800 milioni a un miliardo, nonché alla riforma III dell'imposizione delle imprese e alla soppressione della tassa di bollo. Siamo quindi confrontati con un attacco diretto allo Stato e alle sue risorse. La palla

passa ora al Consiglio degli Stati, nell'auspicio che sappia ridimensionare gli appetiti della destra per il FOSTRA.

Philipp Hadorn

Servizio pubblico

La recente votazione sull'iniziativa sul servizio pubblico ha lasciato strascichi anche sulla sessione estiva. Il popolo sovrano ha confermato il suo apprezzamento per un servizio di qualità, reso possibile dall'impegno del personale, esprimendo la sua reticenza nei confronti di esperimenti che potrebbero intaccare l'essenza. Il nostro lavoro, quello del sindacato, non può però fermarsi qui, ma ribadire che un servizio pubblico valido è possibile solo grazie a CCL che definiscano valori come stipendi, pari opportunità, offerte per persone diversamente abili e per apprendisti e che escludano il dumping sociale e salariale, anche dalle aziende esternalizzate.

Revisione LdL conclusa

Dopo il Nazionale, anche gli Stati hanno approvato il progetto di riforma della legge sulla durata del lavoro. La palla



www.edith-graf.ch

torna così nel campo della commissione tripartita (funzionari della Confederazione, rappresentanti delle aziende e del personale) per definire l'ordinanza e le altre norme di applicazioni presso le aziende.

Mobilità 4.0

L'attività di un parlamentare non si svolge solo in sala, ma anche nelle commissioni parlamentari o politiche. Il partito socialista ha una commissione trasporto e comunicazione che recentemente ha analizzato le evoluzioni e le novità nei trasporti, che rientrano sotto il titolo di «mobilità» 4.0. La discussione ha fornito una prima panoramica delle conseguenze della digitalizzazione a tutti i livelli sulla mobilità, sull'ambiente di lavoro, la pianifica-

zione territoriale, i trasporti, la logistica ecc. Un'evoluzione da tenere d'occhio.

Prospettive in campo ferroviario

In campo ferroviario ci aspettano importanti decisioni: il finanziamento e il mantenimento della sostanza FFS negli anni 2017-2020, il messaggio sul finanziamento del traffico regionale viaggiatori 2018-2021 nonché quello sulla riforma del TRV. Temi che devono essere seguiti con grande attenzione dal SEV, oltreché dal mio partito, il PS.

Edith Graf-Litscher

BIO

Philipp Hadorn, è al nazionale dal 2011 (PS/SO). È nella commissione finanze, trasporti e di sorveglianza delle NTFA.

Edith Graf-Litscher, è al nazionale dal 2005 (PS/TG). È vicepresidente della commissione trasporti e membro della commissione per le politiche di sicurezza, nonché dell'ufficio del Consiglio nazionale.

14 giugno 2016: le donne dell'USS tornano a rivendicare l'applicazione della legge

Parità: se i conti non tornano

14 giugno: giornata di azioni in tutta la Svizzera per rivendicare la parità sotto l'egida delle donne dell'Unione sindacale svizzera. A Bellinzona, Castelgrande è stato occupato dalle donne dalle 12 alle 14, dove sono state distribuite delle mini fette di torta a dimostrazione che alle donne manca una fetta del salario. Ma le donne vogliono tutta la torta, perché la parità fa bene.



La parità fa bene a tutti, anche all'economia che continua però a negarla

Qualche sera fa, una trasmissione alla televisione svizzera tedesca intitolava una tavola rotonda: donne dietro ai fornelli. L'associazione mantello Economie suisses, ha recentemente pubblicato uno studio per sostenere che la discriminazione salariale non esiste. Il Parlamento svizzero ritiene che i controlli salariali sulle aziende non siano necessari e che i padri non abbiano diritto a restare a casa neppure qualche giorno alla nascita dei figli. Le donne però, in virtù della parità di genere, dovrebbero lavorare fino ai 65 anni (se non di più!). L'assedio alla parità è servito, e attorno alle donne e a una visione della società egualitaria, si stanno stringendo da più parti le morse di un esercito medievale che vorrebbe le donne regine del focolare e gli uomini eroi del lavoro. Forse trincerati nei loro castelli, non si sono accorti che il mondo è rotondo e il cielo ha due metà! Viviamo in un pesante e crescente clima di restaurazione culturale in base a cui per un presunto ordine naturale le donne dovrebbero starsene a casa e lasciare agli uomini il lavoro. E questa restaurazione si sta annidando tanto in modo subdolo e sotto traccia, quanto plateale, attaccando le conquiste dei diritti delle donne, faticosamente ot-



Successo per il pic nic di resistenza



La fetta del salario che manca

tenuti. Ecco perché oggi in tutta la Svizzera si è ricordato il 14 giugno: una data importante nella storia dei diritti delle

siamo nel 2016, nulla è cambiato. A 25 anni dallo storico sciopero nazionale delle donne, l'Unione sindacale svizzera (USS) non chiede solo e ancora il rispetto della legge, ma esige che la parità salariale sia sottoposta a un controllo permanente serio. L'USS chiede anche che vi siano sanzioni per chi non rispetta la legge sulla parità. Mai una legge è stata tanto bistrattata e ignorata.

Del resto è la realtà a parlare a chiare lettere: il salario di un uomo e di una donna differiscono ancora in media del 15%, e ciò malgrado la legge sulla parità dei sessi sia entrata in vigore 20 anni fa. Se questa legge interessasse gli uomini, sarebbe già stata applicata da tempo.

Françoise Gehring
Linda Cortesi

I NODI DEL LAVORO

Il 2016 è un anno di importanti anniversari per la parità tra donne e uomini. Un anno di anniversari che ci riporta però in continuazione a vecchi punti di partenza, da cui ricominciare o continuare a lottare, da cui riprendere il bandolo della matassa dei diritti, tanto aggrovigliato da essere simbolo degli ostacoli che donne, ma anche uomini, incontrano sul cammino dei diritti e della possibilità di conciliare famiglia e lavoro. In Ticino la deregolamentazione dei rapporti di lavoro sta forzando un altro limite: si manifesta sotto forma di smantellamento delle garanzie date dalla politica sociale e del lavoro. In nome della «flessibilità» si stanno quindi rinegoziando non solo le nuove regole del mercato e dell'organizzazione del lavoro, ma anche la posizione dei lavoratori e delle lavoratrici, sempre più confrontate con la necessità di conciliare i tempi destinati alla famiglia e al lavoro. Il concetto di flessibilità rischia però di degenerare nel concetto di precariato quando intervengono fattori di instabilità come la mancanza di continuità nella partecipazione al mercato del lavoro e la mancanza di un reddito adeguato. Discriminazione di cui soffrono le donne dimostrano – se mai ce ne fosse ancora bisogno – che il mercato è incapace di autoregolarsi. In un mercato del lavoro dove la concorrenza è spietata e dove l'unica regola è l'assenza di regole, le donne si trovano esposte in prima persona, pagando spesso un prezzo altissimo.

Le analisi di Ulrich Gygi dopo quasi otto anni al vertice delle FFS



«Un sistema integrato ha vantaggi chiari»

Ulrich Gygi ha rimesso a metà giugno la presidenza del consiglio d'amministrazione FFS a Monika Ribar. *contatto.sev* ha discusso con lui delle sue decisioni, delle conseguenze sul personale, dei rapporti tra le parti sociali, sul futuro delle ferrovie e sugli insegnamenti da trarre dall'iniziativa sui trasporti pubblici.

■ **contatto.sev:** Al Consiglio d'amministrazione competono le decisioni di carattere strategico. Quali sono state le più importanti degli otto anni del suo mandato?

Ulrich Gygi: L'ultima decisione importante riguarda la strategia per prepararsi ad un futuro sempre più digitalizzato, in cui

l'automobile e il traffico stradale in generale beneficeranno di nuovi, ulteriori vantaggi. I veicoli diventano sempre più rispettosi dell'ambiente, consumeranno di meno e non dovranno nemmeno più essere guidati. Per noi si tratta, da un canto, di rafforzare il nostro know-how in materia di digitalizzazione, approfittando delle opportunità offerte dall'evoluzione tecnologica. Dall'altra, grazie al programma Railfit 20/30 vogliamo chiaramente ridurre i costi. Abbiamo preso decisioni strategiche anche per Cargo. La principale è stata di puntare sul traffico merci e di non abbandonarlo. Nel 2013, per la prima volta, siamo riusciti a raggiungere le cifre nere. Negli ultimi anni, abbiamo comperato tre nuovi tipi di treni viaggiatori e nell'infrastruttura siamo passati ad un sistema di rilievo delle esigenze di manutenzione secondo la categoria degli impianti, in base al quale abbiamo presentato le nostre richieste alla Confederazione e negoziato il mandato di prestazioni 2017-2020. Nel 2011, avevamo anche definito una nostra strategia energetica, che confermava la produzione in proprio, con la possibilità di continui scambi con il normale mercato. Nel frattempo vi sono state evoluzioni piuttosto marcate, per cui in autunno bisognerà ritornare su questa questione.

■ **Come avete fatto a scoprire il ritardo nella manutenzione dell'infrastruttura?**

Il mio arrivo è coinciso con quello di Philippe Gauderon a capo dell'infrastruttura che, per la prima volta, ha chiesto un rapporto sullo stato della rete, le cui conclusioni riferivano di investimenti insufficienti nel

■ **Con Railfit, le FFS vogliono però cancellare numerosi posti proprio presso Infrastruttura. Con meno personale, sarà ancora più difficile recuperare i ritardi.**

Con RailFit 20/30 vogliamo ridurre i costi generali del sistema di almeno 550 milioni entro il 2020, rispetto al 2014,

me è stato quasi più importante constatare i cambiamenti nel legame tra la popolazione e le aziende del servizio pubblico, che in passato erano amate e considerate la spina dorsale del nostro paese. L'iniziativa ha mostrato che non è più del tutto così, che molte persone ci considerano enti che agiscono come nell'economia privata alla ricerca del profitto, alzando continuamente le tariffe. Dobbiamo contrastare questa evoluzione, spiegando meglio le ragioni di certi provvedimenti. Le FFS raggiungono una copertura dei costi solo del 50 per cento e devono agire secondo principi di economia aziendale, prendendo decisioni difficili in favore dell'equilibrio finanziario. Dobbiamo però spiegarlo meglio.

«Molte persone ci considerano un ente che agisce come nell'economia privata alla ricerca del profitto, alzando continuamente le tariffe. Dobbiamo contrastare questa evoluzione.»

passato, in particolare nel settore della linea. L'offerta di treni in circolazione era aumentata sensibilmente, per esempio a causa della messa in servizio di ferrovia 2000 nel 2004, ma i crediti per la manutenzione sono rimasti uguali. Sarebbe però sbagliato concludere che la manutenzione sia stata trascurata. Bisognava in un primo tempo rendersi conto di quanto le esigenze fossero aumentate a seguito dell'incremento dell'offerta. Sono relazioni molto complesse e nel contempo bisognava portare avanti le trattative con la Confederazione, che deve alla fine coprire i costi di manutenzione con mezzi finanziari limitati. È quindi troppo facile dire che sono occorsi nuovi responsabili per scoprire le lacune dei loro predecessori. Abbiamo invece dovuto impiegare molte energie per convincere la Confederazione della necessità di ulteriori mezzi.

comprimendo anche i costi dell'amministrazione e rivedendo le nostre priorità, laddove vi sono lavori non urgenti. A livello operativo, negli ultimi anni abbiamo assunto numerose persone, per esempio oltre un centinaio di ingegneri.

■ **Quindi, non intendete tagliare posti nei settori produttivi?**

Verranno esaminati tutti i posti; laddove il traffico aumenta, verranno creati anche i posti necessari.

■ **Quali insegnamenti devono trarre le FFS dall'iniziativa sul servizio pubblico?**

Dobbiamo prendere atto che non tutte le persone vogliono un mondo moderno e digitalizzato, ma vi è anche chi vuole continuare a far capo a servizi tradizionali. È importante pensare anche a loro e ai loro problemi, senza discriminarli. Per

■ **Uno degli aspetti è senz'altro quello dei salari dei dipendenti...**

La questione è ora posta sul piano politico ed è molto delicata. Le FFS sono un'azienda complessa, difficile da dirigere. Le esigenze poste alla direzione sono quindi elevate e ciò deve essere ricompensato. Sarebbe sbagliato doversi accontentare, per questioni salariali, del secondo miglior candidato e perdere attrattività sul mercato del lavoro. Dobbiamo definire regole sostenibili nel lungo termine e per tutto il management. È un compito che spetta al consiglio di amministrazione e ritengo



Il presidente del consiglio di amministrazione Ulrich Gygi con il CEO Andreas Meyer e il responsabile finanze Georg Radon alla conferenza stampa di bilancio del 26 marzo 2015.

sbagliato imporre un limite politico.

■ **Le FFS perseverano nell'ottimizzazione dei costi del traffico a carri completi...**

Nel traffico merci, siamo confrontati con la concorrenza stradale e per avere una possibilità dobbiamo concentrarci sui traffici adatti alla ferrovia, ossia su volumi importanti su grandi distanze e non su quelli in cui la strada ci è nettamente superiore. Per questo abbiamo concentrato la rete di punti di carico e ridotto i costi, mantenendo il 98% del traffico. Se un binario di raccordo viene utilizzato solo per un vagone ogni tre giorni, non vale la pena di fare queste manovre. In questi casi, occorre una soluzione di trasporto combinato strada ferrovia, in cui l'autocarro porta la merce al treno, che la trasporta sulla lunga distanza e da dove viene recapitata a destinazione di nuovo via strada. Questa è la struttura produttiva del futuro. FFS Cargo detiene il 23 per cento di tutto il mercato del trasporto merci in Svizzera. Una quota senza paragoni in Europa, ma i continui aumenti di produttività del trasporto stradale ci obbligano ad adeguarci

ed automatizzare laddove possiamo.

■ **Quindi, secondo lei, a breve non vi saranno più macchinisti?**

Non penso. La complessità del sistema di trasporto svizzero non lo consente. Sarebbe possibile solo in sistemi chiusi, come una metropolitana. Magari, in futuro, vi potrebbero essere linee di prova, ma attualmente non è un argomento all'ordine del giorno delle FFS.

■ **I salari inferiori pagati all'estero inducono il SEV a battersi affinché sulle rotaie svizzere vengano pagati salari svizzeri. E d'accordo con questa rivendicazione?**

Penso sia ragionevole combattere questa forma di dumping salariale e il vostro sindacato ne sta discutendo con l'ufficio federale dei trasporti e le FFS.

■ **Vi sono richieste del personale che l'hanno particolarmente toccata?**

Io provengo dalla Posta e lì ho già avuto a che fare con i sindacati. Ho fatto buone esperienze con il partenariato sociale, anche se a volte i contrasti sono stati duri, da en-

trambe le parti. In ferrovia ho fatto le stesse constatazioni. Tra le parti sociali vi sono rapporti positivi, senza gli scioperi che contraddistinguono la Francia o la Germania. Sono aspetti da curare, in particolare la volontà di concludere contratti sostenibili da entrambe le parti. Voglio ringraziare i sindacati e il personale delle ferrovie per questo lavoro. Sono poi stato particolarmente toccato dall'impegno dei sindacati in favore del personale tem-

alle lamentele dei dipendenti trattati ingiustamente. E una cosa che sento in me, anche se, come presidente del consiglio d'amministrazione, sono evidentemente responsabile anche del Management. Ho sempre tentato di trovare una buona via di mezzo.

■ **Cosa vorrebbe affrontare se rimanesse altri quattro anni da presidente?**

Il futuro delle FFS è ormai in altre mani. A me continua però a

mo già realizzato l'orario cadenzato e il traffico diretto con un solo biglietto, ma ci resta da semplificare l'accesso. Se ci riuscissimo, saremmo maggiormente concorrenziali e avremmo ancora più gente che viaggerebbe coi mezzi pubblici.

■ **Ma questi tre punti non sono in contrasto con la completa liberalizzazione del trasporto viaggiatori?**

L'idea di base dell'UE è di avere una rete ferroviaria su cui circolano diverse aziende in concorrenza fra di loro. Un'idea che non mi sembra praticabile in Svizzera. Se veramente vogliamo la concorrenza, dobbiamo praticarla tramite altri canali. Nemmeno lo Swisspass vi si presta, perché la sua efficacia dipende dall'adesione del maggior numero possibile di aziende. Contrariamente a quanto avviene all'estero, il margine di manovra per la concorrenza è molto limitato e i vantaggi di un sistema di trasporto pubblico integrato sono evidenti.

Markus Fischer

«Sono aspetti da curare, in particolare la volontà di concludere contratti sostenibili da entrambe le parti»

poraneo, al quale le FFS devono far capo per fronteggiare la concorrenza in alcuni settori. Quale datore di lavoro, le FFS sono però anche convinte della necessità che dopo un certo periodo un rapporto di lavoro temporaneo debba essere trasformato in fisso.

■ **Il fatto di essere un socialdemocratico, come ha influito sulla sua attività alle FFS?**

Non prendo le mie decisioni in base al partito, ma sono molto sensibile alle questioni riguardanti le condizioni di lavoro e

Il 15 giugno consegnata la petizione contro RailFit 2020/2030

«Le FFS devono risparmiare. D'accordo, ma perché deve avvenire soprattutto a spese del personale? Per avere prestazioni di qualità, bisogna disporre di personale e la qualità ha un suo prezzo. Io vorrei poter continuare ad essere fiero della mia azienda.»

René Zürcher, presidente AS Ovest

Il personale reagisce: 3000 firme contro RailFit

Mercoledì, 15 giugno, la base del SEV ha consegnato ufficialmente la petizione contro RailFit, corredata da 3000 firme, alla direzione generale di Berna.

La consegna è avvenuta in una bara, a simboleggiare la richiesta di sotterrare il progetto con i suoi tagli di 900 posti di lavoro.

Sono le 15 del 15 giugno e ci siamo tutti, anche il sole. Possiamo andare e dare il via alla cerimonia funebre di RailFit. Il mesto corteo di dipendenti delle FFS trasporta il feretro del progetto verso la direzione generale delle FFS, con passi misurati sul tempo del brano «railway

station» del film «gatto nero, gatto bianco». I 50 metri sino all'ingresso richiedono così due minuti e mezzo, ma comunque il tempo sembra essersi fermato. Posata la bara, altri membri intervengono con testimonianze del loro attacco all'azienda e al servizio pubblico (vedi sotto).

«Un servizio pubblico al quale teniamo molto e che la clientela chiede di vedersi prestare dal personale presente sui treni e nelle stazioni», ha ricordato il segretario SEV Angelo Stroppini, che ha guidato la delegazione dal Ticino. Da una scatola estrae la camicia di un'addetta alla vendita e

il casco di un agente di manovra per sottolineare come «la petizione chiede la creazione dei posti necessari per garantire la sicurezza e lo sviluppo della rete ferroviaria, il doppio agente di accompagnamento sui treni, un servizio di vendita di buona qualità in tutta la Svizzera, una manutenzione

del materiale rotabile svolta nel nostro paese e l'abbandono delle attuali politiche di subappalto». Eveline Mürner, responsabile della politica del personale e Kathrin Amacker, responsabile della comunicazione e degli affari pubblici delle FFS, rivolgono agli intervenuti parole rassi-



Kathrin Amacker e Eveline Mürner sembrano rivolgere l'estremo saluto al feretro accompagnato dai membri SEV.

curanti: «siamo consapevoli che le analisi in corso possono suscitare inquietudine, in vista dei risultati della McKinsey che saranno comunicati in autunno: le FFS devono tuttavia af-

frontare sfide importanti, dettate anche dalla rapidità dei cambiamenti delle esigenze della clientela e dei comportamenti nella loro mobilità. Un contesto in cui l'azienda deve

sapersi mantenere competitiva e offrire un buon rapporto tra prezzo e qualità». Parole confermate anche dal messaggio del CEO Andreas Meyer, in risposta ad una pri-

ma ondata di firme inviategli lo scorso 18 aprile, che hanno portato a 3000 le espressioni di rifiuto di questo progetto. Tra qualche mese sarà dato di sapere se queste firme saran-

no state sufficienti per indurre l'azienda a più miti consigli.

Vivian Bologna

■ I messaggi chiari dei militanti SEV contro il progetto RailFit

Gli interventi della base del SEV che vuole continuare ad essere fiera di lavorare alle FFS

La cerimonia è stata caratterizzata dagli interventi dei rappresentanti del personale, di tutte le regioni linguistiche: Bruno Ryf (vicepresidente della sezione TS-Romandia), René Zürcher (presidente della sezione AS Ovest) e Pascal Fiscalini, vicepresidente della sottofederazione ZPV, che hanno commentato così il progetto RailFit.

zione, cari membri, (troppo) care e cari colleghi. Non voglio mancarvi di rispetto, ma quanto dico riflette lo spirito di una società a scopo di lucro. Oggi abbiamo persone che lavorano per la mobilità e che domani saranno rimpiazzate dalla tecnologia (...) La redditività ha un costo, misurato in termini di produttività. Laddove la nostra azienda impone risparmi, dilaga la concorrenza. E chi ne sarà più soddisfatto? Gli istituti incaricati di fare queste ricerche, che sanno manipolare le cifre. La recente votazione ha confermato il sostegno popolare nei confronti del servizio pubblico. Vogliamo che questo sentimento possa durare ancora a lungo, in tutta serenità. (...) Al fronte non tutto fila liscio e le incongruenze minano la soddisfazione dell'utenza e quella del personale. Abbiamo sempre saputo immedesimarci nella nostra

azienda e questa ci ha sempre dimostrato una certa considerazione. Ma non con questo progetto RailFit.»



René Zürcher ha aggiunto: «Malgrado alcune delusioni, ero e sono tutt'ora fiero di far parte della grande famiglia dei ferrovieri e di lavorare per il servizio pubblico, al quale il popolo svizzero ha dimostrato di essere molto attaccato. (...) Le FFS funzionano come una bicicletta. Hanno bisogno di un telaio: l'infrastruttura; di ruote: il materiale rotabile, gli immobili ecc. e del ciclista:

il consiglio d'amministrazione, la direzione ecc. Per avanzare, hanno però bisogno anche della catena, che viene molto sollecitata, soprattutto quando si deve salire per raggiungere traguardi elevati. Per funzionare, anche la catena ha bisogno di manutenzione. Sono fiero di essere una maglia di questa catena, anche se negli ultimi anni è stata accorciata, proprio quando si doveva affrontare una salita difficile. Togliendo troppe maglie, la catena rischia però di rompersi. Ora abbiamo bisogno di tutte le maglie, di personale competente, di collaboratrici e collaboratori che conoscono la ferrovia e che sono coscienti della portata delle loro decisioni per l'utenza. (...) Circolando in bicicletta, incontriamo segnali di avvertimento e semafori che regolano la circolazione. I sindacati hanno questa funzione e oggi siamo qui pro-

prio per dare un avvertimento. Le FFS devono risparmiare. D'accordo, ma perché questo deve avvenire soprattutto a spese del personale? Per avere prestazioni di qualità, bisogna disporre di personale e la qualità ha un suo prezzo. Io vorrei poter continuare ad essere fiero della mia professione e della mia azienda».

Pascal Fiscalini ha poi messo il dito nella piaga: «Care FFS, avete ribadito più volte che la clientela non subirà alcuna conseguenza dal programma RailFit. La rinuncia d'accompagnare i treni da parte di personale treno sulla tratta di montagna del San Gottardo a partire da dicembre 2016 comporterà una diminuzione dell'effettivo di 60 agenti, di cui 25 in Ticino. A subire le conseguenze saranno oltre al mercato lavorativo ticinese proprio i



clienti e come spesso accade, quelli più bisognosi come gli anziani, i disabili e le famiglie. Se vogliamo diventare una delle aziende più amate dal popolo svizzero e invidiate dai nostri vicini, questo obiettivo lo raggiungeremo unicamente con un servizio qualificato e completo. Chiediamo quindi alle FFS di rivalutare il concetto e garantire ai lavoratori e alla nostra clientela viaggi sicuri ed affidabili».

Vivian Bologna

Manuel Avallone: «Le FFS stanno realizzando che RailFit non è realistico»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV, ha partecipato alla manifestazione per la consegna delle firme contro RailFit e commenta così la mobilitazione e il programma di risparmi delle FFS.

■ Manuel, la base del SEV e il personale delle FFS hanno sostenuto energicamente questa petizione, che ha raccolto 3000 firme. Dovrebbe essere un segnale non trascurabile per la politica delle FFS.

Certo, questa petizione in risposta all'annuncio delle FFS di sopprimere oltre 900 posti nell'ambito di questo progetto RailFit è un segnale forte e le 3000 firme raccolte in tutto il paese sono un buon risultato, dato che corrispondono pur sempre al 10 per cento del personale. Un risultato che



conferma l'attaccamento all'azienda e una certa fierezza delle e dei dipendenti di lavorare per le ferrovie e di prestare un servizio pubblico. Va anche sottolineato come le firme provengano da tutte le sottofederazioni FFS del SEV, a dimostrazione che questo attacco interessa tutte le categorie professionali.

■ Le FFS avevano dapprima annunciato che avrebbero pubblicato i risultati dell'analisi di McKinsey entro l'estate. Ora si parla dell'autunno. Come valuti questo ritardo?

Penso sia un segnale delle difficoltà in cui si trovano, che conferma come gli obiettivi che si erano poste, ossia di comprimere le spese di 550 milioni di franchi entro il 2020, rispettivamente di 1,75 miliardi entro il 2030, non siano realistici. Va anche rilevato come i tagli di 900 posti di lavoro siano già iniziati, dato che vengono calcolati sulla base degli effettivi 2014. Da parte nostra, abbiamo chiesto di avere una veduta complessiva dei potenziali di risparmio derivanti dai tagli di posti e dalle altre misure, ma sino ad oggi non abbiamo visto nulla. Sappiamo solo che Infrastruttura

vuole sopprimere 500 posti entro il 2020, metà dei quali nella manutenzione. Per il resto, siamo nella nebbia più fitta. Per noi, questi tagli sono inaccettabili poiché, al di là del fatto che verranno effettuati tramite la fluttuazione naturale, si ripercuoteranno sul personale restante. Finalmente, a soffrirne sarà il servizio pubblico in quanto l'aumento dell'offerta esige anche più personale. I tagli andranno inevitabilmente a scapito della qualità, mentre la popolazione ha appena confermato il suo attaccamento al servizio pubblico. Ci aspettiamo che le FFS prestino attenzione al proprio personale, che conosce molto bene i suoi compiti. Ripeto: 3000 firme sono un segnale forte e le FFS farebbero bene a tenerne conto.

vbo



Bruno Ryf: «Signor direttore, signore e signori del consiglio d'amministra-



J. Matter

Angelo Stroppini estrae da una scatola un casco di cantiere, a rappresentare la qualità che la petizione chiede per il servizio pubblico. Qui sotto, la cifra 900, a ricordare i posti di lavoro che RailFit 20/30 vuole sopprimere



Jörg Matter



Jörg Matter

Un percorso ad ostacoli sul lato italiano e una storia infinita. Ma in fondo alla «galleria» c'è luce

Aspettando la Stabio–Arcisate

Da un'opera ultimata e celebrata in pompa magna – Alptransit – ad un'opera caratterizzata da un percorso tormentato, ovvero la linea Stabio–Arcisate. Una linea importantissima per il Ticino, perché contribuirà anche a sgravare il traffico veicolare sull'orlo del collasso.

Qualcosa si sta muovendo, i lavori sono ripresi e la consegna dell'opera dovrebbe essere realtà a fine 2017. Un bene per la mobilità, certo. Ma anche per tutte quelle persone che vivono confrontate con i disagi del cantiere al di là della frontiera svizzera. Reportage del nostro collaboratore Michele Novaga.

Tutto comincia la calda mattina del 24 luglio del 2009 quando alla stazione di Arcisate, in provincia di Varese, alla presenza dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mario Moretti, del governatore lombardo Roberto Formigoni, dell'assessore alle Infrastrutture di Regione Lombardia Raffaele Cattaneo, del Consigliere di Stato Marco Borradori e delle autorità locali viene posata la prima pietra della linea internazionale che collega Mendrisio con Varese. Un'opera che contempla lavori sia al di qua che al di là della frontiera con l'intento di collegare due territori continui e contigui dal punto di vista economico, linguistico e culturale, ma che dal punto di vista dei trasporti ancora non lo sono. Il tracciato in territorio italiano misura otto chilometri con un raddoppio dei binari per 4,6 chilometri e la costruzione ex novo di ulteriori 3,6 chilometri oltre al rifa-



Lo stato dei lavori nel mese di marzo 2016: nella foto il tratto di binari della linea ferroviaria Stabio–Arcisate in territorio svizzero interrotto al confine con l'Italia dove i binari non sono ancora stati posati.

cimento delle stazioni di Induno Olona, Arcisate e Gaggiolo e della realizzazione di un viadotto sopra al torrente della Bevera. I lavori in territorio svizzero prevedono il raddoppio dei binari tra Mendrisio e Stabio e il riadattamento delle stazioni delle due cittadine. Fine 2013 è la data indicata per terminare i lavori prima dei collaudi e dell'inaugurazione in tempo per Expo 2015. Ma se quelli in Svizzera vengono consegnati ed ultimati nei termini previsti e la linea dal 15 dicembre 2014 è perfettamente funzionante con treni (della linea S50) che ogni mezz'ora da lunedì a sabato percorrono la tratta che dal confine di Stabio porta a Mendrisio permettendo tra l'altro ottime coincidenze sia in direzione nord (Lugano/Bellinzona) che in direzione sud (Chiasso/Como/Milano), altrettanto non si può dire di quelli in territorio italiano, dove i cantieri sono ancora aperti e le opere completate solo al 50% a causa di alcune vicissitudini che hanno provocato l'arresto dei lavori.

Il cantiere si ferma

Il primo, che ha portato a due interruzioni in due differenti

momenti nel 2013, era dovuto ad una grande quantità di terra di scavo che presentava valori di arsenico superiori al consentito con la conseguente difficoltà di trovare una cava sufficientemente grande negli immediati paraggi come stabilisce la legge europea. Il secondo, più lungo, durato quasi un anno dal 2014 fino a luglio 2015 quando, dopo un lungo iter burocratico, la RFI – Rete Ferroviaria Italiana – è riuscita a far ripartire i lavori dopo aver rescisso il contratto con la vecchia ditta, aver indetto la nuova gara d'appalto, pubblicato il bando e avviato la procedura di gara.

I disagi degli abitanti

La signora Roberta vive in una graziosa villetta a fianco ad altre proprio davanti alla stazione di Induno Olona, in provincia di Varese. Dal 2009 la sua vita è un po' cambiata a causa dei lavori della nuova linea ferroviaria che dovrebbe passare proprio davanti a casa. «I disagi sono sia uditivi che visivi dato che dal lunedì al sabato dalle 6 del mattino alle 5 del pomeriggio avvertiamo dei rumori di macchinari. Ma il problema princi-

pale sono le vibrazioni che oltre a provocare piccoli danni come la rottura di una finestra, in certi momenti scuotono la casa tanto che le sentiamo nel corpo e a volte ci fanno venire la nausea», racconta Roberta sul cancello di ingresso schiacciato dalle alte paratie in cemento del cantiere che le coprono la vista e che danno una sensazione di claustrofobia. Disagi simili vissuti da molte famiglie di Induno Olona così come di Arcisate. E non solo di quelle le cui case si affacciano sui cantieri. Ma che dovranno resistere almeno fino alla fine dell'anno prossimo, sempre che non sorgano altri intoppi.

Riprendono i lavori

«Per quanto riguarda le parti infrastrutturali e tecnologiche, la linea verrà ultimata nell'estate del 2017, anche se sarà commercialmente disponibile solo dal dicembre 2017», spiega l'ingegner Gianpiero Strisciuglio, direttore commerciale e di esercizio rete di RFI. Che aggiunge: «Abbiamo ripreso con una spinta notevole e con circa 200 persone che lavorano su tre turni compresi sabato e domenica. Abbiamo consegnato un cronoprogram-

ma delle attività e lo stiamo rispettando alla virgola, con massima soddisfazione anche da parte dei comuni interessati». Rassicurazioni che giungono anche dall'assessore alle infrastrutture di Regione Lombardia Alessandro Sorte: «L'Arcisate-Stabio è un'opera strategica di rilevanza nazionale. I problemi incontrati durante la realizzazione dell'opera sono stati affrontati e oggi superati con il supporto di Regione Lombardia che ha promosso un tavolo di monitoraggio con l'impresa e gli Enti per giungere all'attivazione del servizio ferroviario entro la fine del 2017».

Da quel momento in poi la signora Roberta, così come molti lavoratori transfrontalieri, potranno andare a Lugano in 45 minuti, senza dover prendere, come fanno ora, un autobus dell'Autopostale che effettua tre corse la mattina e tre la sera da Varese a Stabio (e altrettante corse nell'altra direzione). E poi a Stabio salire sui treni Tilo. Se lo augurano in molti anche al di qua della frontiera, che finalmente potranno andare dal Ticino all'aeroporto di Malpensa in poco più di un'ora.

Michele Novaga

Rilanciare l'azione di reclutamento

Uniti per rafforzare il SEV

Ogni tanto occorre una spintarella: non possiamo infatti permetterci di allentare gli sforzi nel reclutamento, pena un indebolimento del SEV.

A fine maggio, il barometro del reclutamento SEV ha superato il livello di 600 nuovi membri. Valore molto positivo, ma che dovrebbe essere migliorato, poiché ancora insufficiente per compensare le perdite derivanti dai decessi.

Vantaggio doppio

Per questo rinnoviamo l'appello a tutte e tutti i nostri membri, di rilanciare il motto: «sono i membri che reclutano i membri». Questo sistema procura vantaggi ad entrambi: il nuovo membro che beneficia

della solidarietà e del sostegno del sindacato e che può nel contempo far capo anche alle numerose prestazioni individuali, come pure alla reclutatrice o al reclutatore. Sino al 2018, abbiamo infatti un'azione di reclutamento che offre premi regolari, dal valore crescente con l'aumento dei membri reclutati.

Ampia scelta

Ecco la lista: chi recluta due nuovi membri può scegliere tra una boraccia Sigg con custodia termica, una potente pila SEV, la fodera per l'iPad del SEV (prodotta da Anyway Solutions) o il pratico astuccio da toilette SEV. Chi progredisce e procura quattro nuovi membri ha inoltre la scelta tra uno zaino Mammüt per il tempo libero o il lavoro, o una borsa per il

weekend in cuoio (pure prodotta da Anyway Solutions).

E non è finita: chi raggiunge quota otto o 12 nuovi membri avrà diritto ad altri premi di valore, che il team di reclutamento sta attualmente scegliendo. Infine, abbiamo un'ulteriore stimolo: tra tutti coloro che avranno ricevuto un premio di reclutamento, indipendentemente se per due, quattro o più nuovi membri, verrà sorteggiato un fine settimana all'albergo Giessbach di Brienz.

Invito alla scelta

Reclutatrici e reclutatori che si sono già meritati un premio in questi primi mesi dell'anno, riceveranno in questi giorni una comunicazione in cui li si invita a scegliere un premio.

Vale quindi davvero la pena di reclutare nuovi membri, anche



Il motto della campagna in corso è chiaro: uniti insieme andremo più lontano.

perché solo in questo modo si contribuisce a rafforzare il SEV, sostenendolo quindi nei suoi sforzi nei confronti dei datori di lavoro a favore di lavoratrici

e lavoratori. E questo è il compito fondamentale di un sindacato.

Peter Moor



Sono arrivate le nuove carte colorate

«sestetto» SEV. Vince la solidarietà!

Le 54 carte da gioco sono prodotte su una carta plastificata. Altre 4 carte riportano le regole del gioco principali per quattro partecipanti e le varianti, lasciando pure spazio alla fantasia.

Cedolino di ordinazione

Ordino set di carte a CHF 8.00 il mazzo* (lingua: t fr it):

Nome e cognome:

Via:

CPA e Luogo:

Da ritornare a:
SEV Segretariato centrale, Steinerstrasse 35,
CP 1008, 3000 Berna 6
oppure per Email a shop@sev-online.ch

* Spese di spedizione: CHF 8.00

Prezzo per un set:
CHF 8.00

Convegno della migrazione SEV 2016

Il diritto svizzero di cittadinanza5 novembre 2016
09:00-17:00
Hotel Olten
4600 Olten

Perché?

- basi, fatti
- scambio di esperienze
- discussioni
- quiz

Ma certo!

Naturalizzarsi?

... o no?

E perché proprio adesso?

Iscrizioni entro il 21 ottobre 2016 a: 044 242 84 66,
migration@sev-online.ch o su www.sev-online.ch/migrazione

L'evento è organizzato da:


SEV Migration
Migrazione

 Bei uns spilt dia Solidarität
 On y joue la carte de la solidarité
 Solidarität, la nostra carta vincente
CONDOGLIANZE

Vicini al nostro collega **Alessandro Galasso**, per la scomparsa della cara madre, porgiamo sincere condoglianze.

VPT Sopraceneri

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Edwin Heynen**, colpito negli affetti familiari per il decesso della mamma Frieda.

ZPV Ticino

I nostri morti

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

Lucia Cavedo, 95 anni, Locarno
Jeanette Demenga, 71 anni, Bellinzona
Enzo Fumagalli, 85 anni, Biasca
Sergio Gasparoli, 85 anni, Coldrerio
Sisto Marcionetti, 88 anni, Rivera-Bellinzona
Carla Pianetti, 86 anni, Melide
Luciana Soldini, 92 anni, Massagno
Herbert Studer, 80 anni, Männedorf
Angela Tettamanti, 82 anni, Rancate

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e queste care colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Mani USA in America latina

Nella rivista dell'Associazione Italia-Cuba ho trovato la lettera che il premio Nobel della pace Pérez Esquivel scrisse a Obama alla vigilia del viaggio presidenziale a Cuba e quindi in Argentina. Una lettera che è nel contempo un atto d'accusa per le responsabilità statunitensi nei confronti delle nazioni latino-americane e un invito (ovviamente eluso) a mutare infine politica, a non ripetere gli errori (e orrori) del passato. Pérez Esquivel, cittadino argentino e lui stesso sopravvissuto al carcere e alla torture subite durante la dittatura militare, ricorda i vari aspetti del colonialismo USA nell'America centrale e in Sud-America. Dagli interventi diretti militari, all'addestramento delle forze armate dei regimi dittatoriali, all'imposizione di politiche neoliberali che hanno bloccato lo sviluppo economico e provocato crescente miseria nei ceti popolari. Ora che la visita c'è stata, quanto sta avvenendo in America Latina non fa che confermare l'atto di accusa del Nobel argentino che ha di nuovo visto cadere nel nulla le esortazioni a una nuova politica.

È in Venezuela, Brasile, Argentina, Bolivia, Ecuador che l'offensiva statunitense, in aperto sostegno alle forze conservatrici, alle multinazionali, ai fondi finanziari, che non a caso vengono popolarmente definiti «avvoltoi», si manifesta con crescente vigore. E questo indipendentemente dagli indubbi errori commessi dalle forze progressiste al potere in quei Paesi. Si pensi, ad esempio, che il presidente Obama ha emesso un decreto nel quale dichiara che il Venezuela costituisce un serio pericolo per la sicurezza nazionale degli Stati Uniti. Decreto che gli offre la possibilità di agire apertamente per rovesciare il presidente Maduro.

In Brasile la destituzione di Dilma Rouseff, decisa da parlamentari in gran parte corrotti e inquisiti, per avere «aggiustato» il bilancio statale per farlo apparire più solido di quanto fosse (una prassi diffusa anche alle nostre latitudini) è stata un vero golpe contro la volontà di oltre 54 milioni di elettori. Ma intanto il vice-presidente Temer si è impegnato a spalancare le porte ai fondi finanziari, alla Banca mondiale, al FMI, e privatizzare i servizi sociali e pubblici più importanti.

Un po' quanto sta accadendo in Argentina dopo la vittoria di Mauricio Macri, dove in sei mesi è raddoppiato il tasso di povertà e sono esplose disoccupazione e inflazione.

Una deriva che era cominciata con il golpe in Honduras (2009) e il defenestramento del presidente Fernando Lugo in Paraguay (2012). Il presidente Obama è anche Nobel della pace, ma riesce sempre a farcelo dimenticare.

Colpi di diritto

La negazione del danno

Un'aggressione, sia pure in apparenza lieve, ha reso necessaria una lunga battaglia legale

A volte, oltre ad aver subito un danno, bisogna anche dimostrare che lo stesso è avvenuto, soprattutto nei confronti di assicurazioni che negano l'evidenza.

Giuseppe è autista di bus del trasporto urbano. Un giorno, si trova confrontato con una situazione spiacevole e dolorosa, quando un gruppo di giovani piuttosto esuberanti sale sul suo bus. Vedendo chiaramente compromesso l'ordine sul mezzo, anche per tutelare i legittimi diritti degli altri passeggeri, si vede costretto ad intervenire e redarguire i giovani. Questi però reagiscono, torcendogli una mano. A seguito di questa aggressione, fortunatamente risoltasi senza conseguenze più gravi, Giuseppe riporta una lesione dell'articolazione dell'anulare della mano destra, oltre che uno spa-

vento tale da indurgli stati di ansia permanenti. Il caso viene annunciato alla Suva, dalla quale viene dapprima riconosciuto come infortunio professionale. Dopo alcuni mesi, tuttavia, la Suva dichiara Giuseppe totalmente abile al lavoro, chiudendo il caso e negando il riconoscimento di ulteriori prestazioni.

Decisione ingiustificata

Giuseppe è però ben lungi dall'aver superato le conseguenze dell'avvenimento. Gli stati di ansia continuano ad accompagnarlo e il dito, oltre che fargli molto male, è talmente limitato nella mobilità da compromettere la funzionalità di tutta la mano. Si rivolge pertanto al SEV, ottenendo l'assistenza giuridica, nell'ambito della quale viene seguito dal segretario sindacale. Assieme, convengono di abbandonare, sia pure a malincuore, la possibilità di ricorrere per le

conseguenze psichiche, ritenendo che le base legali non permettessero di ottenere un risultato positivo. Resta però l'uso molto limitato della mano destra che risulta di grande impaccio, per lui che è destrimano. Ciò nonostante, Giuseppe svolge alcune prove lavorative, che però confermano la sua incapacità, in queste condizioni, di guidare un bus. La sua posizione è confermata anche dallo specialista di chirurgia della mano, che conferma l'impossibilità di affidargli la guida di un bus con 50 e più persone a bordo. Il SEV intraprende quindi una procedura nei confronti di questa decisione, presentando dapprima regolare opposizione.

Negazione dell'evidenza

Nonostante i certificati medici parlino chiaramente delle disfunzioni della mano destra, segnatamente di stringere il pugno e quindi

di trattenere e guidare oggetti come un volante, la Suva si ostina a considerare Giuseppe totalmente valido alla guida di un bus e conferma formalmente questa posizione. Al SEV non resta dunque altra possibilità che interporre ricorso al tribunale cantonale delle assicurazioni, chiedendo eventualmente anche l'erezione di una perizia. Il tribunale accoglie quest'ultima richiesta per poi, sulla scorta delle conclusioni chiarissime dei periti, accogliere integralmente il ricorso. Giuseppe, che nel frattempo ha deciso di cessare la sua attività di autista e di intraprenderne un'altra totalmente diversa, più alla portata delle sue limitazioni, non viene più ritenuto abile senza limitazioni alla sua professione di autista, per cui viene intimato alla Suva di riaprire il caso e di concedere le prestazioni dovute.

Questa sentenza viene però contestata a sua volta dalla Suva, che si appella al tribu-

nale federale, continuando ad asserire che gli evidenti e comprovati disturbi alla mano destra non erano tali da inficiare la capacità di guida. Riprende così il balletto delle perizie, nell'ambito del quale Giuseppe deve sottoporsi ad una nuova visita, per affrontare la quale il SEV gli affianca anche un interprete, dato che le sue conoscenze di tedesco non erano sufficienti.

A quasi quattro anni dall'aggressione subita, Giuseppe si vede finalmente riconoscere anche dal tribunale federale la sua incapacità al lavoro. Sarebbe sbagliato credere che la questione si risolve qui, in quanto Giuseppe e il SEV devono di nuovo intervenire per ottenere quanto spetta all'assicurato.

Nel rispetto dei limiti fisici di queste pagine, dobbiamo però rimandare il lettore alla prossima edizione per la conclusione della vicenda.

Assistenza giuridica SEV

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, François 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.

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

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch.

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 28 luglio 2016.
Chiusura redazionale: giovedì 21 luglio, ore 10.

INFO



Il prossimo numero del giornale uscirà il 28 luglio. L'edizione n. 14 il 1° settembre.

Vi preghiamo di prendere nota che il segretariato SEV di Bellinzona resterà chiuso dal 29 luglio al 7 agosto compresi.

Buona estate a tutte e a tutti.

Appello VPT per la manifestazione nazionale a Berna

Tutti e tutte a Berna il 10 settembre!

Ora del ritrovo: 13.30–14.00

Partenza del corteo: 14.00

Arrivo del corteo: ca. 15.00

Fine della manifestazione: 16.00

«Blocchiamo la riduzione delle rendite – Rafforziamo l'AVS»

Sabato 10 settembre: previdenza vecchiaia al centro della manifestazione dell'USS. Prepariamoci subito alla mobilitazione. In gioco ci sono le nostre pensioni! Anche la sottofederazione VPT lancia un appello alle sue sezioni per una NUMEROSA partecipazione alla manifestazione di Berna. Venite con le vostre famiglie! Seguono maggiori informazioni.

Giornata di formazione:
Venerdì 18 novembre 2016, 09.45-16.30
Accoglienza e registrazione dalle 08:30 – caffè e cornetti



Orgoglio o pregiudizio? – Il ruolo dei generi nel cambiamento

Relatrici

Signora Prof. Andrea Maihofer – Istituto degli studi di genere, Università di Basilea

Signora Dr. Regula Stämpfli – Politologa e autrice

Signora Prof. Johanna Rolshoven – Istituto di antropologia e cultura, Università di Graz

Signora Dr. Kwiatkowski – Futurologia, Istituto Gottfried Duttweiler

Relazione introduttiva con discussione plenaria*

Qual è l'impatto dei media sulla formazione e la diffusione degli stereotipi e dei ruoli?

Chi condiziona la mia immagine senza che io lo voglia?

In che misura siamo veramente libere di scegliere liberamente una professione?

La crescente mobilità come ha cambiato il mio ambiente sociale?

Che cosa ha a che fare la digitalizzazione (Posto di lavoro 4.0) con noi donne?

* quest'anno nessun gruppo di lavoro

Accompagnamento musicale – Duo «Jamais le matin» – Non, je ne regrette rien.

Una giornata piena di ispirazione, stimoli costruttivi e discussioni. Grazie alla musica permettiamoci di sognare un po' e grazie alla cucina dell'Hotel Bern di assaporare autentiche prelibatezze.

Attenzione: I posti sono limitati, vi preghiamo pertanto di annunciare la vostra presenza attraverso internet sev-online.ch/formazione oppure tramite il codice QR su questo volantino, che vi consente la registrazione online diretta.

Iscrizioni entro il 31 ottobre 2016



La giornata è organizzata e finanziata da:

A tutti i membri SEV – RISERVATE LA DATA!

Venerdì 26 agosto 2016, 17.00-22.00, fattoria bio Schüpfenried, Uetligen (BE)

Serata BBQ – le tue idee ci interessano!

All'insegna del motto «rete di scambio – borsa di idee» i membri SEV si incontrano in occasione di una simpatica grigliata serale.

A partire dalle 17.00 aperitivo, a cui segue la cena organizzata con lo scopo di privilegiare l'amicizia e i contatti, fino alle 22.00.

Fattoria bio Schüpfenried, Schüpfenried 36,
3043 Uetligen, (www.schuepfenried.ch)

Potete inviare l'iscrizione fino al 19 agosto ed eventuali domande per mail a: jugend@sev-online.ch. Ci rallegriamo sin d'ora di fare la tua conoscenza!

Come si arriva: dalla stazione di Berna utilizzare il bus linea 102 (Säriswil) fino alla fermata «Schüpfenried» (tragitto di circa 18 minuti). Il bus si fermerà davanti alla fattoria bio. Naturalmente si può arrivare anche in auto. Posteggi a disposizione.

A SPROPOSITO DI ...

ROBERTO DE ROBERTIS

... associazioni

Prima dell'era delle mail e del telemarketing, i rappresentanti commerciali lavoravano molto porta a porta. Un giorno uno di loro capitò in un appartamento con una fuga di gas. Quando suonò il campanello, l'edificio saltò in aria e il commesso finì all'ospedale. Tuttavia il danno peggiore lo subì a livello psicologico: aveva sviluppato una tale fobia per i campanelli, che non riuscì più per anni a fare il venditore porta a porta. Il problema è che il nostro cervello funziona come una macchina associativa: se mangiamo un frutto sconosciuto e ci sentiamo male, la prossima volta eviteremo di coglierne altri da quella pianta, classificando i suoi frutti come tossici. È in questo modo che si sono sviluppate nei secoli le nostre conoscenze; eppure è in questo modo che si generano e prosperano anche le nostre cognizioni più fallaci. Il primo a studiare il fenomeno associativo è stato Ivan Pavlov: lo scienziato russo scoprì questi «riflessi condizionati» nei cani, suonando una campanella prima dell'arrivo del cibo. Dopo un breve periodo, bastava che lui suonasse la campanella e ai cani veniva già l'acquolina in bocca! Il sistema di Pavlov funziona altrettanto bene con gli esseri umani. La pubblicità fa sempre in modo di associare determinati prodotti a emozioni positive: non vedrete mai una Coca Cola abbinata a un volto triste o al corpo di un anziano. Le persone che bevono Coca Cola sono sempre giovani e belle e si divertono un mondo. Il meccanismo associativo pregiudica, però, la qualità delle nostre decisioni; sicché tendiamo a non amare particolarmente chi ci porta cattive notizie. Non per niente esiste il detto: «Ambasciator non porta pena». In effetti, la moderna immunità diplomatica nasce dall'usanza antica di dare tempo al messaggero nemico di mettersi in salvo, prima di scatenare la caccia contro di lui. Questo tranello associativo è anche la ragione per cui molti manager tendono a vedere più di buon occhio i collaboratori, che sanno portargli ogni volta buone notizie. Ma è anche la ragione per cui questi manager poi finiscono con il circondarsi di inutili «yesman», che gli dicono che va sempre tutto bene, dandogli una visione distorta e limitata della realtà aziendale. Non per niente i manager più illuminati pretendono che gli vengano riferite anzitutto le cose che non vanno; proprio per poter avere un quadro obiettivo della situazione, che gli consenta di prendere decisioni più consapevoli ed efficaci. Ma di manager così, purtroppo, ce ne sono sempre meno.

Invito della commissione giovani del SEV



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

Il SEV ha svolto un'azione per protestare contro le modalità di analisi della qualità adottate dall'UFT

No ai clienti segreti!

L'azione si è svolta in quattro località della Svizzera romanda: Friburgo, Ginevra, Yverdon-les-Bains e La Chaux-de-Fonds lo scorso 16 giugno.

A Friburgo, il SEV ha smascherato un cliente segreto che, in tenuta da detective, misurava le porte dei bus e analizzava ogni piccola anomalia alla lente. Si è trattato evidentemente di una messa in scena, ma che ha colto nel segno, suscitando l'attenzione dei media regionali nei confronti di un progetto che, secondo il SEV, ha risvolti preoccupanti.

L'ufficio federale dei trasporti ha infatti annunciato di voler analizzare la qualità tramite dei «clienti segreti» che dovrebbero avere il compito di standardizzare i processi di analisi. Secondo il SEV, questo tipo di analisi è invece superfluo, dato che la qualità del servizio viene costantemente verificata dall'Unione dei trasporti pubblici e dalle comunità tariffali.

Pressioni sul personale

Oltretutto, questo tipo di analisi rischia di ripercuotersi negativamente sul personale in servizio. «Quando l'utenza rileva qualche lacuna, si rivolge comunque all'autista. Non ricava quindi alcun beneficio diretto da questi clienti segreti», rileva Valérie Solano, segretaria del SEV a Ginevra. «Gli autisti sono però già molto sollecitati dal rispetto di esigenze come puntualità, sicurezza, ordine e pulizia e devono essere cortesi e disponibili nei confronti delle varie richieste dei passeggeri. Questi clienti segreti vanno così a costituire un fattore di stress supplementare».

Vi è anche il rischio che l'autista si ritrovi a fungere da capro espiatorio di problemi che travalicano le sue competenze, come conferma Pierre Delias, delegato sindacale della RATP (trasporti urbani di Parigi) che ha partecipato alla distribuzione di volantini. «La direzione può risalire in ogni momento al numero del bus in questione e, quindi, a chi lo guidava». Vi potrebbe quindi essere la tentazione di scaricare semplice-



mente su di lui o di lei la responsabilità delle lacune segnalate da questi clienti segreti.

La «logica» della concorrenza

I controlli pongono infatti anche le aziende sotto grande pressione, dato che queste potrebbero vedersi tolta la concessione in caso di lacune ripetutamente segnalate dai controlli. I committenti potrebbero aprire un bando di concorso. Per l'UFT, la concorrenza sembra quindi essere la soluzione a tutti i problemi. Le direzioni delle aziende hanno con-

fermato questi timori nei confronti dei media, mentre l'UFT ha smentito l'esistenza di questo rischio.

Questa analisi di qualità interviene oltretutto in un momento in cui la Confederazione chiede sempre di più alle aziende, riducendo nel contempo la sua partecipazione alle indennità di trasporto. A fonte di un aumento della domanda dell'ordine del 4-5% l'anno dal 2007 al 2015, la quota della Confederazione ha fatto registrare solo un aumento del 2,5%, nettamente insufficiente.

Nei prossimi quattro anni, la Confederazione conta di risparmiare 441 milioni di franchi sulle spalle dell'utenza e del personale. Il SEV sottolinea lo stretto legame tra questa «ottimizzazione» dei costi e la sicurezza dell'esercizio, che dipende anche dalle condizioni di lavoro del personale. Vi è infatti la necessità di garantire un riposo adeguato tra un turno e l'altro, in un settore contraddistinto da orari di lavoro irregolari.

Il SEV rileva che l'impiego di questi clienti segreti costerà qualcosa come tre milioni di franchi che sarebbero stati molto meglio impiegati per verificare il rispetto della legge sulla durata del lavoro, viste le frequenti violazioni constatate e denunciate dal sindacato.

Il SEV continuerà quindi a seguire molto da vicino questa questione.

Hes/VBo/gi

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 20 luglio 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;

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

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

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

In palio vi è un set di scrittura Caran d'Ache con logo SEV, che sarà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava un dettaglio dell'interno di un treno regionale della Thurbo. Troverete una foto esplicativa sul sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore del coltellino modello «Outrider» con i colori e il logo SEV, è:

Walter Sägesser, Wimmis, membro PV Berna