

Officine

Il trasferimento a Castione e i posti di lavoro.

Pagina 4



Comitato SEV

Per il SEV i negoziati CCL FFS e FFS Cargo sono la priorità del 2018, come spiegato anche nell'editoriale.

Pagine 2 e 3



50 ore di lavoro?

Luca Cirigliano, USS: «È il paradiso dei padroni».

Pagina 5

Molte le opportunità, ma molti anche gli interrogativi attorno all'impatto sull'occupazione

Le sfide della mobilità 4.0

La digitalizzazione non può essere fermata, ma deve essere governata e deve tenere conto dell'occupazione. Questa in sintesi la posizione del SEV.

La vicepresidente del SEV Barbara Spalinger è stata chiara: la digitalizzazione non può essere evitata ma deve essere regolata da condizioni quadro. Non deve tradursi in licenziamenti, ma nello sviluppo professionale. In diversi appuntamenti, comprese le giornate VPT, la digitalizzazione ha dunque tenuto banco. Come nel simposio di OuestRail, durante il quale si è fatto il punto alla situazione. Che ne sarà dunque dei conducenti o dei macchinisti del futuro? Marjan Klatt, della LPV, punta i riflettori sulla sua professione. E mentre la digitalizzazione sta conoscendo una grande accelerazione, ci si dovrebbe porre la domanda di tassare i robot.

alle pagine 6, 7, 8, 9 e 10



La navetta in fase di sperimentazione a Marly

NLM, la storia infinita

Ancora nessuna notizia concreta per i dipendenti NLM, che vorrebbero capire quale destino aspetta loro. Eppure dal Cantone – nel suo ruolo di mediatore e garante – erano state date chiare assicurazioni: piena occupazione di tutto il personale licenziato (stagionali compresi), rispetto degli attuali stipendi per tutto il 2018, anno dedicato alle trattative per il CCL.

alle pagine 2 e 3

Successo per la petizione della sottofederazione TS

«Vogliamo trasparenza»

■ In un solo mese 1000 colleghe e colleghi hanno firmato la petizione della sottofederazione TS sul progetto «profili professionali Operating». Il 13 novembre una delegazione composta da TS e SEV ha consegnato le firme al responsabile.

a pagina 16



AL VOLO

Martinez per Bianchi

La segretaria centrale dell'USS Doris Bianchi, titolare finora del dossier delle assicurazioni sociali, è la nuova collaboratrice personale del consigliere federale Alain Berset. Bianchi lascia quindi l'USS dopo 12 anni di intenso lavoro. Al suo posto è stata assunta alla centrale sindacale Isabel Martinez, economista.

Usura su cantieri ferroviari

Grazie all'intervento in due cantieri ferroviari a Bellinzona e Paradiso lo scorso mercoledì 8 novembre, la Polizia cantonale e il Ministero Pubblico comunicano che è stato possibile raccogliere molti documenti e informazioni utili per il proseguimento dell'inchiesta. Non sono stati fatti arresti, ma gli inquirenti stanno vagliando la posizione di alcune persone, residenti in Italia e attive per la società con sede a Grono, tra cui anche il titolare, circa una possibile situazione di illegalità nell'ambito della retribuzione degli operai che hanno lavorato in Svizzera alle dipendenze della società o per la stessa, ma tramite agenzie di collocamento.

Stalking alla lente

In Svizzera si applicano diverse misure contro lo stalking. Tra queste, una si è rivelata particolarmente efficace: il tempestivo richiamo all'ordine dei soggetti da parte della polizia. Recentemente si è svolta a Berna una conferenza nazionale cui hanno partecipato oltre 220 esperti. Lo stalking è un problema diffuso che ha conseguenze gravi per la nostra società nel suo complesso. Circa una donna su sei e un uomo su venti sono stati vittime di stalking almeno una volta nella vita. Lo stalking non va preso alla leggera. Non si tratta di un segnale di interesse verso una persona, ma della volontà di entrare a far parte della sua vita ad ogni costo.

Dalla fine dello sciopero e nonostante le garanzie del Cantone, nessun atto concreto

Dipendenti NLM: attesa

Il tempo passa, ma di notizie davvero concrete i dipendenti NLM non ne hanno alcuna. Eppure dal Cantone – nel suo ruolo di mediatore e garante – erano state date chiare assicurazioni: piena occupazione di tutto il personale licenziato (stagionali compresi) rispetto degli attuali stipendi per tutto il 2018, anno durante il quale devono essere avviate le trattative per il CCL. Precise garanzie, dunque, che devono essere concretizzate dal Consorzio. L'incontro lunedì scorso con Agostino Ferrazzini, CEO di SNL e leader del futuro consorzio, non ha sostanzialmente fugato le preoccupazioni dei dipendenti.



Figli dei dipendenti all'opera durante lo sciopero NLM a Locarno: perché dietro ad ogni marinaio in attesa di conoscere il proprio futuro, c'è una famiglia appesa a un filo.

Facciamo un passo indietro. Lo scorso 11 ottobre - dopo una riunione sul futuro dei servizi di navigazione sul Lago Maggiore presso il Palazzo delle Orsoline - è stato diffuso un comunicato stampa in cui si dice chiaramente che l'occupazione del personale sarà garantita a decorrere dal 1° gennaio 2018. Per la Società Navigazione Lugano (SNL) erano presenti Agostino Ferrazzini, figura di punta del futuro consorzio, e Alen Vukic.

Ebbene, a distanza di un mese le maestranze - sulle spine dal mese di luglio - non hanno ancora ricevuto alcuna conferma e le nebbie sul loro futuro professionale sono ben lungi dal diradarsi. Voluto dall'assemblea del personale, l'incontro informale di lunedì scorso a Locarno, tra il CEO di SNL Agostino Ferrazzini, sindacati e dipendenti NLM, è stato di nuovo soltanto interlocutorio. E sul tavolo non è stato messo alcun elemento concreto. Se non la

disponibilità a negoziare un nuovo CCL, peraltro imposto dal Cantone a tutte le aziende che ricevono dei mandati di prestazione, come il futuro consorzio. «Questa situazione di totale incertezza - osserva il sindacalista del SEV Angelo Stroppini - è foriera di grande preoccupazione nel personale che non nasconde - e come potrebbe essere altrimenti - la propria delusione. Delusione che si trasforma in legittimo malcontento: l'attuale perso-

estenuante

nale NLM non si sente per nulla preso in considerazione. Ed è davvero peccato, anche perché senza personale i battelli del futuro consorzio non potranno circolare». Angelo Stroppini, che ha riconosciuto a Ferrazzini spiccate abilità imprenditoriali, sottolinea senza giri di parole «che questa attesa è letteralmente estenuante e che le tattiche dilatorie alimentano soltanto inquietudini ed irrequietezza». Insomma ad oggi le precise promesse fatte ai lavoratori e sancite in un accordo ufficiale firmato dai sindacati e dal Cantone per porre fine allo sciopero, sono per ora arenate e non c'è vento che soffia nelle vele. «Mentre i tavoli tecnici si susseguono, esattamente come gli incontri ministeriali, le maestranze della NLM sono ferme al palo. Il rischio concreto - aggiunge ancora Stroppini - è che nessuno vorrà assumersi l'onere di questi ritardi, aprendo la strada al rimpallo delle responsabilità». Ed è in fondo quanto scaturito dall'incontro di lunedì, presso



Angelo Stroppini in piena azione durante lo sciopero

l'ormai famosa sala del personale delle FART, dove per 20 giorni le maestranze in sciopero si sono incontrate giornalmente. Se il tempo passa non è colpa di nessuno, se i dipendenti aspettano invano risposte concrete, è sempre la responsabilità di qualcun altro. L'unica cosa vera è che non c'è ancora nessuna certezza sulle due questioni - essenziali - di sempre: assunzione dei dipendenti NLM bacino svizzero (agenti in pianta stabile e stagionali) nel futuro consorzio; mantenimento del livello salariale attuale per questi dipendenti per l'anno 2018.

«Inutile dire - commenta Angelo Stroppini - che i lavoratori e le lavoratrici si aspettano risposte chiare sul loro futuro. Non parole di circostanza o pacche sulle spalle. Perché di pacche sulle spalle non si vive. E ricordo che dietro ad ogni dipendente c'è una moglie, un marito, dei figli che vivono sospesi nell'incertezza da mesi». I dipendenti NLM che con coraggio stanno continuando la lotta per difendere il loro lavoro, meriterebbero di trovare quella terra ferma su cui costruire il loro futuro professionale e personale.

Françoise Gehring

Comitato SEV

«Il CCL FFS è il nostro faro»

Al centro della riunione del Comitato SEV del 17 novembre, i negoziati CCL FFS e FFS Cargo, che per il SEV sono la priorità del 2018. Riflessioni su questo importante dossier anche nell'editoriale qui accanto.

Il capo della delegazione dei negoziati CCL FFS e FFS Cargo Manuel Avallone ha ricordato che il SEV è attualmente sul terreno per sensibilizzare il personale FFS sui negoziati CCL del prossimo anno: «Questa presenza sul terreno è ben vista dai dipenden-

ti. Il nostro messaggio è chiaro: il CCL non cade dal cielo». Manuel Avallone ha ricordato che per il SEV non si tratta di negoziare due diversi CCL per FFS e FFS Cargo. Il presidente Giorgio Tuti ha da parte sua illustrato l'importanza del CCL FFS e FFS Cargo: «Questo è il fiore all'occhiello della nostra politica contrattuale. Dobbiamo mobilitarci tutti su questo dossier, assolutamente prioritario per il 2018. Dal personale SEV alle sottofederazioni, passando dalle sezioni, dobbiamo tutti unire le forze e metterle al servizio di questi negoziati cruciali, perché essi influenzano i CCL di altre società di trasporto pubblico». Gilbert D'Alessan-

dro, presidente della sottofederazione VPT, ha aggiunto: «Il CCL dei Trasporti pubblici di Friburgo sarà nel 2020. Il contenuto del CCL delle FFS sarà estremamente importante. La VPT è pertanto pienamente solidale con le sottofederazioni delle FFS e li esortiamo a mobilitarsi fortemente. Lo abbiamo visto sui mezzi pubblici nella regione di Losanna, mobilitarsi porta i suoi frutti, anche a livello di reclutamento». Il CCL FFS e FFS Cargo occupa un posto preponderante nelle priorità SEV del 2018. I documenti sono stati sottoposti ad una prima lettura, che continuerà in occasione del prossimo riunione del comitato SEV,

il 15 dicembre; giorno in cui ci si esprimerà sull'approvazione. Il comitato ha pure adottato il nuovo regolamento sulle misure in caso di controversie e conflitti sul posto di lavoro, che ora includono le misure di lotta e i regolamenti sul fondo di lotta. In particolare, specifica le questioni relative al risarcimento in caso di sciopero e le condizioni necessarie per votare misure di lotta. Sven Zimmermann, infine, è stato eletto dai giovani per far parte del Comitato SEV nel 2018. Succede a Janos Jorosch, che diventa sostituto.

vbo

Volantinaggio al Wankodorf



«Il mio CCL - un regalo dal cielo...» si legge sul volantino del sondaggio sulla soddisfazione dei membri inerente al CCL FFS/FFS Cargo, attualmente distribuito davanti agli uffici amministrativi, in depositi e in varie sedi delle FFS - come qui al Wankodorf dalla sottofederazione AS.

EDITORIALE

Il rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo sarà la nostra priorità assoluta nel 2018. Inutile rievocare i motivi. Questo CCL riguarda quasi l'insieme del personale delle FFS SA e FFS Cargo SA, senza dimenticare che la metà di loro sono membri del SEV. Queste trattative si svolgeranno mentre le FFS stanno attuando il piano Rail-Fit 20/30 in maniera particolarmente zelante, come testimonia il declassamento dei collaboratori presso P-Operating (vedi a pagina 16). Le perdite dei posti di lavoro e il deterioramento delle condizioni di lavoro

«Dobbiamo lottare tutti assieme, in modo che ogni membro possa continuare a beneficiare di un ottimo CCL.»

Giorgio Tuti

ro stanno colpendo duramente il personale delle FFS. La direzione delle FFS ha annunciato che attacherà il CCL per risparmiare e per aumentare la produttività del suo personale. Per difenderlo, il SEV ha quindi lanciato in autunno la sua campagna «Il mio CCL cade dal cielo...».



Un altro elemento centrale ci accompagnerà durante i negoziati: l'importante ruolo che assume questo CCL in tutto il settore. Tutti gli occhi delle aziende dei trasporti pubblici saranno puntati sulle FFS. Quante volte abbiamo sentito dalle imprese di trasporto concessionarie (ITC) che non possono accettare le rivendicazioni perché nemmeno le FFS lo fanno?

Da parte nostra, ci basiamo sulle condizioni di lavoro e salariali delle FFS per definire le condizioni usuali del settore. Questa procedura sembrerà banale, ma è stata al centro della nostra lotta contro il dumping salariale praticato da Crossrail, quando voleva offrire circa 2'000 franchi in meno al mese ai macchinisti. Portando il caso in tribunale, il SEV è riuscito a difendere i salari del personale dei trasporti pubblici. Anche se si tratta di una vittoria sul principio, poiché nel frattempo Crossrail si è disimpegnata.

E per concludere, è fondamentale ricordare che la difesa del CCL FFS/FFS Cargo è più importante che mai, soprattutto in un periodo in cui molti cantoni contraggono i finanziamenti sacrificando le condizioni di lavoro e salariali per puntare sulla concorrenza, sostenuta tra l'altro dall'UFT. Per questo motivo i CCL delle ITC sono sottoposti a forti pressioni. Una diminuzione della loro qualità avrebbe un impatto sull'intero settore e quindi anche sui colleghi delle FFS. È quindi un circolo vizioso contro cui tutti dobbiamo lottare, dal personale SEV alle sottofederazioni, fino alle sezioni. In modo che ogni membro possa continuare a beneficiare di un ottimo CCL.

Nuova riunione di piattaforma per le Officine a Lucerna

Una struttura da riempire

In una nuova riunione di Piattaforma, le FFS precisano alcuni aspetti del loro progetto sulle Officine e i rappresentanti del personale la loro posizione.

Questo incontro è stato voluto dal mediatore della piattaforma, l'avvocato Franz Steinegger, per permettere alle parti di approfondire i vari aspetti del progetto di sviluppo delle Officine, prima che venga sottoposto ad una decisione di principio da parte del Consiglio di amministrazione delle FFS e vi hanno partecipato anche i due consiglieri di Stato Christian Vitta e Claudio Zali.

Sono quindi state le FFS a circoscrivere per prime le loro attuali intenzioni: l'analisi svolta su diversi scenari le ha infatti convinte dell'opportunità di realizzare entro 8 - 10 anni un nuovo stabilimento industriale in Ticino, dalle dimensioni almeno pari a quello attuale (secondo le FFS, vi potrebbe essere persino un aumento di superficie sino al 20 per cento) e progettato in modo da rispondere alle esigenze della manutenzione dei moderni convogli viaggiatori.

Le FFS hanno quindi ribadito, corredandole con date precise sulle scadenze, la loro inten-



Tra i lavoratori delle Officine di Bellinzona la preoccupazione cresce

zione di affidare a questo nuovo stabilimento la manutenzione dei Giruno che circoleranno sulla linea del Gottardo e dei «pendolini» di nuova generazione delle FFS, trasferendola dalle sedi in cui dovrà essere temporaneamente svolta durante la fase di realizzazione. Questo nuovo stabilimento raccoglierà inoltre tutte le attività di manutenzione attualmente svolte dalle sedi di P-OP in Ticino, ossia presso l'ex deposito di Bellinzona e a Biasca.

I piani delle FFS devono però affrontare ostacoli molto importanti, legati in primo luogo alla portata degli investimenti necessari, alle procedure di ordine pianificatorio e, non da ul-

timo, della necessità di reperire un terreno adatto alle necessità. I due consiglieri di Stato hanno tenuto a ribadire il loro appoggio al progetto che, oltre ad assicurare una presenza industriale delle FFS in Ticino a lungo termine, avrebbe anche il pregio di permettere di recuperare l'attuale sedime per altre attività pregiate.

Sforzi insufficienti sui contenuti
I rappresentanti del personale, CoPe e sindacati, hanno invece ribadito i limiti di questo progetto, precisando in modo chiaro che questi non derivano, come si potrebbe pensare, dalla volontà di trasferire le Officine, ma dalla mancanza di

determinazione delle FFS nel valorizzare le potenzialità dell'unico stabilimento di manutenzione a sud delle Alpi sull'asse del Gottardo. Dall'ormai storico sciopero del 2008, il personale si è battuto a favore proprio dello sviluppo di queste potenzialità, ottenendo in particolare l'impegno di FFS e Cantone per la creazione del centro di competenze. Questi sforzi verrebbero ora vanificati dall'intenzione delle FFS di concentrare il loro progetto esclusivamente sulle loro necessità di manutenzione dei convogli viaggiatori, rinunciando per contro a quelle legate al traffico merci, con il risultato di dimezzare a lungo termine l'at-

tuale effettivo di posti di lavoro.

Per il personale, la via da percorrere dovrebbe essere un'altra, che passa dall'impegno concreto di sviluppare tutte le attività possibili e di inserirsi nei vari mercati, nell'ottica di consolidare l'attuale occupazione e che potrebbe beneficiare di ulteriori impulsi positivi derivanti dalla creazione di un nuovo stabilimento. In questo modo, il progetto di una nuova Officina potrebbe costituire un'autentica opportunità di sviluppo per tutta la regione e per chi vi vive e lavora.

Questo appello è stato colto dalla riunione di Piattaforma e dovrebbe tradursi nella costituzione di una struttura, ripresa anche dalla dichiarazione di intenti che Consiglio di Stato e FFS intendono elaborare in vista della citata riunione del Consiglio di amministrazione FFS, volta all'analisi di tutte le attività che potrebbero essere affidate alla nuova Officina.

Una rassicurazione che evidentemente non basta al personale, ma che pone le premesse per mantenere viva la discussione sul vero problema delle Officine che, è stato ribadito, non è la loro ubicazione, ma l'occupazione nella regione.

Pascal Fiscalini

Parità tra i sessi: Svizzera scende al 21esimo posto, secondo i dati del WEF

Parità: la Svizzera è un gambero

Il nostro Paese scende al 21esimo posto, perdendo terreno in tema di emancipazione politica e di opportunità economiche.

Il nostro Paese scende al 21esimo posto, perdendo terreno in tema di emancipazione politica e di opportunità eco-

nomiche. La Svizzera perde posizioni nella classifica del Forum economico mondiale (WEF) relativa alla parità tra i sessi e scende dall'undicesimo al 21esimo posto.

La Confederazione, secondo un rapporto pubblicato a Ginevra, è scivolata in tema di emancipazione politica e di opportunità economiche. Sono state perse posizioni nei capi-

toli riguardanti la rappresentanza femminile nelle funzioni dirigenziali e in tema di retribuzioni: mediamente le donne in Svizzera guadagnano l'83% di quanto guadagnano gli uomini.

Sul piano politico continua a pesare la bassa rappresentanza delle donne a livello di esecutivi. Azzerati anche i progressi compiuti negli scorsi

anni, quando si era verificato un aumento del numero delle donne attive in parlamento e in altri settori.

La classifica mondiale continua ad essere capeggiata dall'Islanda. Al secondo posto si situa la Norvegia, che ha superato la Finlandia. Seguono Ruan-

da e Svezia.
«L'equiparazione tra i sessi nei settori della sanità, formazio-

ne, politica ed economia è peggiorata per la prima volta dall'inizio dei rilevamenti, nel 2006».

Ai ritmi attuali prima di raggiungere la parità sul piano globale ci vorranno cento anni, afferma lo studio del WEF. Nel 2016 la scadenza era stata fissata in 83 anni.

Comunicato WEF

L'USAM lancia l'attacco, i sindacati rispondono picche. Il commento di Luca Cirigliano, segretario centrale USS

50 ore? Il paradiso dei padroni

L'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM), «vuole che i salariati lavorino di più e si riposino meno». L'USS si batterà contro questi attacchi alla protezione dei lavoratori con ogni mezzo. Perché queste misure servono solo gli interessi del padronato.

La proposta dell'USAM, che suggerisce la settimana lavorativa di 50 ore - come se in Svizzera i lavoratori e le lavoratrici fossero dei fannulloni - non è per nulla piaciuta all'Unione sindacale svizzera (USS). Le misure presentate dalle piccole e medie imprese equivalgono a uno schiaffo vero e proprio. In Svizzera, infatti, i tempi lavorativi sono i più lunghi d'Europa e per i salariati stress e sovraccarico sono già oggi realtà. Tali misure servono solo gli interessi del padronato: per i lavoratori si tradurrebbero in un deterioramento delle condizioni di lavoro e della protezione della salute. In questa breve intervista Luca Cirigliano, segretario centrale dell'USS e titolare del dossier sul diritto del lavoro, non le manda a dire.

■ **Lavorare 50 ore la settimana: una nuova provocazione del padronato?**

Sì, ma calcolata. Oggi la maggior parte delle persone attive lavora in una fascia lavorativa massima di 45 ore la settimana. A partire dalla 46° ora per lavoro straordinario, l'azienda deve pagare o dare tempo libero: ecco il problema! I datori di lavoro non vogliono più pagare... o meglio: vogliono farci lavorare di più, e magari anche senza registrare il tempo di lavoro. Basti vedere l'iniziativa parlamentare della consigliera agli Stati Karin Keller-Sutter.

■ **Eppure in Svizzera non si lavora poco rispetto alla media europea, giusto?**

Siamo la triste punta dell'ice-



In Europa, la Svizzera è il paese dove si lavora di più

berg: in nessun'altra parte d'Europa si lavora tanto come in Svizzera. E mentre in altri paesi negli ultimi anni si lavora ancora di meno, da noi il tempo di lavoro resta stagnante sui livelli alti.

■ **Quali possono essere i rischi di un ulteriore carico lavorativo sull'occupazione, sulla salute e sulla conciliazione tra vita privata e vita professionale?**

Se si lavora di più di 50, 60 e 70 ore, e pure di notte e di domenica, come vogliono gli ambiti padronali e i loro parlamentari, beh non esiste più vita privata! Non si dorme abbastanza, non ci si rigenera più, lo stress aumenta e il fenomeno del burn-out - che già oggi in Svizzera è un'epidemia - crescerà ulteriormente. A pagarne il prezzo saranno soprattutto i lavoratori più vulnerabili, come le donne che si fanno carico di numerosi doveri familiari, e i lavoratori anziani, più sensibili allo stress.

■ **Sovraccarico di lavoro e stress costano caro: lo riconosce anche la SECO. Uno studio indica che l'11% dei salariati dichiara di vedere un legame tra gli orari pesanti e i loro problemi di**

salute. Lo stress al lavoro non è più solo una manifestazione marginale, ma un fenomeno largamente diffuso. Circa un terzo dei salariati in Svizzera si sente stressato spesso o molto spesso. Di fronte a questi dati allarmanti come possiamo rispondere, tenuto conto che in Svizzera solo il 45,2% delle aziende valuta regolarmente i rischi dello stress sul lavoro, mentre altrove (Regno Unito, Danimarca) questo tasso è del 90%?

I dati parlano per loro: il problema nell'ambito dell'orario di lavoro in Svizzera esiste. Eccome che esiste. La situazione è ben diversa dalle visioni dei datori di lavoro: ci vogliono fare credere che dovremmo lavorare di più, su chiamata e in base ai loro desideri. E, ovviamente, anche per meno soldi, senza supplementi per gli straordinari. Perché ciò che vogliono davvero i datori di lavoro è rendere il lavoro più a buon mercato per loro. Ebbene noi diciamo chiaramente no. Lavoriamo troppo e senza regole. Serve più autonomia e flessibilità per i lavoratori, non per i padroni. Occorrono inoltre più controlli e una più stretta aderenza alle

leggi esistenti, che già sono estremamente flessibili, come confermato dallo stesso Consiglio federale nel suo ultimo rapporto sulla digitalizzazione. Da noi in Svizzera si può lavorare molto, lo si fa e si lavora anche in modo molto flessibile. L'USS e le sue federazioni sindacali si impegneranno a migliorare l'autonomia sul tempo di lavoro e gli orari di lavoro nei CCL. E se necessario anche nelle leggi, per esempio con regole chiare sull'«home office». Occorrono anche maggiori controlli da parte degli ispettori del lavoro e della SUVA.

■ **La sesta «Indagine europea sulle condizioni di lavoro» (cfr box) presentata lo scorso mese di maggio, conferma la tendenza della flessibilizzazione a senso unico dei tempi di lavoro. Quali mezzi hanno i sindacati per arrestare queste tendenze?**

Per i padroni la flessibilità a senso unico è il paradiso! Noi lottiamo affinché all'interno dei CCL vi siano disposizioni legali che tengano conto di questa precarizzazione legata ad un'insalubre flessibilità.

■ **Oltre a questa nuova provocazione sulle 50 ore, ci sono anche le iniziative presentate dai consiglieri agli Stati Konrad Graber (PPD/LU) e Karin Keller-Sutter (PLR/SG) contro la Legge sul lavoro. Quale risposta deve dare il movimento sindacale a questi pesanti attacchi?**

Una cosa è certa: combatteremo tutti i tentativi parlamentari tesi a smantellare la Legge del lavoro! Per noi è chiaro: ci vogliono più regole a tutela dei lavoratori e delle lavoratrici, non meno! Questo sia a livello di CCL, sia a livello legislativo, per esempio per quanto riguarda i fenomeni dell'«home office», che si moltiplicheranno con la digitalizzazione.

Françoise Gehring

INCHIESTA EUROPEA

La sesta «Indagine europea sulle condizioni di lavoro» (Ewacs), pubblicata il 22 maggio, conferma a livello svizzero quanto affermato da tempo dai sindacati: la flessibilizzazione a senso unico dei tempi di lavoro va a scapito dei dipendenti. La Segreteria di Stato dell'economia (SECO) ha pubblicato una parte dei risultati relativi alla Svizzera. I dati a disposizione permettono una comparazione delle condizioni di lavoro in Svizzera tra il 2005 e il 2015.

I risultati mettono in luce la grande pressione che grava sui dipendenti in Svizzera. Una pressione che si manifesta in particolare con un aumento del carico lavorativo che va di pari passo a minori possibilità di partecipazione. La mancanza di tempo, le giornate di lavoro sempre più lunghe e il lavoro durante il tempo libero sono la causa più frequente di stress. Dai dati dell'indagine europea emerge che oltre il 60% degli intervistati è confrontato con ritmi di lavoro molto intensi e tempi di consegna sempre più stretti. A questo va aggiunto che i tempi di lavoro dei dipendenti a tempo pieno in Svizzera sono già oggi i più lunghi in Europa (42 ore in Svizzera contro le 39 nell'Unione europea). Gli orari troppo lunghi e la crescente difficoltà di pianificare le giornate di lavoro danneggiano la salute. Anche la SECO ammette che la possibilità di gestire autonomamente il proprio tempo di lavoro da parte dei dipendenti non va confusa con la richiesta di flessibilità delle aziende.

Giornate VPT della regione Svizzera centrale e orientale sul tema digitalizzazione

«Coinvolgere chi è colpito»

Quasi 200 membri e ospiti si sono incontrati l'11 novembre nel Goms per un dibattito sul tema della «Mobilità 4.0», su diversi argomenti sindacali e per passare alcuni attimi in buona compagnia.

I colleghi VPT provenienti da mezza Svizzera sono giunti al centro sportivo e di vacanza di Fiesch con gli autobus sostituiti da Briga. Sono stati accolti dalla «Guggen Schrättli-Schränzer» di Fiesch e dall'organizzatore della sezione VPT Matterhorn Gotthard **Urs Hunziker** che ha riservato loro un eccellente pasto e molti fantastici premi della tombola. La perfetta organizzazione della giornata è un ottimo esempio per la festa del centenario del SEV che si terrà nel 2019, ha sottolineato **Giorgio Tuti**. Assieme al presidente centrale VPT **Gilbert D'Alessandro**, hanno informato su diversi temi d'attualità politica e sindacali come la riforma sulla previdenza vecchiaia o la politica di liberalizzazione dell'UFT, che vuole frammentare la concessione del traffico a lunga percorrenza e in-



Walter Holderegger spera che a causa della digitalizzazione nessuno venga spedito all'AI, in disoccupazione o all'assistenza sociale.

trodurre i bus a lunga percorrenza: «Ma chi ne trarrà beneficio? Sicuramente né il personale, né la clientela». Il presidente della sezione organizzatrice **Willi Steiner**, ha presentato la «sua» MGB: la

ferrovia parte da un'altitudine di 3089 m della Gornergrat Bahn (appartenente alla BVZ Holding) via Visp (650 m) passando dalla galleria del Furka, il passo del Oberalp (2033 m) e raggiungendo Disentis, a



La segretaria sindacale del SEV Edith Graf-Litscher a colloquio con Thomas Küchler, CEO SOB.

1100 m. Collega così tre cantoni. Dei 650 collaboratori, 270 sono affiliati al SEV, alcuni a transfair. Il partenariato sociale funziona bene; anche se talvolta i negoziati sono ardui, si trova spesso una buona soluzione. Parole confermate anche da **Fernando Lehner**, presidente della direzione della MGB. Lehner ha sottolineato che i veicoli automatizzati non arriveranno immediatamente e che necessiteranno comunque di personale. La digitalizzazione creerà nuovi posti di lavoro. Durante questa evoluzione, la MGB vuole coinvolgere i suoi dipendenti. La vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger** ha fatto una panoramica sulle future sfide sindacali dovute alla digitalizzazione (vedi box a pagina 8). In un interessante dibattito, **Edith Graf-Litscher**, segretaria sindacale e consigliera nazionale e **Daniel Schlatter**, responsabile del mercato Svizzero presso Auto-Postale hanno discusso temi concreti nell'ambito dei trasporti pubblici. In futuro, le nuove tecnologie modificheranno i profili professionali degli autisti, (che secondo Schlatter non spariranno nei prossimi 20 anni), degli ad-

detti alle pulizie, dei colleghi della manutenzione, della vendita ecc. Per questo motivo il personale deve essere preparato al futuro e non semplicemente «smaltito». Nel 2018, tutti i 2500 autisti di AutoPostale riceveranno dei tablet: saranno necessarie istruzioni e regole ben precise per separare il lavoro dal tempo libero, in modo da non dover essere disponibili 24 ore su 24. Al termine del dibattito entrambi i relatori erano unanimi: bisogna coinvolgere le persone colpite con soluzioni comuni. Anche **Thomas Küchler**, CEO di SOB, ospite della giornata VPT della Svizzera orientale, condivide questa opinione: «I clienti vogliono una mobilità comoda, in modo che possano spostarsi in ogni momento da A a B. Il tipo di mezzo di trasporto che viene effettivamente utilizzato, non ha importanza. La mobilità è sempre più percepita come un servizio. In futuro per le aziende private questa attività potrebbe rilevarsi redditizia».

Markus Fischer

Pensando alle persone che lavorano

Come gestire i robot

I robot entrano prepotentemente nel dibattito sui cambiamenti del mondo del lavoro.

Si parla sempre più spesso di robot. Robot che automatizzano il lavoro e sostituiscono l'uomo ormai in tutti i settori: nella produzione industriale, in quella agricola, nei servizi, nella medicina, nell'amministrazione. Se ne parla per tre motivi: perché tolgono lavoro all'uomo (creerebbero disoccupazione); perché riducono comunque la massa salariale, il potere d'acquisto e quindi i consumi, pilastro dell'economia (per chi si produrrà, anche se a minor costo?); perché, non pagando contributi assicurativi, minacciano le assicurazioni sociali (fondate sul reddito da lavoro).

Le discussioni ruotano attorno a due questioni essenziali. Sapere se la robotica crea effettivamente disoccupazione oppure, com'è avvenuto per altri rivoluzioni industriali, non crei invece altre occupazioni, più specializzate (ci vuole pure chi inventi e costruisca i robot, chi li mantenga in esercizio, chi li sostituisca ecc.). Sapere se bisognerà paragonare un robot a un salariato e quindi prelevare anche sui robot tasse e contributi alle assicurazioni sociali. Sulla prima questione ci sono studi contrastanti, anche se tende a prevalere l'opinione che non si può paragonare la robotica alle rivoluzioni precedenti: in realtà distrugge più posti di lavoro di quanti ne crei. Sulla seconda questione c'è un'opposizione già accanita: il robot serve a mantenere la competitività diminuendo i costi di produzione, sarebbe da folli caricargli addosso tasse o oneri assicurativi. Vorrei qui accennare ad un approfondito studio appena apparso in Germania per scoprire una faccia del problema che emerge certa. Lo studio è di quattro ricercatori di altrettanti istituti universitari (German Robots, settembre 2017). È inte-

ressante perché la Germania è una delle maggiori utilizzatrici di robot e li produce pure. Ma soprattutto, perché gli autori hanno sfruttato tutte le informazioni concernenti il percorso dei salariati toccati dalla robotizzazione. Alcune conclusioni possono lasciare di stucco: non si può sostenere che la Germania abbia perso globalmente posti di lavoro a causa dell'automatizzazione. C'è stato uno spostamento di posti di lavoro verso altri settori. È vero che dove entrano i robot non si assume più. Si constata comunque che un robot in più comporta due posti di lavoro in meno nell'industria manifatturiera. Nei venti anni esaminati c'è infatti stata una perdita di 275.000 posti di lavoro nell'industria a causa dell'introduzione dei robot (un quarto del declino generale dell'occupazione nel settore).



Queste perdite sono state compensate da altri lavori. La «scoperta» fatta dal meticoloso studio è un'altra. Il lavoratore che rimane ancora nella sua azienda nonostante l'automatizzazione o che riesce ancora a trovare posto altrove subisce una forte perdita di salario se non è altamente qualificato (ingegnere o manager). Gli stessi sindacati sareb-

bero pressoché costretti ad accettare salari molto più bassi per salvaguardare l'occupazione. Non si può quindi sostenere, come lo sembrano fare alcuni nostri politici, accademici, esponenti di organizzazioni economiche, che la robotizzazione sia un fatto aneddótico (la paragonano spesso alla macchina a vapore): è un fatto innegabilmente sconvolgente e

da prendere sul serio per la vita dell'uomo, per la società, per la stessa economia (che si regge sul lavoro, il reddito da lavoro, il potere d'acquisto). Parlare di imposte sui robot oppure di reddito di cittadinanza non è né follia né utopia.

Silvano Toppi

pubblicato su concessione della direzione di «area»

■ Analisi economica nei rapporti capitale lavoro

Tassare i robot invece di fare lavorare di più le donne

Una notizia forse estrema, ma emblematica, può servire da spunto. Una premessa: il gruppo ABB, radici svizzere, che produce robot (il 77 per cento è destinato all'industria), per facilitare il «dialogo» con questi automi ha lanciato il modello YuMI, dotato di braccia agili e flessuose, ma anche capaci di apprendere dal contatto con gli umani (così si dice, letteralmente) grazie al suo programma «touch & feel» (tocca e senti). La notizia è la seguente: uno di questi robot è riuscito a imparare i movimenti di un direttore d'orchestra e martedì 12 settembre ha diretto a Pisa il noto tenore italiano Andrea Bocelli. Fatto estremo e sconvolgente che induce a qualche commento. L'uno, molto concreto, va agganciato alla vicenda economica-finanziaria che ha tenuto banco per molti mesi come motivo di licenziamenti, di dislocazioni o di riadeguamenti salariali. E cioè: il rapporto franco-euro, che tagliava le gambe alla competitività. Il ricorso alla digitalizzazione è apparso come un antidoto ideale al franco forte (e al costo del lavoro). In un'inchiesta del Credito svizzero, oltre il 72 per cento delle piccole e medie imprese pensava di ricorrervi per salvare la competitività. Un risultato appare ora certo: il franco forte ha

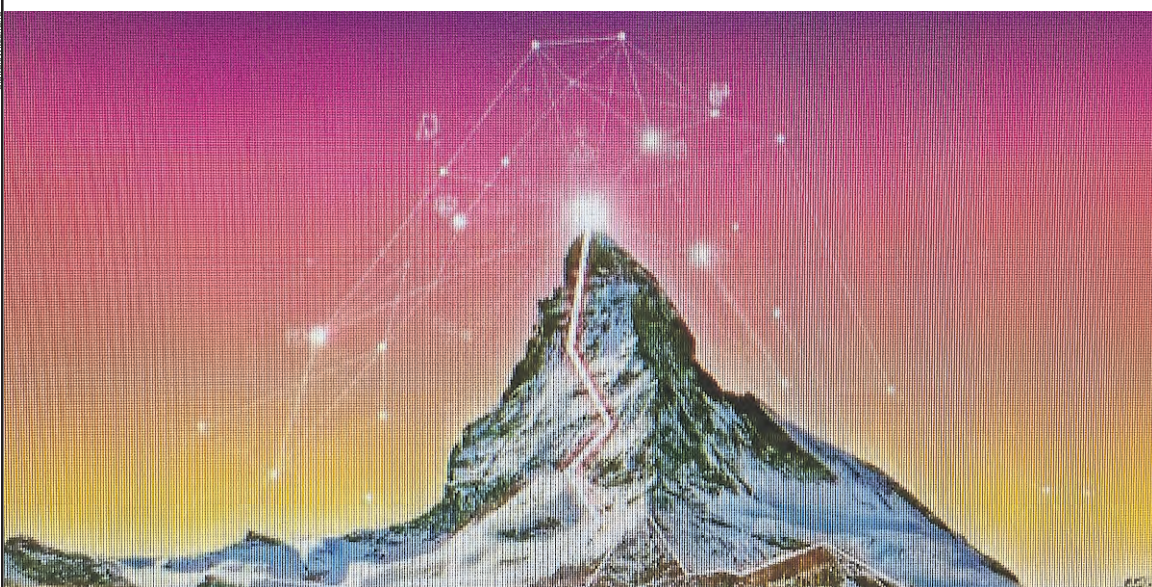
accelerato la robotizzazione dell'industria. Ciò significa, in poche parole, che si è sostituito dove era possibile il lavoratore con un robot. Un investimento che valeva la pena: meno salari e assicurazioni sociali da versare, meno diritti da rispettare, impiego a seconda delle necessità, meno imposte, meno noie con i sindacati, più guadagni. Sul piano politico si è recepita la relativa novità (messaggio del Consiglio federale): è la strada da promuovere. L'avvenire che promettono queste nuove tecnologie è quindi radioso? C'è chi, ancora agganciato al termine «robot» (coniato dallo scrittore di fantascienza Karel Capek, termine derivante dall'antico slavo e che significava servitù, lavoro pesante) continua a credere alla sua missione liberatoria da compiti ripetitivi, umili, noiosi. La realtà non si ferma però qui. I robot, ultrasofisticati, connessi l'uno all'altro, con facoltà cognitive sempre più spinte (l'esempio è significativo) non liberano solo dal lavoro pesante. Sostituiscono semplicemente l'uomo. Che l'esperienza e la conoscenza e l'abilità di un lavoratore possano essere sostituiti da un robot è quindi suscettibile di avere importanti ripercussioni sull'identità al lavoro e sulla gestione delle cosiddette «risorse

umane». Questa «robozione», com'è stata definita, creerà nuovi posti di lavoro, si sostiene. In una lunga sequenza di studi e rapporti, dagli Stati Uniti (47 per cento di posti lavoro già eliminabili) all'Europa (dal 40 al 60 per cento) c'è un consenso pressoché unanime nel predire che il bilancio generale sarà negativo: ci sarà più distruzione. Con un fenomeno che già emerge prepotente: l'offerta sistematica di lavoro-merce. In altre parole e con l'immane inglese: ai datori di lavoro saranno offerti milioni di «crowd-workers». Un termine che letteralmente significa: lavoro nella folla. Lavoratori disponibili dovunque a fare il lavoro che i robot non riescono a fare o non gli conviene, a cifre orarie irrisorie. C'è da sperare che si arriverà a far pagare le imposte ai robot: contribuirebbero perlomeno a risolvere i problemi dell'Avs e della previdenza professionale. E poi sarebbe più difficile per le imprese fare... dell'ottimizzazione fiscale (domiciliare i robot a Monaco?), come fanno. Per ora non ci si pensa. Meglio far lavorare di più le donne.

Silvano Toppi

pubblicato su gentile concessione della direzione di «area»

Primo Digital Day della Svizzera



La Svizzera si confronta con il mondo digitale. Il primo «Digital Day» - patrocinato dalla presidente della Confederazione Doris Leuthard e dai consiglieri federali Johann Schneider-Ammann e Alain Berset - si è tenuto martedì. L'accento della giornata è stato posto sullo scambio tra la politica e l'economia. Per l'associazione digitalswitzerland, che ha organizzato questa giornata, «la digitalizzazione è un'opportunità e non una minaccia». Tuttavia molte questioni rimangono aperte. «Vogliamo informare, stimolare e interagire con la popolazione elvetica che può essere preoccupata dal digitale e dai cambiamenti che esso comporta».

Digitalizzazione

«Non vogliamo che simili piattaforme - dalla concorrenza sleale - vengano in Svizzera a distruggere il nostro eccellente sistema dei trasporti pubblici»

Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV



C'è ancora un pilota a bordo?

Questo il titolo del simposio organizzato lo scorso 17 novembre a Yverdon da OuestRail, la lobby ferroviaria della Svizzera occidentale. Mentre numerose città romande sperimentano le navette automatizzate, la domanda sorge spontanea. In che modo i servizi pubblici devono posizionarsi di fronte a questi cambiamenti? In che modo la politica deve inquadrare questo dibattito? La discussione è stata ricca.

«Che ne è dell'occupazione con questo sviluppo di veicoli senza conducente? Ci saranno ancora persone da trasportare se la maggior parte dei lavori verrà sostituita da algoritmi e robot? La domanda vera, quella che pone sul tavolo le questioni che scottano è giunta solo alla fine del simposio, quando un giornalista sindacale ha preso l'iniziativa. «È una domanda molto buona», ha ri-

sposto dal palco François Gatabin, ex sindacalista e attualmente direttore presso MBC, il trasporto della regione di Morges, Bière e Cossonay. «Ma non ho risposte, se non che le navette autonome non sostituiscono i servizi esistenti». La socialista Géraldine Savary, membro della Commissione Trasporti degli Stati, è stata l'unica oratrice a preoccuparsi di questo problema, indicando in particolare le contraddizioni

del discorso della Posta, che sviluppa queste navette a Sion, per esempio, mentre diserta i centri urbani chiudendo gli uffici postali.

Veicolo elettrico, autonomo e mutualizzato?

Da poco più di un anno, nella Svizzera romanda e a Zugo si stanno svolgendo diverse esperienze con navette automatizzate senza conducente. Questo simposio è stato quindi

il momento ideale per trarre le prime lezioni da questi test. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) dovrebbe prendere presto posizione sul prolungamento o meno di queste prove. Tra promesse e delusioni della tecnologia, l'impressione è che il futuro dei trasporti si sta scrivendo ora, nella stessa misura in cui si stanno preparando grandi trasformazioni. Per Pierre Dessemontet, municipale e geografo di Yverdon, una

delle rivoluzioni che stiamo vivendo è questo «passaggio da una mobilità in gran parte basata su petrolio e gas a una mobilità basata sul mezzo elettrico. Stiamo forse passando da un veicolo a benzina di proprietà di una persona che lo guida a un veicolo condiviso e che si guida da solo, il che avrà un impatto sullo sviluppo del territorio e delle nostre strade».

Quale regolamentazione pubblica?

Ingegnere al Politecnico federale di Losanna, Emmanuel Ravalet si è chinato sul legame tra la fornitura di veicoli autonomi - che sono individuali o condivisi - e l'offerta di servizi pubblici. Mentre la completezza è del tutto immaginabile, la sua esperienza a Grenoble ha dimostrato che questa articolazione non è sempre così semplice. E si interroga: «Quale governance dovrebbe essere messa in atto? Per Markus Riderer dell'USTRA, non possiamo ancora parlare di un veicolo autonomo, ma automatizzato. Infatti, anche se l'Internet degli oggetti consentirà ai veicoli lo scambio e lo sfruttamento collettivo dei dati, non siamo ancora arrivati a questo punto. Se la promessa di condividere automobili è quella di una riduzione del parco auto, si pongono tuttora molti problemi di natura etica e di proprietà dei dati.

Markus Fischer



Digitalizzazione: il futuro è adesso

Géraldine Savary ha anche posto l'accento sul posizionamento della politica: accompagnare questi test, analizzare gli impatti sull'occupazione, la pianificazione del territorio e assicurare una gestione coordinata e coerente.

Fasi test a Sion e Marly

Tre relatori hanno condiviso le loro esperienze relative all'introduzione di navette automatizzate. Da giugno 2016, 31 mila passeggeri hanno utilizzato una delle due navette automatiche della Posta che operano nella città di Sion. Philippe Cina, di AutoPostale, ha ricordato che questo progetto è figlio di «un lungo cammino permesso da autorità aperte, ciò che non è sempre il caso in altri paesi circostanti». Si è compiaciuto di ricordare che il percorso scelto a Sion è «il più complesso del mondo». Tuttavia qualche lacuna c'è ancora: basta un'auto mal parcheggiata, l'arrivo inaspettato della neve, le glicini che crescono ed ecco che la navetta si blocca. Un impiegato deve quindi intervenire perché la navetta non può aggirare un ostacolo da sola. Capire una luce verde o un gesto della mano, rimane difficile per la navetta. Secondo lui va bene «per piccole distanze, per luoghi non serviti dai mezzi pubblici e di difficile

accesso in auto». Sostituire le linee esistenti è fuori discussione. Laura Andres, capo progetto ai TPF, ha raccontato il lungo processo di apprendimento per certificare e mettere in circolazione una navetta di questo tipo a Marly (FR): «Ci sono imprevisibili ogni giorno, come un ponte di metallo che ha perturbato il sistema elettronico causando una frenata prematura». Come a Sion, l'idea è di sviluppare un servizio su richiesta dove si effettua un ordine con un'applicazione. Per François Gatabin, che introdurrà una navetta del genere nella città vecchia di Cossonay, si tratta di «ripensare il ruolo delle aziende di trasporto pubblico entro il 2030-2045, perché l'evoluzione corre molto rapidamente. Si tratta di pensare alla mobilità e al servizio connessi tra loro e dare un'alternativa al veicolo autonomo privato». Intanto altri progetti stanno emergendo. A Ginevra, i TPG hanno anche acquistato il «loro» minibus automatizzato per Meyrin. Ma in stazione arrivano anche treni autonomi. La compagnia Südostbahn (SOB) si prepara infatti a lanciare nel 2020 un esperimento pilota con una composizione automatica su un trattato di 20 chilometri nel Toggenburgo sangaliese. Una richiesta di



In primo piano la senatrice Géraldine Savary

autorizzazione e finanziamento è già stata inviata all'Ufficio federale dei trasporti. Ad Amsterdam, una barca senza pilota - Roboat - è attualmente in fase di test.

E la dimensione umana?

Se i dibattiti sono stati ricchi, è mancata la riflessione attorno all'impatto sull'occupazione di questi sconvolgimenti tecnologici. Questa mancanza mostra l'urgenza di una forte risposta sindacale su questi temi. Se l'orizzonte è, come diceva la filosofa Hannah Arendt «una società di lavoratori senza lavoro, non possiamo immaginare niente di peggio». Imporre limiti ai sistemi automatici e mettere le persone e non la tecnologia al primo posto. Questa è la sfida futura.

Yves Sancey

Progetto Cargo sotterraneo: in arrivo il nuovo cantiere del secolo?

Invitato al simposio OuestRail, l'ingegnere Johannes Graf ha presentato il progetto «Cargo sotterraneo», una rete di gallerie a 50 metri sotto terra. Questo progetto risponde alla domanda dei principali attori nella distribuzione che chiedono una nuova infrastruttura per il traffico merci. L'obiettivo è anticipare la saturazione delle autostrade. La prima tratta collegherebbe Zurigo alla zona logistica di Härkingen. In un tubo sotterraneo circoleranno navette autonome che trasportano merci. Graf stima che questo sistema ridurrà il numero di camion del 40%. Se le stime dei costi per la prima tratta, finanziata dal settore privato, ammontano a 3 miliardi di franchi, per la rete nazionale da Ginevra a San Gallo occorre prevedere 33 miliardi entro il 2040. Il Consiglio federale dovrebbe mettere in consultazione un messaggio su questo progetto entro la fine dell'anno. Nel corso della conferenza non sono state tuttavia affrontate le enormi conseguenze sull'occupazione per gli autisti privati e i ferrovieri.

ysa

Video interviste...

... a Laura Andres e a Pierre Dessemontet sul nostro sito sev-online.ch/fr/ e la pagina Facebook: www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft/

«LA DIGITALIZZAZIONE RICHIEDE CONDIZIONI QUADRO»

Lo scorso 11 novembre a Fiesch, la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger è intervenuta alla giornata VPT sul tema: digitalizzazione e conseguenze sul mondo del lavoro.

La quarta rivoluzione industriale combina l'automazione con la comunicazione e la messa in rete via internet e offre quindi nuove possibilità tecniche, ha detto nella sua introduzione Barbara Spalinger. A questa realtà appartengono treni e auto a guida autonoma, che lasciano aperte molte domande. «A Losanna esiste già il metrò, che non ha creato grattacapi tra i nostri membri». Spalinger è stata chiara: «La digitalizzazione non può essere evitata, ma deve essere regolata da condizioni quadro. Non deve tradursi in licenzia-

menti. Al contrario, il personale deve essere coinvolto nello sviluppo professionale e essere qualificato per i nuovi compiti». Digitalizzazione significa anche che il lavoro non stazionario può essere svolto da qualsiasi altro luogo, come sottolineato da Spalinger. La conseguenza è un'ulteriore trasferimento del lavoro in paesi in cui le condizioni di lavoro e la protezione dei lavoratori sono peggiori. «Ciò mette in discussione le normative nazionali del diritto del lavoro. Chi si preoccupa delle assicurazioni sociali? Per il rispetto dei diritti? Che cosa significa tutto ciò per i sindacati? Spalinger si è soffermata anche su altre forme di digitalizzazione, come le piattaforme di Uber o di FlixBus. Queste sono piuttosto aziende IT che di tra-

sporto. «Poiché gli autisti o le autiste che forniscono servizi per FlixBus, per esempio, non sono impiegati di FlixBus, ma da aziende locali denominate FlixBus «Partner». FlixBus non conosce né questi conducenti, né il loro salario, né la loro assicurazione sociale». Le prestazioni non figurano quindi nei bilanci annuali e l'attività principale non viene resa pubblica. «È un segreto di Pulcinella che FlixBus non ha coperto i costi per mantenere il proprio monopolio in Germania. E ora dove hanno un monopolio, impongono i prezzi». Per Spalinger è chiaro: «Non vogliamo che simili piattaforme dalla concorrenza sleale vengano a distruggere in Svizzera il nostro eccellente sistema di trasporti pubblici. Le società di questo tipo non tassano corret-

tamente i loro profitti e pertanto danneggiano la collettività». Le imposte pagate da Apple, per esempio, sono troppo basse, perché «i suoi prodotti vengono fabbricati in luoghi dove le persone sono tenute come schiave. E se si lascia andare lo sviluppo in questa direzione, la polarizzazione tra ricchi e poveri crescerà ancora di più anche da noi». Alla fine Spalinger ha invitato le aziende a fare in modo che i collaboratori continuino ad avere relazioni sociali ed essere considerati dipendenti di una ditta. Ciò attribuisce dignità al lavoro, mentre l'identificazione nell'azienda è e resta importante per la qualità del trasporto pubblico.

Nell'attuale sistema delle FFS, i treni senza macchinista non arriveranno tanto presto

Dapprima solo automazioni parziali

Nel rapporto messo in consultazione sulla fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria fino al 2035, il Consiglio federale scrive che si devono sfruttare le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per l'automazione dell'esercizio. Ne abbiamo parlato con il macchinista Marjan D. Klatt.

■ **Nel rapporto sul potenziamento della ferrovia fino al 2035, il Consiglio federale caldeggia lo «sfruttamento del potenziale nell'ambito dell'esercizio completamente automatizzato». Devi temere di perdere il tuo posto di lavoro?**

Marjan D. Klatt: Non credo che nei quasi 15 anni che dovrò ancora lavorare verrò estromesso dalla locomotiva. Con l'odierno modello di servizio misto delle FFS, far circolare i treni senza conducente richiederà l'impiego di sistemi altamente complessi, il cui sviluppo è tutt'altro che vicino. Questo anche perché nel sistema ferrovia tutto dev'essere tecnicamente coordinato e sicuro, prima di potersene servire. Nel medio termine trovo più realistiche le automazioni parziali.

■ **Che cosa significa in concreto?**

Su alcuni elettrotreni moderni, ad esempio, già oggi le prove dei freni sono effettuate automaticamente. Un altro impor-

tante ausilio digitale per noi è il LEA (assistente elettronico del macchinista). Sono strumenti destinati ad evolversi, al pari delle istruzioni per eliminare le perturbazioni o i dispositivi di assistenza alla guida. In futuro l'attivazione e l'autotest dei treni avverranno autonomamente, riducendo i processi e il tempo per la messa in servizio. Se però un giorno dovessimo svolgere queste attività «manualmente», perché al nostro arrivo il sistema segnala un guasto, il treno potrebbe anche non essere pronto entro l'orario di partenza. Posso anche immaginarmi che in avvenire un treno si avvii da solo verso un impianto di lavaggio o di manutenzione, ma prima che questo avvenga effettivamente senza conducente dovrà passare ancora molta acqua sotto i ponti.

■ **Nel rapporto citato, si afferma che l'esercizio senza conducente sulla rete FFS «aperta» è più difficile da realizzare di un sistema isolato, come la Metro M2 a Losanna...**

Noi abbiamo un servizio misto, con treni merci, regionali e a lunga percorrenza, tante imprese ferroviarie e i più disparati tipi di veicoli motore, dai più moderni a quelli con oltre 40 anni di vita nelle ruote. Un sistema aperto non è semplicemente una galleria con stazioni nelle quali si entra, le porte si aprono e si chiudono e si può ripartire. Anche qui, per un esercizio sicuro e senza conducente occorrono determinate esigenze tecniche – non



Marjan D. Klatt (51) dopo il tirocinio e cinque anni e mezzo di attività nel ramo ferramenta, fra il 1990 e il 1992 ha intrapreso la formazione di macchinista alle FFS. Presto alla guida dei treni sono seguite altre funzioni, come la valutazione di sistemi tecnici o l'esecuzione di corse di prova con

da ultimo per tenere conto del comportamento umano. Ma l'automazione del servizio misto è molto più complessa. Non dimentichiamo poi il fattore tempo: sulla rete celere a Zurigo oggi si circola con tempi di successione dei treni di 40 secondi. Il processo di entrata, di scambio dei viaggiatori e di partenza va compiuto molto più rapidamente degli attuali sistemi senza conducente, dove i treni entrano relativamente adagio, poiché si può prevedere solo difficilmente l'interazione ruota-rotai e si deve presupporre il caso peggiore. Inoltre servirà ancora la presenza di personale, che possa intervenire in caso di perturba-

zione, e per questo va garantita una solida formazione. Dunque, non credo che noi macchinisti dobbiamo temere per il nostro futuro. Dovremo però seguire da vicino gli sviluppi e perfezionarci in modo corrispondente.

■ **Dato che in caso di guasto ad un sistema ci vuole subito qualcuno sul posto, vien da chiedersi se non sia meglio lasciare sui treni il personale, utilizzabile anche per il servizio alla clientela.**

Un simile cambiamento di mentalità era intervenuto effettivamente alla Docklands Light Railway di Londra, per esempio, dove i treni, dopo l'apertura nel 1987, circolavano senza conducente in un sistema chiuso. Poi, con la continua espansione della rete, gli interventi per eliminare le perturbazioni duravano sempre troppo. Oggi i treni sono di nuovo accompagnati da personale, che sorveglia la salita e discesa dei viaggiatori, provvede a licenziare il treno e all'occorrenza può mettersi anche alla guida.

■ **Ci sarà dunque una fusione**

BIO

dei profili professionali del personale di locomotiva e del treno?

Non ci arriveremo così presto, perché per intanto ci vorrà ancora un macchinista in testa al treno. E al personale treno sarà affidata l'assistenza dei viaggiatori durante la corsa. Simili mansioni potranno essere assunte dai macchinisti solo quando i sistemi di supporto alla guida saranno tanto evoluti da permettere di abbandonare la cabina.

■ **Il SEV chiede ai datori di lavoro di coinvolgere il personale nei progetti di digitalizzazione. Questo avviene già alle FFS?**

Oggi a livello di Gruppo sono in corso vari progetti, per esempio «Fit for Future», una campagna di formazione volta a preparare il personale all'avvento della digitalizzazione. «Smart Rail» guarda invece in maggior misura alle sfide tecnologiche. Di recente su questo tema vi è stato uno scambio di idee fra il CEO e il personale di locomotiva. Andreas Meyer e il capo del settore HR Markus Jordi hanno promesso di coinvolgere i lavoratori. Li giudicheremo in base alle loro affermazioni.

■ **Che cosa si attende la LPV in rapporto con la formazione?**

Al momento alle FFS capita spesso che di un nuovo sistema, al personale di locomotiva venga data solo una infarinatura: poche spiegazioni ... e poi le cose non funzionano, perché fuori, in esercizio effettivo, devono sapere cosa fare, altrimenti si accumulano i ritardi. Perciò chiediamo con forza all'azienda che ci trasmetta in maniera fondata le necessarie competenze, investendo tutto il tempo che occorre.

Markus Fischer

Una videointervista con Marjan Klatt su questo tema è pubblicata sulla pagina Facebook «SEV – Il sindacato del personale dei trasporti».

Mostra al museo dei trasporti di Lucerna

Digitalizzazione, veicoli autonomi, nuovi modelli aziendali e nuove esigenze dei clienti: la mobilità è interessata da profondi cambiamenti. Che cosa significa tutto questo per i trasporti pubblici?

E per le persone? Nell'ambito di una nuova mostra, il Museo Svizzero dei Trasporti e le FFS

lanciano uno sguardo verso il futuro: informativo, interattivo, d'ispirazione.

In occasione dell'apertura della mostra «La mobilità del futuro» è stato anche presentato uno studio della Scuola universitaria di Lucerna che indaga le esigenze future nel settore della mobilità.



Ha superato la soglia dei cento anni ma è tuttora in ottima forma: a metà ottobre la PV Vallese ha ricordato l'importante traguardo con una grande festa nella Simplonhalle di Briga, alla quale hanno preso parte oltre 300 fra ospiti e membri. Membri che durante tutti questi lunghi anni, e non solo ai tempi della costituzione, hanno dimostrato stabilità e perseveranza. Non sono molte le organizzazioni in grado di superare per un secolo tutti gli ostacoli e le ingiustizie.

Sogno d'infanzia di un ministro

Le colleghe e i colleghi ex ferrovieri hanno salutato con piacere i molti ospiti invitati, fra i quali il consigliere federale Alain Berset. Egli ha confessato di aver cullato da bambino un tipico sogno: sarebbe voluto diventare macchinista da quando, con suo nonno, guardava passare i treni. Ricorda ancora bene gli operai che agganciavano i carri merci e i rumori tipici della ferrovia. Il suo sogno non si è avverato, egli tuttavia ha sempre saputo dell'importanza e dell'impegno di associazioni come la PV Vallese. Nel tempo i sindacati hanno ottenuto molto per i lavoratori, ma l'impegno per il progresso sociale non deve interrompersi.

PV Vallese

Cent'anni e non sentirli



Rudolf Luggen ringrazia Alain Berset

Rudolf Luggen, responsabile per l'organizzazione, ha proposto una breve retrospettiva storica della PV Vallese. La sua fondazione risale al 7 ottobre 1917, nel pieno della Prima guerra mondiale, in tempi dunque di grandi difficoltà per i lavoratori. Nel 1918 si giunse allo sciopero generale. Il Consiglio federale fece intervenire l'esercito per controllare i dimostranti. A Ginevra, soldati vallesani furono impiegati contro lavoratori vallesani in sciopero. Padri e figli finirono per trovarsi gli uni contro gli altri.

Le preoccupazioni odierne

I fondatori della sezione di allora diedero prova di grande coraggio e spirito pionieristico, ha riconosciuto la Consigliera di Stato vallesana Esther Waeber-Kalbermatten. «Oggi quel che inquieta i ferrovieri e i pensionati è lo smantellamento dei posti di lavoro nell'Alto Vallese, così come la recente decisione del Consiglio federale di rinunciare al potenziamento a due binari dell'intera galleria di base del Lötschberg. Sono preoccupazioni che comprendo e condivido.»

Da parte sua, il presidente centrale PV Roland Schwager ha sottolineato la necessità di una sottofederazione come la nostra: «C'è ancora molto da fare affi-

ché anche chi ha un reddito modesto possa beneficiare dei vantaggi del successo economico.» La lotta per la giustizia sociale si fa tuttavia più dura. Si cerca viepiù di presentare i pensionati come un onere per la società. «Si dimentica che per oltre 40 anni i ferrovieri hanno puntualmente pagato i loro contributi all'AVS e alla cassa pensione. Ma i posti di lavoro cancellati dalle misure di razionalizzazione non versano alcun contributo alla CP. Questa è la causa prima dell'attuale miserevole situazione!»

Il programma della riuscitissima festa è stato rallegrato dal Mago Lionel e dalle simpatiche note della Band Esperanza. L'appuntamento ha anche permesso di rinsaldare vecchi legami di amicizia e di tracciare nuovi progetti per il futuro.

Per un resoconto dettagliato si veda il sito web sev-pv.ch/wallis-valais.

Rudolf Luggen

PV VALLESE

La sezione conta al momento 602 affiliati, di cui 211 donne e 391 uomini. Di essi, 273 vivono nell'Alto Vallese, 316 nel Basso Vallese e 13 nel Nord Italia. Il comitato si compone in misura paritetica di colleghi dell'Alto e del Basso Vallese. Ogni anno si tengono due assemblee sezionali e un'escursione, che hanno come meta alternativamente l'una o l'altra Regione; sono inoltre organizzate feste natalizie, sempre molto ben frequentate, a Martigny e Briga.

Patrick Rouvinez, presidente della sezione PV Vallese

Patrick Rouvinez ha diverse vite sindacali: controllore FFS e presidente della sezione ZPV Ginevra, segretario sindacale a Berna, responsabile dell'agenzia Assicurazioni SEV a Losanna, traduttore e per finire presidente della sezione PV Vallese. Insomma un vecchio lupo di mare.

■ Patrick, abiti a Genolier, nel canton Vaud, e presiedi la sezione PV Vallese. Strana scelta, no?

Patrick Rouvinez: Sono sempre stato molto presente in questa sezione, specialmente come segretario sindacale SEV e come responsabile della SEV Assicurazioni. Figlio di genitori romandi, sono cresciuto a Briga. Sono totalmente bilingue e questo aiuta molto per la sezione PV Vallese. Inoltre posso contare su un comitato in loco che si occupa degli affari correnti. Il mio desiderio? Che i baby boomer rimangano solidali, quindi sindacalizzati.

■ Parlaci del tuo percorso sindacale. Quando ti sei impegnato per la prima volta?

Ho aderito al sindacato quando ero

apprendista. Mio padre era un ferroviere e fiduciario del SEV. È da lui che ho ereditato questa fibra sindacale. A Ginevra ho rapidamente aderito al comitato ZPV di Ginevra e sono diventato il suo presidente. Successivamente ho fatto parte del comitato centrale ed ero rappresentante distrettuale. Poi sono diventato vicepresidente della ZPV, quando il presidente della sottofederazione era Jakob Tribelhorn. È stata la mia guida nella mia carriera sindacale ed è stato un fattore decisivo nella mia decisione di diventare un segretario sindacale a Berna nel 1998.

■ Ma non sei rimasto molto presso il segretariato centrale a Berna. Come mai?

Ho lavorato per tre anni come segretario sindacale occupandomi delle sezioni TPG, Nyon-St-Cergue, BAM. Ero attivo anche nel team dei salari; in quel periodo ho iniziato anche a fare traduzioni simultanee. Nel 2002 mi è stato offerto di assumere la direzione della filiale SEV Assicurazioni di Losanna, dove ho lavorato per tre anni come direttore di filiale e segretario sindacale. Poi, nel 2005, mi sono dedicato a tempo pieno al lavoro di assicuratore. Gestivo i consulenti, mi occupavo del marketing e pure delle traduzioni.



■ Sei un giovane pensionato. Vuoi spiegaci il motivo di questo pensionamento anticipato?

Sì, sono andato in pensione presto, già due anni fa. Quando Helvetia ha assorbito SEV Assicurazioni, ho lavorato per alcuni mesi per loro e poi mi sono ammalato. Ho avuto un linfoma. È un cancro del sistema linfatico. Dopo aver subito un trattamento molto pesante, sono attualmente in remissione. Colgo questa occasione per inviare un messaggio a tutti coloro che sono colpiti nella loro salute: non rinunciate mai e continuate prendere cura di voi stessi; questo atteggiamento aiuterà a

pensare a qualcos'altro. Per esempio, in pieno trattamento, nel maggio 2013, ho trascorso due mezze giornate nella cabina di traduzione in occasione del Congresso SEV. Ero stanco, avevo perso i capelli e un sacco di chili, ma volevo essere presente, presente, con e per i membri.

Dal 2015 svolgo traduzioni simultanee, specialmente per le sottofederazioni VPT e Lavori. Sono piuttosto regolarmente in pista e continuo ad avere buoni e regolari contatti con i membri SEV, molti dei quali sono diventati miei amici.

■ Che cosa ti ha aiutato nella tua malattia?

Il mio motore è mio figlio Joël, che ora ha 6 anni. Volevo vederlo crescere, so che ha bisogno di me. Anche mia moglie mi ha sostenuto moltissimo. Come pure i membri di SEV: sono stati presenti, con lettere, fiori, segni di attenzione di tutti i tipi. Mi ha aiutato molto.

■ Torniamo al sindacato: qual è il tuo ricordo più intenso?

Nel 1999 e 2000 ho avuto la possibilità di partecipare ai primi negoziati per il CCL FFS e FFS Cargo. È stato un momento indimenticabile. E un grande successo.

Henriette Schaffter/trg

Colpi di diritto

Il «privato» è sempre una «faccenda privata»?

Il modo in cui si gestisce la propria vita privata può avere riflessi su quella professionale. Bisogna dunque stare attenti a quel che si dice e si fa.

Si sa come funziona: racconti qualcosa a qualcuno in confidenza e domani lo sanno tutti. Oppure fai qualcosa nel tuo tempo libero e poi ti chiedono spiegazioni in ufficio. La sfera privata sembra non più esistere.

Può sempre succedere che affermazioni o comportamenti vengano riportati all'interno dell'azienda e che l'interessato sia chiamato a giustificarsi. Si pone quindi la domanda di quando e dove il «privato» sia effettivamente tale.

Il privato su Facebook

Nicoletta trascorre volentieri parte del suo tempo su Facebook. Condivide vari contenuti con il suo gruppo, che ha reso «privato». Un giorno il suo capo la convoca in direzione e le pone domande

questo riguardo. A quanto sembra, su FB Nicoletta si è espressa in modo assai critico sul suo stile di conduzione. Lei sostiene di avere pubblicato questi post nel suo tempo libero, in un gruppo privato, e che si tratta solo e semplicemente della sua opinione personale.

In genere si ritiene che Facebook sia uno spazio pubblico. Chiunque, cercando con Google, vi può trovare un profilo e leggerne i messaggi, i «Mi piace» e così via. È comunque possibile condividere i propri dati solo con gli amici, in modo che solo loro possano vedere i post e le foto pubblicati. In effetti questo sarebbe un ambito un po' più privato. L'interessato tuttavia non può far niente se altri amici del gruppo sui social network condividono i contenuti. Prima o poi il post o la foto arriveranno allo scoperto. Facebook dunque esige cautela, proprio per questa ragione.

Anche se alla fine Nicoletta ha evitato conseguenze legate al diritto del lavoro, i rapporti con il suo superiore non ne beneficavano certamente.

Colloqui privati ad un evento aziendale

Nel corso dell'aperitivo organizzato dalla ditta, Pietro e Andrea sono insieme al bar davanti a un bicchiere di vino. Ad entrambi piace la collega del reparto contabilità e così ne nasce un ... discorso tra uomini. Qualche tempo dopo i due sono convocati per un colloquio nell'ufficio del capo. L'accusa: aver fatto commenti inadeguati durante l'aperitivo.

Anche in occasione di eventi aziendali, indipendentemente dal grado di confidenza o dall'ambiente simpatico venutosi a creare, valgono sempre e comunque le regole interne. Non trattandosi di un incontro privato, bisogna riflettere bene con chi e di

che cosa si parla. C'è sempre qualcuno in giro che ascolta. Il fatto che fosse un appuntamento organizzato dall'azienda ha indotto il superiore ad intervenire. Ed ecco che i due colleghi saranno chiamati a giustificarsi davanti al loro capo.

Colloqui privati in un ambito pubblico

Dopo il lavoro, Enrico e Andrea discutono fra loro sul tragitto verso la stazione. Oggetto dell'animato scambio di vedute il collega che lascia sempre la tazza sporca presso la macchinetta del caffè. Il giorno dopo i due devono presentarsi dal capoufficio; a quanto pare qualcuno ha udito le loro parole.

Conversando in uno spazio aperto al pubblico occorre una certa prudenza. In caso di considerazioni o di affermazioni che violano l'obbligo di riservatezza, danneggiano il buon nome della ditta o sono chiaramente di stampo

sessista o razzista, possono esservi implicazioni legate al diritto del lavoro. La discussione fra Enrico e Andrea va considerata come di natura privata, senza altre conseguenze. Anche in questo caso, però, il clima di lavoro non migliorerà.

Il «privato», dunque, è tale quando avviene nell'ambito riservato della famiglia o della cerchia di amici. In pubblico è consigliata una certa prudenza.

Parlare con gli altri e scambiarsi idee e opinioni costituisce un elemento centrale della nostra vita comune, di cui non dovremmo assolutamente fare a meno. Niente può sostituire una bella chiacchierata. E spesso è proprio il colloquio faccia a faccia ad evitare l'insorgere di situazioni spiacevoli.

Team protezione giuridica SEV

Sezione VPT Locarno

Eletto il nuovo comitato sezionale

Dopo la scomparsa di Andrea Sabetti, la sezione VPT riprende saldamente in mano il proprio destino, conscia delle sfide da affrontare.

Un folto gruppo di colleghe e colleghi ha partecipato all'assemblea della sezione che si è tenuta lo scorso 16 novembre. Non poteva essere altrimenti, considerato che all'ordine del giorno vi era la nomina del nuovo comitato sezionale. La sezione VPT Locarno è una sezione forte e basta citare lo sciopero di quasi un mese nel corso di questa estate per confermarlo. Una sezione cresciuta negli ultimi anni grazie al dinamismo e alla caparbia del compianto presidente sezionale ed amico Andrea Sabetti.

A testimonianza della vitalità all'interno della sezione, per la carica di presidente si sono proposti due candidati. Luca Madonna e Luca Giudici si sono presentati all'assemblea che ha avuto in seguito l'occasione di porre delle domande ai due candidati. La carica di presidente è stata assegnata a Luca Madonna, mentre il collega Luca Giudici è entrato a far parte del comitato in veste di cassiere sezionale. Ad entrambi i miglio-



Luca Madonna, nuovo presidente; Luca Giudici, cassiere sezionale; Fabrizio Frusetta e Damiano Laloli membri di comitato. Assente nella foto Domenico Ferrazzo, membro di comitato.

ri auguri da parte dei presenti ai quali si aggiungono quelli del segretariato SEV di Bellinzona. Confermati in comitato i colleghi Damiano Laloli, Fabrizio Frusetta e Domenico Ferrazzo.

Le sfide per il nuovo comitato di certo non mancano. Diversi gli appuntamenti in agenda, a cominciare da

un'importante assemblea del personale autolinee programmata per il prossimo 5 dicembre. Il comitato resterà inoltre vigile sul tema legato al futuro dei dipendenti NLM e sulla nascita del futuro Consorzio.

■ Sottofederazione AS sezione Ticino

Le sfide del futuro sono tante

Alla presenza del presidente centrale Peter Käppler, l'assemblea AS Ticino ha messo sul tappeto diversi problemi.

Una sottofederazione grande e composita come quella di AS, è inevitabilmente molto sollecitata e molto esposta. I problemi, come è stato anche sottolineato recentemente dal comitato centrale, non finiscono mai: orari di lavoro, conteggio del tempo, relazioni con la clientela, aumenti della produttività, processi di digitalizzazione sempre più disumanizzanti, sono pane quotidiano per chi lavora al fronte. Sono spesso anche storie di fatiche, come ha ricordato il presidente sezionale Vanni Nembrini, impegnato in prima persona. Nembrini è tornato di nuovo sulla questione del reclutamento, sottolineando l'importanza di avvicinare le nuove leve. Oggi il discorso sindacale fatica a passare, trovare colleghe e colleghi che si mettono a disposizione del comitato è diventato un compito arduo. E sembra paradossale, proprio in un momento di grandi cambiamenti che non porteranno solo note positive. Lo ha confermato il presidente centrale Peter Käppler, che ha lanciato un appello a tutti in vista dei negoziati per il rinnovo del CCL di FFS e di FFS Cargo. Non saranno per nulla facili, ha ammonito, pertanto occorre esse-



Tutti al lavoro



25 anni di affiliazione al SEV per Patrizia Pellandini Minotti, la segretaria amministrativa del SEV Ticino insieme al presidente dell'AS Ticino Vanni Nembrini.

re molto uniti tra tutte le categorie professionali: «Perché solo uniti e forti è possibile lottare con maggiore efficacia». Queste preoccupazioni sono state condivise anche dalle colleghe e dai colleghi presenti. Il presidente centrale ha inoltre presentato il progetto che mira a rilanciare in modo efficace il reclutamento nelle regioni. Per questo motivo tutte le sottofederazioni s'impegneranno a trovare delle persone di fiducia per assicurare un legame diretto tra SEV e i suoi membri. Le

spinose sfide all'orizzonte, ha osservato il segretario sindacale Pascal Fiscalini, chiederanno infatti la massima compattezza sindacale, ne va delle condizioni di lavoro di tutti. In gioco c'è la qualità dei posti e delle condizioni di lavoro, soprattutto per il futuro del Ticino. L'assemblea ha poi omaggiato i colleghi che hanno ricevuto i distintivi per la fedeltà di appartenenza al SEV. Un segnale davvero importante e un messaggio per le nuove generazioni. **PF**

GIORNATA INTERNAZIONALE

FRANÇOISE GEHRING

La violenza sulle donne è una realtà agghiacciante

Stalking, pressioni psicologiche, molestie sessuali, minacce, percosse, stupri, femminicidio: dentro e fuori casa, nella vita professionale e privata, la violenza sulle donne ha volti orrendi, modalità persecutorie terribili che spesso si traducono nella morte delle vittime. Per molte donne la violenza è pane quotidiano. Lo è in Svizzera, come in tutti i paesi del mondo. Lo è nelle classi agiate come in quelle meno fortunate. Nessuno è escluso: la violenza - in tutte le sue forme - colpisce e basta. Il 25 novembre ricorre la Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, nata per denunciare odiosi crimini sulle donne. La data del 25 novembre è stata scelta nel 1999 dalle Nazioni Unite in ricordo del brutale assassinio nel 1960 delle tre sorelle Mirabal, considerate esempio di donne rivoluzionarie per l'impegno con cui tentarono di contrastare il regime di Rafael Leónidas Trujillo (1930-1961), il dittatore che tenne la Repubblica Dominicana nell'arretratezza e nel caos per oltre 30 anni.

Non c'è giorno senza violenza contro le donne. Non c'è stramaledetto giorno senza leggere sui giornali le cronache di episodi di violenza di cui sono vittime le donne, considerate dai loro aguzzini merce, proprietà personale sui cui esercitare controllo e potere. E anche in Svizzera i dati indicano l'esistenza di un fenomeno persistente. Sulla base della statistica criminale della polizia nel 2016 sono stati registrati 17'685 casi di violenza domestica, pari a un aumento del 2% (+388 reati) rispetto all'anno precedente. Nel 2016, il 42,2% degli omicidi chiariti è stato commesso nell'ambito domestico, così come il 45% degli stupri e il 50% delle vie di fatto. Nello stesso anno, la violenza domestica ha causato 19 vittime perlopiù donne (95%) e persone adulte (95%). Il 63% di questi omicidi è avvenuto nel rapporto di coppia. A commetterli sono state 20 persone e il 90% degli autori era di sesso maschile. I reati più frequenti sono stati le vie di fatto (5'412), le minacce (4'189), le ingiurie (2'916) e le lesioni semplici (2'017).

Potremmo continuare a sgranare il rosario delle cifre («Dati sulla violenza domestica in Svizzera» luglio 2017) perché nella loro crudezza non possono essere scambiate per opinioni. Ma vale anche la pena sottolineare quanto sia importante promuovere un quotidiano lavoro di informazione civile che metta al centro il valore dell'identità di ogni persona, la relazione tra uomini e donne, il rispetto di ogni differenza. **Sabato 25 novembre l'ONG Comundo**, in collaborazione con una settantina di panetterie della Svizzera italiana, ripropone l'azione di sensibilizzazione attraverso la metafora del pane, perché la violenza si consuma spesso tra le mura di casa. Il pane verrà venduto in speciali sacchetti che indicheranno i numeri di emergenza sullo sfondo di un'immagine simbolica in cui si vede il fiorire di libertà, dignità, rinascita e giustizia quando si riesce a contrastare la violenza.

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, Jörg Matter, 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, Laubstrüti 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: 7 dicembre 2017

Chiusura redazione: giovedì 30 novembre, ore 10

Presenza del SEV e AS Giovedì 30 novembre a Pollegio

Un'occasione per conoscere il nostro sindacato e porre le vostre domande.

Al 4° piano della Centrale d'esercizio di Pollegio saranno a vostra disposizione **dalle ore 08.30 alle 13.00** per domande ed informazioni varie:

Vanni Nembrini, presidente sezionale AS Ticino; Andrea

Pace, responsabile reclutamento sottofederazione AS; Angelo Stroppini, sindacalista SEV; Pascal Fiscalini, sindacalista SEV

Verrà offerto un rinfresco ed uno spuntino.

Vi aspettiamo!

Segretariato SEV Ticino

Sezione SEV AS Ticino

INFO SEV BELLINZONA

Il segretariato di Bellinzona sarà chiuso per impegni fuori sede il 30 novembre tutto il giorno.



Bereichsleiter Depot 100% (m/w)

Das Depot Worblaufen ist zuständig für die betriebsnahe Instandhaltung der gesamten S-Bahn-Flotte und aller Baudienstfahrzeuge des RBS und ist damit die eigentliche, technische Drehscheibe des Bahnbetriebes. Aufgrund einer anstehenden Pensionierung suchen wir zur selbständigen Führung dieses leistungsfähigen und abwechslungsreichen Betriebes mit ungefähr zwanzig Mitarbeitenden einen Nachfolger.

Sie führen das gesamte Depot selbständig nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sowie nach strategischer Massgabe des Unternehmens bzw. der Abteilungsleitung. Mit Ihrer zuverlässigen Planung und Ihrem organisatorischen Geschick leisten Sie einen wichtigen Teil zur Zielerreichung hinsichtlich Qualität, Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit innerhalb der Abteilung Rollmaterial. Sie koordinieren wichtige Abläufe abteilungsübergreifend und vertreten das Depot gegenüber internen und externen Stakeholdern.

Wir suchen eine gestandene Persönlichkeit mit technischer Grundausbildung sowie mit ausgeprägter Führungserfahrung. Bahnkenntnisse möglichst im Bereich Fahrzeuginstandhaltung sind von entscheidendem Vorteil. Sie sind eine kommunikative, offene und flexible Persönlichkeit mit einem Flair für Menschen, Technik und Zahlen.

Sie finden bei uns eine selbständige Tätigkeit mit grosser Entfaltungsmöglichkeit in einem dynamischen, aufgeschlossenen Arbeitsumfeld. Für weitere Informationen steht Ihnen Felix Hofer, Abteilungsleiter Rollmaterial, Tel. 031 925 56 14, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre vollständige Bewerbung vorzugsweise per E-Mail an jobs@rbs.ch oder alternativ per Briefpost an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen.

Regionalverkehr Bern-Solothurn – www.rbs.ch

Sezione PV Ticino e Moesano - Ferrovieri pensionati

Castagnata 2017 a Castione

Un pomeriggio autunnale ancora mite ha accolto a metà ottobre un'ottantina di colleghe e colleghi per la tradizionale castagnata della nostra sezione al Ristorante Meridiano. Le caldarroste sono state preparate con cura da Pierino, affiancato dall'amico Carletto Crotta. Eliana e altri membri del comitato sezionale hanno poi servito un saporito lardo e stuzzicanti formaggi degli alpi leventinesi, accompagnati da un buon bicchiere di rosso. Attratti dal tiepido sole pomeridiano, molti fra i presenti sono usciti all'aperto per scambiare due chiacchiere ricordando i bei tempi passati. Un doveroso ringraziamento agli organizzatori, ai gerenti del ristorante e a tutto il personale per l'ottimo servizio.

Rai

■ Dalla Commissione centrale PV

Cassa pensioni e carte giornaliera FVP ancora in vendita

Nella sua seduta del 14 novembre, la Commissione centrale PV ha preso atto della decisione del Consiglio federale di assegnare la concessione per il traffico a lunga percorrenza per altri due anni alle FFS. Ci si augura che nel frattempo fra FFS e BLS si giunga ad una soluzione condivisa, come è avvenuto con la SOB. In effetti, la frammentazione in più concessioni LP potrebbe avere conseguenze oltremodo negative sulla Cassa pensioni FFS: nel peggiore dei casi, il passaggio di mille o duemila dipendenti alla BLS peggiorerebbe il rapporto fra attivi e pensionati, già oggi assai critico, col rischio di rendere un'altra volta la nostra CP un caso da risanare.

Il problema si accentuerebbe ulteriormente qualora FFS Cargo dovesse essere separata dal Gruppo FFS e subordinata direttamente alla Confederazione.

La Commissione centrale ha poi preso atto con soddisfazione che, diversamente da precedenti indicazioni, le carte giornaliera in multipack FVP (6 per 5) non saranno soppresse con il prossimo cambiamento d'orario del dicembre 2017.

www.sev-online.ch

Agenda gioventù SEV 2 dicembre nella Muotathal

A dicembre raggiungeremo allo stesso tempo il culmine e il punto più basso del nostro programma annuale - ma non c'è da temere, non sarà un momento ... cavernoso! Per sfuggire al freddo dell'inverno andremo alla scoperta di uno dei più famosi sistemi di grotte al mondo, l'Hölloch del Muotathal, nella Svizzera centrale, che con un'estensione di quasi 200 km offre una visione spettacolare del mondo sotterraneo. Un giro di 2 - 3 ore con una guida esperta ci farà conoscere questo sistema carsico, prima di rivedere la luce del sole nella Muotathal. Da qui, come noto, giungono fra l'altro i famosi meteorologi; per finire, non ci dedicheremo alle previsioni del tempo ma ad una invitante raclette. Vi aspettiamo a partire dalle ore 09.00!

Per maggiori informazioni e/o iscrizioni puoi rivolgerti a Eveline Tanner: eveline.tanner@sev-online.ch.

Altri eventi e informazioni su: <http://sev-young.ch/it>

Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati**Pranzo di Natale – martedì 5 dicembre 2017****Ristorante della Residenza al Parco - Muralto (Locarno)**

Siamo giunti anche quest'anno al nostro ultimo appuntamento dopo una stagione ricca di eventi iniziata con la bella festa del Centenario a Mendrisio, l'uscita autunnale al Caseificio di Airolo, la Castagnata a Castione per finire, vista la bella esperienza dell'anno scorso, con il tradizionale pranzo di Natale a Locarno-Muralto. La Residenza al Parco di Muralto è lieta di accoglierci nel suo elegante Ristorante e offrirvi una giornata in buona compagnia e allegria. Come per gli anni passati vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa in un nuovo ambiente adatto alla circostanza ed offrirvi un allettante menu. Non mancherà la musica che allieterà la giornata di festa e di amicizia.

Il ritrovo a partire **dalle ore 11.00** è presso il ristorante al Parco che si situa a 3-4 minuti di cammino dalla stazione FFS di Locarno. Dopo l'aperitivo ed il saluto del nostro presidente Eligio Zappa, lo staff del ristorante servirà il pranzo: agnolotti in brodo e a seguire la tradizionale «Lessata mista al Parco» seguita dal dolce: sorbetto all'uva americana bagnato da grappa nostrana. Il tutto accompagnato da un ottimo vino ticinese e acque minerali. Il caffè ed i biscottini della casa concluderanno il pranzo.

Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di **fr. 60.-** a persona compresi i biglietti della lotteria. Aperitivo prosecco, succo d'arancia, a pranzo merlot Agriloro e acqua minerale.

Treni consigliati

da Airolo IR pt. 9.14 - da Faido pt. 9.32 - da Biasca pt. 9.54 - da Bellinzona ar. 10.09 - cambio treno S20 pt 10.30 - **Locarno arrivo 10.57** -

oppure **da Bellinzona S20 pt.11.00** - Locarno ar. 11.27

Da Chiasso S10 pt. 9.27 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 10.21 cambio treno S20 per Locarno pt. 10.34 - Locarno arrivo 10.57 oppure Chiasso pt. 9.57 - Locarno ar. 11.27

Iscrizione entro giovedì 30 novembre 2017**Tagliando di iscrizione pranzo di Natale a Muralto, 5 dicembre 2017:****Numero di persone che si iscrivono:**

Cognome

Nome

Numeri di telefono e osservazioni

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo: Marco Hefti, via Salim 7, 6653 Verscio oppure per e-mail: heftimarco@gmail.com. Per informazioni: telefono 091 796 28 16 o 078 846.91.73 (lasciare ev. messaggio, sarete richiamati)

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Le scelte di Jeremy Corbyn

Nell'ultimo mio articolo, scrivendo delle difficoltà dei partiti della sinistra, che transitano di scoppola in scoppola a ogni appuntamento elettorale, avevo accennato a due leader che sono andati contro corrente, raccogliendo notevoli e vasti consensi, specie fra i giovani. Uno dei due (l'altro è l'americano Bernie Sanders) è il britannico Jeremy Corbyn. Il leader laburista ha riscosso le maggiori simpatie grazie a una linea politica priva di ambiguità, dichiaratamente di sinistra, a favore delle classi disagiate e di contrasto alle forze legate agli interessi finanziari. In particolare, Corbyn si è sempre mantenuto coerente a quegli ideali che lo hanno caratterizzato fin dalla gioventù, allorché manifestava per il disarmo nucleare, per la pace, contro la guerra in Vietnam, contro il colonialismo e per i popoli in lotta per la loro emancipazione. Ne parlo perché nei giorni scorsi Corbyn ha di nuovo sollevato un putiferio. Detto in breve: il 2 novembre 2017 è stato commemorato il 100esimo anniversario della dichiarazione di Balfour. Con questa dichiarazione, contenuta in una lettera scritta dall'allora ministro degli esteri britannico Arthur Balfour all'esponente sionista Lord Walter Rothschild, Londra si disse favorevole alla creazione di un «focolare ebraico» in Palestina. Da notare che nel contempo, Londra, con il generale Allembey e il celebre Lawrence d'Arabia, spingeva gli arabi alla guerra contro i turchi, promettendo loro l'indipendenza, mentre però si era già accordata con la Francia per la divisione del Medio Oriente (gli accordi Sykos - Picot del 1916!). Torniamo a oggi. All'invito a presenziare ai festeggiamenti del 2 novembre indetti a Londra, con Theresa May e Benjamin Netanyahu, il leader laburista ha opposto un no grazie, io non vengo. Sempre quella coerenza: già anni fa Corbyn aveva criticato la Dichiarazione di Balfour che, a suo giudizio, impegnava il solo ministro che l'aveva scritta in quanto non era stata discussa dal governo. E poi l'aspetto più prettamente politico, che oggi viene invocato dai palestinesi: con quell'atto il Regno Unito promise ad altri una terra che non gli apparteneva. In ogni caso la lettera di Balfour a Lord Rothschild ricevette un riconoscimento ufficiale tre anni dopo, allorché fu inclusa nel trattato di pace con la Turchia. Ovviamente Corbyn è accusato d'essere anti-sionista (e su questo non ci sono dubbi; si tratta d'una legittima posizione politica, d'altronde fatta propria da innumerevoli ebrei della diaspora, e anche di Israele) e anti-semita, ma questa è un'accusa di razzismo che non fa onore a chi la lancia.

**Restiamo in contatto:
abbonati alla newsletter!**



Petizione sul progetto «profili professionali Operating» delle FFS

Trasparenza e nessuna declassificazione

In un solo mese 1000 colleghe e colleghi hanno firmato la petizione della sottofederazione TS sul progetto «profili professionali Operating». Il 13 novembre una delegazione composta da TS e SEV ha consegnato le firme al responsabile «preparazione treni» del traffico viaggiatori (ZBS) Claudio Pellettieri.

Nella petizione si chiede di rinunciare alle declassificazioni, trasparenza nell'implementazione e chiarezza sugli effetti dell'organizzazione del lavoro a partire dal 1° gennaio 2018. «Circa l'80% dei 226 collaboratori che hanno subito una declassificazione del profilo professionale lavorano presso la ZBS», ha sottolineato Claude Meier, presidente centrale TS, durante la consegna delle firme.

«Con la petizione vogliamo dare voce alle persone colpite e mostrare quanto sia pessimo l'umore presso i dipendenti. Pure i giovani non apprezzano



Alla consegna della petizione hanno partecipato anche Manuel Avallone e Jürg Hurni.

il modo in cui vengono trattati i colleghi più anziani.

Molti dei colleghi declassificati possono contare su anni di esperienza nella manutenzione del materiale rotabile. Tuttavia, nell'assegnazione delle nuove funzioni l'esperienza e la formazione interna non sono state prese in considerazione.

«In molti dossier del personale, queste non sono nemmeno documentate. Come intendete motivare il personale per i futuri corsi?» ha chiesto la delegazione.

Sono stati fatti i chiarimenti necessari?

Claudio Pellettieri comprende che le declassificazioni vengano



Claudio Pellettieri assicura Claude Meier (al centro): avere personale motivato è importante, non vuole nascondere niente.

no percepite come una mancanza di apprezzamento e che siano demotivanti, anche se c'è una garanzia salariale, «il nostro obiettivo non era risparmiare», ha aggiunto. Il fabbisogno dei posti nelle singole funzioni è stato calcolato. Presso Operating gli aumenti dei livelli d'esigenza sono tre

volte superiori rispetto alle diminuzioni. «Stiamo quindi investendo nel personale, i costi del personale stanno aumentando», ma per i livelli 3 e 4 ZBS c'è bisogno di meno personale di manutenzione di quanto ve n'è a disposizione oggi. Per questo motivo non abbiamo potuto evitare le de-

classificazioni. «Malgrado l'esubero, avreste dovuto rinunciare alle declassificazioni. Questo sarebbe stato un investimento nella motivazione del personale», ha replicato la delegazione del SEV/TS. «Inoltre, dal 1° gennaio molti collaboratori non dovranno svolgere lavori con un' esigenza più bassa, anzi rimarrà uguale o addirittura aumenterà rispetto a oggi. Sembra inoltre che non sia stato sufficientemente calcolato il fabbisogno nelle singole funzioni. In molte sedi dal 1° gennaio l'organizzazione non è ancora chiara. E perché sono stati fatti concorsi nei livelli 3 e 4?».

«Le persone coinvolte dovrebbero annunciarsi», dice Claudio Pellettieri e il 20 dicembre presenterà i dettagli della nuova organizzazione alla commissione d'accompagnamento. Il SEV/TS chiede entro breve una risposta sulle richieste formulate in altre due petizioni.

Markus Fischer

Una videointervista con Claude Meier e Jean-Pierre Etique è pubblicata sul nostro sito internet e sulla pagina Facebook del SEV.

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 29 novembre 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 un coltellino Outrider con il logo SEV, sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava nuvoloni sopra la sede del gruppo FFS al Wankdorf a Berna.

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore dei buoni Reka del valore di 40 franchi è:

Markus Allenbach di Wilderswil, membro VPT Jungfrauenbahnen