

Intervista

Dopo 28 anni trascorsi al SEV, Pietro Gianolli va in pensione.

Pagine 6 e 7



NLM: marinai preoccupati

Prove di disgelo tra i vertici del futuro consorzio e i sindacati. Dopo il primo incontro i dipendenti restano ancora senza risposte.

Pagina 4



Focus.sev

Messa a concorso delle autolinee giurassiane.

Pagina 16

Campagna di prevenzione contro il suicidio

Andare oltre i tabù può salvare

Chiunque si toglie la vita è una vittima. Ma un suicidio coinvolge sempre molte vite. Perciò il SEV ha sostenuto finanziariamente la campagna di prevenzione delle FFS «Parlare può salvare».

«Il suicidio è ancora un argomento tabù e molti pensano che parlarne possa addirittura alimentare i tentativi» afferma Tobias Ebinger, responsabile della campagna. Molti studi, invece, dimostrano che la miglior prevenzione contro i suicidi è parlare, indipendentemente se si stanno covando simili intenzioni, o se si vuole aiutare un'altra persona. Infrangere le convinzioni in base a cui sarebbe meglio tacere, è molto difficile. «Ma è quanto ci proponiamo di fare con la nostra campagna». Andare oltre il tabù, come affermato anche in due testimonianze.



alle pagine 8 e 9

«Un suicidio coinvolge molte vite», è il messaggio della campagna di prevenzione dei suicidi «parlare può salvare».

FFS Cargo

Nel primo semestre del 2017, Viaggiatori, Infrastruttura e Immobili hanno fatto registrare buoni risultati. FFS Cargo è invece incorsa in un disavanzo di 25 milioni di franchi e ha lanciato un «programma di risanamento» che andrà a sovrapporsi a «Railfit20/30». Ma risparmiare a oltranza, come spiega il vicepresidente SEV Manuel Avallone, può costare caro.

a pagina 2

In Ticino la riforma delle pensioni è invece stata approvata

Bocciata la PV 2020, resta il problema

■ A conteggio ultimato la Legge federale sulla riforma della previdenza per la vecchiaia è stata respinta con 1'320'830 voti (pari al 52,7%) contro 1'186'079, mentre la proposta di innalzamento dell'imposta sul valore aggiunto è stata rinviata al mittente per un soffio: 1'257'032 voti (50,05%) contro 1'254'675. L'affluenza alle urne è stata del 46,7%. La riforma è stata in-

vece accettata in Ticino e nei cantoni dove i redditi sono più deboli e la precarietà più diffusa. Il sì del Ticino alla riforma delle pensioni, in controcorrente con la maggioranza nazionale, apre la strada a una maggiore attenzione della politica sul piano sociale.

Nell'editoriale a pagina 3 il presidente del SEV Giorgio Tuti propone una prima analisi sulla bocciatura della riforma

Previdenza vecchiaia 2020. Se in parte capisce alcune reticenze, Tuti mette in luce l'urgenza di trovare subito una soluzione per garantire la sostenibilità e la continuità delle pensioni. È un problema molto serio che deve essere subito affrontato.

a pagina 3

Nuovo risanamento di Cargo che si sovrappone a Railfit

Risparmiare a oltranza può costare caro

Nel primo semestre del 2017, Viaggiatori, Infrastruttura e Immobili hanno fatto registrare buoni risultati. FFS Cargo è invece incorsa in un disavanzo di 25 milioni di franchi e ha lanciato un «programma di risanamento» che andrà a sovrapporsi a «Railfit 20/30».



Il personale fa sempre un ottimo lavoro malgrado le pressioni

«Il personale continua a fare un lavoro eccellente, nonostante le condizioni sempre più difficili», commenta **Manuel Avallone**, vicepresidente SEV, «e le FFS dovrebbero avere tutto l'interesse che continui così. I programmi di aumento dell'efficienza non dovrebbero quindi compromettere le condizioni e la sicurezza sul lavoro, per esempio nelle cabine di comando, né minacciare la salute dei dipendenti. Riceviamo segnalazioni sempre più frequenti di problemi psichici e di casi di burn-out non solo presso i collaboratori più anziani, ma anche nei giovani. Il ritiro del personale dalle stazioni e dai treni, oltre

che peggiorare il servizio, genera insicurezza nei clienti, che voltano le spalle al trasporto ferroviario». Il segretario sindacale SEV e Consigliere nazionale **Philipp Hadorn** che segue FFS Cargo, aggiunge: «FFS Cargo soffre già oggi la carenza di personale e di materiale rotabile, che ha generato problemi nell'applicazione del nuovo sistema di trasporto dei carri completi. Mancava infatti ogni possibilità di riserva e non vi era quindi alcuna flessibilità.

Risparmiare sino a tagliare prestazioni, in modo tale che si perdono clienti, può dare il via ad una spirale discendente, in contrasto con l'interesse generale ad incrementare i trasporti per ferrovia. Anche la politica deve rendersi conto che FFS Cargo non può raggiungere le cifre nere oltretutto se, alla concorrenza da dumping della strada, si aggiungono circostanze straordinarie sfavorevoli come il blocco della linea a Rastatt».

Markus Fischer

FFS SOTTO PRESSIONE

Cifre positive per viaggiatori, infrastruttura e immobili, ma deficit per Cargo

Nel traffico viaggiatori l'utile semestrale è progredito da 29,9 a 59,8 milioni di franchi, in particolare grazie all'aumento di prezzi dello scorso dicembre e ai maggiori introiti del traffico internazionale. I viaggiatori sono aumentati dell'1,3%, le persone-chilometro dallo 0,27%. La differenza è spiegabile con l'accorciamento delle tratte percorse anche a causa della nuova galleria di base. Nonostante i cantieri, in particolare nella Svizzera occidentale, puntualità, rispetto delle coincidenze e soddisfazione della clientela sono leggermente migliorati. Anche **Infrastruttura** ha migliorato il proprio risultato da -75,5 a +15 milioni, comprimendo le proprie spese amministrative e aumentando l'efficienza. L'utile di **Immobili** è per contro calato da 173 a 127 milioni a causa della diminuzione delle vendite. Il gruppo ha quindi incrementato il proprio utile da 72 a 152 milioni, ma l'indebitamento gravato da interessi è lievemente aumentato dello 0,2% a 8,834 miliardi di franchi.

Railfit «efficace»

Le FFS indicano che il programma di efficienza Railfit 20/30 ha permesso di contenere la crescita delle spese operative allo 0,5% e di ridurre di 242 unità l'effettivo di personale a 32 875 dipendenti. Permane però l'urgenza di ulteriori risparmi, data per esempio dal risultato di FFS Cargo o dai crescenti costi dopo la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo. Il disavanzo di 25 milioni di **Cargo** deriverebbe da un calo nel traffico Export-/Import e di carri completi, dovuto alla progressiva deindustrializzazione e alla debolezza dell'Euro. A questi fattori, nella seconda metà dell'anno si aggiungereanno le conseguenze del blocco della linea in Germania. FFS Cargo non possiede ancora la flessibilità necessaria e ha costi strutturali ancora troppo elevati e processi altrettanto dispendiosi. È quindi stato varato un programma per risparmiare 80 milioni l'anno dal 2020 in poi. **Fi**

Le FFS riconoscono un margine di manovra ai loro quadri

Onorare le prestazioni particolari

I superiori delle FFS hanno ora la possibilità di onorare chi si presta, per esempio, a sostituirli. Il SEV chiede loro di far uso di questa possibilità.

«I superiori possono da subito riconoscere premi sino a 500 franchi per onorare prestazioni particolari dei dipendenti. Questa comunicazione è stata fatta dalla direzione del gruppo tramite il bollettino «Flash» destinato ai quadri. Questo premio può essere portato sino a 2000 franchi con l'accordo del rispettivo superiore diretto.

Solo per premi superiori ai 2000 franchi, infine, occorrerà l'accordo dell'HR, che sino ad ora doveva invece approvare ogni premio, indipendentemente dall'importo. «Il SEV è molto lieto che ai quadri venga finalmente riconosciuto un margine di manovra superiore» commenta il vicepresidente SEV Manuel



Manuel Avallone è soddisfatto di questa semplificazione

Avallone. «Da anni, siamo infatti confrontati con situazioni in cui il o la dipendente si trovano a dover sostituire il loro superiore mentre è in servizio militare, in vacanza o ammalato e non vengono ricompensati in modo adeguato».

Sostituzioni non riconosciute, nonostante l'art. 96.

Sino al 2006, le FFS riconoscevano un'indennità particolare per l'impiego in una funzione meglio classificata. Essa è poi stata soppressa con il CCL 2007 «in particolare, con la motivazione che i sostituti, per

la maggior parte delle volte, non svolgevano tutti gli incarichi affidati al titolare, come i colloqui personali, né si addossavano la responsabilità dei conti», ricorda Manuel Avallone.

In contropartita, era stato elaborato l'attuale articolo 96 del CCL «Indennità versate sotto forma di premi e ricompense per prestazioni particolari», che avrebbe dovuto permettere di onorare «l'assunzione temporanea di una funzione dai requisiti chiaramente superiori». «Purtroppo, abbiamo dovuto constatare che i superiori ricorrevano troppo raramente a questa disposizione. Adesso, non potranno più nascondersi dietro a procedure complesse per evitare di premiare prestazioni particolarmente meritevoli», continua Avallone.

Markus Fischer

EDITORIALE

Il popolo ha respinto di misura la previdenza vecchiaia 2020. I motivi di questa decisione dovranno ancora essere analizzati. Una delle ragioni è stata sicuramente l'incertezza delle elettrici e degli elettori legata alla complessità del tema. In queste situazioni si tende generalmente a votare no, perché lo status quo tranquillizza più di un futuro incerto. Il problema della previdenza vecchiaia non è però risolto, perché il secondo pilastro soffre da anni di problemi finanziari dovuti al basso rendimento dei capitali e all'aumento dell'aspettativa di vita e per-

«Un aumento generale dell'età di pensionamento e una diminuzione delle rendite non sono una soluzione.»

Giorgio Tuti, Presidente SEV



ché ben presto il primo pilastro si ritroverà a dover assorbire le annate dei babyboomer, che inizieranno a beneficiare della pensione. Per il SEV, la riforma vecchiaia 2020 era una soluzione accettabile, equilibrata e piuttosto giusta per tutti, fallita però dall'opposizione di un comitato di destra e uno di sinistra.

Il «no» alle urne è comprensibilmente stato espresso dalle donne, che non volevano un aumento dell'età pensionistica a causa delle sempre esistenti disparità salariali e quindi delle perdite nella previdenza professionale. «No» hanno votato sicuramente anche i pensionati, i quali trovano ingiusto pagare in futuro più imposte sul valore aggiunto senza godere di un aumento delle pensioni analogamente ai nuovi pensionati. Tanti «no» sono sicuramente scaturiti dai giovani, che avevano l'impressione di essere svantaggiati rispetto ai più anziani.

Saranno ora i vincitori delle elezioni a dover mostrare come hanno intenzione di risolvere il problema della previdenza vecchiaia. Esponenti di destra hanno già chiesto l'aumento generale dell'età di pensionamento e - con un ampio margine d'interpretazione - la diminuzione del tasso di conversione del secondo pilastro senza alcuna compensazione, anche perché una compensazione nell'ambito del solo secondo pilastro ha costi insostenibili. Il SEV non sosterrà però una riforma che si limita ad innalzare l'età di pensionamento e a comprimere le rendite, ma continuerà a battersi per trovare soluzioni migliori nell'interesse dei suoi membri.

Interruzione della linea a Rastatt: Confederazione in aiuto degli operatori del traffico combinato

L'interruzione della ferrovia nella valle del Reno cesserà presumibilmente solo il 2 ottobre 2017. Essa ha grosse ripercussioni per i gestori dell'infrastruttura, le imprese di trasporto ferroviario, gli operatori del traffico combinato e l'industria committente, costretti a far fronte a maggiori costi con un minore fatturato. Per sostenere la politica di trasferimento del traffico e attenuare le ripercussioni finanziarie e operative, l'UFT ha adottato da subito, per l'anno in corso, le seguenti misure:

■ aumento dei quantitativi beneficiari d'indennità sulle

relazioni non interessate dal blocco della tratta e utilizzate come percorsi alternativi;

■ indennizzo di treni e spedizioni devianti sul Brennero o su altri valichi alpini all'estero;

■ aumento dell'indennità d'esercizio di 300 franchi per ogni treno delle relazioni transalpine interessate dal blocco. I destinatari delle indennità supplementari previste dalla Confederazione sono gli operatori del traffico combinato. La Confederazione si attende che questi trasferiscano, per sgravare, una parte importante dei fondi supplementari alle imprese di

trasporto ferroviario attive nel traffico transalpino. Anche dopo queste misure, a causa dell'interruzione presso Rastatt, il credito di 150 milioni di franchi destinato nel 2017 alle indennità per il traffico combinato transalpino non verrà esaurito. Non essendo possibile trasferire direttamente il credito residuo all'anno seguente, il DATEC prevede di chiedere al Consiglio federale un aumento del credito per il 2018. Oltre ad attenuare nel 2018 la riduzione progressiva delle indennità, da tempo pianificata, questa misura consentirebbe al traffico merci

transalpino su rotaia di riaffermare la sua posizione sul mercato dopo l'interruzione della summenzionata tratta, e di recuperare le perdite subite. Il credito aggiuntivo dovrebbe essere approvato a gennaio 2018 dal Consiglio federale e in giugno 2018 dal Parlamento.

UFT

Commento: è senz'altro opportuno che la Confederazione contribuisca a coprire i danni subiti dalle incolpevoli imprese di trasporto merci e dai loro clienti. Nel caso di Rastatt, si tratta veramente di «forza maggiore». Fa però specie che, nonostante questo riconoscimento di ulteriore spesa, non ven-

gano esauriti gli importi stanziati per indennizzare il traffico combinato attraverso le Alpi. Oltre a indennizzare i danni, per garantire il futuro del trasferimento delle merci su ferrovia, bisogna trovare nuovi incentivi e sostegni finanziari. È l'unico modo per raggiungere gli obiettivi di trasferimento, oltre che quelli ambientali, nonché di garantire un flusso sicuro del traffico, garantendo nel contempo anche i posti di lavoro e la qualità delle condizioni di impiego.

Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV e consigliere sanziona PS/SO.

Donne SEV presenti alla decima edizione del Pink Ribbon Walk



Il 24 settembre si è svolta la decima edizione della marcia a piedi di solidarietà Pink Ribbon (Nastro rosa). Alla partenza nello stadio Letzigrund di Zurigo c'era anche una delegazione delle Donne SEV guidata dalla responsabile delle pari opportunità Lucie Waser. Bravissime!

Planano ancora molte incertezze sul futuro dei dipendenti licenziati

Marinai del Lago Maggiore sul chi vive

Al primo incontro con i vertici aziendali di SNL e di NLM, non si è mosso nulla. L'incontro con i sindacati ha permesso di riallacciare il dialogo dopo il lungo sciopero dei dipendenti del bacino svizzero. Chiarite alcune reciproche posizioni, i sindacati chiedono un incontro urgente con il Cantone.



Prove di dialogo con i vertici aziendali, ma tra i dipendenti regna l'incertezza

Acque quiete solo in apparenza, soprattutto perché mancano ancora alcuni elementi sostanziali per definire la rotta del futuro. Giovedì 21 settembre la comunità sindacale (SEV, UNIA, Ocst e commissione del personale NLM) guidata dal segretario sindacale del SEV **Angelo Stroppini**, ha incontrato i vertici aziendali della Società navigazione Lago di Lugano (SNL) e della Società Navigazione Lago Maggiore. Si è trattato di un incontro interlocutorio ma necessario. Il primo dopo il lungo sciopero sulle rive del Lago Maggiore a cui ne dovranno seguire per forza altri. Rotto il ghiaccio, le parti hanno espresso la volontà di andare oltre la reciproca diffidenza gettando le basi per un

confronto aperto e costruttivo. **Agostino Ferrazzini**, Ceo della SNL, ha subito comunicato ai sindacati che è ancora in attesa del business plan e che senza questo documento strategico non può fornire alcuna informazione veramente concreta sul futuro della navigazione. Tanto più che la creazione del consorzio - tanto auspicato anche a livello ministeriale sia da parte svizzera, sia da parte italiana - attende ancora una conferma che ne decreti la certezza e quindi fattivamente l'avvio. Rinviata la riunione ministeriale prevista il 27 settembre, riferisce Agostino Ferrazzini, «ci manca ancora un altro importante tassello,

solo dopo potremo valutare la sostenibilità dell'intera operazione». Nonostante la nave del futuro appaia ancora ferma al molo, **Angelo Stroppini**, **Enrico Borelli** (UNIA) e **Lorenzo Jelmini** (Ocst) hanno cominciato a mettere sul piatto questioni piuttosto urgenti, prima fra tutte le condizioni di passaggio dei dipendenti della NLM, che restano evidentemente sulle spine. Anche perché il tempo passa e all'orizzonte non si vede una meta precisa. E su questo punto **Angelo Stroppini** è stato chiaro rivolgendosi a Ferrazzini e ricordando che anche lui conosce molto bene i contenuti della convenzione e della concessione: «Signor Ferrazzini,

lei è un bravo imprenditore, abbiamo visto che ha molte idee di rilancio e che conosce il settore. Quindi un'idea sul futuro di queste persone se la sarà fatta. Non posso davvero immaginare il contrario». I sindacati non potevano non andare oltre la cautela palesata dai vertici delle due Società di navigazione, richiamando con forza tutte le questioni legate al pieno impiego e alle condizioni contrattuali e salariali. E ricordando che il Consiglio di Stato non solo si è fatto garante sui punti appena citati, ma è pronto a mettere sul piatto il finanziamento della linea Locarno-Magadino quale tratta di servizio pubblico. Rispetto alle

velature dell'incontro che non consentono di vederci chiaro, i sindacati chiedono al Consiglio di Stato un incontro urgente per dissipare fastidiose nubi che potrebbero rendere la navigazione insidiosa e persino marosa.

Nel corso dell'assemblea del personale non sono infatti mancate le manifestazioni di viva preoccupazione e di incertezza. «Siamo persone, padri, mariti, compagni, con molte responsabilità familiari. Vogliamo sapere che cosa ne sarà di noi». Insomma l'idea di essere spostati come pedoni su una scacchiera dove si gioca il futuro della loro vita, aspettando mosse e contromosse, è come vivere con la spada di Damocle sulla testa. Ma nonostante tutto, marinai e comandanti sono pronti a difendere i loro diritti con l'orgoglio di sempre.

Il ruolo dei sindacati è e resta la tutela dei dipendenti che va ancorata in un Contratto collettivo solido. Ma è pure indispensabile la volontà politica perché la vicenda della navigazione pone sotto i riflettori il senso stesso del servizio pubblico e un'idea di servizio turistico seria e continuativa.

Françoise Gehring

Importante sentenza del Tribunale federale

Libero accesso ai sindacati

Importante vittoria a Losanna per il sindacato VPOD. Il Tribunale federale ha infatti accolto il ricorso contro una sentenza del TRAM del maggio 2015, riguardante il diritto di accesso agli stabili amministrativi del Cantone da parte dei sindacati.

Il Tribunale amministrativo cantonale (TRAM) aveva confer-

mato il parere espresso nel gennaio 2012 dal Consiglio di Stato, che negava sia l'accesso incondizionato dei sindacalisti ai posti di lavoro dell'amministrazione pubblica, sia l'accesso regolamentato con preavvisi all'autorità. L'unica eccezione era l'accesso dei sindacalisti in caso di sciopero o tramite autorizzazione. Ma di diverso avviso sono stati i giudici di Losanna, che in udienza pubblica hanno accolto il ricorso del VPOD con quattro voti contro

uno. Il funzionamento dell'amministrazione deve tuttavia essere assicurato e devono essere stabilite regole a questo scopo, ha comunque sottolineato il TF, che non ha riconosciuto al sindacato la presunta violazione della libertà di associazione da parte del Cantone. «Vittoria al Tribunale federale del ricorso fatto dal sindacato VPOD contro il divieto di accesso dei sindacalisti ai posti di lavoro cantonali» ha esultato **Raoul Ghisletta** su Twitter. Ghi-



L'avvocato della VPOD Mario Branda davanti al TF

sletta spera che questo verdetto permetta in futuro di riconsiderare il diritto di accesso alle

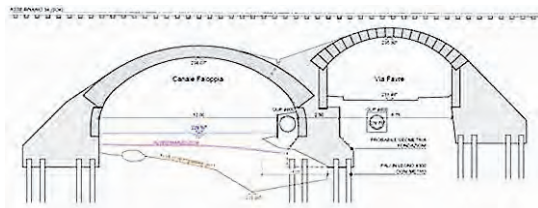
aziende private. Queste non sono infatti toccate dalla decisione del TF.

Nuove difficoltà per il traffico merci sull'asse Nord-Sud

Frenata a Chiasso

Dopo le note difficoltà per il blocco della linea lungo la valle del Reno, l'asse del Gottardo deve fare i conti con una nuova limitazione della capacità, questa volta a Chiasso.

I nostri vecchi solevano dire che «l'acqua cheta rompe i ponti» e questo detto ha trovato puntuale conferma a Chiasso. Sotto i binari, all'altezza del cavalcavia di via Favre, vi è infatti un cunicolo che raccoglie le acque del torrente Faloppia, che ne hanno corroso un fianco, minacciandone la solidità e rischiando di provocare l'affossamento dei binari. Si è quindi reso necessario un intervento urgente di risanamento che comporta il blocco di sei binari del fascio di partenza per l'Italia (dal C32 al



La linea inferiore mostra l'attuale alveo del torrente Faloppia che ha corroso le fondamenta del canale e rischia di compromettere la stabilità del canale.

C37). «Per il momento - ci è stato indicato dal dirigente di Chiasso Smistamento Renzo Dolfini - questa interruzione non ha grosse conseguenze, proprio perché il traffico risente ancora dell'interruzione di Rastatt. Il due ottobre, i collegamenti in Germania però riprenderanno e avremmo avuto bisogno di tutte le capacità per smaltire il traffico arretrato. Dovremo quindi fare dei salti mortali».

Le FFS hanno comunicato di

aver concordato con Trenitalia la sospensione di un blocco della linea a sud di Chiasso previsto nelle ore notturne per il lavoro al corridoio di 4 metri, nelle notti di forti traffico. In futuro, bisognerà però sorvegliare la situazione per capire se questi provvedimenti saranno sufficienti. I lavori a Chiasso dovrebbero concludersi entro metà dicembre.

Gi

FFS Infrastruttura

Nuove BAR nel settore intervento

Da marzo 2017 è stata cambiata la struttura e l'organizzazione del settore intervento delle FFS. Successivamente, i partner sociali hanno elaborato nuove regolamentazioni specifiche settoriali (BAR). Le modifiche entreranno in vigore al 1. gennaio 2018.

In caso d'eventi causati da incidenti di persone o con animali, i colleghi e le colleghe dell'intervento si precipitano immediatamente sul luogo dell'accaduto e organizzano tutto il necessario per ripristinare al più presto il regolare traffico ferroviario. Nel marzo 2017, dopo il cambiamento delle strutture e dell'organizzazione d'intervento, un gruppo

di lavoro si è messo all'opera per la modifica delle due BAR «luogo d'impiego 5x24 ore» e «luogo d'impiego 7x24 ore». Obiettivo era la creazione di un unico documento. Il gruppo di lavoro era composto da responsabili regionali, rappresentanti sindacali (per lo più professionisti della parte pratica come macchinisti e capi d'intervento) e specialisti sul diritto del lavoro. In meno di sei mesi hanno elaborato nuove regolamentazioni. Queste sono state firmate il 31 agosto. Nel frattempo sindacati e FFS hanno accettato senza grandi discussioni le nuove BAR I-13106.

Regole buone ed equilibrate

Gli adeguamenti più importanti sono l'omogenea retribuzione del tempo per entrambi i modelli di lavoro, la regolamentazione del tempo di lavoro

per l'assunzione dei pasti, la procedura per le esercitazioni notturne e la possibilità d'impieghi giornalieri a turni. Come novità, durante le domeniche dei fine settimana, nei luoghi d'impiego 7x24 sarà possibile un'attribuzione del lavoro di 4 ore. Al di fuori delle BAR, è stato regolamentato in maniera uniforme l'approvvigionamento durante i giorni d'esercitazione. Secondo Martin Allemann, segretario sindacale SEV, membro del gruppo di lavoro e responsabile delle trattative «le nuove BAR coprono le esigenze del personale e del datore di lavoro. Con l'unificazione delle due BAR, abbiamo inoltre potuto semplificare alcune tematiche. Allo stesso tempo abbiamo introdotto elementi che semplificano i processi di lavoro.

Fi

Ginevra: situazione ai tpg

Il gambero

Miglioramenti rivendicati dai dipendenti tpg in occasione di due assemblee, che si sono svolte a Ginevra lo scorso 14 settembre. Qualcosa si muove.

Al deposito Bachet è presente una novantina di persone, attente alle parole dei delegati sindacali. I volti sono tesi e le parole di Vincent Leggiero, presidente SEV/tpg, fanno centro. Le osservazioni sono unanimi nel denunciare condizioni di lavoro dure. La direzione tarda a considerare seriamente le difficoltà e la sofferenza sul posto di lavoro. «Da un momento all'altro - tuona un meccanico - non ne potremo più. C'è urgenza». Del resto le malattie di lunga durata sono in aumento e il tasso di assenteismo - indice dei disfunzionamenti dell'organizzazione del lavoro presso i tpg - sono in aumento. L'ora della mobilitazione è dunque scoccata e senza sorpresa i colleghi e colleghe votano all'unanimità una risoluzione con una serie di rivendicazioni settoriali e l'accelerazione delle assunzioni. I rappresentanti sindacali ricevono dunque un chiaro mandato per chiedere una serie di misure. Poco più tardi, presso il deposito della Jonction, spetta ai conducenti - una settantina - esprimersi. La discussione si anima dopo la presentazione delle rivendicazioni sindacali. E subito viene denunciata la politica del gambero della direzione: un passo in avanti e due

indietro. Molti si lamentano di essere i tappa buchi della pianificazione. «La direzione capisce la nostra situazione - commenta un autista - ma nulla si muove». Approvando a loro volta la risoluzione si spera che qualcosa si metta in moto. E in effetti queste due assemblee sembrano aver smosso le acque. Le richieste sindacali di non trattare tutti i negoziati in corso in un unico progetto di accordo, sono state finalmente accolte dalla direzione. Se un accordo può essere trovato sulle grandi questioni, le proposte concrete sulle condizioni di lavoro alla guida (5 minuti di capolinea, fasce orarie di al massimo 4 ore, modelli di tempo parziale e pianificazione del personale di riserva) non sono accettabili allo stato attuale delle trattative. Gli incontri proseguiranno con l'intento di raggiungere un risultato a dicembre, fermo restando che il fronte sindacale non permetterà che la scadenza incida negativamente sulla qualità dell'accordo.

Intanto il Gran consiglio ginevrino ha adottato, lo scorso 21 settembre, un progetto che mira ad instaurare un meccanismo per colmare il deficit dei tpg. Si tratta di una somma tra i 20 e i 25 milioni di franchi per permettere ai tpg di ritornare al livello di prestazioni del 2014, prima della diminuzione dei prezzi. Questo voto aumenterà la somma della sovvenzione pubblica in occasione del prossimo mandato di prestazione dei tpg.

Yves Sancey/Valérie Solano/frg



A destra Vincent Leggiero, presidente sezione SEV/tpg

Intervista a Pietro Gianolli, giovane prepensionato



In prima fila

Una mezza rivoluzione vissuta intensamente

In 28 anni di carriera al SEV, di cambiamenti ne ha visti e vissuti molti Pietro Gianolli, giunto al Sindacato del personale dei trasporti dalla ferrovia. Insomma una sorta di mago dei trasporti pubblici di cui conosce praticamente tutto e che ha visto trasformare in modo spesso radicale. E questi cambiamenti hanno avuto un impatto non solo sul personale dei trasporti, ma anche sui sindacalisti, chiamati ad un ruolo mordace e di mediazione sempre più difficile.

«La vedi questa barba bianca?» mi dice spesso Pietro quando ingenuamente gli rivolgo domande su questo o quel tema. Come dire che l'esperienza vissuta ti permette da un lato di filtrare con gli occhi della saggezza questioni spinose, e d'altro lato ti invita a relativizzare per non mangiarsi troppo il fegato. Perché quello del sindacalista, come dice lo stesso Pietro, «è un lavoro molto usurante ancorché appassionante perché ti permette di tradurre in pratica valori come solidarietà, giustizia sociale, equità». Certo è che in questi ultimi anni è diventato tutto molto più complicato e conflittuale. Profondo conoscitore dei trasporti pubblici, campione dei regolamenti (non gli sfugge niente, neanche una virgola), abile nel muoversi nel settore delle assicurazioni sociali, a suo agio nelle lingue nazionali, Pietro ha dato molto al SEV, che ha servito per 28 anni. A pochi giorni dal suo prepensionamento, sfogliamo l'album dei ricordi, in cui lo sciopero delle Officine occupa inevitabilmente uno spazio di peso, tanto a livello professionale, quanto umano. Ci mancheranno a Bellinzona i suoi «Lassum parla» (in dialetto «lasciami parlare»), «ul problema l'è mia quel» («il problema non è quello»), «vegnum a drè» (seguimi).

In 28 anni di lavoro al SEV, hai visto cambiare il mondo della ferrovia...

Direi proprio di sì ed è cambiato quasi tutto. Quando sono arrivato al SEV ho vissuto ancora dieci anni in cui vigevo lo statuto del funzionario, tutto era molto ben regolamentato, dai diritti ai doveri. Anche i rapporti con i partner sociali erano diversi: c'era una volontà di trovare delle soluzioni molto più marcate rispetto ad ora e c'era pure molto più rispetto nei confronti delle esigenze della controparte. Dal Duemila ha preso avvio la deregolamentazione, è stato abolito lo statuto del funzionario ma nel contempo è stato negoziato un Contratto collettivo di lavoro che all'inizio era molto garantista. Purtroppo negli anni la volontà di liberalizzazione si è tradotta anche in una serie di inasprimenti nel CCL. Un CCL che rispetto ad altri, resta tuttavia ancora molto valido. Insomma ho iniziato la mia carriera in ferrovia con le stazioni aperte e presenziate 24 ore su 24 da Airolo a Chiasso. Ed ora c'è a Pollegio un centro di comando che controlla tutto da Chiasso a Goldau, ci sono sempre meno sportelli aperti e c'è una crescente disumanizzazione. Devo pur riconoscere che oggi ci sono molti più treni in circolazione e molti servizi in più. A conti fatti l'evoluzione

tecnologica ha portato, come in tutti i settori, sia elementi positivi, sia negativi.

Come giudichi questi cambiamenti con l'occhio del sindacalista?

Sono aumentate le pressioni sul posto di lavoro, questo è fuori di dubbio. Oggi non ci so-

«Al personale della mia generazione fa specie vedere treni viaggiatori soppressi con sempre maggiore frequenza per mancanza di personale, linee chiuse per garantire la manutenzione. Fino a qualche anno fa tutto ciò era semplicemente inconcepibile. Mi chiedo davvero dove va a finire il servizio pubblico.»

Pietro Gianolli, sindacalista

no tempi morti, i ritmi sono serrati ed estenuanti. Lo si nota anche nel resto dei trasporti pubblici. Questo è purtroppo il rovescio della medaglia. Sono comunque anche cambiati i rapporti nel partenariato sociale, oggi estremamente conflittuali. All'epoca bastava mettere sul piatto un problema e c'era la volontà di risolverlo. Oggi nella misura in cui non riesci a dimostrare di essere in grado di creare un problema alla controparte - e alludo in modo particolare alle FFS - non si entra neppure nel merito della richiesta sindacale. Si cerca quasi di creare il conflitto prima ancora di risolvere il problema; un vero peccato, dal mio punto di vista. Con le Im-

prese di trasporto concessionarie è diverso: si riesce ancora ad avere un rapporto dialettico franco e onesto, teso alla ricerca di soluzioni. Certo è che viviamo in un periodo dove ottenere di più rispetto ai diritti acquisiti diventa difficile, perché i margini di manovra si sono ridotti. Molte volte i sin-

dacalisti devono battersi per mantenere le conquiste raggiunte ed evitare arretramenti.

I cambiamenti sul mercato del lavoro, caratterizzati da una grande concorrenza, quanto hanno inciso sul lavoro quotidiano?

L'avvento della tecnologia, la crescente digitalizzazione e la liberalizzazione danno delle possibilità, che però vengono usate in una sola direzione. Potrebbero essere invece gestite in un altro modo, per venire incontro alle persone e non per penalizzarle. Incide sul lavoro quotidiano anche il tipo di organizzazione aziendale, volutamente verticistica presso le FFS. Così facendo si elimina-

no tutte le figure di intermediazione con cui era possibile un confronto concreto sulle persone, perché è di loro di cui ci occupiamo, e non di numeri. Tra chi prende una decisione e chi la deve eseguire, non ci sono più quelle figure intermedie con cui era possibile dialogare e trovare una soluzione. Dietro il paravento della digitalizzazione e delle velleità efficientiste, viene in realtà sacrificata la cultura della partecipazione.

Ma te li immagini mezzi di trasporto senza persone al comando?

Prima o poi rischieremo di vedere un treno senza macchinista. Il problema è capire fin quanto è auspicabile. Ricordo che stiamo tuttora portando avanti la battaglia per avere i treni sempre accompagnati sulla vecchia linea del Gottardo proprio perché un macchinista farebbe fatica a gestire da solo un'eventuale evacuazione. Immaginatoci se addirittura il macchinista non ci fosse. Al di là di questo, mi chiedo fino a che punto un'azienda di trasporto pubblico possa permettersi la totale assenza di personale a bordo dei propri mezzi.

Parlando con i colleghi e le colleghe che accompagni quotidianamente nel loro lavoro, come hanno vissuto e



Pietro Gianolli con la moglie Andrée al Primo Maggio in Piazza Riforma a Lugano. Dal primo ottobre Pietro potrà dedicare più tempo alla famiglia

come vivono questi cambiamenti?

Tra i vecchi lupi di mare, se mi passi l'espressione, mi sembra che prevalga il rimpianto e la rassegnazione. E quando si affrontano i problemi c'è la tendenza a dire che si stava meglio una volta. Anche se non è sempre così. Ora però i colleghi e le colleghe hanno l'impressione che non si sa bene dove si vada a parare e questa incertezza non favorisce un clima di lavoro sereno. Al personale della mia generazione fa specie vedere treni viaggiatori soppressi con sempre maggiore frequenza per mancanza di personale, vedere linee chiuse per garantire la manutenzione (come l'importantissima linea Losanna-Berna che sarà chiusa per 7 settimane per poter concentrare i lavori). Fino a qualche anno fa tutto ciò era semplicemente inconcepibile. E mi chiedo davvero dove va a finire il servizio pubblico. Questa evoluzione mi preoccupa. La gente finora ha sempre sostenuto, anche a livello di votazioni popolari, il trasporto pubblico. Ma se in futuro verrà

ripagata sempre di più nei modi appena citati, mi chiedo oggettivamente dove andremo a finire.

Di fronte a tutti questi sconvolgimenti, il sindacato ha ancora abbastanza mezzi per farvi fronte? Come può rafforzare la propria rappresentanza?

È chiaro che anche il sindacato deve adeguare le proprie risposte alle mutate situazioni. Premetto che è molto difficile dare una risposta netta, perché ricette non ce ne sono. Ho vissuto un'epoca in cui il SEV era coinvolto molto da vicino anche nella definizione dei processi di lavoro nel trasporto pubblico. Oggi molte cose sono cambiate per cui dobbiamo necessariamente calibrare in modo diverso la nostra azione, partendo comunque da un pilastro, di cui si sta dimenticando l'importanza, specialmente nei giovani: la negoziazione collettiva con il datore di lavoro per regolare le condizioni di impiego. Ho l'impressione che si tenda a misconoscerne il ruolo fondamentale. Molti ri-

ducono il sindacato a un'assicurazione di protezione giuridica. Ma è molto di più: è un attore prezioso nella definizione dei rapporti di lavoro e delle tutele sociali. Un discorso che fatica a fare breccia. Ma c'è un altro aspetto. Come dicevo prima, oggi assistiamo ad un irrigidimento dei fronti e per potersi affermare in situazioni conflittuali, si devono assumere posizioni molto più radicali. In un ambito come il trasporto pubblico, dove tutto è ben regolamentato e dove le cose funzionano piuttosto bene rispetto ad altri settori, le posizioni radicali non sempre sono condivise, ma a volte neppure capite. Succede che un sindacato costretto ad assumere posizioni nette nei confronti del datore di lavoro a tutela del personale, non venga capito proprio dai diretti interessati. Così ci si trova tra l'incudine e il martello, una posizione davvero molto scomoda. Insomma c'è chi vuole un sindacato pugnace e arrebbante e chi invece lo vuole mediatore. Il rischio è di scontentare gli uni e gli altri.

Di cose ne hai vissute tante in tutti questi anni. Probabilmente un evento che ti ha lasciato il segno è lo sciopero alle Officine di Bellinzona.

Togli pure il probabilmente. È stato indubbiamente un evento che mi ha segnato profondamente, tanto a livello professionale, quanto umano. Potrei davvero scrivere un libro. Ed è un ricordo indelebile per la sua portata eccezionale. Mi ricordo le persone in coda per portare in pittura pasta, riso, caffè. C'era una signora che spingeva la sua bicicletta con quattordici torte che aveva preparato per metterle in vendita. Penso ai contributi finanziari di molte persone che nonostante dovessero fare i conti con ogni centesimo, avevano comunque voluto sostenere la causa. Queste cose non si dimenticano. C'è stato da parte della popolazione un immenso abbraccio alle Officine, ingiustamente attaccate dalle FFS percepite come i «balivi». Certo, anche la politica ha risposto presente in modo compatto. Ma ti assicuro che l'immagine di Piazza Go-

verno a Bellinzona occupata da oltre diecimila persone che brandivano orgogliose la bandiera delle Officine, ti resta scolpita nella mente. E auguro a tutti di poter vivere un'esperienza così intensa e formativa, soprattutto nel nostro mestiere. Ci sono state le fatiche, le arrabbiate, le delusioni, le tensioni: tutti sentimenti ricompensati però dall'energia sprigionata dalla lotta. Una lotta che oggi si manifesta su un altro piano, perché come noto siamo impegnati nello scrivere un altro capitolo di questa vicenda attraverso serrate trattative.

Che cosa farai in pensione?
Oltre ad occuparmi di più della mia famiglia e del mio nipotino, sono felice di riprendermi il tempo e di gestirlo pienamente. È una cosa che mi mancava tantissimo.

Françoise Gehring

Campagna di prevenzione «parlare può salvare»

«Non far nulla non è un'alternativa neutrale!»

Tobias Ebinger, responsabile della campagna



«Nessuno lo fa a cuor leggero»

Il suicidio è ancora un argomento tabù della nostra società. Le FFS, unitamente ad alcuni partner, hanno promosso una campagna di prevenzione intitolata «parlare può salvare», sostenuta con un generoso contributo finanziario anche dal SEV. Perché un suicidio tocca diverse persone!

Tobias Ebinger è uno dei promotori di questa campagna di prevenzione dei suicidi «parlare può salvare». Padre di due bambini, abita presso la cooperativa di abitazione dei ferrovieri Weissenstein a Berna.

Tobias Ebinger, come si è arrovati a questa campagna?

19 anni fa, ho iniziato a lavorare alle FFS e mi sono trasferito nel quartiere di ferrovieri di Weissenstein, dove abitano anche molti macchinisti. Quasi tutti mi hanno poi raccontato di essere stati coinvolti in incidenti con persone o di temere che sarebbe potuto accadere. Ho così realizzato che ciò costituisce un peso enorme per loro, ma anche per altre categorie professionali. Io mi occupavo di marketing e ho avuto l'idea di promuovere una campagna anti suicidi, ma il mio capo non ha voluto saperne.

Come mai?

Perché vi era il timore di un effetto di emulazione alimentato, proprio dalle comunicazioni dei casi di suicidio, indipendentemente dalle circostanze in cui questi erano avvenuti. Io non ho però abbandonato l'idea e ho continuato a svilupparla, trovando numerosi studi che confermavano come una comunicazione mirata ed efficace permettesse di evitare l'effetto di emulazione, aiutando nel contempo a prevenire nuovi casi. Ho così continuato a lavora-

re al mio progetto, finché la direzione del gruppo lo ha approvato. Ho anche trovato un valido partner come il canton Zurigo, che stava anch'esso pianificando una campagna di prevenzione dei suicidi. Abbiamo così creato una commissione di specialisti che ci consiglia nell'applicazione di questa campagna congiunta.

E da dove viene il titolo «parlare può salvare»?

Il suicidio è ancora un argomento tabù e molti pensano ancora che parlarne possa addirittura alimentare i tentativi. Invece gli studi dimostrano che la miglior prevenzione del suicidio è parlarne, indipendentemente se si stanno covando personalmente simili intenzioni, oppure se si vuole aiutare un'altra persona. Infrangere queste convinzioni è molto difficile, ma è quanto ci proponiamo di fare con la nostra campagna.

Come mai le FFS si lanciano in una campagna per la prevenzione generalizzata dei casi di suicidio? Non potrebbero limitarsi ai casi che avvengono sui binari?

Le FFS sperano che riducendo il tasso dei suicidi in generale, ne deriverebbe anche una riduzione dei casi sui binari. Un altro approccio sarebbe inevitabilmente cinico, un po' come se ci limitasse a raccomandare di scegliere un altro metodo per suicidarsi. In Giappone erano

persino stati pubblicati cartelli in cui si esortava ad evitare almeno gli orari di punta.

Come?

Ha capito bene! Si precisava anche che in quegli orari si creavano perturbazioni importanti. Bisogna comunque considerare che da noi i casi di suicidio, oltre alla vittima, coinvolgono altre persone. Chi è disperato, però, non riflette come vuole farla finita, a dove e con che metodo, né alle persone che potrebbero essere coinvolte. Per loro, si tratta solo dell'unica via d'uscita rimasta. Nessuno la fa finita a cuor leggero!

Quando è partita questa campagna e quanto durerà?

La campagna è stata lanciata in occasione della giornata mondiale di prevenzione dei suicidi, lo scorso 10 settembre 2016 e si protrarrà sino a fine 2018. È strutturata in tre fasi: la prima puntava a infrangere il tabù; la seconda, che è attualmente in corso, punta alle persone adulte e a chi le circonda, ed è imperniata sul «telefono amico» che risponde al numero 143. Nel 2018 ci rivolgeremo invece soprattutto ai giovani, collaborando con Pro Juventute e il suo numero di emergenza 147.

Come mai una parte si concentra proprio sui giovani?

I suicidi di giovani persone hanno una componente particolarmente tragica, proprio per il fat-

to che avrebbero avuto tutta una vita davanti. Inoltre, questi casi sono spesso conseguenza di situazioni affettive e di decisioni improvvise. Negli adulti, invece, si tratta del termine di un percorso di sofferenza, per esempio legato ad una malattia. Indipendentemente dall'età, l'importante è essere disponibili a parlare delle proprie sofferenze e a cercare aiuto, rispettivamente a prestare questo aiuto, che si tratti di casi di mobbing, burn-out o depressione.

Come volete procedere per contattare i giovani?

Per la nostra campagna verso le persone adulte abbiamo puntato su Testimonials, ossia su persone che hanno superato la loro crisi parlandone. Per i giovani, volevamo ricorrere ad altri metodi. Abbiamo così invertito la prospettiva e vogliamo puntare sulle testimonianze di persone che hanno aiutato altre a uscire dalla loro crisi. Cooperiamo inoltre con le organizzazioni «Stop Suicide» e «Children's Action» di Ginevra, che da oltre dieci anni conducono con successo campagne di prevenzione dei suicidi rivolte ai giovani. Continueremo sicuramente ad impiegare i canali online e stiamo verificando l'opportunità di realizzare brevi filmati sul tema, da pubblicare per esempio sui social media.

Siamo ormai a oltre due terzi della campagna. Puoi già

trarre un bilancio dalle prime due fasi?

Sì, la campagna sta avendo un sicuro successo. Il sito parlare-puo-salvare.ch viene visitato da oltre 500 persone al giorno, che vi trascorrono anche periodi abbastanza prolungati. Solo i prossimi anni potranno tuttavia dirci se il tasso di suicidi è effettivamente diminuito a seguito della campagna. Ma il numero elevato di interessati lascia pensare che la sensibilizzazione della società sta dando i suoi frutti.

E una volta terminata, la campagna avrà comunque un seguito?

Noi speriamo chiaramente che la campagna lasci un effetto duraturo. Ma sarà importante mantenere il nostro sito internet anche dopo la conclusione della campagna.

Karin Taglang

AIUTO!

Telefono amico: 143

Pro Juventute: 147

www.parlare-puo-salvare.ch



«Un suicidio coinvolge molte vite», è il messaggio della campagna di prevenzione dei suicidi «parlare può salvare».

Vincent Barraud

Meno tabù



Vincent Barraud

Vincent Barraud, 28 anni, è macchinista a Ginevra. Otto anni fa è stato confrontato con un suicidio sui binari. Per questi casi è stata istituita una procedura che funziona «abbastanza bene». Grazie ad un accompagnamento personale e al sostegno della sua cerchia di conoscenze presente e all'ascolto, Vincent è stato in grado di tornare alla guida dopo 3 giorni di pausa dal lavoro. «Il suicidio – racconta – resta un evento un po' traumatico, soprattutto in un'epoca in cui si è confrontati con la morte sempre più di rado; in questo caso, poi, si parla di morte violenta». «Rispetto a pochi anni fa, tuttavia, tra i macchinisti la questione è meno tabù e talvolta se ne parla collettivamente». Ha sentito parlare della campagna solo sui giornali. Non ha ricevuto alcuna istruzione o formazione speciale da parte delle FFS. Se è in una pausa, si prende la briga di guardare se ci sono persone che gironzolino alla fine del marciapiede, perché una parte dei suicidi avviene in stazione. «Ma tutto ciò rimane molto teorico; con tutte le persone che transitano in stazione – spie-

ga - è una missione quasi impossibile».

Vincent sostiene naturalmente questa campagna di sensibilizzazione: «È importante parlarne». E se permette di salvare anche solo una vita, sarebbe già una gran cosa. «Ma una semplice campagna – commenta - non può risolvere il problema». Per Vincent Barraud c'è una mancanza di informazioni sulle ragioni che spingono una persona a togliersi la vita e sul passaggio all'atto. Certo, la campagna spiega il legame con la depressione, una malattia che può essere curata se presa per tempo. «Ma per ora a noi macchinisti questa campagna non è ancora pervenuta a questo livello». Vincent non crede neppure nel ricorso alle telecamere ad alta risoluzione a bordo delle locomotive per rilevare i movimenti nei pressi dei binari. «Ci vorrebbero dei sensori dei pensieri e non dei movimenti. E ciò – conclude - non è ancora tecnologicamente possibile».

ysa

Sven Zimmermann

Non restare soli!



Sven Zimmermann lavora da quattro anni come macchinista per le FFS a Berna. Un anno fa, ha avuto un incidente con persone, di cui ci racconta: «eravamo in pieno giorno, stavo accelerando il treno in partenza da una stazione. Ho visto la persona già da lontano e ho quindi avuto il tempo di reagire. Ho inserito la frenata d'emergenza, fischiato e mi sono tappato le orecchie. Poi non mi ricordo più nulla, non ho quindi ricordi che mi hanno marcato e che mi tormentano». Nonostante tutto, Zimmermann è stato anche fortunato: in cabina con lui vi era un collega in formazione e ha ricevuto un pronto sostegno da parte del personale treno. «Il capotreno mi ha immediatamente mandato il suo collega in cabina, che è poi sempre rimasto con me. Non sono quindi mai rimasto da solo e questo mi ha aiutato a restare calmo e a svolgere tutti i compiti previsti dalla checklist. Il momento più difficile è stato quando non ho più avuto nulla da fare. Mi ricordo di aver mangiato una mela e questo ha avuto un effetto calmante: fare qualcosa di

normale, usando le mani...».

La sera, Sven è quindi potuto uscire a cena con gli amici. «Ho parlato spesso dell'incidente e due giorni dopo ho potuto riprendere la guida, accompagnato da un superiore. È quanto raccomanderei di fare a tutti, perché è quello che mi ha permesso di riprendere la vita normale».

Sven Zimmermann non ha problemi a dormire, né soffre di Flashbacks. «Sul lavoro e alla guida è tutto come prima, solo mi spavento molto più facilmente. Fare il macchinista però mi piace ancora».

Sven Zimmerman se l'è cavata con uno spavento, ma altri colleghi soffrono per mesi, a volte per anni, afflitti da ricordi spaventosi e da sensi di colpa per episodi come questo.

kt

Una conferenza e una giornata nazionale il 20 e il 21 novembre

La Svizzera digitale entra nel futuro

La Svizzera deve sfruttare appieno le possibilità offerte dalla digitalizzazione in tutti gli ambiti della vita, e porre le persone al centro di tale processo. È con questo obiettivo che ad aprile 2016 il Consiglio federale ha adottato la sua strategia «Svizzera digitale».

Dopo un anno e mezzo è tempo di fare un primo bilancio: nel quadro di una conferenza nazionale che si terrà il 20 novembre 2017 i rappresentanti dei vari gruppi d'interesse di-

scuteranno quindi i risultati raggiunti finora e gli interventi necessari per consentire uno sviluppo duraturo della Svizzera digitale.

Il 20 novembre 2017 a Bienne si terrà la prima conferenza nazionale «Svizzera digitale» della Confederazione, nel corso della quale saranno discussi i lavori di attuazione della strategia del Consiglio federale compiuti finora, verranno illustrate le nuove tendenze nella società dell'informazione e valutati gli interventi necessari per garantire uno sviluppo duraturo della Svizzera digitale. La strategia del Consiglio federale sarà aggiornata in base a quanto emerso dalla Conferen-

za e all'occorrenza verranno definite nuove misure.

La Conferenza darà spazio a dibattiti tra i rappresentanti di tutte le parti interessate, ovvero esponenti delle autorità, del mondo economico, scientifico, politico e della società civile. L'incontro sarà aperto dalla presidente della Confederazione Doris Leuthard, mentre le conclusioni spetteranno al consigliere federale Johann Schneider-Ammann. Il cancelliere della Confederazione Walter Thurnherr e altre personalità affronteranno la questione del valore aggiunto che la digitalizzazione porta allo scambio tra Stato e cittadini. I numerosi workshop offriranno l'ocasio-

ne di trattare tematiche attuali per l'economia e la società digitale quali formazione, innovazione, mercato del lavoro, politica dei dati, e-government e sicurezza. I risultati saranno quindi commentati e confluiranno nell'ulteriore sviluppo della Svizzera digitale.

La Conferenza è organizzata dall'Ufficio federale delle comunicazioni (UFCOM), sede del gruppo di coordinamento inter-dipartimentale della Confederazione per l'attuazione della strategia «Svizzera digitale». Responsabili dei workshop sono invece vari organi della Confederazione, in collaborazione con le cerchie interessate. Per ragioni organizzative l'evento è

limitato a circa 700 partecipanti. La parte principale della Conferenza sarà però trasmessa in streaming in tempo reale. Il 21 novembre 2017 l'unione «digitalswitzerland» organizza la prima giornata digitale rivolta a tutta la popolazione del nostro Paese attraverso azioni mirate, oltre 30 imprese e organizzazioni mostreranno ai cittadini di tutta la Svizzera in che modo la digitalizzazione riguarda tutti noi.

Comunicato UFCOM

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



Ora vale la pena di reclutare nuovi membri!

Fino a 200 franchi per adesione

Il Comitato SEV ha deciso di ricompensare gli sforzi di reclutamento fino alla fine dell'anno.

Per ogni nuovo affiliato riceverai

- **100 franchi in buoni Reka** offerti dal SEV validi nelle case di vacanza Reka, come per esempio l'Hotel Brenscino a Brissago → NOVITÀ
- **50 franchi in contanti** come membro di una di queste Sottofederazioni: VPT, AS, LPV e ZPV → NOVITÀ
- 50 franchi in contanti dal SEV (premio abituale)

Ma non è tutto! Se organizzi degli incontri con persone non ancora affiliate, riceverai

- **100 franchi in buoni Reka.** Basta una segnalazione alla o al segretario sindacale del SEV responsabile della tua sezione.

Tutti possono darsi da fare per reclutare nuovi membri. Lanciati anche tu e chiedi ai tuoi colleghi e alle tue colleghe se vogliono raggiungerci nel SEV per migliorare le condizioni di lavoro!



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Progetto «Profili professionali Operating» presso FFS Viaggiatori

«Un passo di troppo»

Nel settore preparazione treni (ZBS), la rielaborazione dei profili professionali sta causando molti problemi e non poche frustrazioni. «Non sono state analizzate accuratamente le attività attuali e quelle future», dichiara Christoph Geissbühler, membro della commissione del personale superficie ZBS e vicepresidente della sottofederazione TS. «Delle correzioni sono inevitabili».

■ **contatto.sev:** La CoPe è stata coinvolta nell'elaborazione dei profili professionali?

Christoph Geissbühler: Ci hanno presentato un concetto praticamente definitivo dei profili professionali. Abbiamo quindi fatto le nostre osservazioni e modifiche. Due mesi dopo, ci hanno spiegato durante un incontro il motivo per il quale non sono entrati in materia su diverse nostre richieste, salvo qualche eccezione. Una di quelle era per esempio la no-

stra richiesta d'includere nelle descrizioni dei posti le conoscenze informatiche. Sebbene oggi tutti i collaboratori del livello 1 debbano lavorare con il tablet, questa mansione non era considerata. Nelle richieste ignorate c'erano anche la considerazione delle conoscenze linguistiche e delle funzioni particolari.

■ **Di che tipo di funzioni si trattava?**

Per esempio compiti di formazione professionale, oppure come negli impianti service di Oberwinterthur, dove dei supporter provvedono a organizzare materiale per i meccanici o ad assisterli durante il lavoro. Inizialmente sono stati creati dei profili professionali di base e ora si tratta di applicarli alle singole professioni. Si è fatto un passo di troppo.

■ **Come si avrebbe dovuto procedere?**

Dapprima bisognava analizzare le attività esistenti e quelle che saranno necessarie per il futuro, in seguito definire il profilo professionale per svolgere i compiti. Fino a oggi nulla è chiaro. Non si sa come saranno composti e quali saranno



Christoph Geissbühler ha iniziato otto anni fa come montatore specializzato presso gli impianti service delle FFS a Oberwinterthur. Da cinque si occupa di formazione base e continua. Christoph è diplomato in polimeccanica, tecnico in costruzioni meccaniche HF e formatore per adulti.

gli impatti sull'organizzazione del lavoro e dei turni. Sarà il compito delle vari sedi definire fino al cambio orario di dicembre le attività future.

■ **Bisognerà modificare o completare i profili professionali, perché non corrispondono alle reali esigenze?**

Sì, bisognerà sicuramente fare delle correzioni, soprattutto per quanto concerne le attività speciali che non sono state considerate abbastanza, come per esempio nella manutenzione o nella manutenzione dei mezzi d'esercizio.

■ **La CoPe ha potuto pronunciarsi sull'implementazione dei profili professionali, cioè sulla classificazione delle funzioni nei livelli d'esigenza dei collaboratori?**

No. Anche se esisteva una commissione d'accompagnamento, le nostre richieste so-

no state ignorate e i responsabili non hanno sempre rispettato quanto promesso. Per esempio: capisciolta scomodi sono stati penalizzati nella nuova descrizione del posto di lavoro. Inoltre hanno ricevuto il nuovo contratto di lavoro da sottoscrivere solamente cinque giorni prima del termine di scadenza.

■ **Cosa ti aspetti ora dai responsabili?**

Devono chiarire velocemente le domande e le preoccupazioni dei collaboratori e rivalutare per lo meno le funzioni che hanno subito una declassificazione. È comprensibile che ci siano dei cambiamenti o evoluzioni, il tutto però avrebbe potuto essere fatto in maniera sociale, lasciando i collaboratori nei livelli d'esigenza attuali, adeguando unicamente i profili professionali.

Markus Fischer

Vendita biglietti da parte di terzi: Parlamento vs FFS

Le FFS dovranno sospendere fino al 2020 la prevista chiusura di 52 punti vendita di biglietti gestiti da terzi. In questo modo vi sarà il tempo per studiare soluzioni alternative. Lo ha deciso il Consiglio degli Stati, trasmettendo al Governo, con 28 voti contro 17, una mozione già approvata dal Nazionale.

In occasione del dibattito al Nazionale, lo scorso mese di giugno, è stato chiaramente detto che la strategia di risparmio delle FFS lancia un segnale sbagliato nel momento sbagliato e implica una riduzione delle prestazioni contraria ai principi del servizio universale. Secondo il relatore commissionale Thomas Ammann è anche importante garantire che le persone anziane e portatrici di handicap possano continuare a procurarsi i biglietti in maniera semplice e accessibile.

Come noto, le Ferrovie federali svizzere avevano annunciato nel settembre dello scorso anno che dal 2018 avrebbero abbandonato le collaborazioni con i partner di distribuzione Migrolino, La Posta e Valora, nonché con i gestori delle stazioni private. Le FFS giustificano la loro decisione con la diminuzione delle vendite tramite questi canali e il forte aumento dell'acquisto di biglietti elettronici. Il risparmio previsto è di 5 milioni di franchi.

Contro la chiusura dei 52 punti vendita partner, l'Associazione traffico e ambiente (ATA) ha lanciato una petizione che ha raccolto 32'000 firme. Secondo l'ATA il «modello agenzia» funziona «in modo efficace e vantaggioso». Chi vuole un biglietto ferroviario deve poterlo acquistare semplicemente e con un buon servizio alla clientela. La ritirata da un ampio servizio di vendita sul territorio, tuttavia, esclude interi gruppi dall'accesso a treni e autobus.

ZBS VALUTA CORREZIONI

Il 20 settembre si è tenuto un incontro sulla problematica del progetto «profili professionali Operating» tra SEV, delegazione CoPe e Claudio Pellettieri, responsabile di P-OP-ZBS. In particolare sono stati discussi i seguenti temi:

■ Il responsabile ZBS ha confermato d'impegnarsi per sensibilizzare i superiori a consegnare ai collaboratori entrambi i profili professionali, quello nuovo e l'attuale, indicando loro i cambiamenti delle nuove funzioni.

■ ZBS esamina lo stralcio della frase «svolge compiti su incarico del superiore gerarchico» da tutte le descrizioni dei posti.

■ Poiché persistono molti dubbi sulle classificazioni delle funzioni, il responsabile ZBS ha garantito un incontro a dicembre con il SEV per una valutazione della situazione.

■ Il SEV vuole osservare le conseguenze della perdita del modello prepensionistico «valida» di alcuni colleghi.



Il segretario sindacale Jörg Hurni ha ricevuto molte telefonate inerenti ai profili professionali.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Più diritti alle donne

A distanza di pochi giorni, Tunisia e Libano hanno compiuto storici passi sulla via della parità dei diritti di genere, che è poi quella che traccia anche il cammino per una società democratica. In tempi in cui dei paesi a maggioranza islamica si è soliti parlare per gli estremismi religiosi, con accenti per lo più islamofobi, le modifiche legislative appena adottate meritano a maggior ragione la nostra attenzione.

Il 25 luglio a Tunisi, il Parlamento, all'unanimità, ha approvato la legge contro la violenza di genere e la violenza domestica. In particolare è stato abolito l'articolo del codice penale che permetteva allo stupratore di una minorenne di evitare la condanna attraverso il matrimonio. Le famigerate nozze riparatrici, così diffuse anche fuori dai paesi islamici: ad esempio in Italia, furono abrogate solo nel 1981!

La legge prevede anche la punibilità di chi assume una donna e la paga di meno di un uomo a parità di mansioni e ruolo. Forse il capitolo che tratta dei diritti salariali delle donne dovrebbe essere attentamente studiato anche alle nostre latitudini....

L'odiosa pratica del matrimonio riparatore è stata cancellata anche dal codice penale libanese. Il 16 agosto, al termine di un lungo e difficile dibattito nell'aula parlamentare, ma da un'ancora più lunga battaglia condotta dalle organizzazioni femministe per le strade libanesi, i deputati hanno emesso lo storico voto. Sono state così vinte le resistenze degli ambienti più conservatori. La nuova legge garantisce le donne violate da una nuova violenza. Ma torniamo alla Tunisia. Il 13 agosto, in occasione della giornata della donna, il presidente tunisino Béji Caid Essebsi, ha annunciato la creazione di una commissione per modificare la legge che assegna alle donne la metà dell'eredità che spetta agli uomini. Un annuncio di tutto rilievo visto che la norma è fissata addirittura nel Corano. Come è di stampo religiosa anche la regola che vieta alle donne il matrimonio con un non-musulmano (mentre agli uomini è concesso sposare una cristiana o un'ebrea) e che Essebsi intende pure modificare.

Passi importanti dunque sulla via delle riforme in senso democratico, si tratta però di vincere consuetudini lunghe secoli, divenute patrimonio delle famiglie patriarcali, assecondate dalle pratiche maschiliste delle varie religioni, se non addirittura dalla loro stessa dottrina.

Ma come ci insegna la nostra storia, sono essenzialmente le leggi favorite dal progresso della società civile e laica a vincere l'oscurantismo conservatore. Sono poi le Chiese (e accadrà anche all'Islam) a dovere adeguarsi ai nuovi tempi.

FUNEBRI

La sezione VPT Locarno e il Sindacato del personale dei trasporti piangono la prematura scomparsa dell'amico e presidente sezionale **Andrea Sabetti, cuor di leone** protagonista di molte lotte sindacali. In questo momento di grande tristezza porgono ai familiari le più sentite condoglianze.

VPT Locarno/SEV

FUNEBRI

Il Comitato centrale e la Commissione centrale VPT partecipano commossi al dolore dei familiari per la scomparsa dell'amico e compagno **Andrea Sabetti**, sempre in prima fila nella difesa dei lavoratori e delle lavoratrici.

Comitato centrale e Commissione centrale VPT

FUNEBRI

La VPT sezione Sottoceneri partecipa commossa al dolore dei familiari per la scomparsa di **Andrea Sabetti**, collega molto apprezzato per il suo grande impegno sindacale, deceduto prematuramente a soli 51 anni e presenta le sue condoglianze a tutti i familiari.

VPT Sottoceneri

FUNEBRI

I compagni di UNIA ricordano con commosso rimpianto **Andrea Sabetti** indomito protagonista nello sciopero della navigazione. Ciao Leone!

I compagni di UNIA Ticino

CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze al nostro collega **Marco Gaggi**, in lutto per il decesso della mamma Silvana.

Sezione Lavori Ticino

IMPRESSUM

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

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

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang.

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

Tiratura: edizione italiana: 3541 copie; totale: 42.046; certificata il 24.10.2016

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: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch.

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

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

ISSN 1662-8470

**Prossima edizione: 12 ottobre.
Chiusura redazionale: giovedì 5 ottobre, ore 10.**

Colpi di diritto

Evitare i «colpi di testa»

Vi sono situazioni in cui, anche se non è facile, è indispensabile mantenere i nervi saldi. In gioco vi possono essere svariate migliaia di franchi.

«Adesso basta! Non ne posso più, me ne vado, mi licenzio!». Una volta o l'altra, questo pensiero l'abbiamo avuto tutti. Ma simili decisioni possono costare caro.

Il programma di risparmi «RailFit 20/30» sta generando situazioni caotiche in molti settori delle FFS, sovraccaricando dipendenti e quadri e portandoli alla crisi di nervi. Lo dimostra anche la marea di richieste ricevute negli ultimi tempi dal team di assistenza giuridica del SEV, con le quali membri riferiscono, non di rado scoppiando a piangere, di situazioni di Burn Out, mobbing, critiche ingiustificate

sul loro comportamento e le loro prestazioni, con le minacce che ne derivano se non si raggiungono i nuovi obiettivi imposti, di malattie psichiche e di incomprensibili soppressioni di posti di lavoro.

Dimissioni: una liberazione?

Spesso, queste persone vedono un'unica via di uscita da questo tunnel: lo scioglimento il più rapido possibile del proprio rapporto di lavoro. In questa rubrica, abbiamo avuto più volte l'occasione di mettere in guardia da simili «liberazioni» e in questa circostanza dobbiamo ribadire l'avvertimento.

La libertà contrattuale permette a ogni collaboratore e

collaboratrice di sciogliere in qualsiasi momento il proprio rapporto di lavoro, rispettando evidentemente i termini di disdetta. Questo passo non ha però mai l'effetto di scuotere le FFS che manifestano una grande indifferenza. Si limitano quindi a prendere atto e a confermare la ricevuta delle dimissioni, senza analisi dei motivi, nemmeno quando queste vanno di fatto a interrompere il periodo di due anni di diritto al pagamento dello stipendio per malattia o sono manifestamente dovute ad una decisione affrettata.

La prospettiva della riduzione di indennità

Ricordiamo che, in caso di

dimissioni da parte del dipendente, rispettivamente di sottoscrizione di una convenzione di uscita che accelera la fine del rapporto di lavoro, la cassa di disoccupazione considera lo scioglimento come derivante da colpa propria, applicando quindi, in caso di successiva disoccupazione, un periodo di carenza più lungo prima di erogare le proprie prestazioni.

Riflettere e ponderare

Una volta firmate e inoltrate, le dimissioni o una convenzione d'uscita sono molto difficili da annullare. In genere, ci si riesce solo in casi eccezionali. Bisogna quindi pensarci molto bene, valutando in modo approfondito

i pro e i contro, prima di giungere alla conclusione di voler porre un termine a situazioni difficili sul posto di lavoro in questo modo. Queste riflessioni devono assolutamente considerare anche fattori, come i termini per le dimissioni in caso di malattia, il pagamento della perdita di guadagno da parte del datore di lavoro, le questioni riguardanti le assicurazioni sociali, eventuali modelli di pensionamento anticipato e altri aspetti del diritto del lavoro.

In questi casi, l'assistenza giuridica del SEV è volentieri a disposizione per consigliarvi.

Team dell'assistenza giuridica SEV

Tra i molti interessi di Andrea Sabetti - Andi per gli amici - c'era il sindacato, del resto è stato fino all'ultimo presidente della sezione VPT Locarno e della commissione del personale. Grazie alle sue innate capacità relazionali era pure membro a livello nazionale del settore ferrovia. Per tutto questo, oltre all'affetto e alla stima delle colleghe e colleghi di lavoro, godeva di grande rispetto in seno alla direzione del SEV. Andi era un tipo con carattere. E che carattere. Non era un tipo che te le mandava a dire. Franco, schietto e diretto aveva la capacità di colpirti. Eri obbligato a reagire, non potevi ignorarlo tanto a volte era forte l'impeto delle sue entrate. Le sue battute a volte ti lasciavano di stucco e la sua ironia era tagliente. Difendeva le sue idee a spada tratta ed era pronto a cambiare opinione solo se veramente eri bravo a convincerlo che forse si poteva fare in un altro modo. Di sicuro per difendere colleghe e colleghi ci metteva la faccia. Non si tirava di certo indietro. Aveva grandi capacità nell'organizzare eventi. Lo faceva con una passione che ti coinvolge-

In ricordo di Andrea Sabetti, in prima linea per il SEV

Andi per sempre!



Andrea Sabetti ha lottato fino all'ultimo contro un male incurabile

va. Negli appuntamenti di presenza sindacale sui luoghi di lavoro era il vero mattatore della giornata. Organizzava il tutto e parlava ininterrottamente con colleghe e colleghi argomentando e convincendoli che

il sindacato era necessario e che bisognava aderire e partecipare. Le cene di Natale per la sezione sono state una sua idea e si occupava affinché tutto fosse organizzato al meglio. Voleva che il sindacato fosse

partecipazione, incontro e unità. Voleva che la sua sezione diventasse sempre più grande e si batteva per questo.

La sua attività di militante sindacale era giornaliera. Ci sentivamo più volte al giorno. Al punto che un giorno gli dissi: «ma dai, piantala non ci saranno mica sempre problemi». E lui mi rispose: «nessun problema, ma avevo voglia di sentirti e poi sono le 18 e oggi non ti ho ancora telefonato».

Lo scorso maggio, poco prima del Congresso nazionale del SEV, i primi problemi di salute. Volle comunque a tutti i costi esserci e davanti al Congresso fece un discorso da vero leader a difesa delle condizioni di lavoro dei colleghi della NLM. Il vero carattere e la forza di Andi lo scoprimmo ancora di più durante lo sciopero della navigazione di questa estate. Come giustamente mi ha fatto notare un caro collega della Navigazione, lui oltre a lottare per la

vita lottava a fianco dei dipendenti NLM. Se la forza lo sorreggeva la sua presenza personale al fronte era palpabile, carismatica, influente e decisiva. Non si presentava di certo per lamentarsi del male che lo affliggeva ma per spronare i compagni a lottare e resistere. Se non poteva partecipare direttamente voleva essere informato sugli sviluppi giorno per giorno. Rimanevo a bocca aperta, dalla sua attitudine. Io, come tutti quelli che hanno partecipato a questo sciopero, abbiamo solo potuto imparare da lui ed ammirarlo.

Era un lottatore, un cuor di leone. Andrea ci ha insegnato il valore del coraggio e che nella vita se bisogna lottare, allora bisogna farlo fino in fondo e soprattutto che la vita va vissuta intensamente. Come ha fatto lui fino alla fine.

Grazie Andi per l'amicizia che mi hai concesso, grazie da parte delle tue colleghe e colleghi per il tuo impegno e dedizione nel difendere i loro diritti.

Non ti dimenticheremo e ti promettiamo di continuare con la tua stessa caparbia il lavoro sindacale.

Angelo Strappini

■ PV Vallese

Festa del centenario
13 ottobre a Briga

Come noto, celebriamo il 100° anniversario della nostra associazione di pensionati il 13 ottobre 2017 presso la Simplonhalle di Briga.

Gli inviti con il programma sono stati consegnati ai membri personalmente. Il pagamento dell'importo simbolico di CHF 10.00 a persona (come da cedola di versamento allegata) deve essere effettuato al più tardi il 30 settembre 2017, contemporaneamente all'iscrizione.

Gli organizzatori attendono con gioia l'annuncio della tua partecipazione. *Lg.*

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Castagnata - 24 ottobre a Castione, ristorante Meridiano

La diminuzione del numero di partecipanti ci ha consigliato di organizzare una sola castagnata, in un luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici. Il luogo scelto è il Ristorante Meridiano di Castione, a soli 150 m dalla stazione FFS, dove vi attendiamo martedì 24 ottobre, a partire dalle ore 14.30. Gli addetti alle caldaie faranno il possibile per preparare al meglio le caldaroste. Oltre alle castagne vi sarà servito del lardo e formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. Per ovvi motivi organizzativi e di spazio (massimo 80 partecipanti) vi chiediamo cortesemente di **volervi iscrivere**. Grazie!

■ Treni consigliati per Castione-Arbedo: **da Airolo** pt 13.14 - Faido 13.32 - Biasca 13.54, Castione-A. arr 14.04. **Da Locarno** pt 14.05 - Cadenazzo 14.19 - Giubiasco 14.24 - Bellinzona 14.30 - Castione-A. arr 14.34. **Da Chiasso** pt 13.27 - Mendrisio 13.36 - Lugano 13.56 - cambiare a Bellinzona arr 14.26, pt 14.30 - Castione-A. arr 14.34.

Treni consigliati per il rientro: per Airolo pt 16.54 - per Locarno pt 16.53 - per Chiasso pt 17.04. A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio.

Alle colleghe e ai colleghi che vorranno onorarci della loro presenza porgiamo già sin d'ora il più cordiale benvenuto. *Il comitato sezionale*

SEV-AS Securitrans
Assemblea autunnale 2017

Sabato 28 ottobre, alle 10.00 a Olten; ristorante Binario 13

Relatrice e ospite: signora Desirée Baer, da sei mesi CEO di Securitrans. Ci riferirà delle sue impressioni e getterà uno sguardo sul futuro. Segue discussione e spazio per le vostre domande.

Iscrizione e info a: Urs Lacher 079 224 31 73, urs.lacher@gmx.ch o Bea Zimmermann 079 298 27 64; bea.zimmi@bluewin.ch

Seguirà il pranzo in comune offerto dalla sezione SEV-AS Securitrans.

Sono benvenuti anche i non membri.

Decisioni Congresso SEV 2017

Il termine di referendum riguardante le decisioni prese durante il congresso 2017 è scaduto venerdì 15 settembre.

Le decisioni:

- sul rapporto sociale SEV 2017
 - sui testi programmatici 2017 – 2019
 - sulle nuove proposte al congresso
- sono quindi entrate in vigore.

SEV – Sindacato del personale dei trasporti

La segretaria del congresso, Christina Jäggi

Giornata della migrazione 2017

«Migrazione del lavoro e tutela di lavoratrici e lavoratori»

27 ottobre 2017, 09.00–17.00
Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

I dubbi dei sindacati

Uno scambio di idee e di esperienze in ottica sovranazionale. Impulsi, dibattiti e discussioni. Con intermezzi musicali.

Iscrizione entro il 13 ottobre 2017 a:

SEV, Segretariato regionale di Zurigo
Birmensdorferstrasse 65
8004 Zurigo

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

Iscrivetevi subito!



Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2017 al 6 gennaio 2018

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, sempre a prezzi vantaggiosi:

- camera doppia CHF 1050.– p.p.
- camera singola CHF 1200.– p.p.

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

NB. Non sono ammesse modifiche del pacchetto (ad es. data di andata o ritorno)! Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. Il **numero massimo** di camere singole è fissato a **20** e farà stato il timbro postale!

Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 30 settembre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche).

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di franchi 500.– p.p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Per informazioni su viaggio e vacanze: Eliana Biaggio, responsabile vacanze, telefono 091 857 49 19, e-mail: eliana.biaggio@hispeed.ch.

Informazioni sul pagamento: Renato Bomio, cassiere, tel. 091 743 80 66.

Vacanze a Abano Terme 2017/2018: cedola di iscrizione

Dati personali	1 ^a persona	2 ^a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	
CAP/Località	_____	
Indirizzo mail	_____	
Telefono casa	_____	
Telefono cellulare	_____	
Data di nascita	_____	
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia	<input type="checkbox"/> singola
	<input type="checkbox"/> doppia	<input type="checkbox"/> singola
*) mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Data:	Firma: _____	

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... gioventù

Diceva Charlie Chaplin: «La giovinezza sarebbe un periodo più bello se solo arrivasse un po' più tardi nella vita». Nella lingua inglese «adolescente» si dice «teenager», ossia letteralmente colui che è nel suo periodo «teen», alludendo al suffisso dei numeri che vanno dal 13 al 19. In realtà gli scienziati hanno scoperto che il cervello umano raggiunge il suo massimo sviluppo solo all'età di 24 anni, quando è pienamente in grado di valutare le conseguenze dei propri comportamenti. Questo potrebbe spiegare perché fino a una certa età si tendano a sottovalutare certi rischi. Il giovane preferisce l'azione alla programmazione: si butta, tenta. In fondo sa di avere tutta una vita davanti a sé e quindi, se anche gli andasse male, crede di poter avere il tempo per rifarsi. Il giovane, godendo della sua piena vigoria fisica, si sente addosso una sorta di immunità e, non di rado, ne approfitta, forzando i limiti della natura con autentiche sfide alla propria salute e incolumità, come la pratica di sport estremi. Ma, a ben vedere, quello dei giovani è quasi sempre un lancio con il paracadute, con la consapevolezza di avere comunque alle spalle una famiglia sempre pronta a correre in loro soccorso. Ciascuno di noi, nel suo piccolo, da giovane ha provato a contestare l'ordine costituito e a forzare le regole imposte dai genitori. In realtà tutti gli adolescenti sono alla disperata ricerca di una continuità tra i bambini che sono stati e gli adulti che devono ancora essere. Perché uno dei compiti più cruciali dell'adolescente è proprio quello di formarsi un chiaro senso della propria identità e di capire che cosa voglia fare da grande. Nei tempi passati bastava seguire le orme dei genitori: il figlio del fabbro andava in officina e diventava fabbro lui stesso e sposava la figlia di un altro fabbro; mentre la figlia dell'agricoltore sposava un altro agricoltore, allevando insieme a lui dei nuovi futuri agricoltori. Oggi, al contrario, i giovani sentono di dover decidere personalmente se seguire o no le orme della famiglia. Ma l'idea di «realizzarsi» è piuttosto recente nella nostra storia culturale. Alcuni adolescenti acquisiscono precocemente un forte senso di identità e arrivano ben presto a trovare se stessi, mentre altri hanno un processo molto più lungo e forse non lo concludono mai. C'è, insomma, chi non matura mai e chi invece passa dall'acerbo al marcio direttamente. In altre parole, come diceva sempre mio nonno, a essere giovani s'impara solo da vecchi!

**Giornata di formazione donne SEV:
«Ogni giorno senza violenza –
Come gestire la violenza»**



Messa a concorso delle autolinee giurassiane

Chiudere la strada al dumping

syndicom e SEV hanno lanciato martedì una petizione per difendere i trasporti pubblici giurassiani dall'offerta al ribasso che avrà ripercussioni sulla messa a concorso delle linee per il prossimo anno: l'appello mira nell'includere l'obbligo di stipulare un contratto collettivo con i partner sociali. Richiesta sindacale appoggiata anche da una mozione parlamentare.

Il governo giurassiano ha deciso di mettere a concorso tutte le autolinee entro la primavera 2018. Questa decisione rischia d'avere conseguenze negative per gli utenti come pure per il personale delle due aziende che gestiscono tuttora l'esercizio, Chemins de fer du Jura (CJ) e AutoPostale.

Per syndicom e SEV - che collaborano strettamente in questo dossier - è prioritario includere nell'offerta tutti gli elementi necessari per proteggere le



Il segretario sindacale del SEV Jean-Pierre Etique al microfono della RTS.

condizioni di lavoro degli autisti di bus. «Per questo chiediamo l'obbligo di negoziare un CCL per assicurare delle buone condizioni di lavoro, come pure salari accettabili e usuali nel settore. Senza queste garanzie rischiamo un peggioramento delle condizioni di lavoro» spiega Jean-Pierre Etique, segretario sindacale SEV e responsabile delle CJ.

Non sono in gioco solo i salari
Inoltre precisa: «non sono in gioco solo i salari, ma anche gli orari di servizio del personale viaggiante. Se peggiora la durata della giornata quotidiana di lavoro, ne potrebbe risentire anche la sicurezza per l'utenza».

Jean-François Donzé, segretario regionale di syndicom va nella stessa direzione: «lancia-

mo quindi un appello agli utenti, alla popolazione e a tutto il personale di AutoPostale e CJ, a raccogliere un maggior numero possibile di firme. Ne va della qualità delle condizioni di lavoro e dell'offerta».

Azione politica

I sindacati si mobilitano, ma la questione è anche politica. Dopo l'interpellanza del nostro

collega Vincent Hennin del PCSI, è Pierluigi Fedele del gruppo Verdi-CS POP a portare avanti con forza la mozione. «Per il cantone il prezzo è diventato il criterio principale, per non dire unico, quando si tratta di aggiudicare degli appalti. Queste tendenze, non solo giurassiane, fan sì che le pressioni sul mercato del lavoro aumentano, a tutto beneficio delle aziende che non rispettano i contratti collettivi di lavoro o le condizioni di lavoro e quindi i salari consueti del settore o della regione. Non bisogna farsi troppe illusioni: le differenze di prezzo nell'ordine del 10 o 20 %, se non più, delle offerte sono possibili unicamente con forti pressioni sulle condizioni di lavoro o con un peggioramento delle prestazioni», commenta il deputato. In veste di segretario sindacale UNIA, Pierluigi Fedele sostiene inoltre il personale dei trasporti pubblici.

Il SEV si affida quindi ai suoi membri giurassiani per raccogliere un maggior numero di firme possibile.

Vivian Bologna

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 4 ottobre 2017;**

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 sono 40 franchi in buoni Reka che verranno sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava la stazione di Remaufens, lungo la linea Palézieux - Châtel St-Denis. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore del set da scrittura SEV, composto da penna a sfera e matita porta mine Caran d'Ache è:

Karlheinz Winzer, Prilly, membro della sezione AS Ovest.