

SEV N.3

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



SONDAGGIO BUS

Autisti: salute a dura prova

▶ p. 8

EDITORIALE di Françoise Gehring

Un grido collettivo di libertà

▶ p. 3 e 6

Tantissime donne. Determinate, piene di grinta ed energia. Da Bienne, dove la scorsa domenica si sono tenute le Assise generali in vista dello sciopero del 14 giugno, si sono alzate le voci delle donne dando forza e spinta alla nuova onda del femminismo. In Svizzera. In tutto il mondo. Si riparte in qualche modo dai fondamentali del Movimento di liberazione della donna degli anni Settanta, che ha avviato una vera rivoluzione nelle relazioni e nel paradigma sociale culturale. Ha sovvertito i ruoli, contestato i destini segnati di figlia, sorella o moglie, mai libere di scegliere, mai cittadine autonome. Ha sconvolto la vita reale delle persone, cambiato le abitudini più profonde, creando una nuova cultura, nuovi valori, nuovo senso comune. Con grande investimento di energia e sforzi. Ma anche tante re-

sistenze. Mai veramente sopite fino in fondo. A tal punto che al di là di alcune innegabili conquiste, da qualche parte c'è chi vorrebbe portare indietro le lancette dell'orologio. E in qualche modo indietro, per certi versi, si è tornati. Si ripropone la donna oggetto, si rimette in discussione l'autodeterminazione della donna, il diritto di vivere senza violenze. Molte donne ricominciano a sognare il Principe azzurro, a cui affidare il proprio destino e delegare la propria autonomia. La lenta ma continua erosione della dignità femminile, pubblica e privata, si sta consumando quasi nell'indifferenza e nell'assuefazione di un certo tipo di comunicazione che macina in continuazione stereotipi e pregiudizi. Senza sosta. Forse tra le nuove generazioni c'è chi dà per scontate libertà e civiltà conquistate attraverso le lotte di madri e nonne. Ma assopirsi è dav-

vero la sventura delle sventure: mai dare nulla per scontato. È perciò importante, per esempio, fare vivere l'Otto marzo attraverso i contenuti. Ci sono voluti secoli per conquistare una vera libertà, che per molte donne nel mondo è ancora lontana. Non lasciamo che consumismo, integralismi e nuove forme di autoritarismo condizionino il cammino delle donne. Sono ancora molti i sogni, tante le speranze da trasformare in progetti. L'Otto marzo in tutta la Svizzera e domenica scorsa a Bienne, è stata espressa una bella vitalità: ci sono cuori pronti ad esplodere di energia, a tessere legami di sorellanza e solidarietà. Che sono centrali nella visione femminista delle relazioni fra donne. Queste forze vive sono le migliori risorse per trasformare lo sciopero del 14 giugno in un grido collettivo di uguaglianza, giustizia e libertà.

Officine

Il futuro dello stabilimento industriale passerà dal voto popolare il 19 maggio

4 e 5

CGIL

Intervista esclusiva a Susanna Camusso sul ruolo delle donne e del sindacato

7

Anniversario

L'Iniziativa delle Alpi compie 25 anni ed è pronta a continuare a lottare

13

Fatti
avanti

Concorso foto

La locomotiva del centenario, battezzata a Bellinzona lo scorso 2 febbraio, sfreccia in tutta la Svizzera. Il SEV ha dunque deciso di organizzare un concorso fotografico con cui premiare le foto più belle e più originali. Spazio alla creatività. In palio premi molto interessanti. Il primo premio è un modellino ridotto della locomotiva. Per partecipare basta inviare a media@sev-online.ch entro il 31 marzo, il proprio scatto. Non scordate di menzionare: nome, cognome, telefono e indirizzo di posta elettronica. Non si terrà nessuna corrispondenza sul concorso e le vie legali sono escluse.

TPG: braccio di ferro in vista

Fissato a 10% dal 1995, il tetto del volume di attività attribuibili in subappalto dai Trasporti pubblici di Ginevra (TPG), potrebbe salire al 15%. I deputati PLR, all'origine della modifica, avevamo chiesto il 20% nel 2016. Il 15% è dunque un compromesso che sarà sottoposto alla riunione plenaria della commissione dei trasporti. Lunedì 25 febbraio - in previsione del dibattito che avrebbe dovuto avere luogo in Gran Consiglio il 28 febbraio e che si terrà il 21 e il 22 marzo - il SEV ha lanciato l'allarme. Se i deputati dovessero approvare la riforma che stanno preparando dal 2014 e che sembrerebbe raccogliere consensi, sarà lanciato un referendum. «Difenderemo i/le salariati/e dal dumping salariale e sociale» promette la segretaria sindacale del SEV **Valérie Solano**.

100mila

Venerdì 5 marzo 2019: il treno numero 100 mila ha attraversato la galleria di base del San Gottardo. Si tratta di un treno merci di SBB Cargo International, del cliente Hupac. «L'esercizio nella galleria di base del San Gottardo procede secondo pianificazione» rendono nota le FFS. Durante una giornata feriale circolano tra 130 e 160 treni attraverso il tunnel, di cui circa due terzi sono costituiti da treni merci e un terzo da treni viaggiatori per il traffico nazionale e internazionale.



Giornata di lavoro intensa per i partecipanti

RADUNO DEL SETTORE FERROVIA E TURISMO

Fusione nuovo comitato e intenso dibattito

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Oltre 60 membri sono convenuti lo scorso 7 marzo all'Hotel Olten per il raduno settoriale Ferrovia e Turismo. Nonostante la rinuncia all'ultimo momento di un relatore, la giornata ha toccato svariati temi e ha lasciato ampio spazio a una proficua discussione.

Christoph Locher, macchinista SOB, conduce i lavori, contrassegnati fra l'altro dalle nomine nel comitato. I colleghi **Willi Steiner**, MGB, **Bellinda Bärtsch**, RhB e **Cataldo Anzalone**, FLP, sono eletti con voto unanime a completare il comitato del settore. È rallegrante constatare come ora tutte le regioni siano finalmente rappresentate: dalla Romandia ai Grigioni passando per il Ticino e la Svizzera centrale. Quale membro sostituto viene designato **Nicola Capoferri**, FLP. I due attuali settori Ferrovia e Turismo hanno deciso di aggregarsi. Nel nuovo comitato siederanno gli attuali membri dei precedenti organi dirigenti.

Comunicazioni della VPT

Dopo aver sottolineato l'importanza del settore Ferrovia, il presidente centrale VPT **Gilbert d'Alessandro** ringrazia i vertici sezionali per il loro lavoro: «Il SEV funziona solo grazie alla vostra presenza e al vostro impegno». Egli rammenta anche che tutte le società ferroviarie lamentano i medesimi problemi e, per tale ragione, devono dar prova di coesione.

Gilbert informa poi sull'esistenza della «scheda per i casi urgenti» adottata dal SEV: chi rischia di essere accusato di un reato penale in seguito a un incidente sul lavoro o lungo il tragitto sul lavoro, può far capo a un cosiddetto «avvocato della prima ora». La vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger** aggiunge che l'avvocato della prima ora può essere importante, in modo particolare, quando nel sinistro sono coinvolte persone. Sulla scheda, nel formato carta di credito, è spiegato bene come procede-

re in una simile eventualità. Questa prestazione costituisce un «elemento importante a tutela del singolo membro SEV».

Risoluzione della Svizzera orientale

In una risoluzione congiunta, i membri delle tre imprese ferroviarie della Svizzera orientale, Südostbahn, Appenzeller Bahnen e Frauenfeld-Wil, richiedono un equo aumento generalizzato dei salari, dato che l'ultimo risale all'ormai lontano 2012. Nel corso del 2018 il clima fra il personale è peggiorato, anche a causa del rincaro, cresciuto dello 0,9 per cento e dei premi di cassa malati che, come gli affitti, continuano ad aumentare. **Roland Huber** delle Ferrovie Appenzellesi e **Bruno Gamber** della SOB spiegano come evolvono le retribuzioni delle rispettive aziende. L'assemblea del settore approva la risoluzione e appoggia le richieste delle colleghe e dei colleghi delle tre imprese. «L'investimento più importante nel futuro è in collaboratori motivati ed equamente retribuiti. Senza di loro le ferrovie non vanno avanti!»

Problematiche sindacali

Il presidente del SEV **Giorgio Tuti** propone una rassegna di temi sindacali di stretta attualità. Egli anticipa fra l'altro la pubblicazione di un articolo della Sonntagszeitung nel quale saranno formulate aspre critiche all'AG FVP. Il SEV e l'Unione dei trasporti pubblici hanno a lungo discusso la questione con l'autore dell'articolo, cercando di spiegarli come stanno effettivamente le cose. Va ricordato soprattutto come le facilitazioni di viaggio non siano affatto un regalo, bensì una componente del salario, imponibile fiscalmente. (Si veda l'articolo a pagina 9).

Giorgio Tuti annuncia una recentissima comunicazione della BLS al nostro sindacato: BLS Cargo intende rilevare Crossrail, società con la quale il SEV ha avuto di recente una controversia. Allora il nodo era costituito dai salari da dumping che Crossrail voleva pagare ai suoi macchinisti. Il SEV valuterà accuratamente l'acquisizione e se necessario formulerà le ri-

chieste che si impongono. «Dobbiamo fare in modo che nel settore cargo tutti abbiano le medesime opportunità», conclude il presidente del SEV commentando l'affare BLS.

Il terzo tema affrontato da Giorgio Tuti è quello della tanto discussa protezione dei salari svizzeri. In una sua presa di posizione sull'ormai famoso accordo istituzionale con l'UE, l'USS ha nuovamente ribadito che «sulla protezione dei salari non cederemo di un passo». Se le norme a tutela dei lavoratori saranno allentate, con minori controlli e sanzioni, si aprirà la porta al dumping salariale ufficialmente riconosciuto. Il dibattito sull'argomento è in corso, anche a livello di consiglieri federali.

Molte informazioni e una rinuncia

René Schnegg riferisce sul tema del reclutamento, ricordando come la VPT appoggi finanziariamente le attività delle sezioni in questo ambito. Durante l'anno del centenario SEV, il sostegno avverrà a margine del previsto tour dell'autobus: le sezioni che organizzeranno una presenza per il bus riceveranno un aiuto finanziario dalla sottofederazione. Queste attività devono avere come obiettivo il reclutamento di almeno tre nuovi membri per ciascuna sezione, in modo da ridurre le partenze dalla VPT del 10 per cento e di far crescere nella stessa misura il numero di nuovi membri. René Schnegg informa inoltre sui principali temi che segneranno l'anniversario del SEV.

Da parte sua, **Martin Allemann**, segretario sindacale SEV e specialista in materia di durata del lavoro, spiega all'assemblea le novità legate alla revisione della Legge sulla durata del lavoro nel 2018. Dopo le sue esaurienti spiegazioni, la giornata del settore Ferrovia e Turismo si conclude anticipatamente, vista la forzata assenza, all'ultimo momento, di Christoph Egger, direttore della Schilthornbahn SA. Il prossimo raduno del settore Ferrovia e Turismo si terrà martedì 3 marzo 2020, sempre all'Hotel Olten. Segnatevi la data!

INTERVISTA A LUCIE WASER

Le donne siano una voce di resistenza



Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

In questo anno del centenario, lo sciopero delle donne del 14 giugno è uno degli eventi chiave per il SEV. La responsabile del dossier della parità, affronta il tema andando dritto al nocciolo della questione.

Lucie Waser, sei responsabile della parità per il SEV. Le donne del SEV come si preparano allo Sciopero delle donne* del 14 giugno?

Ci sono diverse possibilità per partecipare ai preparativi in vista del secondo sciopero nazionale delle donne*. C'è chi si è attivata in uno dei comitati di sciopero cantonali oppure, dove esiste, nel comitato del proprio luogo di residenza. Altre non si interessano allo sciopero delle donne* perché ritengono di non essere toccate personalmente. Questa posizione è pericolosa, perché la vita reale non si svolge dentro un bozzolo protettivo. Da inizio anno tutte le donne iscritte al SEV ricevono ogni mese una lettera informativa via mail. Mi impegno così a tenere aggiornate le cerchie interessate e a segnalare alle curiose le fantastiche possibilità di partecipare alla costruzione di un futuro comune: sono infatti profondamente convinta che se vogliamo migliorare la società, lo possiamo fare solo se donne e uomini collaborano. Non basta, se sono solo gli uomini a stabilire e decidere cosa dev'essere fatto.

La discriminazione salariale è un tema meno presente nell'ambito del trasporto pubblico, quali sono dunque i temi per i quali si battono le donne del SEV?

È vero, grazie a buoni contratti collettivi di lavoro e al grande impegno del SEV, le imprese di trasporto sono esemplari per quanto riguarda la parità dei salari e relativi controlli. Per questo è importante che le nostre donne solidarizzino con le altre, quelle che per lo stesso lavoro, guadagnano fino a 700 franchi in meno al mese rispetto ai colleghi maschi. Sono numerosi gli altri temi di attualità che hanno portato a indire lo sciopero: sessismo sul posto di lavoro, riconoscimento e rivalutazione del lavoro non pagato svolto prevalentemente da donne. Il volantino dello sciopero permette di farsi un'idea più ampia.

Prima del 14 giugno, quali sono le tappe salienti in seno all'USS e in particolare al SEV?

Momenti focali sono stati l'8 marzo (Giornata della donna) e le Assise nazionali delle donne del 10 marzo. Molte donne hanno partecipato e si sono attivate... Da qualche tempo ci sono molte serate informative in diverse città svizzere.

Sono tante le cose in ballo! Molte e variegate associazioni femminili sono attive, non solo i sindacati dunque, e le proposte sono numerose in tutta la Svizzera. Per noi sindacati il 1. maggio rappresenta pure una pietra miliare sulla via verso lo Sciopero delle donne* del 14 giugno.

Il SEV festeggia i suoi 100 anni e il comitato ha appena deciso, su proposta della Commissione femminile, di offrire l'adesione gratuita alle donne per tutto l'anno. Qual è la tua proposta per sindacalizzarle?

Si riesce a raggiungere le donne solo attraverso il coinvolgimento personale. Molte donne non sanno che nel processo lavorativo loro sono più esposte degli uomini alla discriminazione perché le forme della discriminazione possono essere molto sottili. Pensiamo ad esempio al «rientro dopo la maternità»: in questo ambito succedono ancora cose che nessuno crederebbe più possibili. Molti datori di lavoro non sono interessati ad avere mamme tra il proprio personale. Capita più spesso che siano assenti e organizzare il loro lavoro è più impegnativo perché sono loro a occuparsi di bambini o di altri membri della famiglia malati. Molte donne si rendono improvvisamente conto di essere diventate, nonostante il grande impegno e loro malgrado, persone poco affidabili. Quando si tratta di occupare posti importanti non vengono prese in considerazione. Miglioramenti salariali sono loro negati mentre le occasioni di aggiornamento sono ridotte al minimo. Dopo il primo figlio, stipendio e possibilità di fare carriera divergono enormemente tra madri e padri. Alla fine ci si rende conto che una donna che non ha il sostegno di un sindacato non ha chance in un mercato del lavoro estremamente competitivo. Per questo sono molto più numerosi gli uomini membri di un sindacato: hanno capito da tempo come vanno le cose.

Un'ultima domanda: hai un sogno per le donne nel 2019?

Vedo che ai comitati di sciopero partecipano tutte le generazioni (dalle liceali alle nonne) e che questo porta a una mescolanza attiva di gruppi di donne nella composizione della società. Questo è veramente un grande valore per una democrazia diretta! Abbiamo bisogno di un'ampia politicizzazione della popolazione, per opporre ai movimenti neofascisti in Europa e in Svizzera un forte movimento sociale a sostegno di temi legati all'essere umano e all'ambiente. Per il giorno dello sciopero sogno un milione di persone (donne in sciopero aiutata da uomini solidali) che si alzano e dicono forte e chiaro in che mondo vogliono vivere in futuro, perché hanno capito che ogni voce conta.

GIORGIO TUTI risponde

Tutelare i salari

Un collega lavora in Svizzera e vive all'estero. Guadagna solo 3'200 franchi al mese. Non dovrebbe essere vietato?

La domanda può essere interpretata in due modi: bisognerebbe vietare di pagare salari così bassi a un lavoratore che vive all'estero o si dovrebbe impedire a tale lavoratore di trovare un lavoro in Svizzera? In ogni caso, questo interrogativo giunge in un momento chiave, poiché l'accordo quadro con l'Unione europea solleva grandi timori tra i sindacati. Pone la questione della responsabilità. All'USS e al SEV, abbiamo un'opinione molto chiara. La responsabilità non è certo del lavoratore, ma è da ricercare dalla parte dei datori di lavoro che offrono bassi salari. Non si tratta

quindi di stigmatizzare chi accetta uno stipendio da dumping. Ad ogni forma di dumping sociale e salariale dobbiamo dare una risposta sindacale collettiva e non avviare una guerra interna tra lavoratori e lavoratrici. La protezione dei salari attraverso CCL solidi o salari minimi, sono le basi che definiscono i salari usuali nel settore, che le aziende devono rispettare. Per fare in modo che si rispettino, occorrono controlli frequenti e sanzioni dissuasive per i datori di lavoro che non rispettano le regole del gioco. In questo periodo caratterizzato da palesi tentativi di dumping, la sola risposta valida è la solidarietà.

Vuoi rivolgere una domanda a Giorgio o a un altro membro della direzione SEV? Allora scrivi a: giornale@sev-online.ch



50 anni fa la marcia delle donne su Berna. Durò solo un'ora, ma fu il primo passo verso nuove modalità di rivendicazione da parte dei movimenti femminili. Sessant'anni fa, infatti, (il 1° marzo 1969) in migliaia manifestarono spontaneamente davanti a Palazzo federale per reclamare l'introduzione del suffragio femminile. La Comunità di lavoro delle associazioni femminili svizzere per i diritti politici delle donne si era riunita la mattina di quel giorno al Kursaal di Berna per un convegno. E nel pomeriggio, circa 5'000 donne, e alcuni uomini scesero in piazza guidati dall'attivista zurighese **Emilie Lieberherr**. Davanti alla sede del Parlamento fu letta una risoluzione nelle quattro lingue nazionali per chiedere il diritto di voto e di eleggibilità a livello federale e cantonale. L'idea di una manifestazione era partita dall'associazione zurighese per il diritto di voto. Le due maggiori associazioni femminili nazionali decisero però di non partecipare perché temevano «ritorsioni» degli uomini.

Un congedo paternità di due settimane, come vuole la Commissione della sicurezza sociale e della sanità del Consiglio degli Stati, divide partiti e organizzazioni elvetiche: per taluni il controprogetto indiretto all'iniziativa popolare - che auspica invece uno stop di quattro settimane per i papà - è «un minimo», per altri «una politica simbolica». Per l'UDC e gli imprenditori, al contrario, esso si spinge troppo lontano. Dal canto loro, Travail.Suisse e Unione sindacale svizzera (USS) si rallegrano per il fatto che sia l'iniziativa che il controprogetto esigano un congedo per i padri senza intaccare quello per le madri. Ma la variante delle due settimane è «davvero minimalista», sottolineano le due organizzazioni sindacali, al pari dei socialisti. Per l'USS, dieci giorni non sono un compromesso, bensì «un premio di consolazione». Questo periodo non basta per far evolvere la situazione in termini di uguaglianza. La Svizzera accusa un ritardo insostenibile in questo ambito.



FFS CARGO

Una mossa precipitosa

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

FFS Cargo intende anticipare già al 2019 l'«esame» di 140 punti di carico del traffico a carri singoli, che vanno ad aggiungersi ai 35 punti nell'Oberland bernese e nel Giura esaminati in dicembre 2018, che sono poi stati chiusi o che oggi sono serviti solo in modo irregolare.

Nel marzo 2018, FFS Cargo aveva parlato di 170 punti da esaminare entro il 2023. «Le attuali indicazioni sono in contrasto con le assicurazioni date ai partner sociali e generano inutilmente ulteriori pressioni su clienti e dipendenti» critica Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV che cura le questioni inerenti FFS Cargo.

Nel suo «Cargoflash» del 19 febbraio, FFS Cargo ha comunicato di voler esaminare 140 punti di carico in tutta la Svizzera. Eventuali cam-

biamenti nei confronti della clientela verrebbero applicati dal cambiamento d'orario 2019/2020.

«L'anticipo al 2019 di alcune tappe della verifica annunciata entro il 2023 è in contrasto con le rassicurazioni che ci erano state date da FFS Cargo nel marzo 2018», constata irritato Hadorn. «Evidentemente, l'attuale consiglio di amministrazione di FFS Cargo vuole creare situazioni irreversibili prima che venga definita una nuova strategia. Tutto ciò avviene nonostante la funzione di direzione della produzione di Cargo sia vacante, senza tener conto del possibile apporto di know-how da parte di nuovi azionisti e persino prima della designazione del nuovo presidente del consiglio di amministrazione. Bisogna assolutamente impedire questo colpo di coda della vecchia dirigenza, restia a cedere potere!»

Il SEV è certo che queste mosse precipitose finiscono per nuocere alla sicurezza e alla stabilità di clienti e dipendenti.

«Considerato il miglioramento della situazione economica di FFS Cargo nel 2018, simili manovre non hanno alcuna giustificazione», precisa ancora Philipp Hadorn. «Occorre invece una discussione politica e strategica sulla goffa strategia di tagli degli ultimi anni che, invece di migliorare la situazione, ha generato una spirale al ribasso», rilancia Hadorn, che fa anche parte della commissione trasporti del Consiglio nazionale. «Ridurre le capacità è sbagliato anche perché per il traffico merci si prevede una crescita del 45% entro il 2040 e gli strumenti di lavoro digitali potranno rendere il traffico a carri singoli di nuovo concorrenziale». Contrariamente a quanto afferma FFS Cargo, il traffico a carri singoli non può essere isolato dall'ambito del sistema del traffico di vagoni, i cui volumi complessivi dipendono dai contributi dei singoli punti di carico, anche di quelli più piccoli.

«Cargo sospenda il progetto e consulti i partner sociali»

Perché sostenere che FFS Cargo sta infrangendo i rapporti tra le parti sociali con il suo annuncio di voler verificare altri 140 punti di carico della rete del traffico a vagoni isolati?

Philipp Hadorn: Il 19 febbraio, FFS Cargo ha comunicato al personale tramite una newsletter di voler anticipare la seconda fase della verifica dei punti di carico, prevista entro il 2023, in modo da applicarla entro il 2020. Noi partner sociali ne siamo stati informati solo due giorni dopo, nell'ambito di una riunione ordinaria della commissione di accompagnamento. Io ho reagito a nome del SEV precisando che la procedura di consultazione svoltasi nella primavera del 2018 in merito all'«evoluzione» di FFS Cargo non contemplava questa seconda fase. Nella sua presentazione del 26 gennaio 2018, FFS Cargo aveva esplicitamente definito l'ulteriore

concentrazione della rete di punti di carico, che contemplava la verifica della metà dei punti di carico, come «provvedimento separato, che non rientrava nella procedura di consultazione, svolta secondo gli accordi». Questa procedura era quindi limitata alla fase 1 del progetto, ossia alla verifica di 35 punti di carico nell'Oberland bernese e nel Giura. Secondo gli accordi presi con i sindacati a complemento del CCL sulle procedure da adottare per le misure di ristrutturazione, prima di intraprendere una seconda fase FFS Cargo avrebbe dovuto promuovere un'altra consultazione. Trascurando questa disposizione, è venuta meno agli accordi sottoscritti, infrangendo i rapporti con i partner sociali.

Cosa chiede ora il SEV?

FFS Cargo deve sospendere ogni misura di questa seconda fase del progetto e promuovere una procedu-

ra ordinaria di consultazione con noi sindacati, che contempli anche un bilancio globale della verifica dei punti di carico sin qui condotta.

L'anticipazione della seconda fase potrebbe comportare anche una perdita più rapida del posto di lavoro per i dipendenti che avrebbero quindi anche meno possibilità di trovare buone soluzioni alternative?

Il SEV si batterà comunque per trovare buone soluzioni per il personale. Adesso si tratta però in primo luogo di evitare l'insorgere di queste situazioni, a causa della chiusura parziale o totale di ulteriori punti di carico. Non abbiamo bisogno di tagli all'infrastruttura e di perdite di know-how, ma di una strategia rivolta al futuro e all'acquisizione di nuovi clienti, che rilancerebbero anche le necessità di numerosi punti di carico. *Fi*

FUTURO ALLE URNE

Gianni Frizzo: «Officine bene comune»



Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Sarà la popolazione ad esprimersi sul futuro delle Officine di Bellinzona. Lo ha annunciato il 25 febbraio il Comitato delle Officine

«Sono passati 11 anni dal lancio dell'iniziativa popolare, corredata da circa 15 mila firme, e oggi ci vengono a dire che è superata. Senza avere l'onestà di riconoscere che in questi 11 anni abbiamo cercato in tutti i modi di trovare delle soluzioni». Lo storico leader dello sciopero **Gianni Frizzo** non le manda a dire. E non nasconde neppure la propria amarezza per l'epilogo delle Officine di Bellinzona prospettato dalla politica, chiusa nei suoi palazzi e nelle proprie certezze: «Molti deputati si sono espressi senza essere compiutamente informati sull'argomento. Per me è inconcepibile». E come non comprendere la profonda delusione di Frizzo, che interpreta una delusione corale; quella del comitato e delle maestranze. Come se questo Cantone volesse cancellare con un colpo di spugna - e di fatto lo è - il coraggio e la determinazione dei lavoratori e delle lavoratrici che hanno lottato per la salvaguardia dei posti di lavoro. Perché di questo si parla sostanzialmente: mantenere gli attuali posti di lavoro, «in un cantone - sottolinea il deputato **Matteo Pronzini** - che dei posti di lavoro ha bisogno come il pane». E Gianni Frizzo è stato molto preciso nel mettere nero su bianco le cifre di cui si sta parlando: a fronte degli attuali 500 posti di lavoro dedicati alla manutenzione (OBe, stabilimento di Pedemonte e Officina di Biasca), con le «nuove» officine i posti di lavoro saranno perlomeno dimezzati. «Di fatto - tuona Frizzo - non rimarrà più nulla di quanto viene fatto oggi alle Officine di Bellinzona. Non vogliamo che l'Officina venga delocalizzata senza un valore aggiunto e, soprattutto, senza che siano rispettati gli accordi sottoscritti in questi anni. Se le Ferrovie avessero presentato un progetto con delle po-

tenzialità e senza ridurre la forza lavoro di oltre il 50% non avremmo forse avuto nulla da ridire. Ma allo stato attuale ci sono troppe incertezze: mancano sempre il piano industriale ed il business plan». Il sindacalista del SEV **Pascal Fissalini** ha fatto inoltre notare che nei prossimi 10-15 anni si prevede un aumento del traffico ferroviario del 60-70%, in seguito all'apertura della galleria di base del Ceneri: «Le FFS che cosa fanno? Dimezzano i posti di lavoro alle Officine. Qualcuno ci dovrà spiegare secondo quale logica si compiono simili scelte». La strada del voto (cfr anche articolo a pagina 5) è dunque quella più coerente. «Le Officine - chiosa Frizzo - sono un bene collettivo. Un bene comune. Non possiamo permettere che sia un manipolo di politici a deciderne nel sortito». «Le Officine - rincara Matteo Pronzini - sono il simbolo delle coesione nazionale. E abbiamo diritto di rivendicare degli investimenti per il mantenimento dei posti di lavoro». Insomma il grido di battaglia all'epoca dello sciopero «Resistere, resistere, resistere» oggi si traduce nella ferma volontà di non deporre mai le armi contro lo smantellamento dei posti di lavoro. Sottoporre il destino delle Officine al popolo «è pertanto un dovere» conclude Gianni Frizzo. Parola al popolo il 19 maggio.

Sostegno sindacale

Per il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) e per il sindacato UNIA i posti di lavoro e il mantenimento dei posti di lavoro sono sempre stati al centro delle preoccupazioni. E sempre lo saranno, in un Cantone dove l'occupazione dovrebbe essere sempre una priorità. I due sindacati sostengono dunque l'iniziativa popolare «Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico industriale nel settore del trasporto pubblico» perché è l'unica via non solo per permettere la ripresa di tutte le attuali attività, ma anche per svilupparne di nuove nell'ottica dello sviluppo tecnologico-industriale.

INTERVISTA A IVAN COZZAGLIO

«Tiriamo dritto con l'iniziativa»

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Primo firmatario dell'iniziativa popolare «Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico industriale nel settore del trasporto pubblico», Ivan Cozzaglio spiega perché ora la sola via percorribile sia quella delle urne, dopo che il Gran Consiglio si è espresso contro l'iniziativa.



Ivan Cozzaglio

L'iniziativa su cui il Ticino si esprimerà il 19 maggio 2019, contempla l'emendamento chiesto da **Matteo Pronzini** (e accolto dal Parlamento); il nuovo articolo 5 indica la possibilità di orientare il polo tecnologico sul modello di «centro di profitto con forte autonomia decisionale» (Unità di business strategica), come indicato dallo studio della SUPSI.

Con la consapevolezza di aver promosso un'iniziativa rivolta al futuro e tesa al mantenimento dei posti di lavoro, i rappresentanti delle maestranze si rimettono nelle mani della popolazione, che oltre dieci anni fa aveva sostenuto lo storico sciopero. **Ivan Cozzaglio**, primo firmatario, qualche sassolino dalle scarpe se lo tira fuori. «Mi hanno dato fastidio i commenti di diversi politici che si sono improvvisati esperti in manutenzione ferroviaria. Ancora più fastidioso e irrispettoso l'essere dipinti

come persone retrograde, nostalgiche incapaci di vedere che il mondo sta cambiando e che la tecnologia evolve. In realtà nessuno di noi ha mai detto di voler continuare a fare delle manutenzioni di vecchio stampo e con metodi di lavoro vecchi. Perché mai un operaio non dovrebbe approfittare delle nuove tecnologie? Non è stato neppure apprezzato che «la politica abbia fatto da megafono ad Andreas Meyer e alle sue minacce di lasciare il Ticino se lo stabilimento di Castione non dovesse venire realizzato o se l'iniziativa dovesse essere approvata dal popolo». Altro rimprovero fuori luogo: il congelamento dell'iniziativa popolare. Ivan Cozzaglio ha dunque ragione di rinfrescare

la memoria agli smemorati: «L'iniziativa è stata congelata nel 2014 quando si era trovato l'accordo per il Centro di competenze, pensato come controprogetto. Alla richiesta di ritirare l'iniziativa, abbiamo risposto di volerla solo congelare. E abbiamo fatto bene a seguire questa strada. Per noi il Centro di competenze avrebbe dovuto portare lavoro e aumentare i volumi di lavoro. Ma le cose sono andate diversamente: il centro non è mai decollato, i posti di lavoro non sono mai arrivati e la politica ha nicchiato. Oggi, grazie a quella saggia decisione, abbiamo potuto riattivare la nostra iniziativa. Che ora abbiamo deciso di portare alle urne» (cfr. articolo a pagina 4).

Nei dibattiti che si sono susseguiti a ritmo serrato, poche voci si sono in verità alzate per denunciare un aspetto centrale e dirimente: il mantenimento dei posti di lavoro, su cui sindacati e rappresentanti delle maestranze delle Officine battono il chiodo dai tempi dello sciopero. «In tutto questo infinito discutere sulle Officine - commenta Ivan Cozzaglio - pochissime persone hanno parlato dei posti di lavoro, preferendo disquisire sull'ubicazione. Tutti a parlare del mantenimento di 200 posti di lavoro dimenticando che ne vengono cancellati ben 250! Nessuno ha approfondito le lavorazioni che saranno previste nel nuovo centro e che cosa

non sarà più svolto rispetto al lavoro attuale. Quei lavori che non faremo più non dipendono dai cambiamenti della tecnologia, ma da precise scelte delle FFS che hanno deciso di affidare alle Officine di Bellinzona solo la manutenzione del settore del traffico viaggiatori. In poche ma chiarissime parole: cambia l'orientamento strategico delle FFS e ciò ci fa perdere posti di lavoro».

Ma come è possibile chiudere gli occhi di fronte a quello che sarà uno smantellamento dei posti di lavoro, sacrificando di fatto una storica officina? È possibile se si considera esclusivamente, o prevalentemente, l'attuale ubicazione delle Officine di Bellinzona. «Inutile nascondere che il terreno che ospita le Officine - osserva Cozzaglio - fa gola. Si ha la netta impressione che diversi esponenti politici abbiano concentrato la loro attenzione sul principio di liberare il terreno che ospita le Officine. Terreno prezioso per la città di Bellinzona, su cui cominciare a schizzare appetitose strategie immobiliari. Quindi al centro della preoccupazione non il lavoro, bensì il terreno». Ma Cozzaglio va oltre: «Probabilmente a molti farà anche piacere togliersi dai piedi un Comitato pugnace che da dieci anni obbliga la politica e le FFS a sedersi attorno a un tavolo per trovare soluzioni sul mantenimento dei posti di lavoro». E ad oggi non c'è ancora nul-

la di chiaro. «Le FFS hanno cominciato due anni fa a indicare la cifra di 200/230 posti di lavoro. Da subito abbiamo chiesto di illustrarci come arrivano a queste cifre e in base a che cosa. Stiamo ancora aspettando adesso. Ma la cosa che fa più rabbia è il continuo affermare di non volere dare le cifre per paura che vengano strumentalizzate. Intanto in gioco ci sono i posti di lavoro».

Decida dunque il popolo. «È vero che la situazione è mutata nel corso degli anni, ma affrontiamo questo voto popolare - osserva Cozzaglio - motivati, certi che il popolo ticinese saprà cogliere l'importanza delle Officine e dei posti di lavoro. Chiediamo insomma ai ticinesi e alle ticinesi - conclude - di rimettere la chiesa al centro del villaggio e di riportare la storia recente indietro di qualche cassella, quando cioè la politica non ha avuto il coraggio di chiedere alle FFS più posti di lavoro e pretendere chiare garanzie sull'occupazione. Votare a favore dell'iniziativa significa ridiscutere non solo le sorti delle Officine, ma anche permettere di sviluppare un ragionamento sullo sviluppo industriale del Ticino. Vogliamo riportare al centro dei dibattiti di questo Cantone il lavoro. E le persone che vivono di questo lavoro». Alle Officine, così come altrove.

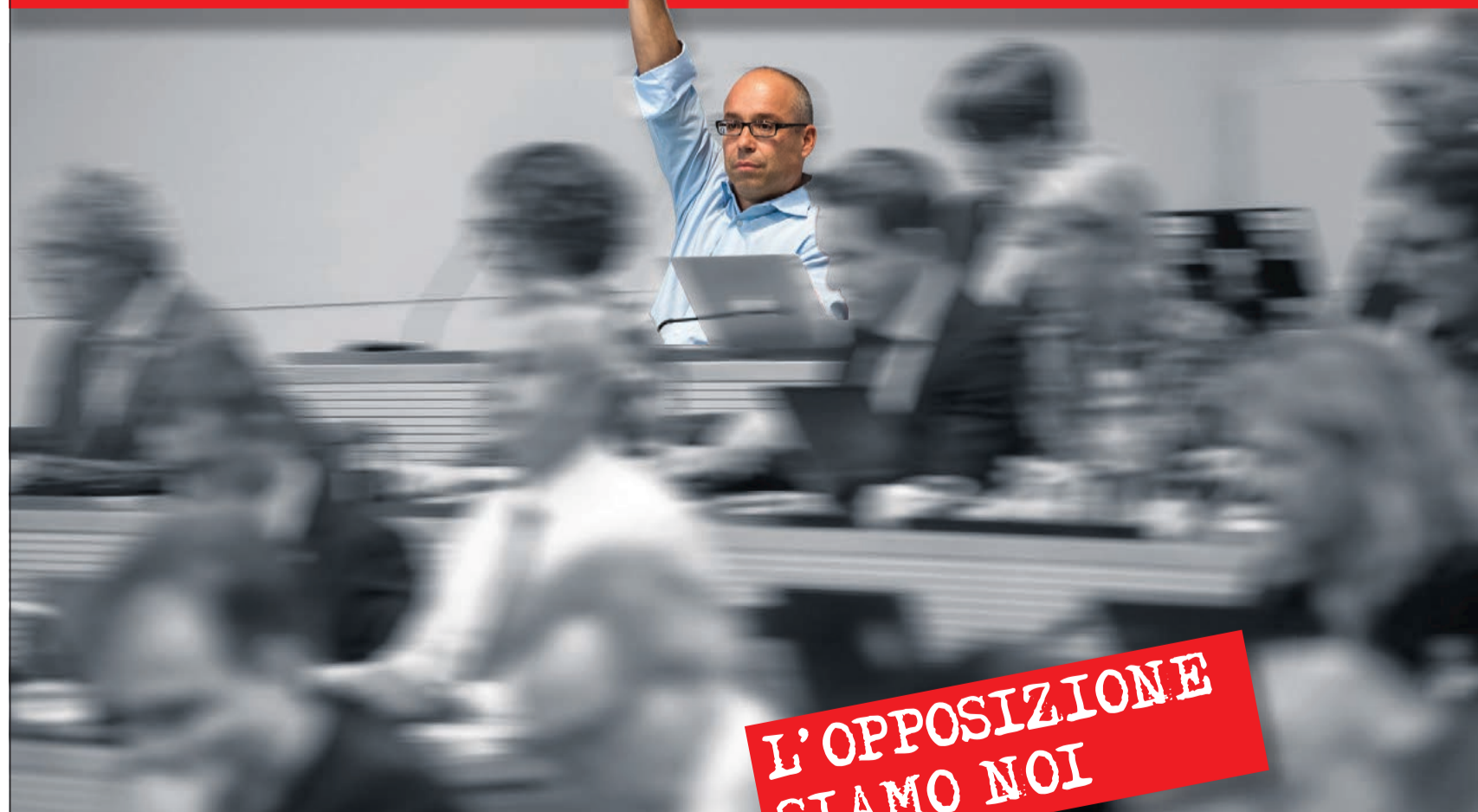
INSERZIONE A PAGAMENTO

Sostieni

Matteo
Pronzini

vota la lista

2



In Gran Consiglio **Matteo Pronzini** ha dato voce alle nostre battaglie: dumping salariale, case per anziani, ospedali di Valle, Officina FFS, Rimborsopoli, Pensionopoli.

Matteo Pronzini è stato efficace e coraggioso, spesso l'unica voce di opposizione. È necessario confermare il suo seggio e ottenerne altri, per accrescere la forza di opposizione.

Per permettere a Matteo di continuare il suo lavoro non basta il voto personale: è necessario il voto alla lista, che permette di conquistare i seggi e di far eleggere i deputati.

**Per sostenere
Matteo Pronzini
dovete quindi votare la
Lista 2**

L'OPPOSIZIONE
SIAMO NOI

mps - pop - indipendenti

OTTO MARZO

Il tempo è scaduto! Donne in cammino verso lo sciopero

Francoise.Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Un orologio su Piazza Dante a Lugano. Ad ogni ora una denuncia. Una rivendicazione. Un appello. Ad ogni ora una parola di donna per fare sentire le voci di tutte le donne. Cartelli colorati, messaggi di solidarietà, striscioni. E soprattutto l'avvio verso lo sciopero delle donne, che per la seconda volta nella storia mobilerà le donne di tutta la Svizzera. Il tempo è scaduto e per scandire le ore delle rivendicazioni, il Gruppo Donne dell'Unione sindacale svizzera, con il Coordinamento donne della sinistra e altre associazioni, è tornato a porre l'accento sui diritti delle donne e sulla mancata parità con un'azione pubblica.

Basterebbe un solo motivo per alzare la voce. Uno per ogni donna, uno per ogni storia. Uno per ogni affronto subito. Giusto allora che le voci delle donne si alzino per esprimere una collera collettiva. Ogni ora, ogni giorno. Per dire basta a molteplici forme di discriminazioni. Per denunciare abusi, violenze, molestie. Per scardinare comportamenti sessisti. Per unire le parole liberate in una unica voce, rivendicare pienamente: pari opportunità, uguaglianza, giustizia, rispetto, libertà, autodeterminazione. A casa propria. Nel mondo intero.

Il movimento femminista è diventato una cassa di risonanza per tutti i conflitti sociali, tessendo alleanze che rompono le gerarchie patriarcali, costruendo complicità tra le lotte, elaborando nuove pratiche e linguaggi per l'emancipazione. Per rimettere al centro la questione dirimente dei diritti e dell'uguaglianza, in Svizzera le donne sciopereranno il 14 giugno 2019. E per lo stesso motivo le donne di molti paesi si

sono fermate l'Otto marzo, giornata internazionale della donna. Uno sciopero come forma di resistenza e contro tutti i tentativi di mettere a tacere, disciplinare, moralizzare - come sottolinea il collettivo NonUnaDiMeno - il grido altissimo di tutte quelle donne che più non hanno voce. Violenza di genere dentro e fuori casa, dentro e fuori i luoghi di lavoro, femminicidio, esclusione, povertà, sessismo, molestie, precarietà, stereotipi, pregiudizi, controllo sociale, mercificazione del corpo delle donne, disparità salariali, gratuità del lavoro, mancato riconoscimento del lavoro di cura, sottomissione: sono solo alcuni capitoli del bollettino di guerra contro le donne nel mondo intero.

Solidarietà alle donne nel mondo

Uno sciopero globale per rivendicare una serie di diritti e per marcare in modo chiaro la congiunzione imprescindibile tra i diritti civili che nutrono la libertà di autodeterminazione delle donne e i diritti sociali in cui la libertà trova espressione concreta. L'Otto marzo è stata dunque l'occasione per esprimere piena solidarietà alle donne che nel mondo hanno incrociato le braccia, per lanciare lo sciopero delle donne in Svizzera il 14.06.2019 e per riprenderci l'Otto marzo, trasformato in «festa» della donna per meri fini commerciali. Riducendo l'Otto marzo ad una data qualsiasi del calendario da sfruttare e banalizzare con buoni sconto e offerte speciali.

L'Otto marzo è un giorno che dovrebbe richiamare la resistenza contro le ingiustizie, le oppressioni, le discriminazioni. Che sono esattamente al centro delle lotte che hanno dato vita, all'inizio del Novecento, all'Otto marzo. E che negli anni Settanta era considerato un giorno di lotta rivoluzionaria. Perché il Movimento di liberazione della donna questo ha fatto: ha



Indietro non si torna: flash mob in piazza a Lugano

avviato una vera rivoluzione nelle relazioni e nel paradigma sociale culturale. La strada per la parità è indubbiamente costellata di successi, ma resta moltissimo da fare perché molti diritti scritti nelle leggi, non sono rispettati. In questi ultimi anni purtroppo il bilancio non è positivo: donne che dopo la maternità vengono licenziate, donne che guadagnano meno per un valore di pari valore, donne costrette a lavorare a tempo parziale e perciò più precarie, donne che subiscono violenze e molestie in diverse forme, donne la cui libertà è limitata, donne che svolgono lavori invisibili, donne minacciate perché straniere; donne umiliate e denigrate nella rete.

Eppure a Lugano si è visto benissimo: le donne non demordono. Sanno essere tenaci, battagliere. Dove sono presenti portano competenze, innovazione, lungimiranza. La mediazione, la condivisione, il pensiero trasversale capace di guardare sempre un po' più in là del breve termine, sono prerogative delle donne. L'idea di una donna ancora molto legata al la-

voro di cura porta con sé l'idea che, in ruoli di vertice, una donna non possa essere mai «abbastanza»: mai abbastanza forte, mai abbastanza assertiva, mai abbastanza presente, mai abbastanza «maschile». Ecco perché è importante promuovere la presenza delle donne in politica, nelle istituzioni e nell'economia. Quando sono state presenti, hanno indubbiamente contribuito a una serie di miglioramenti. Non solo sul piano legislativo, ma anche nella vita reale.

Io l'8 a Bellinzona

Molte adesioni anche alla manifestazione serale a Bellinzona organizzata dal collettivo Io l'8. Anche in questo caso sono state ribadite le sacrosante rivendicazioni della donna e denunciate le discriminazioni che costellano i destini quotidiani delle donne. Toni giustamente accesi e carichi di ribellione contro una certa società patriarcale che rincorre il desiderio di «rimettere le donne al loro posto» e di attribuire alla donna il valore di ancella. Come se la donna non avesse un valore pieno perciò che è. Donna!

COLPI DI DIRITTO

Riqualficarsi dopo la perdita dell'impiego

Da tempo Gianni soffre di ripetuti mal di schiena. Un brutto giorno ha un nuovo attacco di ernia del disco, dal quale non riesce più a riprendersi del tutto anche dopo vari interventi. Il medico di fiducia del suo datore di lavoro ritiene che Gianni non sia più

§ Protezione giuridica SEV

idoneo a svolgere l'attuale professione di conducente di autobus.

Su insistenza dell'assistenza d'indennità giornaliera, il caso viene

segnalato all'AI e, trascorso il periodo di protezione dal licenziamento, alla fine arriva la disdetta del datore di lavoro. In uno scritto informativo, l'assistenza d'indennità giornaliera ricorda a Gianni che una clausola della sua polizza assicurativa prevede che il suo diritto al pagamento dell'indennità giornaliera scade con lo scioglimento del rapporto di lavoro. Ora Gianni non è afflitto solo da dolori cronici alla schiena ma anche da preoccupazioni di tipo finanziario e per il suo futuro. Pieno di dubbi si rivolge allora al suo sindacato, per sapere in che modo l'assistenza giuridica professionale del SEV può offrirgli

aiuto in questa difficile situazione. Lo specialista incaricato dell'assistenza giuridica professionale SEV chiarisce dapprima i diritti di Gianni nei confronti dell'assicurazione contro la disoccupazione. Di principio vale che una persona disoccupata ha diritto di ricevere un'indennità di disoccupazione, purché e per quanto sia idonea al collocamento. È idonea al collocamento una persona disoccupata che sia disposta, capace e autorizzata ad accettare un lavoro adeguato al tasso di occupazione minimo del 20%. La legge sull'assicurazione contro la disoccupazione prevede eccezioni a questo principio. Così, gli assicurati

che rispondono a tutte le premesse, salvo l'idoneità al collocamento, hanno diritto per un certo periodo a indennità giornaliera dell'assicurazione contro la disoccupazione. Questo diritto è però limitato a 44 indennità giornalieri. In quest'ambito non conta se l'incapacità al lavoro è subentrata prima o durante la disoccupazione. Un'altra eccezione interessa le persone disoccupate per le quali non è chiaro se, in seguito a malattia o infortunio, esiste una idoneità al collocamento. Ciò vale in particolare per coloro che hanno presentato una richiesta di prestazioni dell'assicurazione invalidità. In questo caso per la durata dell'accertamento da parte dell'assicurazione invalidità sussiste un diritto a indennità di disoccupazione, nonostante l'idoneità al collocamento non sia stata definita. L'idoneità al collocamento viene negata solo quando non sussiste effettivamente. Dunque, se gli accertamenti dell'assicurazione invalidità durano nel tempo, vi è un obbligo di prestazione anticipata in base alla legge sull'assicurazione contro la disoccupazione. Per Gianni questo significa che - sebbene la sua idoneità al collocamento non sia chiara - egli ha comunque diritto a indennità giornaliera della cassa disoccupazione, e questo finché l'assicurazione invalidità non avrà deciso sui propri obblighi di prestazione nei confronti dell'interessato. Al collega spetta un'indenni-

tà di disoccupazione non ridotta, anche se per motivi di salute può lavorare solo a tempo parziale. Lo specialista dell'assistenza giuridica professionale SEV consiglia a Gianni di annunciarsi come disoccupato il più presto possibile all'ufficio regionale di collocamento, facendo valere il suo diritto alla diaria.

L'assistenza giuridica professionale SEV aiuta i membri del sindacato anche per questioni legate alle norme sull'assicurazione invalidità. Dopo aver richiesto e studiato l'incartamento AI di Gianni, lo specialista del SEV verifica i suoi diritti. Egli giunge alla conclusione che Gianni, non potendo più tornare a svolgere la sua precedente attività di conducente di autobus a causa dei problemi alla schiena, svolgendo un'altra occupazione, per lui adeguata dal punto di vista medico, dovrà prevedere una riduzione del suo reddito superiore al 20 per cento. Per reintegrare nuovamente Gianni nella vita professionale e compensare la perdita salariale, il SEV richiede con successo all'AI una riqualficazione.

Grazie al sostegno dell'assistenza giuridica professionale SEV, Gianni ha potuto annullare la sua iscrizione all'URC e oggi - con il sostegno dell'AI - segue la formazione di addetto alla logistica AFC. Fino al momento in cui avrà terminato la riqualficazione riceverà indennità giornaliera dall'AI (80% del reddito precedente).

INTERVISTA ESCLUSIVA

Susanna Camusso, il sindacato e lo spazio delle donne

Michele Novaga
novaga@libero.it

L'ex numero uno del sindacato italiano CGIL traccia un bilancio - «sempre complicato» - della sua azione ai vertici. Evidenzia i pericoli legati alla liberalizzazione e le sfide connesse con la digitalizzazione. E denuncia i nuovi razzismi e fascismi.

Dopo otto anni alla guida del principale sindacato italiano che bilancio si sente di fare del suo mandato come segretaria?

Fare un bilancio è sempre complicato. Durante gli anni della grande crisi economica del nostro paese la fatica fondamentale è stata quella di mantenere viva la rappresentanza e di difenderla da un lato da tutti i tentativi di scaricare sui lavoratori le conseguenze della crisi stessa, dall'altro dalla cosiddetta disintermediazione o negazione della rappresentanza. Abbiamo ricostruito, dopo anni di divisione e separazione, un quadro di accordi confederali che hanno difeso il contratto di lavoro nazionale. Questi elementi hanno molto condizionato l'attività di questi anni ma devo dire che, pur con tutte le difficoltà, siamo ancora ben piantati sui nostri piedi.

Lei è stata la prima donna segretaria della CGIL: il sindacato è una struttura a prevalenza maschile?

È un'organizzazione che nasce profondamente maschile e che ha subito la cultura che per lungo tempo ha avuto il mondo della sinistra; cioè quella di considerare la questione femminile una contraddizione secondaria che si sarebbe risolta una volta realizzato il socialismo. Oggi la Cgil è una organizzazione di donne e di uomini la cui necessaria e quotidiana affermazione è ancora figlia di una battaglia politica. Perché come si dice «una volta che ti sei fatta spazio devi continuare a difenderlo».

Però è un fatto reale che oggi le donne lavoratrici quasi ovunque percepiscano un reddito inferiore rispetto agli uomini. Solo in Svizzera nel settore privato le donne guadagnano quasi il 20% in meno dei loro colleghi maschi. C'è ancora molto da lavorare.

In Italia questa percentuale è un po' più bassa (17.5%) ma siamo dentro un trend diffuso. Da un lato continua ad esserci un pregiudizio verso il lavoro femminile che si traduce nel non riconoscere percorsi di carriera che danno origine alla differenza retributiva, dall'altro è un

effetto della dispersione progressiva del mercato del lavoro che rende sempre più difficile contrattare l'organizzazione del lavoro, avere una dimensione di intervento su come è organizzato, dei percorsi di formazione. E ovviamente le donne pagano un prezzo perché a differenza degli uomini non compensano mai con l'iperpresentismo e con l'allungamento dell'orario di lavoro perché continuano ad avere il grande carico del lavoro di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Cosa ne pensa della liberalizzazione del trasporto pubblico in Europa su vettori come Uber e FlixBus che hanno comportato un dumping salariale e sociale?

Direi che ci sono più cose che si intrecciano tra di loro. Una è la tendenza alla privatizzazione dei servizi. Non bisogna dimenticarsi mai che uno dei punti di crisi oggi nell'Europa è la sottovalutazione dell'importanza che ha la libera circolazione delle persone come motore di unità europea. Il secondo tema è quello delle multinazionali luogo dei maggiori profitti e delle maggiori accumulazioni. E anche produttrici di un principio di sistematico dumping sulle condizioni di lavoro. Un tema su cui l'Europa manifesta tanta impotenza sia sul versante dell'intervento fiscale sia su quello della capacità di avere norme che garantiscano una convergenza verso l'alto. In questo Ryanair e Amazon sono state sfide importanti per il sindacato per la capacità di coordinarsi e coordinare delle iniziative per affermare contratti collettivi e tutela del lavoro. Sono stati i primi elementi di scuola su come immaginare il bisogno di una contrattazione collettiva che sia sovranazionale.

A questo proposito, che passi in avanti sono stati fatti per quanto riguarda il lavoro frontaliero?

Il bilancio della nostra attività è positivo. Ci sono rapporti importanti con i sindacati dell'altro lato del confine, non solo svizzero. In questi anni è progressivamente cresciuta una relazione con i sindacati di confine con un lavoro consistente sulla percezione che i frontalieri sono quelli che sottraggono il lavoro all'altra parte. Abbiamo poco chiaro il motivo per il quale la discussione sulla revisione dell'accordo fiscale sui frontalieri si sia fermato. Dico solo che se ci fosse una tendenza a unificare le condizioni di lavoro dell'Europa questo semplificherebbe anche le relazioni transfrontaliere.

Che impatto avrà la digitalizzazione sui po-



Giorgio Tuti con Susanna Camusso, che si occuperà delle politiche internazionali e di genere

sti di lavoro. E quali sono le contromisure che si possono attuare?

La digitalizzazione è una rivoluzione che passa dal controllo dei dati, dall'intervento sull'orientamento dei comportamenti delle persone, sul consumo. Allo stesso modo pone domande anche profonde ma per avere delle risposte richiederebbe che ci sia un soggetto politico anche sovranazionale che queste domande se le fa.

Noi stiamo provando a fare due cose: una è mantenere una capacità di contrattazione (che abbiamo chiamata «contrattare l'algoritmo») per determinare il fatto che l'esistenza di formule matematiche che regolano il lavoro - come avvengono i turni come avviene il flusso delle prestazioni - non è sostitutivo della contrattazione, dei principi di uguaglianza del lavoro e quindi della necessità di contrattare.

Il secondo elemento è come contrattare gli effetti di polarizzazione che ci sono e sono evidenti tra lavori che si dequalificano sempre di più e lavori che si qualificano sempre di più senza che i soggetti siano in grado di determinare delle prospettive come l'utilizzo della formazione e di forme complesse di organizzazione.

L'ondata di destra che attraversa l'Italia e il mondo le fa paura?

Noi pensiamo sia sbagliato avere una lettura del mondo che non si accorga che i fenomeni sono globalizzati in termini economici ma anche politici nel rapporto col mondo del lavoro e come sia necessario tornare ad alcuni fondamenti del diritto del lavoro. Bisogna fare un ra-

gionamento mondiale di fronte ai nuovi fascismi e razzismi. E sul loro nemico numero uno che sono i migranti e che si muovono, badate bene, non da un continente all'altro (più dell'80% dell'immigrazione africana è interna all'Africa e solo una quota del 10% si affaccia verso l'Europa) ma al loro interno mossi dalle stesse motivazioni e cioè da una globalizzazione sempre più diseguale e dalla crescita delle disuguaglianze e dalla disoccupazione giovanile.

Come bisognerebbe contrapporsi e con quali idee?

Le risposte di ordine nazionalista che propongono nuove autarchie con la chiusura delle frontiere sono le peggiori anche perché mettono in competizione i deboli tra di loro. Ai tanti nazionalismi e alla crescita delle destre bisogna rispondere con unità del mondo del lavoro e la difesa dei principi fondamentali dell'organizzazione dei lavoratori.

Dopo essere stata sconfitta per pochi voti all'elezione al vertice della confederazione sindacale mondiale a inizio dicembre, cosa farà ora?

Il nuovo segretario generale Maurizio Landini mi ha affidato la responsabilità delle politiche internazionali e delle politiche di genere della nostra organizzazione. Continuerò quindi una battaglia rispetto al bisogno di innovazione nel sindacalismo mondiale e proseguirò - e a questo non potrò mai rinunciare - una personale battaglia di genere perché sono convinta che il futuro sia della donna.

INSERZIONE A PAGAMENTO

socialità e famiglie
ambiente
salute
territorio
lavoro
fiscaltà

PS ELEZIONI CANTONALI 2019
Lista n°4 | Candidato n°8

IVO DURISCH
Le Radici del Futuro

SONDAGGIO SEV VPT

Sulla salute degli autisti il peso dello stress

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) lancia un allarme sulla salute dei conducenti dei mezzi pubblici: la metà di loro afferma di soffrire di stress e si è constatato un aumento significativo dei disturbi del sonno, dell'appetito e dell'apparato digerente. È quanto risulta da un'analisi comparativa tra i risultati raccolti nel 2010 e nel 2018. Il sondaggio, svolto su mandato della VPT, non ha la pretesa di fornire dati scientifici o di carattere medico, ma è altamente rappresentativo sulla natura del vissuto individuale nelle tre regioni linguistiche.

Giovanni* guida i bus. Ha mal di schiena, ha superato i 60 anni e in qualche modo ha imparato a convivere con lo stress e i dolori. Il suo lavoro gli piace, per cui va avanti anche con qualche acciacco. Pure Alessandra* guida i bus. Da 20 anni trasporta passeggeri che non sempre sono educati. Anzi: dal momento che la società oggi è più conflittuale, anche gli utenti della strada mostrano maggiori segni di impazienza e aggressività. «Fa parte del nostro mestiere. Ma a volte - ci racconta - questa rabbia ce la portiamo a casa e sono un po' come delle tossine che ci restano addosso e non ci fanno dormire sonni tranquilli». Reto* è un giovane ottimista, ha quasi sempre il sorriso sulle labbra e tende sempre a vedere il lato positivo delle cose; ciononostante si lamenta dei turni lunghissimi: nastri di 15 ore per fare 8 ore effettive di lavoro. Pause troppo lunghe che allungano il turno; così invece di favorire il riposo finiscono per creare ulteriore stress. E questa mancanza di attenzione gli fa perdere a tratti il sorriso. Solo chi non guida può pensare che siano turni sostenibili e persino salutari.

La pratica dimostra infatti il contrario e anche il recente sondaggio del SEV. In base alle 500 risposte ricevute, un autista su due dichiara di soffrire di stress, mentre in base allo Job

Nuovo comitato bus

Lo scorso 19 febbraio a Olten, è stato rinnovato il comitato bus, così composto: Peter Bernet, Lugano; Elisabeth Küng, Thun; Vicent Leggiero, Ginevra; Carmelo Scuderi, Losanna; Jacques Leipzig, Friburgo. Il nuovo eletto per il comitato bus, è membro sostituto per il comitato centrale VPT, è Marcel Betschard, Zugo. Il comitato ha lanciato un appello per migliorare il reclutamento. Tutti sono stati invitati ad essere attivi in occasione del Tour de Suisse del bus del centenario; un'occasione per avvicinarsi ai membri e al pubblico.

Stress index 2018, si lamenta di stress un salariato su quattro. Risultano particolarmente frequenti sintomi quali ansietà, irritabilità e stanchezza, le cui cause sono attribuite all'aggressività di automobilisti, ciclisti e passeggeri turbolenti. La situazione è peggiorata negli ultimi anni. Nel 2010 solo il 12% dei conducenti di mezzi pubblici tra i 56 e i 65 anni affermava di avere problemi di sonno, mentre ora sono il doppio. Contemporaneamente è aumentato anche il numero di incidenti che hanno visto coinvolti bus: secondo i dati della Confederazione nel 2011 erano 416 e nel 2017 ben 737, con un incremento dell'80%. Due casi su tre erano da imputare agli altri utenti della strada, quali automobilisti, ciclisti e pedoni.

Christian Fankhauser, segretario sindacale SEV titolare del settore bus, ammette che l'indagine, cui hanno partecipato 497 dei 2500 autisti interpellati in Svizzera, non ha la pretesa di fornire né dati «scientifici» sulle condizioni di vita e di lavoro, né dati «medici» su questi argomenti; vuole piuttosto informare sulla natura e la frequenza della percezione individuale. Del resto il sondaggio risponde ad un preciso mandato del Comitato VPT del settore bus, che ha voluto di nuovo sondare la situazione della professione, che sta perdendo attrattività. «Nonostante salari e condizioni di lavoro corrette garantite anche dai CCL - osserva infatti Fankhauser - la professione di conducenti di autobus ha perso di attrattività: a pesare negativamente sulla scelta il lavoro a turni e orari di lavoro atipici, ossia 7 giorni su 7, 22 ore su 24, giorni festivi, giornate lunghe e faticose. Tutto ciò difficilmente consente di conciliare famiglia e lavoro. In questo settore, inoltre, il tempo parziale viene usato per far fronte a problemi di pianificazione o per sgravare conducenti troppo stanchi. Pensato e usato bene - continua il sindacalista del SEV - il tempo parziale potrebbe essere una risposta per alleviare le fatiche del mestiere e per favorire anche l'assunzione delle donne, fermo restando che prima occorre predisporre vestiari e strutture sanitarie separate. Per ora, insomma, il conducente di bus resta fondamentalmente un mestiere di uomini. Ma attenzione. Constatiamo pure che la popolazione dei conducenti invecchia. Le aziende, del resto, faticano a reclutare personale competente a causa della scarsa attrattività del mestiere». Giovanni*, che ha cominciato a guidare bus all'età di 25 anni, riconosce che adesso il mestiere è molto più faticoso rispetto a quando ha iniziato; c'era meno traffico e c'erano anche meno turni e non così faticosi.

Analizzando accuratamente i dati raccolti dal SEV emerge per esempio che il lavoro notturno appare meno faticoso nel 2018 rispetto al 2010. «In qualche modo - annota Giovanni* - ci



Due bus, in fondo, avanzano lentamente nel caos cittadino.

siamo abituati; posso però anche dire che sul mio benessere qualcosa si risente». La fatica, insomma, si esprime attraverso altri canali. «Di fatto - commenta Fankhauser - si constata un processo di interiorizzazione dello stress che si esprime anche attraverso un aumento significativo delle malattie legate all'appetito e all'apparato digerente, in tutte le fasce di età. Sono pure aumentati i disturbi del sonno». Fattori stressanti, quali l'aggressività dei passeggeri e di altri utenti della strada - come ci ha del resto detto Veronica* - incidono in modo significativo nell'esercizio della professione di conducente di bus. Ciò spiega indubbiamente l'aumento dei disturbi del sonno. «In questo quadro - sottolinea ancora Fankhauser - pesa anche la gestione dell'assenteismo portata avanti dalle aziende; spesso viene vissuta come una forma di pressione. Se un terzo del personale ha detto di aver lavorato senza essere nel pieno delle proprie capacità, recandosi al lavoro da malato, deve interpellare le aziende, anche in merito alla sicurezza dell'utenza. A volte può bastare un forte

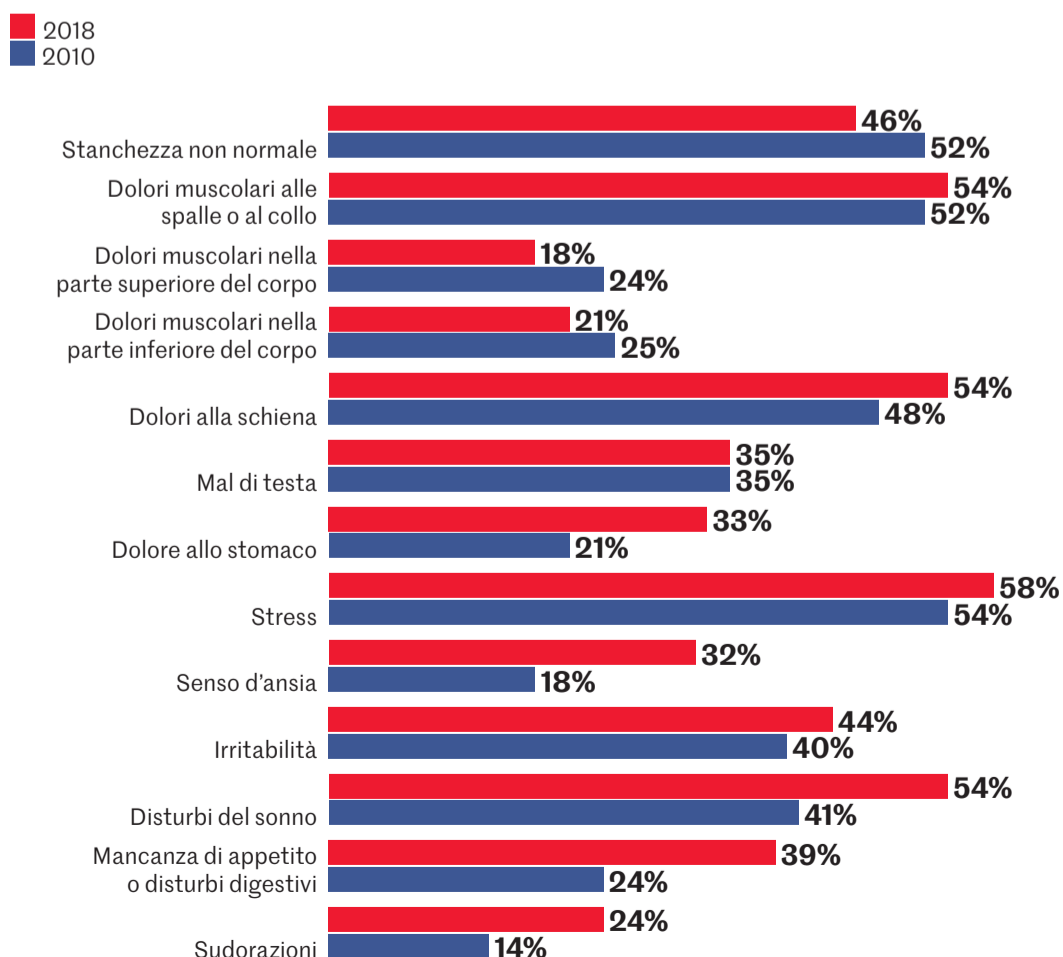
raffreddore e qualche riga di febbre per incidere sullo stato di salute generale dell'autista che si mette al volante».

Forte di queste constatazioni, il SEV continuerà ad intervenire presso le aziende per migliorare gli orari di lavoro. Si tratta sostanzialmente di ridurre lo stress sul posto di lavoro. «Bisogna evitare i nastri giornalieri di più di 10 ore. L'80% dei sondati giudica infatti faticoso un nastro che oltrepassa le 10 ore». È ciò che pensa anche Reto*, che vorrebbe guidare il bus fino alla pensione, tanto è appassionato. Ma affinché ciò sia possibile, è indispensabile che nella pianificazione dei turni si mettano davvero al centro le esigenze degli autisti. «Turni di 10 ore - sottolinea Reto* - ci permettono anche di avere una vita da vivere, fondamentale per il nostro equilibrio tra famiglia e lavoro, tra lavoro e vita sociale. Nastri di 14-15 ore sono davvero improponibili e penalizzanti».

Parola di autista.

*Le persone sono reali, i nomi sono stati attribuiti dalla redazione.

La salute nella fascia di età 46-55 anni



MESSE A CONCORSO NEL GIURA

Dumping allontanato

I sindacati syndicom e SEV ritengono che i rischi di dumping nel dossier di messa a concorso delle linee di autobus nel Giura siano sempre più lontani. Nell'incontro con i sindacati di inizio marzo, il ministro dei trasporti David Eray ha assicurato che il CCL della Chemins de fer du Jura (CJ) e quello di CarPostal fungeranno da riferimento per definire i criteri di aggiudicazione delle linee messe a concorso. Il Canton Giura rispetta quindi lo spirito della mozione «Messa a concorso di linee di autobus: delle garanzie per i/le salariati/e e gli utenti» accettata.

Assicurando che i CCL CJ e CarPostal fungono da riferimento, il Canton Giura precisa il senso dell'articolo 23 della Legge giurassiana sui trasporti pubblici che stipula che le indennità siano concesse solamente alle imprese che si impegnano a rispettare le condizioni di lavoro in uso nella regione. «Siamo molto soddisfatti della presa di posizione del ministro David Eray. In questo modo, ha chiaramente espresso il proprio impegno nell'evita-

re la corsa al ribasso dei salari dei conducenti di autobus. Si tratta di un segnale positivo per tutta la Svizzera», rileva Marco Forte, segretario sindacale syndicom. Il commento della vicepresidente SEV Barbara Spalinger va nella stessa direzione: «Siamo rassicurati. Questo incontro con il ministro è stato costruttivo. Ora si tratta di vedere quali saranno precisamente i criteri di concessione. Per i nostri due sindacati, ciò vuol dire tenere conto per esempio dei salari medi vigenti nella regione e non solo dei salari minimi». SEV e syndicom apprezzano che la volontà espressa con una petizione firmata da 4000 persone, venga in questo modo rispettata. Inoltre, lo spirito della mozione «Messa a concorso di linee di autobus: delle garanzie per i/le salariati/e e gli utenti» accettata a fine gennaio 2018 viene così applicato dal Canton Giura. La posizione giurassiana funge anche da messaggio a livello nazionale poiché altri cantoni prevedono delle messe a concorso. Il rispetto delle norme usuali nel ramo e nel luogo è un elemento essenziale. Ed è un segnale forte per i/le salariati/e.

FACILITAZIONI DI VIAGGIO PER IL PERSONALE

AG/FVP sotto i riflettori

Markus Fischer «Un AG su sei viene sventuto tramite lo shop del personale», intitolava la «SonntagsZeitung» del 10 marzo. Nel 2018, 260 aziende del trasporto pubblico hanno venduto 101 243 abbonamenti generali (AG) FVP con sconti tra il 30 e l'82 %, a fronte di 490 000 AG venduti a tariffe commerciali. Il 57 % degli AG FVP sono andati ai dipendenti, il 29% ai loro famigliari e il 14% a pensionati. «Questo regalo del settore ai propri dipendenti ha un valore di mercato, stimato prudenzialmente, di 380 milioni di franchi, mentre la vendita degli AG a prezzo ridotto permette di incassare 120 milioni l'anno», ha puntualizzato il giornale.

L'UTP difende le FVP

Questi «conti della serva» non si prestano però a quantificare il valore degli sconti concessi ai dipendenti dei trasporti pubblici, ha spiegato Ueli Stückelberger, direttore dell'UTP alla radio SRF. «Questi dipendenti sono spesso chiamati a compiere viaggi di servizio, che hanno un certo costo. Bisogna inoltre tener presente che gli sconti sull'AG devono essere dichiarati al fisco. Sono convinto che da questo sistema non deriva alcuna perdita per i contribuenti».

In contropartita, le aziende del trasporto pubblico possono contare su dipendenti motivati. Anche le FVP per famigliari e pensionati hanno sempre fatto parte della cultura aziendale del settore: «È una prassi apprezzata da tutti, che condivido e sostengo», ha affermato. Secondo la «SonntagsZeitung», è stato l'UFT a promuovere un'inchiesta lo scorso dicembre: «Si sta verificando se il sistema di sconti ha portato a perdite di introiti nel traffico regionale viaggiatori, sussidiato da Confederazione e Cantoni, nella misura di un miliardo l'anno per ognuno».

L'UFT ha spiegato di aver chiesto al settore dei trasporti pubblici di introdurre un meccanismo per rilevare l'uso degli AG FVP che non corrisponde al prezzo di mercato dell'AG. Dal punto di vista del diritto ai sussidi, le aziende dovrebbero rimborsare la differenza derivante da queste utilizzazioni effettive. Secondo Stückelberger, la risposta a questa richiesta dovrebbe giungere ancora questo mese. Egli non ritiene tuttavia che questi sconti abbiano generato perdite di introiti. In loro assenza, le aziende avrebbero infatti dovuto sostenere maggiori spese, rispettivamente aumentare gli stipendi.

Giorgio Tuti: «Ma non è affatto un regalo!»

Giorgio Tuti, presidente del SEV. Definire l'AG FVP un regalo ai dipendenti del trasporto pubblico finanziato dalla collettività a suon di milioni di franchi, è sbagliato. Il SEV protesta energicamente contro questo approccio, volto ad alimentare invidie ingiustificate e a danneggiare la reputazione del trasporto pubblico.

In realtà, invece, l'AG FVP:

- permette di svolgere in modo molto semplice viaggi di servizio. Senza di esso, gli oneri amministrativi per i rimborsi spese aumenterebbero in modo esponenziale;
- non è né gratuito, né regalato. È invece una componente dello stipendio. Nel trasporto pubblico lavorano artigiani specializzati e professionisti qualificati che potrebbero verosimilmente guadagnare anche di più, senza peraltro dover lavorare a turni, di notte e nei fi-

ne settimana ...

- deve essere dichiarato al fisco, in modo molto più rigoroso di quanto (non) avviene con i «Fringe Benefits» concessi da altre aziende, come per esempio l'utilizzazione privata di auto aziendali;
- sottostà a condizioni chiaramente definite dal settore dei trasporti pubblici, di cui UFT e autorità fiscali sono perfettamente a conoscenza;
- costituisce un segnale di apprezzamento e riconoscenza per i dipendenti, contribuendo a rafforzare motivazione e identificazione con l'azienda;
- non è un lusso, ma una componente apprezzata della cultura aziendale e costituisce una soluzione equilibrata nei confronti delle esigenze delle aziende, dei dipendenti e della collettività.



Modello Märklin della locomotiva dell'anniversario SEV

Per il suo 100° anniversario, il SEV lancia un modello Märklin della locomotiva del giubileo (scartamento H0). La locomotiva circola sulla rete svizzera dallo scorso 2 febbraio.

I membri SEV beneficiano di un prezzo speciale: **CHF 309,95 più spese di spedizione.**

Gli affiliati possono ordinare la locomotiva entro il **31 marzo 2019** tramite il tagliando sottostante oppure sul sito shop del SEV (www.sev-online.ch/shop/). La consegna è prevista a partire da metà giugno.

Concorso Märklin-SEV

Tra gli acquirenti della locomotiva dell'anniversario SEV sorteggiamo una visita esclusiva della fabbrica Märklin a Göppingen. Il SEV e Märklin invitano **15 acquirenti della locomotiva** (solo membri SEV) a un tour, in cui si potrà assistere alla creazione dei modelli Märklin. Dopo un pranzo offerto si visiterà il nuovo museo, dove si potranno ammirare gli esemplari degli ultimi 160 anni di storia.

La trasferta è individuale. Programma del giorno: inizio: 10.00-12.15 con visita guidata, segue pranzo. 13.30-15.00 visita del museo Märklin.

Tagliando di ordinazione

Ordino ... esemplari della locomotiva Märklin dell'anniversario SEV (scartamento H0) al prezzo per membri SEV i CHF 309,95 più spese di spedizione.
Versione: Corrente alternata Corrente continua

Cognome, nome:

Indirizzo:

Telefono: E-mail:

Il tagliando di ordinazione va spedito a:
SEV segretariato centrale, Shop, Steinerstrasse 35, Casella postale 1008, 3000 Berna 6



Vini del centenario SEV

Per i suoi 100 anni il SEV mette in vendita due vini speciali in collaborazione con la cooperativa EGB.

I vini del centenario possono essere ordinati direttamente sul sito <https://www.egbiel.ch/fr/shop> indicando il numero degli articoli. La consegna avrà luogo a partire dal 29 aprile. **Non è possibile ritirare il vino direttamente da EGB.**

Articolo 1194:
«Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, franchi 88.80 il cartone di sei bottiglie

Articolo 1073:
«Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte, 2018 franchi 81.60 il cartone di sei bottiglie

Tagliando di ordinazione

Ordino ... Cartoni di «Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, a fr. 88.80 il cartone (articolo 1194)

Ordino ... Cartoni di «Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte 2018, a fr. 81.60 il cartone (articolo 1073); le spese di spedizione sono incluse nel prezzo.

Cognome, nome:

Indirizzo:

Telefono: E-mail:

Il tagliando di ordinazione va spedito entro il 31 marzo 2019 a:
EGB - Einkaufsgenossenschaft Biel; Schwanengasse 22; 2503 Biel/Bienne

SOTTOFEDERAZIONE LPV

Definiti i punti forti per il 2019

Commissione centrale LPV Come da tradizione, la prima riunione della commissione centrale è consacrata ai temi principali da affrontare durante l'anno. Offre inoltre l'opportunità d'incontrare i nuovi membri della commissione, quest'anno è stato il turno di Jan Schönenberger, il nuovo cassiere centrale della LPV.

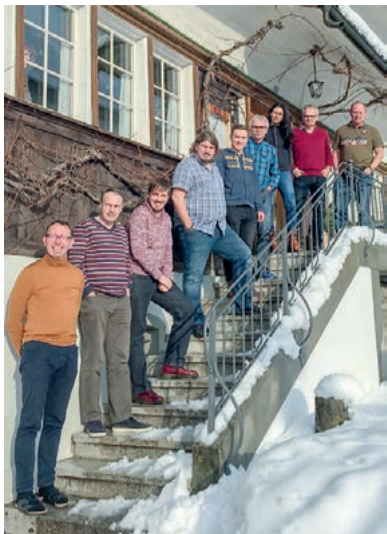
Ultimamente la commissione centrale è stata impegnata con il nuovo logo del sindacato. Il sito web, la carta intestata e la firma elettronica sono stati adattati al nuovo logo, come pure il materiale di reclutamento. La CC ha anche deciso di lanciare una prima ordinazione con T-shirt e polo. Queste saranno consegnate e vendute durante l'assemblea dei delegati LPV. Incoraggiamo inoltre tutte le nostre sezioni ad adottare il nuovo logo e forniremo loro il materiale necessario. Il nostro sito internet sarà inoltre aggiornato dopo la metà di quest'anno, appena il nostro webmaster Pat avrà concluso con successo le trattative per il rinnovo delle BAR delle Ferrovie Retiche (RhB). Quest'anno, le RhB festeggiano tra l'altro un anniversario speciale: 20 anni di sotto effettivo dei macchinisti!

Dalla svizzera romanda ci sono stati segnalati problemi per il corretto conteggio annuale del tempo

impiegato per l'apprendimento linguistico. Ricordiamo pertanto che secondo l'accordo ancorato nelle BAR i tempi investiti per l'apprendimento devono essere registrati nel conto TAT. In alternativa, il «lavoro durante il tempo libero» può essere registrato in conformità con la legge e secondo i nostri accordi, ma che è comunque soggetto al diritto alle indennità.

Presso FFS Cargo, sono molti i temi che non soddisfano le parti sociali. Ci infastidisce soprattutto il fatto che dopo anni di trattative in cui è finalmente disponibile un «elenco adeguato» dei luoghi di pausa, per quanto riguarda il traffico di ghiaia, Cargo faccia firmare ai colleghi un accordo che permette di fare una pausa in luoghi che non soddisfano i requisiti minimi. Rifiutiamo rigorosamente questa procedura. Questi esempi mostrano quanto siano importanti i nostri corsi LDL / OLDL. Alcuni corsi hanno già avuto luogo, altri due saranno offerti a breve. Sono inoltre in preparazione anche i corsi sul CCL FFS e le BAR.

Con l'entrata in vigore il prossimo 1° maggio del nuovo CCL FFS, in caso di malattia e assenze per infortunio a lunga durata le indennità saranno pagate in maniera forfettaria. Per i dipendenti delle FFS questo ulteriore sviluppo è consi-



La commissione centrale si è riunita dal 4 al 6 febbraio a Mogelsberg.

derevolmente migliore rispetto ai versamenti delle indennità giornaliere dei nostri fondi di solidarietà «Solifonds I». Poiché altre aziende ferroviarie non hanno ancora tali condizioni contrattuali e dal momento che i Solifonds rappresentano ancora un argomento di reclutamento importante per la LPV, la commissione centrale inoltrerà all'assemblea dei delegati LPV una proposta in cui si chiede d'adeguare l'importo del Solifonds I all'attuale importo del Solifonds II, per tutti i membri che non ricevono questo tipo di indennità forfettaria.

A partire da quest'anno, è possibile sostenere l'esame professionale federale per macchinisti e ottenere così un certificato specialistico che ci consente di accedere a nuove opportunità di formazione. Invitiamo tutti gli interessati a informarsi e registrarsi su www.vhbl-afsm.ch. Alcune compagnie ferroviarie si assumono i costi per l'esame professionale e il tempo impiegato il giorno dell'esame.

supplenza, non vi è più compenso automatico per il rimpiazzo del capoturno. Manuel Avallone ha spiegato che in questi casi bisogna rivendicare un compenso in occasione del colloquio di valutazione del personale. L'articolo 98 del CCL prevede infatti la possibilità di riconoscere un premio o un compenso per l'adempimento di una funzione con esigenze chiaramente più elevate.

Un partecipante ha ricordato l'imminenza delle prossime valutazioni del personale, che non devono assolutamente essere controfirmate senza riserva nel caso in cui si ha l'impressione di essere stati penalizzati. In questi casi bisogna invece richiedere un secondo colloquio, al quale si può essere accompagnati. Esiste anche la possibilità di contestare la valutazione presso l'istanza superiore. La firma senza riserve della valutazione pregiudica invece ogni possibilità di apportarvi modifiche.

Il prossimo convegno del settore Clean si svolgerà il 18 gennaio 2020 a Schlieren ZH e tratterà i seguenti argomenti: pulizia / pulizia giornaliera; le differenze tra le regioni; le possibilità di avanzamento di collaboratrici e collaboratori; i rapporti di lavoro temporanei all'80 per cento; la CoPe; l'indennità per lavori sporchi e la formazione sulla sicurezza.

datati di limitare i dipendenti temporanei al 4 per cento dell'effettivo di personale a tempo pieno (FTE) di tutto il gruppo. Un altro problema deriva dal fatto che i collaboratori temporanei non svolgono il corso sulla sicurezza, esponendosi quindi a rischi sul posto di lavoro. In Ticino, il lavoro viene svolto prevalentemente di notte, poiché altrimenti non vi sono intervalli di tempo sufficienti per pulire i treni.

Le FFS intendono sopprimere l'indennità per lavori sporchi 2 e rimpiazzarla con un'indennità forfettaria. Manuel Avallone e Hanspeter Eggenberger hanno precisato che questo potrà avvenire solo in base ad un accordo tra le parti e si sono assunti il compito di chiarire la questione.

Da quando, un paio di anni fa, le FFS hanno abolito l'indennità di



Ludwig Reyer Il 2 febbraio, a Rotenburg, si è tenuto il primo convegno di Clean, indetto dalla sezione RPV di Zurigo con l'intento di approfondire i numerosi problemi che affliggono il settore. Il copresidente della sezione Daniel Purtschert ha accolto 22 partecipanti, oltre agli ospiti Hanspeter Eggenberger, presidente centrale RPV e Manuel Avallone, vicepresidente SEV.

Juan José Grau, membro di comitato, ha presentato il nuovo progetto Clean 4.0, in vigore dal 1° gennaio e che pone purtroppo diversi problemi, derivanti principalmente dai metodi differenti di pulizia utilizzati nelle varie regioni e dalla delega al capoturno della definizione di cosa deve essere pulito e quanto tempo debba essere messo a disposizione dal piano di lavoro. L'ambiente è molto negativo. Sono state riscontrate discriminazioni nelle promozioni in una funzione superiore, avvenute per alcuni collaboratori a scapito di altri. Un valido capoturno è stato destituito e un altro collaboratore, meno ben qualificato, è stato obbligato a riprendere la funzione. Per questo caso si è fatto ricorso all'assistenza giuridica SEV. Vi sono anche notevoli differenze nella formazione. Le FFS avevano convenuto con i sin-

GIOVENTÙ SEV

L'inverno non ci ferma

Xenja Widmer Quest'anno, il nostro tradizionale weekend non è stato dedicato solo alla slitta, ma abbiamo voluto tentare un'esperienza più coinvolgente. Abbiamo quindi riservato un'intera casa di vacanza, la Lindenweidli a Eriz, dal 25 al 27 gennaio, dove eravamo in diciotto. La maggior parte è arrivata già il venerdì sera, trascorso dedicandoci a giochi di società che hanno presto conquistato anche lo spazio inizialmente dedicato alla pista da ballo. Il sabato, ci siamo lanciati sulla neve, dedicandoci ad attività diverse:

dalla passeggiata con le ciaspole, allo sci di fondo e a quello alpino. La metà di noi non ha però resistito alla tentazione di un tuffo nei ricordi d'infanzia, con una bella discesa in slitta. Un divertimento per tutti! La giornata è poi stata conclusa dall'immane fondue, seguita dalla ripresa dei nostri giochi di società. La domenica, dopo un'abbondante colazione, abbiamo provveduto al riordino della casa e siamo infine rientrati. In programma nel frattempo, il 9 marzo, l'uscita all'Escape room di Emmenbrücke.



SOTTOFEDERAZIONE RPV

Nuovo sito web

Servizio stampa RPV La commissione centrale si è incontrata nel frattempo anche per la riunione ordinaria di febbraio. Il convegno Clean del 2 febbraio si è svolto a Rotenburg (vedi articolo qui a fianco), mentre il prossimo si terrà il 18 gennaio 2020 a Schlieren. Abbiamo ricevuto il bilancio della sezione RPV Südostschweiz, il conteggio finale 2018 della giornata svizzera dei manovrati, il preventivo 2019 e la lista delle quote della sottofederazione. Il regolamento delle spese per la commissione centrale verrà rivisto. L'ordine del giorno del comitato centrale e dell'assemblea dei delegati come pure l'invito al prossimo comitato centrale saranno pronti a breve. Il nuovo sito web della RPV è in fase di rielaborazione. La fine delle celebrazioni per il 100° anniversario del SEV si terrà il 30 novembre a Berna. Abbiamo ricevuto la petizione sulla

decisione 25, inerente la rivalutazione dei salari per i macchinisti B100. Il 30 marzo, si svolgerà al ristorante Mappamondo di Berna una conferenza dell'USS sulla politica migratoria e sulla libera circolazione delle persone. È stata creata una mappa di riferimento per i processi di One-operations. La Posta punta sui trasporti ecologici con FFS Cargo. A gennaio, le due grandi società hanno concluso in un accordo quadro la cooperazione per i prossimi quattro anni. Al 1° maggio 2019 entreranno in vigore le nuove disposizioni del CCL. Cambi in seno alla direzione I: Ruedi Buchi assumerà un nuovo ruolo e diventerà responsabile dei processi e della trasformazione (e non come comunicato originariamente responsabile Chief Transformation Officer CTO). Allo stesso tempo, entrerà in carica anche la nuova direzione del settore I-B.

COLLABORAZIONE NEL BUON UMORE

Tra i membri delle Fart

Angelo Stroppini Ottimamente organizzata dalla sezione VPT Locarno in collaborazione con il segretario SEV di Bellinzona, lo scorso 26 febbraio si è tenuta presso le FART una giornata di presenza sindacale. Per l'occasione, Gerardo Di Biasi e Fabrizio Frusetta hanno vestito i panni di cuochi offrendo nella sala personale autolinee un apprezzato piatto di pasta. Presente sull'arco di tutta la giornata anche il presidente sezionale Luca Madonna. I segretari sindacali hanno fatto visita a ferrovia, al de-



barcadere di Locarno e alle officine di Ponte Brolla. Il SEV si è fatto conoscere a nuove persone e ha ringraziato chi da tanti anni ne fa già parte. Un sentito ringraziamento alla VPT che ha sponsorizzato la giornata.

VPT SOTTOCENERI

«Ascolto e dialogo indispensabili»

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Tre domande a Calo Conti Nibali, presidente della sezione VPT Sottoceneri.

Che cosa rappresenta il sindacato per te?

Ho sempre creduto nel sindacato per la sua forza di rappresentanza e per la capacità di sviluppare una dinamica di solidarietà tra lavoratori e lavoratrici. Certo, non sempre è facile, ma quando si capisce che il problema individuale è anche un problema collettivo, allora il valore della solidarietà diventa evidente. Ma non è mai scontata. Si costruisce giorno per giorno. Il sindacato acquista anche un senso forte quando permette una crescita comune tra la base e chi li rappresenta; che non devono essere mai due mondi separati, ma uniti. Perché solo uniti si possono migliorare le condizioni di lavoro. Il mondo del lavoro e più in generale la società stanno profondamente cambiando, come sono cambiati anche i bisogni dei lavoratori e delle lavoratrici. Davanti ai cambiamenti del mondo del lavoro, il sindacato non può e non deve stare fermo. Tanto più che la mobilità 4.0 porta con sé nuove sfide, legate in modo particolare alla digitalizzazione. Proprio nel corso della giornata nazionale dei bus a Olten, è emerso in modo chiaro che lo sviluppo tecnologico non può e non deve essere fatto a scapito del personale. Per questo il Contratto collettivo di lavoro resta uno strumento fondamentale per la tutela delle condizioni di lavoro.

Come interpreti il tuo ruolo di presidente?

L'ascolto è la qualità principale. Ascolto non significa solo prestare attenzione ai problemi degli altri, ma creare dei legami personali di fiducia. L'ascolto è la premessa indispensabile per capire e conoscere. E solo se si conosce si può poi agire e intervenire a livello aziendale e sindacale. L'altra importante qualità è la prossimità. Essere cioè vicini ai colleghi e alle colleghe non solo quando ci sono dei problemi. Un presidente deve anche sapere mediare, anche se non è sempre faci-

le. Ogni giorno di lavoro è diverso dall'altro. Ci sono giorni in cui le tensioni sono come fuochi d'artificio ed altri in cui il clima è più sereno. Essere presidente significa anche saper cogliere queste informazioni e fare la parte delle cose. Anche qui non è sempre facile, ma ciò che conta è la volontà di confrontarsi apertamente e con rispetto per trovare soluzioni, sapendo che non basta schiacciare le dita per ottenere dei risultati. Sono un po' focoso per natura, è vero, e sono un lottatore. Ma cerco sempre di essere attento alle diverse sensibilità, pur restando determinato. Un presidente deve certamente sapere fare la sintesi, facilitare le soluzioni e il dialogo. Il dialogo, infatti, è tanto importante quanto l'ascolto. Solo così si creano profondi rapporti di fiducia capaci di resistere a piccole o grandi tempeste. Ho assunto la presidenza quest'anno ereditando il testimone da Peter Bernet, che per anni ha guidato la sezione e l'ha fatta crescere. Abbiamo due temperamenti molto diversi, ma da militanti ci accomuna profondamente il senso della responsabilità sindacale.

Quali sono attualmente i temi da affrontare?

Per i conducenti di autobus i turni sono certamente il problema principale, perché hanno un impatto diretto sulle loro vite. L'altro giorno a Olten ho parlato con i colleghi di Ginevra, Losanna e Friburgo e mi hanno confermato che anche nelle loro aziende la turnistica è un tasto estremamente sensibile. Ogni cambiamento, anche piccolo, incide nelle abitudini quotidiane e spesso anche nell'organizzazione familiare. In TPL insieme al sindacato abbiamo subito intercettato il malumore di inizio anno e insieme alla direzione abbiamo convenuto in modo molto costruttivo un periodo di prova per testare i nuovi turni. Torneremo presto al tavolo per capire ciò che va bene e ciò che invece non va bene con l'obiettivo di trovare le soluzioni migliori per gli autisti. Perché di mezzo c'è anche la salute degli autisti (cfr dossier a pagina 8 e 9) che, immersi nel quotidiano caos cittadino, svolgono un lavoro spesso stressante.



VPT LOCARNO

«Il sindacato è la nostra voce»

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

Tre domande a Luca Madonna, presidente della sezione VPT Sopraceneri.

Che cosa rappresenta il sindacato per te?

Mi sono iscritto al SEV perché è il sindacato più forte in ambito dei trasporti pubblici. Da ex giocatore di rugby so perfettamente che se non si è uniti ed organizzati ben difficilmente si riuscirà a raggiungere degli obiettivi. Il sindacato è dunque prima di tutto unità. L'unità l'ho percepita chiaramente durante lo sciopero dei marinai come pure nel corso della giornata VPT Bus, dove in una giornata presidenti e fiduciari di tutte le imprese di trasporto su gomma sono riuniti insieme a discutere. In futuro, solo collettivamente sarà possibile difendere e migliorare le condizioni contrattuali. Pensare di farlo individualmente non porterà da nessuna parte. La forza del sindacato come organizzazione collettiva è dunque fondamentale.

Come interpreti il tuo ruolo di presidente?

Sono stato eletto dall'assemblea del personale a pochi mesi della prematura scomparsa del compianto presidente Andrea Sabetti. Un'eredità non certo facile da gestire. Cerco di mantenere contatti con i diversi settori aziendali FART come pure con i colleghi della navigazione che per storia sono ancorati alla nostra sezione. Nella nostra sezione, sono infatti rappresentanti tutti gli ambiti di competenza del SEV esclusa naturalmente l'aviazione. Questo compito non è facile e il supporto del segretariato di Bellinzona è importantissimo. Con Angelo mi sento spesso ed insieme abbiamo raggiunto un buon affiatamento. Seguo con attenzione le attività della sottofederazione e quest'anno parteciperò al mio primo Congresso in compagnia del nostro cassiere segretario Luca Giudici. Come il mio predecessore, ci tengo che la mia sezione continui a svilupparsi. Lui aveva un sogno: quello di superare i 100 membri. Con l'aiuto dei miei colleghi di comitato e dei diversi fiduciari, sono fiducioso che raggiunge-

remo questo obiettivo. Proprio per questo, martedì 26 febbraio abbiamo organizzato una giornata di presenza sindacale nella nostra azienda. Per l'occasione, i colleghi Gerry Di Biasi e Fabrizio Frusetta hanno organizzato un'apprezzata spaghetтата nel locale del personale bus. Angelo e Pascal del segretariato di Bellinzona hanno inoltre marcato presenza alla stazione FART di Locarno Muralto, dai colleghi della navigazione e di quelli delle Officine di Ponte Brolla. Questa giornata, è stata un'occasione per far conoscere ulteriormente il SEV come pure per ringraziare chi da tempo è già nostro membro. Mi preme inoltre ringraziare la sottofederazione VPT che ha sponsorizzato l'evento.

Quali sono attualmente i temi da affrontare?

Con la nuova Direzione, i rapporti di partenariato sociale sono sicuramente migliorati. Il tema del tempo di lavoro rimane un tema centrale. Abbiamo ottenuto una buona regolamentazione sul tempo di lavoro per il personale autolinee e ferrovia. Ora, questo accordo andrà sorvegliato e se dal caso andranno fatti gli opportuni correttivi. Sappiamo già ora che alcuni temi dell'attuale Regolamento Organico verranno messi in discussione dalla Direzione. Ci stiamo preparando, in quanto anche noi abbiamo interesse a cambiare alcune questioni. In questo processo, vogliamo perciò far partecipare attivamente tutto il personale. Con l'aiuto dei miei membri di comitato e dei fiduciari, cerco di far partecipare attivamente il personale alle nostre decisioni. Non voglio che le lamentele e le buone idee si confinino nei locali del personale. Per migliorare qualcosa dobbiamo restare uniti ed avanzare proposte concrete. Solo così riusciremo a migliorare le condizioni contrattuali a favore delle nostre colleghe e colleghi e di riflesso migliorare il buon clima all'interno dell'azienda.



Sezioni

16.03
RPV Ticino

L'assemblea generale si terrà sabato 16 marzo, ore 17.00 presso l'oratorio di Riva San Vitale. Ecco l'ordine del giorno: apertura riunione; nomina del presidente del giorno; lettura ed approvazione ultimo verbale; rapporto presidenziale; rapporto del cassiere; rapporto del revisore; intervento del sindacalista Angelo Stroppini; giornata del manovrista; proposte al comitato; eventuali.

Segue classica **cena in comune**.

Annunciarsi a:

Yuri De Biasi: 076 567 40 07

José Morales: 079 230 06 03

27.03
TS Ticino

Assemblea generale ordinaria mercoledì 27 marzo, ore 17.00 presso la Casa del popolo di Bellinzona. Ordine del giorno: saluto introduttivo; verbale dell'ultima assemblea; rapporti del presidente sezionale, del cassiere e dei revisori; presentazione dei conti; intervento sindacale; situazione Officine; nomina di due revisori; consegna onorificenze per 25esimo e 40esimo di appartenenza al SEV; eventuali. **Segue rinfresco.**

25.04
BAU / Lavori Ticino

L'assemblea generale ordinaria della nostra sezione avrà luogo giovedì 25 aprile presso il ristorante Casa del Popolo a Bellinzona alle 18.00.

Con i responsabili sindacali SEV e il Comitato sezionale, l'assemblea sezionale è l'occasione per fare il punto sia sulle questioni generali che su quelle particolari che ci riguardano più da vicino (NORS, macchinisti B100, GBT, ecc.), per discutere e decidere su quanto fatto e su quello che c'è da fare.

L'ordine del giorno dettagliato verrà inviato a tutti gli affiliati della sezione per e-mail o sarà consultabile all'indirizzo: sev-bau.ch/it

11.05
AS Viaggiatori

Appuntamento in maggio a Olten (presso l'Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5) per la sottofederazione AS settore Viaggiatori. Per questo **incontro** che inizia alle 09.30 è garantita la traduzione simultanea in francese e i pasti sono offerti. Argomento: informazioni, suggerimenti e consigli sui nuovi strumenti di Office 365. Gestione tecnica: Bruno Schmid e Roger Sereinig, responsabili vendita IT P-VSV. Destinatari: i consulenti clienti che lavorano nella quotidianità sul PC nei centri viaggi. Preparazione: i partecipanti hanno l'opportunità di porre le loro domande in anticipo.

Iscrizione a: p@as-online.ch; si prega di indicare la lingua desiderata e le domande da discutere; numero di partecipanti limitato a max. 50 persone. Ecco perché chi fosse interessato/a deve annunciarsi per tempo!

16.05
ZPV Ticino

La nostra **assemblea sezionale** avrà luogo presso la Casa del popolo a Bellinzona, con il seguente ordine del giorno:

1. saluto introduttivo, 2. nomina presidente del giorno, 3. nomina scrutatori, 4. approvazione ordine del giorno, 5. approvazione verbale ultima assemblea, 6. relazione del presidente sezionale Bruno Castaldo, 7. relazione del segretario sindacale Pascal Fiscalini su temi d'attualità e sui principali cambiamenti del nuovo CCL FFS, 8. approvazione dei conti 2018, rapporto del cassiere e dei revisori, 9. presentazione del nuovo sistema elettronico vacanze a punti FERVAC, 10. nomina nuovo membro di comitato, 11. nomina di un supplente nella commissione di gestione, 12. benemerenze per i 25 e 40 anni di militanza nel SEV, 13. eventuali.

Il segretario sindacale informerà sui principali temi d'attualità sindacale. In particolare sul rinnovo del contratto collettivo di lavoro e il risultato raggiunto. Le assurde pretese della Direzione hanno reso difficile le trattative e grazie anche al coinvolgimento attivo dei membri SEV le FFS hanno ridimensionato notevolmente le proprie richieste.

Un responsabile delle vacanze presenterà il nuovo sistema elettronico vacanze a punti che la sottofederazione ZPV vuole introdurre a livello Svizzero.

Confidiamo nella maggior partecipazione possibile in modo che possiate esprimere la vostra opinione. Questa è un'occasione per incontrarci e confrontarci. Il verbale dell'ultima assemblea è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Al termine dell'assemblea verranno offerti l'aperitivo e la cena a buffet.

Per motivi organizzativi vi chiediamo di **iscrivervi nell'apposita lista** esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso entro il 10 maggio.

VPT

21.03
elvetico

Il 21 marzo a Milano si terrà un **incontro del personale** della regione Ticino/Milano. Appuntamento dalle 14.00 alle 17.00, presso il World Service Information sas / sala F (Piazza Quattro Novembre, 4), a soli 30 m dalla stazione centrale di Milano.

Pensionati

21.03
PV Ticino e Moesano

L'assemblea generale ordinaria avrà luogo giovedì 21 marzo, alle ore 15.00 presso la Casa del Popolo di Bellinzona con il seguente ordine del giorno: apertura dell'assemblea e approvazione dell'ordine del giorno; nomina scrutatori; approvazione verbale dell'ultima assemblea. A seguire discussione e approvazione dei rapporti di presidente, cassiere e CVG. Dovrà inoltre essere sottoposta ad approvazione la nuova bandiera della sezione. Si passerà al preventivo 2019 e poi alle nomine di un supplente nella commissione di verifica della Gestione e di un rappresentante all'assemblea dei delegati PV e al congresso SEV.

Intervento di un rappresentante del segretariato SEV. Poi consegna degli attestati di benemeranza (25°, 40°, 50°, 60°, 70° e 80° di affiliazione SEV). Eventuali.

Il verbale dell'Assemblea 2018 e i conti 2018 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 14.45. Al termine avrà luogo **una cennetta** alla quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; **annunciarsi entro il 15 marzo** al cassiere Alberto Rusconi, telefono 091 745 17 70 o 079 230 32 16 oppure per e-mail a: alberto.rusconi@ticino.com. Info anche sul sito www.sev-pv.ch/ticino.

Formazione

17.04
Corso reclutamento

Il reclutamento è una priorità del SEV. Questo **corso** tocca i temi del reclutamento. Scopo: rafforzare e motivare i membri SEV attivi nel reclutamento. Cura il corso il segretario sindacale Angelo Stroppini alla Casa del Popolo a Bellinzona ed è rivolto ai membri di comitato sezionale, responsabili del reclutamento e membri delle sezioni interessate/e. Gratuito per i membri SEV.

Iscrizioni entro il 5 aprile direttamente a: angelo.stroppini@sev-online.ch

Gioventù SEV

03.05
SRF Arena

Il 3 maggio abbiamo pianificato a Zurigo una **visita alla Arena SRF** con la gioventù di Syndicom. Se desideri partecipare ad una registrazione negli studi della SRF e curiosare dietro le quinte di uno studio televisivo e/o sei interessato/a agli attuali dibattiti politici non devi fare altro che annunciarti. Programma di massima:

16:45 ritrovo alla stazione di Zurigo; 17:30 - 18:00 aperitivo; 18:00 entrata agli studi; 18:30 - 20:00 registrazione. Dalle 20:00 cena (facoltativa).

La partecipazione è gratuita, l'aperitivo e la cena sono offerti. Per questioni organizzative il numero dei partecipanti è limitato.

Termine di annuncio: 24 aprile
Aspettiamo con piacere la tua iscrizione a: jugend@sev-online.ch

IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: giornale@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15

Tiratura: edizione italiana: 3591 copie; totale: 40'995; certificata il 6. 2. 2018

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: zeitung@fachmedien.ch,

www.fachmedien.ch

Prestampa: AZ Verlagsservice AG, Aarau;

www.chmedia.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG,

Neumattstrasse 1, 5001 Aarau,

www.mittellandzeitungsdruck.ch

ISSN 2624-7836

Prossima edizione: il 4 aprile 2019.

Chiusura redazionale: il 28 marzo 2019, ore 10.00.

CONDOGLIANZE

Sezione BAU Lavori Ticino Il Comitato della sezione Lavori Ticino, anche a nome di tutti i colleghi e le colleghe affiliati, esprime la vicinanza e le più sentite condoglianze al nostro presidente sezionale **Aldo Sciamanna** per la scomparsa dell'amata mamma Mafalda «Maffi».

Agenda 03/19

COMUNICAZIONE DIGITALE

Nuovo volto al SEV

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Karin Taglang, che al SEV si è occupata del giornale e della comunicazione digitale, ha lasciato il sindacato alla fine di febbraio.

In futuro, si dedicherà alla sua grande passione, la danza irlandese, e lavorerà come insegnante di danza. La tre volte campionessa, terza classificata ai Campionati mondiali, ha anche completato un master in giornalismo culturale. Karin ha ini-

ziato ad agosto 2016 come apprendista nel dipartimento di comunicazione SEV. Come dipendente a tempo indeterminato dal giugno 2017, è stata determinante nello sviluppo di un concetto per la comunicazione digitale. È stata responsabile della gestione Facebook del SEV e ha supportato la Commissione giovanile nel lancio del suo account Instagram. Karin continuerà a dare il proprio contributo in modo selettivo con articoli e traduzioni. Le facciamo evidentemente i migliori auguri per la sua avventura nel mondo gioioso e impegnativo della danza.

Dall'inizio di febbraio ha preso il posto di Karin **Elisa Lanthaler**, che ha iniziato il suo lavoro al 60%. Elisa Lanthaler, 32 anni, ha una laurea in Scienze della comunicazione e dei media e un master in Business Administration. Dopo aver trascorso diversi anni nella redazione di Bluewin e Swisscom (Svizzera), ha recentemente lavorato anche per il Diparti-



Elisa Lanthaler è subentrata a Karin Taglang che lascia il SEV per dedicarsi alla danza

mento federale degli affari esteri nel centro di competenza Web.

Elisa ha assunto dal 1° marzo la responsabilità del sito Internet del SEV e Intranet; è pure responsabile dei canali social media di SEV. Fa parte del dipartimento di comunica-

zione digitale (insieme a Yves Sancey), con l'obiettivo di promuovere la strategia digitale del sindacato. Elisa dà anche una mano ai redattori nella preparazione dei testi per il giornale. È sposata, ha due figli e vive a Liebfeld (Berna).

PROTEZIONE DELLE ALPI

«La lotta continua»



Corinne Buchser,
Iniziativa delle Alpi
Apparso sul periodico
«eco»

Per il 25° anniversario della votazione sull'iniziativa delle Alpi e il 30° compleanno dell'associazione, un colloquio con il presidente Jon Pult sui successi della politica di protezione delle Alpi, sui trasporti assurdi e sui cambiamenti climatici. Uno sguardo al passato e al futuro.

Quando, 25 anni fa, l'iniziativa delle Alpi è stata votata, tu avevi 10 anni e non potevi ancora votare. Hai dei ricordi?

Mi ricordo soprattutto della trasmissione «Arena» sulla votazione dell'iniziativa delle Alpi alla televisione svizzero-tedesca, che andò in onda prima del voto. Sono rimasto affascinato come il landamano urano Hansruedi Stadler e il Consigliere nazionale Andrea Hämmerle hanno difeso i loro argomenti contro l'allora ministro dei trasporti Adolf Ogi. È il mio primo ricordo politico. Ho quindi avuto ben presto simpatie per l'iniziativa delle Alpi! (ride)

Che cosa ha raggiunto l'associazione Iniziativa delle Alpi per la prote-

zione delle Alpi e la politica di trasferimento?

L'iniziativa delle Alpi è stata una cesura nella politica dei trasporti svizzera: dopo il 1994 la politica dei trasporti si è radicalmente trasformata. Nessun altro paese in Europa ha applicato con altrettanto successo il trasferimento delle merci sulle rotaie e la protezione delle Alpi come la Svizzera. Mentre nei paesi vicini il traffico transalpino di transito sulle strade è notevolmente aumentato, in Svizzera è sensibilmente diminuito. In Svizzera, oggi il 70% del traffico merci attraverso le Alpi è trasportato dalla ferrovia, in Austria è appena il 30%.

Quest'anno l'associazione Iniziativa delle Alpi festeggia il suo 30° anniversario. Dove si situa oggi?

L'associazione è nata da un movimento di protettori delle Alpi ed è rimasta anche oggi un movimento di cittadine e cittadini. Al contempo, l'iniziativa delle Alpi si è anche molto sviluppata come organizzazione. In Europa non esiste nessun'altra organizzazione più competente e così di successo nel campo della politica di trasferimento. L'iniziativa delle Alpi ha un'eccellente rete di contatti a livello europeo e si scambia regolarmente con decisori a Bruxelles ed esponenti dei

paesi alpini e vicini, come l'Austria, la Francia e l'Italia.

Secondo la legge, dalla fine del 2018 possono transitare dalle Alpi al massimo 650'000 camion l'anno. Però sono ancora quasi un milione. Perché l'obiettivo non è stato raggiunto?

La politica ha l'incarico di adottare misure per raggiungere l'obiettivo di trasferimento e proteggere le Alpi e i loro abitanti dagli effetti negativi del traffico di transito. Però ha applicato troppo poco conseguentemente questo incarico. In particolare, la ministra dei trasporti uscente, Doris Leuthard, si è ben poco impegnata per la politica di trasferimento. Però non vedo il mancato obiettivo di trasferimento come un bicchiere mezzo vuoto, quanto piuttosto come mezzo pieno. Grazie all'iniziativa delle Alpi, la politica di trasferimento in Svizzera è un grande successo, non manca più molto per raggiungere l'obiettivo. Le cifre del trasporto stradale attraverso le Alpi diminuiscono, nonostante il crescente aumento dei trasporti.

Che cosa fa l'Iniziativa delle Alpi affinché il Consiglio federale faccia di più per il trasferimento?

L'Iniziativa delle Alpi lavora sempre

con il massimo della pressione, col lobbying, campagne di sensibilizzazione, l'elaborazione di proposte di misure, come per esempio il pieno sfruttamento della TTPCP. La galleria di base del Ceneri sarà presto in esercizio e la NTFA sarà così completata. Anche il corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo sarà presto disponibile. Al più tardi a questo momento, i politici non avranno più scuse che tengano. Anche il cambio al Dipartimento dei trasporti mi infonde ottimismo: sono convinto che la Consigliera federale Sommaruga porterà più dinamismo nella politica di trasferimento. Non solo in Svizzera, tuttavia, ma in tutta l'Europa è necessario un nuovo, forte impulso per la politica dei trasporti e per la politica climatica.

Qual è la maggiore sfida del futuro per l'Iniziativa delle alpi?

Col riscaldamento del clima la protezione delle Alpi è diventata ancora più urgente. Il cambiamento del clima minaccia l'esistenza delle persone nelle Alpi e in tutto il mondo. La colata di detriti al Pizzo Cengalo ha investito un villaggio. La montagna crolla perché, a causa del riscaldamento del clima, si scioglie il permafrost e le rocce perdono stabilità.

È vero che oggi transitano meno ca-

mion dalle Alpi e ci sono stati miglioramenti quanto alle emissioni di inquinanti atmosferici e per la protezione dal rumore. Ma quanto alla riduzione delle emissioni di CO2 dei camion, da 30 anni non si è mosso nulla. La protezione delle Alpi è protezione del clima e la protezione del clima è protezione delle Alpi. Dobbiamo proteggere le Alpi e il clima, altrimenti ben presto le Alpi non saranno più abitabili. Perciò l'iniziativa delle Alpi sostiene anche l'iniziativa per i ghiacciai, che sarà lanciata questa primavera e che anch'essa nasce da un movimento di cittadini.

Mentre, grazie all'Iniziativa delle Alpi, il traffico transalpino su strada è diminuito, il traffico dei trasporti in generale aumenta fortemente. Come ottenere un cambio di mentalità?

Il trasporto delle merci su strada aumenta perché, in generale, si trasporta molto di più: si veda alla voce «Zalandizzazione». Le ragioni sono le nostre abitudini di consumo e l'economia globalizzata. L'iniziativa delle Alpi si impegna per evitare i trasporti inutili. Ogni anno assegniamo il nostro premio denigratorio «Sasso del Diavolo», col quale denunciamo i peggiori esempi della follia dei trasporti, nonché il suo corrispettivo in positivo, il «Cristallo di rocca». Con questi due premi vogliamo sensibilizzare la popolazione a comprare soprattutto prodotti locali.

Cosa e quanto dovrà ancora fare la Svizzera prima che quest'associazione possa tirare il fiato?

Se la Svizzera raggiungerà l'obiettivo di trasferimento e avrà introdotto una politica climatica, che riduce a zero le emissioni di CO2 del traffico all'interno del paese, allora possiamo tirare un sospiro di sollievo. Continuiamo a lottare finché le Alpi non avranno più bisogno della nostra protezione e si sia fermato il cambiamento climatico.



L'ULTIMO GIORNO DA EREMITA

Flavia Leuenberger

Ottobre 2016. Sono salita a Mazzorino, in val Pontirone, per incontrare l'unico abitante di questo piccolo nucleo di alta montagna: Giovanni Caprara, 1925. Definito «eremita», ha vissuto gran parte della sua vita in solitaria. Sapevo che a breve sarebbe ritornato a Biasca per la stagio-

ne invernale, e proprio quel giorno era in attesa dell'elicottero. Era molto agitato: faticava ad andarsene, non voleva lasciare la sua montagna, la cascina, l'orto, la sua solitudine. Giovanni è venuto a mancare il 6 giugno dell'anno successivo. Questa immagine è il mio ricordo.

QUIZ

Alla caccia di quattro risposte

Per coloro che hanno letto con attenzione questo numero, il compito è facile. Rispondi alle domande e facci avere le tue risposte (es. ADBB).

- In base all'inchiesta sulla salute condotta dal SEV presso il personale viaggiante, qual è la percentuale di dipendenti stressati al volante?

A 30% **B** 50% **C** 60%
- FFS Cargo prevede nel 2019 di verificare punti di carico

A 140 **B** 150 **C** 200
- Nel 2019 l'Iniziativa delle Alpi festeggia ... anni

A 20 **B** 25 **C** 30
- Ogni mese una donna guadagna in media

A 300 franchi in meno rispetto a un uomo **B** 300 franchi in più rispetto a un uomo

C 700 franchi in meno rispetto a un uomo

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro il 27 marzo 2019**;

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;
per e-mail: a mystere@sev-online.ch;
via internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà buoni Reka del valore di 40 franchi - sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La soluzione del numero 2: BCCA

Il fortunato vincitore dei buoni libro del valore di 40 franchi è: **Bernard Mercanton, Friburgo. Sezione VPT Lac Léman.**

SULLE ORME DI...

Balthasar Stöcklin: capoturno alla centrale di comando



Balthasar Stöcklin

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Balthasar «Balz» Stöcklin lavora come capoturno alla centrale di comando BLS di Berna. È molto attivo nel SEV, come presidente della sezione VPT BLS; una carica che richiede molta perseveranza e per la quale si affida molto al suo istinto, che non l'ha mai tradito.

Balz si presenta esausto al nostro incontro, fissato al segretariato centrale del SEV di Berna. Durante il suo turno mattutino ha avuto una perturbazione ad uno scambio a Hollige e poi è venuta a mancare la corrente elettrica al Wankdorf di Berna dalle 7 alle 11, con innumerevoli treni della rete suburbana fermi. Un vero caos. «Il mio lavoro è come un puzzle - a volte riesci a comporre tutte le tessere. Altre, come oggi, ti ritrovi ad aver dato il massimo, senza però riuscirci». Balthasar Stöcklin lavora alla centrale di comando della BLS di Berna da quando è stata realizzata, nel 2002. All'inizio, erano in quattro, ma adesso vi lavorano trenta colleghe e colleghi. Questa centrale deve reagire rapidamente e in modo adeguato a ogni perturbazione, in modo da garantire il rispetto dell'orario, anche tramite la disposizione di veicoli e personale (macchinisti e accompagnamento treno). Un lavoro estremamente esigente, che però piace molto a Balz: «a me piacciono gli imprevisti. Non è un lavoro molto adatto agli ultracinquantenni, perché è difficile rimanere al passo con i cambiamenti tecnici sempre più veloci». Ciò nonostante, al sessantenne Balz viene riconosciuto un ruolo ben preciso in seno al team: «noi anziani portiamo routine ed esperienza, che contribuiscono a mantenere un po' di calma nelle situazioni più confuse».

Balz ha iniziato a lavorare 43 anni fa, svolgendo una formazione di dirigente d'esercizio presso la BLS. All'epoca, questa attività comprendeva una moltitudine di compiti disparati, che andavano dal carico e scarico di bidoni di latte, mucche e capre, alla pulizia degli uffici e dei WC delle piccole stazioni. Dopo averne girato una decina, è approdato a Goppenstein, dove è rimasto per oltre 10 anni, poiché questa stazione riuniva molte attività: circolazione treni, agenzia viaggio, cargo, posta e carico auto. A 26 anni, ha incontrato sua moglie Susanne, originaria della Lötschental. Dopo un ulteriore anno a Goppenstein ha lavorato quattro anni a Spiez, per poi arrivare a Berna nel 1994, in qualità di caposervizio.

Balthasar Stöcklin si è fidato in tutte le cir-

costanze della sua vita del proprio istinto, che lo ha indotto a puntare al pensionamento anticipato a fine 2019. Il prossimo 2 maggio lascerà pertanto anche la sua carica di presidente sezionale. «Decisiva per me è stata la prospettiva dell'introduzione del nuovo sistema di pianificazione della BLS, chiamato IVU. Non riesco proprio a farmene una ragione, né mi vedo a riuscire a lavorare con questo sistema in modo efficiente». Nel frattempo, la prospettiva si è un po' modificata e l'introduzione di IVU ha subito dei ritardi, per cui Balz ha deciso di rinviare il passaggio alla pensione «fintanto che il lavoro mi piace e la salute mi permette di svolgerlo». Ha però mantenuto la decisione di rimettere la presidenza, anche perché è stata costituita una commissione per la ricerca di una valida successione. La sua elezione, sei anni fa, è stata dovuta al caso: aveva partecipato ad un corso Movendo, dove aveva conosciuto un collega che l'aveva convinto a partecipare all'assemblea sezionale. All'ordine del giorno vi era la successione del presidente uscente Beat Reichen, per la quale è poi stato interpellato dalla commissione «cerca». «Sino a quel momento, non avevo mai pensato di poter assumere un incarico del genere, ma il mio istinto ha reagito positivamente. E così ho accettato, passando da membro «normale» a presidente sezionale.»

Lo sport come scuola di vita

Nella sua carica, Balz è stato confrontato con questioni importanti, come le trattative salariali o di rinnovo del CCL e, da ultimo, l'elaborazione del piano sociale legato al programma di risparmi «Best Way». In queste fasi, gli è stata d'aiuto la perseveranza, acquisita nei numerosi allenamenti per le corse di lunga durata. In passato, ha infatti corso numerose maratone e partecipato a gare di montagna di più giorni. Ha persino partecipato tre volte alla Transalpine Run. Ha quindi imparato a tener duro e a non mollare, favorito anche dalla sua capacità di sopportare il dolore: «sono state esperienze intensissime e una vera scuola di vita».

Oggi, la sua attività sportiva contempla più che altro escursioni. Per il pensionamento ha però già fatto i primi progetti: riordinare la collezione di francobolli, che cura dati tempi della scuola e sistemare la sua casa con giardino a Schattenhalb. È anche membro del patriziato, nonché dell'associazione delle «Bisses» vallesane (i caratteristici canali di irrigazione, ndr). Vuole però soprattutto continuare a viaggiare, anche se ha già superato un obiettivo che si era prefisso: visitare almeno un paese per ogni anno di età.

CONTROLLO DEI BIGLIETTI

Schlorian

