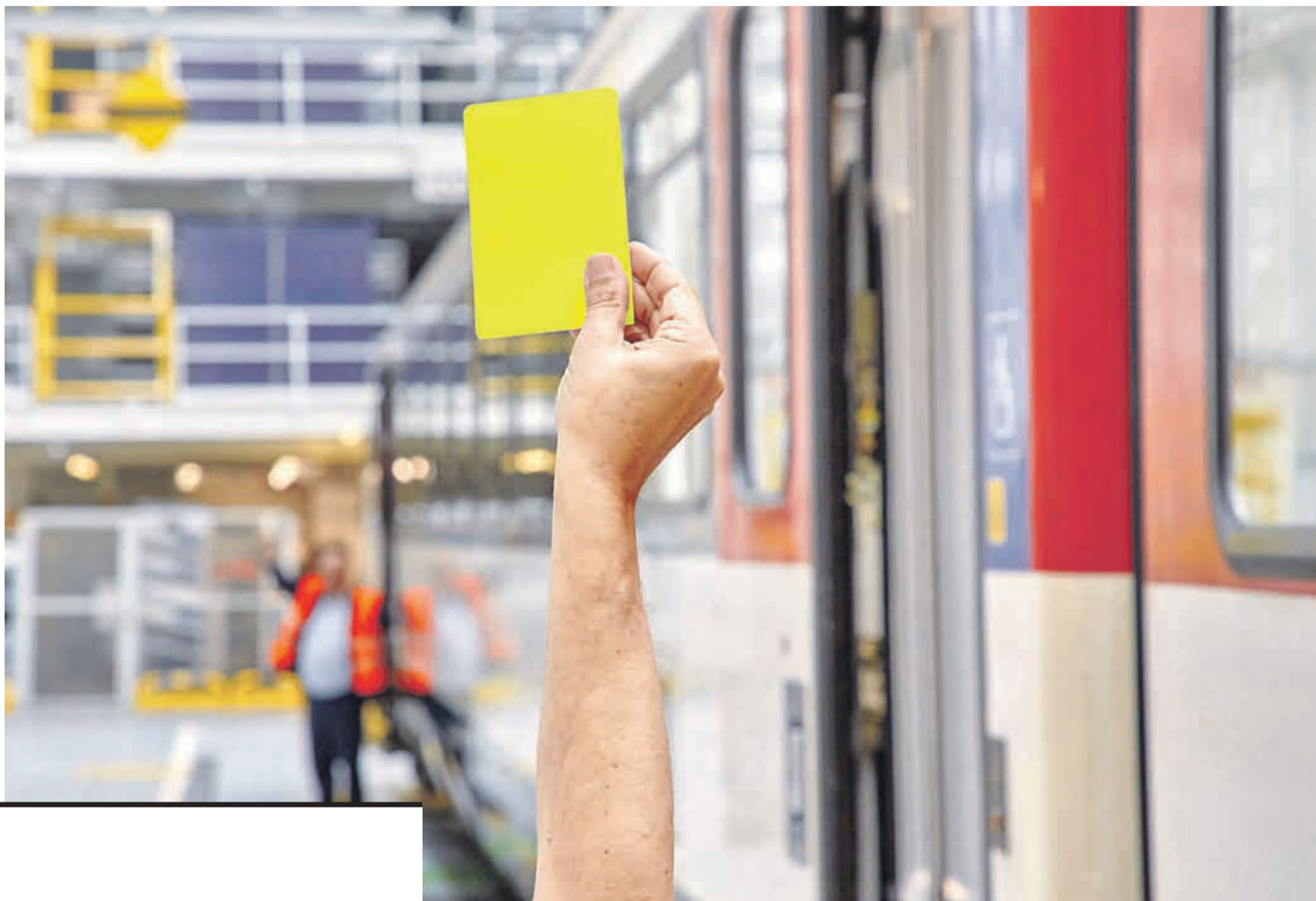


# SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FFS

VECCHIE E NUOVE SFIDE

## Dalle parole ai fatti

Editoriale di Giorgio Tuti, presidente SEV

▶ p. 3, 4 e 5

**A** che serve il sindacato? In un momento in cui il SEV celebra il proprio centenario, le attualità sindacali del 2019 offrono risposte a coloro che nutrono ancora seri dubbi. Basta guardare attorno a noi e osservare i movimenti sociali della General Motors o dei piloti della British Airways, dove i sindacati sostengono le richieste dei dipendenti che si mobilitano per migliorare le condizioni di lavoro o i salari.

Possiamo anche guardare a ciò che abbiamo realizzato in questo centenario. E i successi ottenuti non sono da poco.

Sono particolarmente orgoglioso dei risultati ottenuti presso FFS negli ultimi sei mesi. La partecipazione ai buoni risultati finanziari dell'azienda è solo il giusto riconoscimento dell'impegno impeccabile per la quasi totalità di tutto il personale.

Questa primavera siamo riusciti anche a mantenere l'indennità per il cosiddetto lavoro sporco di 1 fr. 45 all'ora; importo che l'azienda voleva eliminare, colpendo così una categoria professionale con stipendi già bassi.

All'elenco sono state aggiunte altre due questioni scottanti: la modifica del processo di partenza dei treni in seguito all'incidente di Baden e la chiusura del caso sulla decisione 25, che risale al CCL del 2011 con un riconoscimento salariale per i macchinisti B 100 di FFS Infra. Alcuni di questi successi permettono di immaginare altri per altre categorie professionali e per i/le pensionati/e.

Perché è su questo tipo di vittorie che possiamo costruire per migliorare le condizioni di lavoro e salariali dei lavoratori e delle lavoratrici. Vale anche la pena ricordare ciò che siamo riusciti a salvaguardare du-

rante l'ultimo negoziato per il rinnovo del CCL FFS, come la settimana di ferie per gli ultra sessantenni e la protezione contro il licenziamento.

Ma provo anche una certa soddisfazione nel leggere l'intervista con il responsabile del personale delle FFS, distribuita ai collaboratori e alle collaboratrici la settimana scorsa. Ho visto un cambiamento di tono nel tentativo di riconquistare la fiducia del personale.

Ho letto anche il desiderio di focalizzarsi di nuovo sui fondamentali, quasi in totale sintonia con le nostre richieste.

Se ho l'impressione che il SEV sia stato ascoltato, il futuro dirà se si tratta di una semplice operazione di seduzione o di un primo segno tangibile del cambiamento di cultura che chiediamo. In ogni caso, questo è il momento ideale per fare crescere ancora di più la famiglia del SEV.

### Mobilità

Sui trasporti modali in Svizzera occorre una marcia in più

2

### BLS

L'attuale programma di risparmio «Best Way» fa storcere il naso

7

### Orizzonti

Nuovo saggio del celebre economista Thomas Piketty sulle disuguaglianze

9

## Appoggio agli autisti

Petizione sul web

Il cantone del Giura ha indetto una gara d'appalto per le linee concessionarie di autobus. In questo modo prevede di risparmiare circa 1 milione di franchi all'anno. Questa situazione comporta grandi rischi per i conducenti interessati, in quanto le direttive e le basi giuridiche applicate non tutelano a sufficienza le loro retribuzioni, le condizioni di lavoro e l'occupazione. Allo stesso tempo, non si sentono presi sul serio dal governo del Giura. Per questo motivo, con il SEV e syndicom, si rivolgono direttamente alla popolazione per fare sapere chiaramente che combatteranno il deterioramento delle loro condizioni di lavoro.

**Inviando un segnale forte firmando la petizione online**

## Elezioni Cope

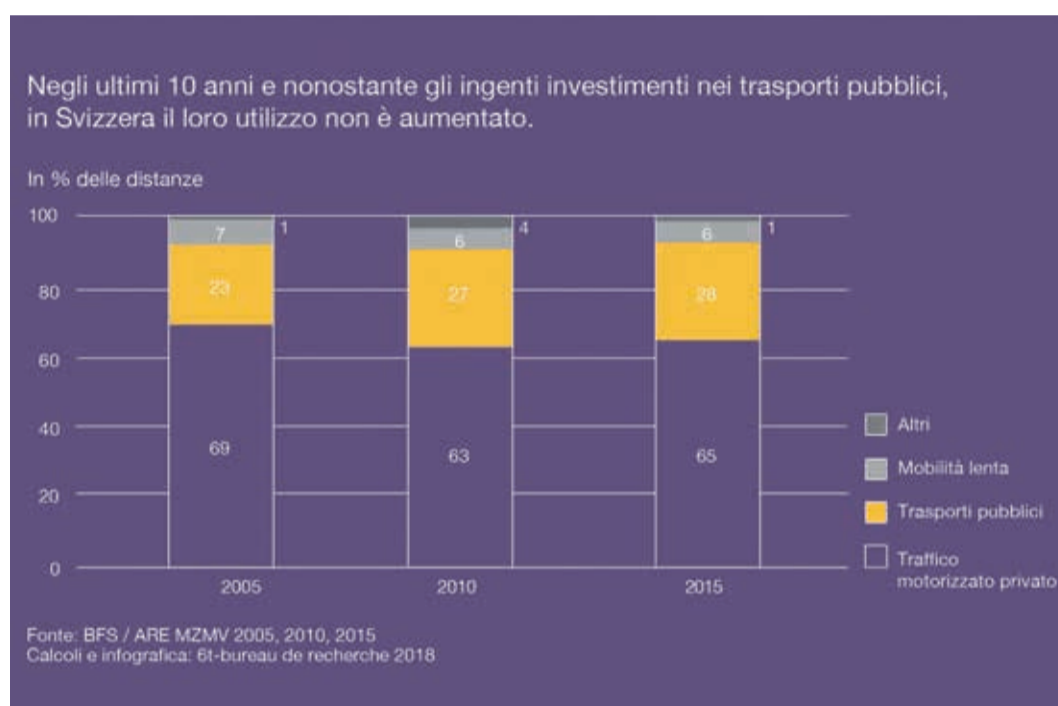
Presso FFS viaggiatori il voto elettronico in 20 collegi elettorali di 9 CoPe (superficie e divisione) proseguirà fino al 20 ottobre. La lista dei candidati sostenuti dal SEV è cambiata rispetto alla versione apparsa nel numero 12 del giornale: non figurano più Karsten Englich e Fiorentino Marrone, candidati nella circoscrizione di Oberwinterthur/RICO per la CoPe superficie Operations- UHR-Serviceanlagen. E nel collegio elettorale ticinese della CoPe superficie VSV/VGB, Antonella Gerosa e Aris Lombardi hanno ritirato la loro candidatura a favore di Vanni Nembrini; quest'ultimo è stato pertanto eletto tacitamente e non ci sono più elezioni in questa circoscrizione elettorale. La lista delle raccomandazioni elettorali SEV corrette è disponibile all'indirizzo [www.sev-online.ch/cope](http://www.sev-online.ch/cope).

## Pedibus

L'associazione ATA traffico e ambiente ha celebrato il 20° anniversario del Pedibus durante la settimana della mobilità con diverse mostre fotografiche all'aperto e cortei di bambini in tutta la Svizzera. Più di mille bambini si sono riappropriati della strada questo venerdì 20 settembre. Un'occasione unica per incoraggiare la mobilità attiva dei bambini, che, secondo l'Ufficio federale di statistica, è diminuita del 9%.

## TRASPORTI MODALI IN SVIZZERA

# «Modello multimodale morbido: occorre porvi fine»



**Ecco l'evoluzione delle distanze percorse dal 2005 tra mobilità dolce (MD), trasporto pubblico (TP) e traffico motorizzato individuale (MID) e altri mezzi.**

**Alberto Cherubini**

**In Svizzera le autorità pubbliche spendono molto denaro per i trasporti pubblici, ma faticano a conquistare quote di mercato. Lo studio condotto da Sébastien Munafò, dottore di ricerca in scienze e geografo presso Ufficio studi e ricerche «6-t», mostra i limiti del nostro modello multimodale morbido e propone linee d'azione per guadagnare terreno sul trasporto motorizzato individuale.**

Le cifre parlano chiaro. Nel 2010, gli svizzeri hanno effettuato il 12% dei loro spostamenti con i mezzi pubblici. Cinque anni dopo, nel 2015, la quota del trasporto pubblico era salita al...13%. Solo una piccola percentuale di aumento in 5 anni, allorché le autorità pubbliche spendono sempre di più per promuovere il trasporto pubblico.

### Sébastien Munafò in breve



Sébastien Munafò, 35 anni, è cresciuto a Tramelan (BE). «I treni della CJ passavano sotto le nostre finestre. È da qui che proviene il mio interesse per il mondo dei trasporti». Dopo la laurea in geografia all'Università di Neuchâtel, ha trascorso 18 mesi a Berlino alla BMW dove ha lavorato su una piattaforma di riflessione sulla mobilità. Tornato in Svizzera, è entrato a far parte dell'Osservatorio della mobilità dell'Università di Ginevra, diretto dal professor Giuseppe Pini. Nel 2015, sotto la supervisione di Vincent Kaufmann, ha concluso il dottorato di ricerca al Poli di Losanna; titolo della sua tesi: «Ambienti di vita, stili di vita e mobilità nel tempo libero: le virtù della città compatta rimesse in discussione?». Sébastien Munafò dirige la filiale svizzera dell'Ufficio studi e ricerche «6-t» di Ginevra, specializzato in mobilità e stili di vita.

Questo è uno stato di cose che preoccupa LI-TRA, UTP e l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, i tre committenti dello studio condotto da Sébastien Munafò e dal suo collaboratore Guillaume Blatti.

**Signor Munafò, il suo studio rivela un paradosso: le autorità pubbliche svizzere investono molto denaro nel trasporto pubblico, ma gli aumenti delle quote di mercato sono minimi. Come lo spiega?**

Obiettivamente, a livello mondiale, la Svizzera è un buon studente in materia di trasporto pubblico passeggeri. Tuttavia, il pericolo reale di riposare troppo sugli allori è dietro l'angolo. Nel nostro Paese ci si interessa infatti al numero di chilometri percorsi con i mezzi pubblici per persona. Nel nostro studio, abbiamo esaminato il numero di viaggi che le persone fanno con i mezzi pubblici. Ed è qui il punto dolente.

### Come agire concretamente

Se vogliamo promuovere con più successo l'utilizzo del trasporto pubblico e soprattutto se vogliamo conquistare quote di mercato in relazione alla mobilità motorizzata individuale, lo studio condotto da Sébastien Munafò raccomanda di affrontare contemporaneamente le tre principali aree di territorio, domanda e offerta. Un'offensiva che deve essere effettuata in due modi per ciascuno di questi tre settori: da un lato, fornire incentivi per incoraggiare l'uso del trasporto pubblico e, dall'altro, adottare misure per scoraggiare o almeno rendere meno attrattivo l'uso dell'automobile privata. Ad esempio, per quanto riguarda il territorio, si tratta di promuovere siti dedicati al trasporto pubblico e di limitare l'accesso alle automobili. Per quanto riguarda l'offerta, occorre rafforzare il segmento commerciale e aumentare i prezzi del carburante. Per quanto riguarda la domanda, gli abbonamenti dovrebbero essere sovvenzionati e i parcheggi dovrebbero essere limitati sia nelle aree degli acquisti, sia nei luoghi di svago.

### Vale a dire?

La mobilità è un'attività. Uno spostamento è un'attività. E in Svizzera, nonostante gli ingenti investimenti nel settore dei trasporti pubblici, il numero di viaggi con i mezzi di trasporto pubblico evolve molto lentamente. Il trasferimento modale è estremamente basso.

### Perché?

Perché per il tempo libero e gli acquisti, l'auto è senza dubbio la regina. E poiché il numero di viaggi per il tempo libero e gli acquisti è notevolmente superiore al numero di viaggi professionali, il trasferimento modale è stagnante. Detto questo, per recarsi al lavoro vi è una crescente tendenza a utilizzare i trasporti pubblici e spingersi oltre.

### Quali soluzioni suggerisce?

In Svizzera, siamo ancora troppo attaccati al modello multimodale morbido e flessibile con tutti i modi di trasporto. Andiamo a lavorare in treno, così ci mettiamo a posto la coscienza, e facciamo tutto il resto in auto. Dobbiamo agire su questi due importanti mercati, che sono il tempo libero e gli acquisti. Nel nostro studio ci proponiamo di agire simultaneamente in tre aree: territorio, offerta e domanda (vedi riquadro) per generare un circolo virtuoso nell'uso del trasporto pubblico.

**L'attuale ondata di proteste contro il cambiamento climatico, di cui il trasporto individuale è una delle cause, incoraggerà l'uso dei trasporti pubblici?**

Studio disponibile on line:  
<https://litra.ch/fr/publication/la-repartition-modale-du-transport-de-voyageurs-en-suisse>

Questa presa di coscienza sull'emergenza climatica dovrebbe logicamente portare ad un uso più ampio dei trasporti pubblici. Ci credo perché gli svizzeri si impegnano a proteggere l'ambiente.

**La disumanizzazione del trasporto pubblico non potrebbe essere una delle cause di questo trasferimento modale molto basso?**

Certo che si tratta di un fattore da prendere in considerazione. La presenza di personale nelle stazioni e sui treni rassicura gli utenti del trasporto pubblico. Ciò che è molto importante è l'informazione in tempo reale. Ad esempio, se c'è un ritardo a causa di un guasto o di un lavoro, i passeggeri vogliono essere informati rapidamente sulla causa del ritardo e sulle possibili conseguenze sul resto del viaggio. E desiderano essere informati attraverso personale reale e non attraverso annunci robotizzati.

**È piuttosto ottimista o piuttosto pessimista riguardo al trasferimento modale?**

Sono piuttosto ottimista perché le politiche pubbliche tendono davvero a incoraggiare i modi di trasporto pubblico. Ma per raggiungere questo obiettivo, non dobbiamo illuderci. A lungo termine, dovremo porre fine al nostro modello multimodale morbido. Che consiste nel fatto di scegliere il treno per andare al lavoro, e di preferire l'auto per altri scopi. Occorre quindi iniziare a mettere in contrapposizione i modi.

**BARBARA SPALINGER** risponde

## E la parità di trattamento?

**?** Al SEV, secondo il suo sito web, l'assistenza giuridica professionale non comprende i congiunti che vivono nella medesima economia domestica (coniugi). Essi sono invece esplicitamente citati anche per il diritto del lavoro e delle assicurazioni sociali nella protezione giuridica Coop, offerta dall'Associazione dei quadri dei trasporti pubblici (AQTP). Questa esclusione della / del coniuge dall'assistenza giuridica professionale SEV si giustifica ancora oggi, visto che di solito ambedue i partner lavorano?

Corrisponde al vero che non accordiamo nessuna assistenza giuridica professionale ai partner dei nostri membri. Non perché riteniamo che si tratti nella maggior parte dei casi di donne (o di uomini) casalinghe/i, bensì per il fatto che a nostro avviso una persona attiva professionalmente dovrebbe aderire spontaneamente a un sindacato.

Se dovessimo estendere l'assistenza giuridica professionale alle mogli e ai mariti delle e dei nostri associati, cadrebbe per loro la motivazione a far parte di un sindacato, mentre per noi vi sarebbe un notevole onere supplementare. Siccome l'assistenza giuridica professionale è inclusa nella quota di membro SEV (e costituisce fra l'altro una voce di spesa non indifferente del nostro bilancio), ne deriverebbe anche una certa disparità di tratta-

mento verso i membri single, che possono beneficiarne solo per sé stessi. Inoltre non si tratterebbe più soltanto della o del partner ma, in generale, di chiunque viva nella stessa economia domestica, ossia conviventi e figli, come per la protezione giuridica privata Multi. Si può immaginare quale grosso impegno amministrativo ne deriverebbe, se per ogni domanda di assistenza di un non membro dovessimo anche verificare se vive con uno dei nostri iscritti o delle nostre iscritte.

Per quanto concerne l'offerta di assistenza giuridica professionale, l'AQTP si limita a una consulenza, mentre tutto il resto viene svolto dalla protezione giuridica Coop. Il SEV invece ha un proprio team di protezione giuridica che cura ogni dossier dalla A alla Z, e una rete di avvocati di fiducia che si occupano senza alcuna spesa per il membro dei casi legati al diritto del lavoro e delle assicurazioni sociali.

Anche noi offriamo la protezione giuridica Multi di Coop, che comprende le persone che vivono nella medesima economia domestica, ma esclude le controversie di natura professionale o assicurativa. In compenso, il suo costo di 78 franchi l'anno può dirsi senz'altro più vantaggioso di quello dell'AQTP!

Vuoi rivolgere una domanda a Barbara o a un altro membro della direzione SEV? Allora scrivi a: [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

### SICUREZZA DEL PERSONALE E DEI PASSEGGERI

## FFS: modificate le procedure come richiesto dal SEV

**Elisa Lanthaler**  
[elisa.lanthaler@sev-online.ch](mailto:elisa.lanthaler@sev-online.ch)

**Dopo l'infornuto mortale per un assistente clienti, il SEV ha chiesto modifiche della procedura di licenziamento dei treni per garantire la sicurezza del personale e dei passeggeri. Siamo sollevati che queste proposte siano state accolte dalle FFS.**

Il SEV ha sempre dato la massima priorità alla sicurezza del personale. Già in agosto, non appena sono state rese note le prime constatazioni in merito al tragico infornuto sul lavoro di un capo degli assistenti clienti, ha chiesto di rivedere la procedura di licenziamento dei treni. Quali misure immediate, abbiamo in particolare richiesto di adottare la procedura prevista in caso di guasto al comando di chiusura delle porte a 18 poli e che il permesso di partenza venga trasmesso solo una volta saliti a bordo e aver chiuso anche la propria porta.

La settimana scorsa, abbiamo potuto spiegare alla direzione FFS tutta la problematica dal punto di vista degli assistenti clienti e siamo soddisfatti di poter constatare che le nostre proposte sono state accolte, con un completamento in presenza di dispositivi di licenziamento fissi. «Nel corso di intensi colloqui con la direzione delle FFS siamo stati in grado di evidenziare i problemi dei nostri collaboratori dell'assistenza clienti», afferma il segretario centrale Jürg Hurni.

Le discussioni sono state fruttuose: «Siamo sollevati nel constatare che il processo è stato ora adottato come da noi proposto». Le modifiche adottate prevedono che gli e le assistenti clienti osservino la chiusura porte del treno dall'esterno e trasmettano il permesso di partenza dopo essere saliti a bordo e aver chiuso la propria porta. In questo modo, è possibile reagire nel caso in cui un oggetto o una persona sono rimasti incastrati in una porta durante la sua chiusura, a tutto vantaggio della sicurezza di personale e clientela. «Per il SEV, la sicurezza del personale è la priorità assoluta» sottolinea Hurni.

Questo nuovo processo verrà applicato dal 30 settembre per le composizioni spola a uno e due piani con Re 460 e tutti le composizioni trainate da locomotive, dotate di comando di chiusura delle porte a 18 e 13 poli.



### Accordo per i conducenti di veicoli a motore B100

Nel mese di luglio una delegazione della sezione BAU Ticino SEV si è recata a Berna e ha presentato alle FFS la petizione «Anche tu muovi le FFS», corredata da oltre mille firme; i firmatari hanno chiesto a chiare lettere un adeguamento dello stipendio per i macchinisti B100 che soddisfino i requisiti e l'importanza della loro funzione professionale.

«La petizione è stata utile e ha creato le necessarie pressioni per raggiungere un accordo con le FFS», afferma il segretario sindacale Urs Huber. «Già da tempo - aggiunge Huber - avevamo discusso i problemi delle numerose partenze in questa categoria professionale attiva nel settore delle infrastrutture e avevamo chiesto miglioramenti».

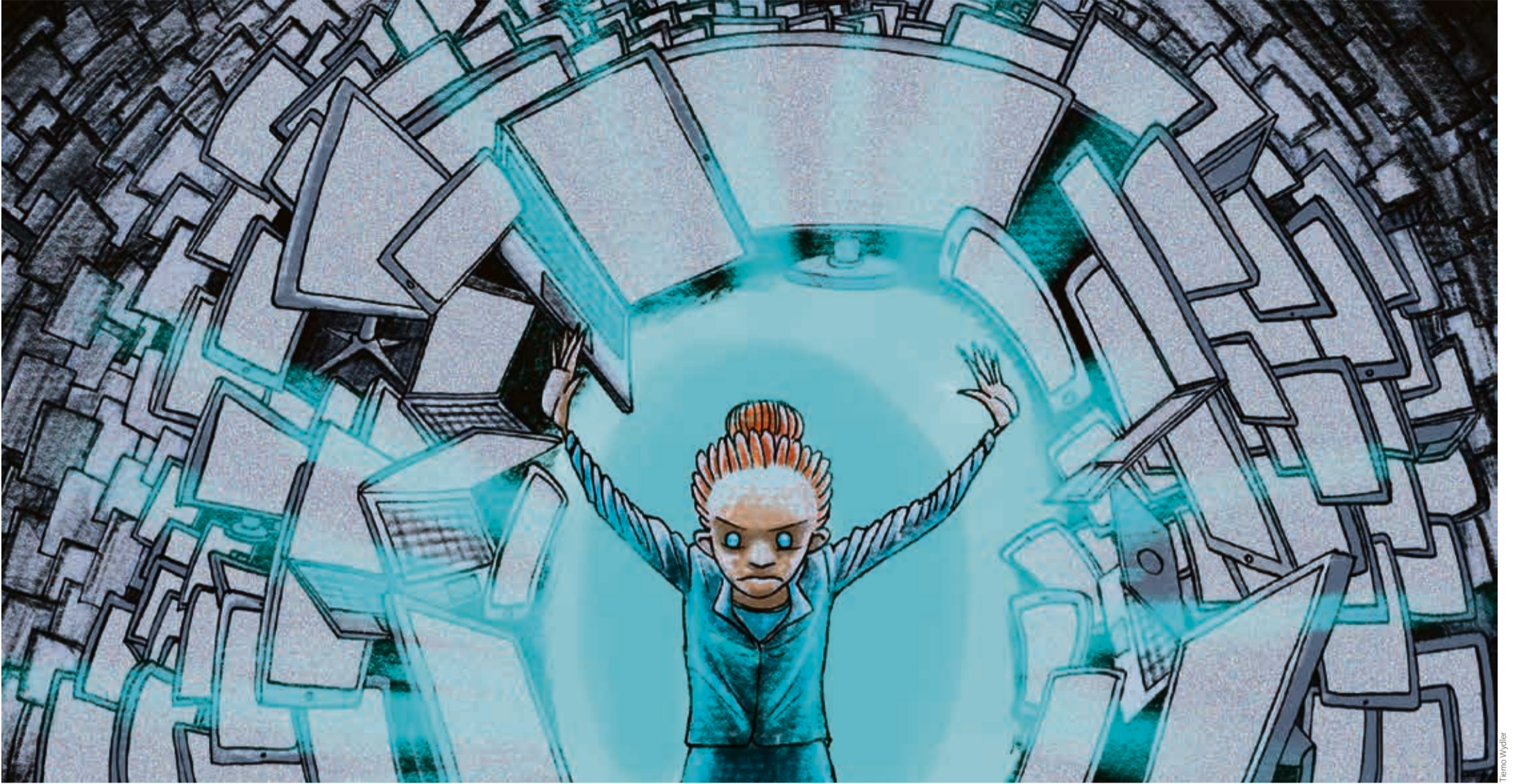
Il SEV e le FFS concordano sul fatto che i macchinisti della locomotiva B100 svolgono un ruolo centrale nella manutenzione e nei lavori di costruzione. Inoltre, attualmente sul mercato del lavoro non vi è un numero sufficiente di macchinisti B100 qualificati. E ciò sta portando ad un'intensificazione della concorrenza sul mercato del lavoro. Per questo motivo le parti contraenti hanno concordato un adeguamento al mercato per i conducenti di veicoli motore B100 della manutenzione I-IH a partire da ottobre 2019.

Il procedimento arbitrale pendente dal 2013 tra SEV e FFS in merito alla decisione n. 25 sarà regolato contestualmente alla presente convenzione.



SSP/VPOD ha deciso di adire la Corte europea dei diritti dell'essere umano per difendere il diritto di sciopero in Svizzera. Con la sua decisione nel caso dello sciopero dell'ospedale La Providence di Neuchâtel, il Tribunale federale mette seriamente in discussione il diritto di sciopero. Diventando il nuovo proprietario dell'ospedale La Providence nel 2012, il gruppo di cliniche private Genolier aveva disdetto il contratto collettivo di lavoro per ridurre i salari e le indennità e prolungare l'orario di lavoro. Dopo una lunga lotta, il gruppo dei Genolier ha semplicemente licenziato gli scioperanti. Il Tribunale federale ha ritenuto lo sciopero «sproporzionato» e quindi illegale.

Il personale treno si lamenta dei nuovi treni Bombardier che scuotono i passeggeri e il personale in modo davvero smisurato. Dolore alle gambe, alla schiena, alle spalle e alle ginocchia. Inoltre le scosse sono imprevedibili, fa notare il segretario centrale del SEV Jürg Hurni.



Che cosa fare per non essere sopraffatti dalla digitalizzazione?

## DIGITALIZZAZIONE, RIORGANIZZAZIONI E STRESS

# E la salute in tutto ciò?

**Chantal Fischer**  
chantal.fischer@sev-online.ch

Il mondo del lavoro di domani sarà completamente diverso da quello di ieri, stravolto dai cambiamenti imposti dalla digitalizzazione. Le professioni attuali verranno sostituite da altre con cambiamenti che coinvolgeranno i e le dipendenti. La digitalizzazione pone importanti sfide sia alle aziende, sia al loro personale. Nel contempo, si fanno sempre più assillanti le esigenze di migliorare la conciliazione tra vita privata, familiare, professionale e le attività di formazione permanente. L'opinione del segretario sindacale Patrick Kummer.

Patrick Kummer



Il segretario sindacale Patrick Kummer è il vostro interlocutore al SEV per tutte le questioni che riguardano i cambiamenti strutturali derivanti dalla digitalizzazione ed è raggiungibile allo 076 324 89 55 o per mail: patrick.kummer@sev-online.ch.

### Quali conseguenze ha sul personale il passaggio al digitale e le continue riorganizzazioni che ne derivano?

Patrick Kummer: le esperienze che abbiamo raccolto presso i e le dipendenti toccate corrispondono ai risultati presentati dall'indagine sulla salute e il lavoro in Svizzera (vedi grafico), che indicano come, nel 2017, ben il 21 per cento delle salariate e dei salariati soffrivano spesso o in modo permanente di stress sul posto di lavoro. Nel 2012, si trattava del 18 per cento. Il 20 per cento ha indicato di sentirsi emotivamente esausto e addirittura il 50 per cento dei salariati sono esposti ad almeno tre tipi di rischi psicosociali sul loro posto di lavoro. I due rischi principali derivano dalle esigenze elevate poste dal lavoro e dalla grande pressione sui tempi. E se il lavoro rende ammalati, la società deve reagire.

### Reagire sì, ma come?

Ormai sappiamo tutti che la digitalizzazione pone ulteriori sfide ad aziende e dipendenti e comporta nuove riorganizzazioni. Non tutti si rendono invece conto che queste vanno affrontate congiuntamente da tutte le parti sociali. Un approccio unilaterale da parte delle aziende è sbagliato, come è sbagliato utilizzare i nuovi strumenti messi a disposizione dalla digitalizzazione per intensificare i controlli e la sorveglianza delle e dei dipendenti.

### Quali sarebbero invece i passi giusti?

I cambiamenti strutturali dati dalla digitalizzazione devono porre al centro soprattutto le esigenze di sviluppo delle e dei dipendenti, invece delle possibilità di controllarli. L'approccio alla digitalizzazione può essere molto positivo, a condizione che il personale venga dotato delle conoscenze necessarie e gli si dimostri il necessario rispetto. Solo così, tutte le parti rimano nella stessa direzione. Un elemento fondamen-

tale è una tempestiva analisi del potenziale che pone le basi per definire congiuntamente un piano di misure di sviluppo. Si tratta quindi di consolidare il know-how esistente e sviluppare nel contempo nuove competenze. Questo dovrebbe essere il credo per ogni azienda che vuole padroneggiare con successo la trasformazione digitale.

### Ma le aziende come possono riuscirci?

Con colloqui autentici con i e le proprie dipendenti in relazione ai prossimi cambiamenti e riorganizzazioni, che permettano loro di partecipare al proprio sviluppo in questo ambito di

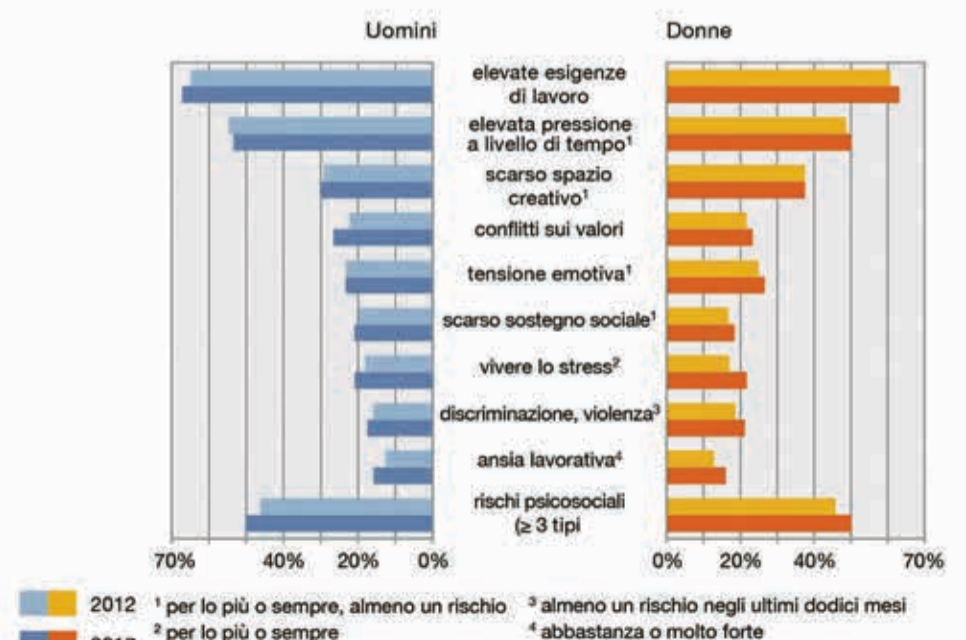
mutamento strutturale digitale. Questo approccio giova anche alle aziende stesse. La mancanza di considerazione e i cambiamenti imposti da programmi di risparmio elaborati sulla base di riflessioni manageriali a corto termine vanno immancabilmente a distruggere il legame tra dipendenti e azienda.

### Sembra tutto chiaro – ma quali problemi rimangono?

Provvedimenti formativi e di sviluppo sono fondamentali per affrontare con successo le sfide poste dalla digitalizzazione, ma richiedono al personale tempo ed energie. E se al lavo-

### Rischi psicosociali sul lavoro

Persone di età compresa tra 15 e 64 anni che esercitano un'attività lavorativa



Indagine su salute e lavoro, BFS 2019

FFS CARGO

# L'avvento dell'automazione

ro e alle sue costanti riorganizzazioni e alla vita familiare si viene a sovrapporre anche una nuova formazione, si arriva presto a superare i limiti di tempo e di energia a disposizione. Come detto, nel 2017, il 21 per cento delle e dei dipendenti ha dichiarato di soffrire spesso o sempre di stress. Abbiamo bisogno di soluzioni che permettano un'evoluzione personale, senza però generare ulteriore stress, pena il sottoporre i e le dipendenti ad ulteriori pressioni.

## Ma come può un'azienda conciliare le esigenze di lavoro e riorganizzazione con quelle legate all'evoluzione e alla salute individuali?

Naturalmente, il SEV ha fatto le sue riflessioni e ha presentato delle rivendicazioni:

- bisogna anzitutto promuovere provvedimenti di conciliazione tra l'attività professionale, la vita familiare e la formazione ulteriore;

- occorre inoltre un'analisi tempestiva del potenziale di tutte e tutti i dipendenti, indipendentemente dalla loro età e genere, che definisca i provvedimenti per il loro sviluppo in relazione alle sfide che saranno chiamati ad affrontare in futuro.

- Questi passi devono tener conto della protezione della salute, di quella dei dati, della sicurezza sul posto di lavoro e rispettare la sfera privata.

Il SEV si impegna a tutti i livelli, per la tutela delle salariate e dei salariati e affinché anche loro possano beneficiare dei cambiamenti derivanti dal digitale.

## Potresti farci un esempio concreto?

Certo! Il CCL FFS contempla ora il diritto di non essere reperibili. Nell'era digitale, si tratta di un primo importante passo per la tutela della salute e del tempo di riposo. Il SEV continuerà a seguire molto da vicino i cambiamenti strutturali, in cui l'equilibrio tra flessibilità delle condizioni di lavoro e sicurezza del posto di lavoro non può essere compromesso a favore della flessibilità. La sicurezza è un'esigenza primordiale che influisce direttamente sul benessere psichico e sociale. Solo dipendenti in salute possono dare un valido contributo al cambiamento digitale. Il cambiamento verso strutture digitalizzate può riuscire solo se sicurezza del posto di lavoro e conciliazione tra lavoro, famiglia e formazione vengono considerati prioritari e, di conseguenza, garantiti.

## Riorganizzazioni: come non procedere

Un esempio attuale, che rappresenta tutte le riorganizzazioni che non pongono la persona al centro, è la «Weiterentwicklung Operating Model Finance» (ulteriore evoluzione del modello operativo delle finanze) delle FFS, che interessa il personale delle divisioni Viaggiatori, Infrastruttura e i settori del gruppo. Non si tratta di un cambiamento di modesta portata, ma di una ristrutturazione molto profonda, che vuole orientare le finanze FFS al futuro in modo da favorire concetti come Performance Management, Operational Excellence, Business Partnering e Value Creation. Molte belle parole (in inglese), ma cosa comportano per l'attività quotidiana degli interessati? Le testimonianze raccolte dal SEV sono inquietanti: colleghe e colleghi tormentati da disturbi del sonno derivanti da stress e sovraccarico sul lavoro; persone che di notte si svegliano e non riescono più a scacciare le preoccupazioni per la giornata di lavoro successiva. La mole crescente di lavoro comprime il tempo a disposizione per svolgerlo, dato che le scadenze non vengono mai adeguate. A ciò si aggiunge l'incertezza derivante dalla necessità di annunciarsi ai concorsi interni per i nuovi posti di lavoro e i comprensibili timori per il loro esito e per possibili riduzioni di stipendio. Uno strumento per scongiurare la perdita di posti di lavoro sarebbe l'evoluzione del personale che permetterebbe alle e ai dipendenti di prepararsi tempestivamente alle esigenze derivanti dalle nuove funzioni che potrebbero riprendere dopo la riorganizzazione. La consapevolezza di aver affrontato questi provvedimenti aiuta a contenere le incertezze. Ma anche in questo caso dobbiamo constatare come i provvedimenti per lo sviluppo del personale non vengano discussi e preparati con i diretti interessati, o lo siano solo in misura insufficiente.



Immagine dell'accoppiamento automatico

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**Da metà maggio, FFS Cargo sta effettuando delle prove di un sistema automatico di accoppiamento dei vagoni. L'azienda intende automatizzare anche le procedure di prova dei freni e di controllo dei veicoli, nonché introdurre un «sistema di avvertimento anticollisione» per velocizzare i lavori al treno e permettere di svolgerli con un solo agente. Gli obiettivi dell'azienda sono molteplici: guadagnare in efficienza e attrattiva per i clienti; risparmiare personale, anche in vista dei numerosi pensionamenti; ridurre l'onere fisico per i dipendenti e rendere le professioni più interessanti.**

La prova con il gancio automatico riguarda un centinaio di vagoni e 25 locomotive del traffico combinato in circolazione tra i terminali di Dietikon, Oensingen, Renens, Cadrezzano, Lugano-Veduggio, Biasca e Mendrisio, che vengono raccolti ogni notte all'hub di Dottikon (AG) per essere stradati a destinazione.

L'aggancio avviene semplicemente accostando lentamente i vagoni. Le condotte dei freni ad aria compressa si collegano automaticamente. Per sganciarli è sufficiente tirare un cavo. Le due procedure sono quindi molto più veloci dell'accoppiamento con i tradizionali ganci a vite. Secondo la rivista «Cargo» di agosto, sono anche meno pesanti e più sicure per il personale. I colleghi hanno tuttavia criticato la scarsità di spazio tra locomotive e vagoni in presenza del sistema ibrido di aggancio.

### Prova freno automatica e sistema di avvertimento anticollisione

FFS Cargo sta inoltre testando un sistema automatico di prova dei freni. Attualmente

questa prova richiede circa 40 minuti per un treno di 500 metri, in quanto il controllore tecnico deve aggirare tutto il treno per verificare il serraggio e l'allentamento dei freni. Il sistema automatico trasmette invece via radio al tablet del macchinista lo stato dei freni rilevato tramite sensori sui vagoni, che misurano la pressione nei cilindri e nella timoniera. In questo modo, la prova del freno per lo stesso treno dura circa 10 minuti.

Quest'autunno, FFS Cargo intende eseguire anche test funzionali con un sistema di avvertimento anticollisione. Questo sistema è un'evoluzione del radiocomando, che tramite videocamera, sensori ottici e un radar sorveglia il percorso tutto attorno, compresi i punti nascosti alla visuale del macchinista. Quest'ultimo non si troverà necessariamente sulla locomotiva, in quanto può sorvegliare la manovra sullo schermo del radiocomando. In combinazione con il gancio e la prova del freno automatico, il sistema dovrebbe permettere ad un solo agente di approntare un treno, mentre oggi ne occorrono almeno due: uno che svolge le manovre, l'altro che guida la locomotiva.

La rivista «Schweizer Eisenbahn-Revue» di luglio 2019 esprime alcuni dubbi sull'effettiva possibilità dell'esercizio con un solo agente che utilizza questi tre dispositivi. Manca infatti qualcuno che controlli sui binari lo stato dei vagoni e del carico. «Un controllo che attualmente non è possibile automatizzare, come non si può automatizzare il calcolo del rapporto di frenatura». Anche l'inversione dei freni sui vagoni tra la modalità G (=freno merci, più lento) e P (=viaggiatori, ad azione più rapida) deve ancora essere effettuata manualmente.

### Controllo automatico dei veicoli

Dal canto suo, «Cargo» presenta però una quarta tappa del processo di automazione, costituita da una «nuova logica di controllo»:

## Automazione: il SEV chiede misure di accompagnamento

**Philipp Hadorn\*** I sindacati sono spesso stati rimproverati, a torto, di rigidità, di difendere concetti antiquati e di combattere ogni innovazione. È vero il contrario: l'impegno sindacale ha al centro proprio l'innovazione e i miglioramenti. Aumenti di produzione e automazione non sono di principio problematici, nella misura in cui comportano anche l'alleggerimento di lavori fisicamente pesanti e la standardizzazione di attività faticose e ripetitive. L'aiuto della tecnologia va favorito, a patto però che vada anche a beneficio del personale. I cambiamenti dei profili professionali esigono pazienza e formazione e il valore aggiunto non deve confluire solo in aumenti di produzione,

ma permettere al personale di svolgere consciamente il proprio lavoro, con tempi adeguati e potendo disporre della formazione necessaria e tempi di riposo sufficienti.

La produzione necessita stabilità, sicurezza e fiducia. I cambiamenti devono finalmente potersi svolgere con più tempo e minori pressioni, in modo da permettere al lavoro di procurare anche piacere. In questo modo, anche l'accoppiamento automatico dei vagoni può diventare un simbolo del progresso sociale.

\* Il segretario sindacale Philipp Hadorn dirige il team Cargo del SEV. È consigliere nazionale e fa parte delle commissioni trasporti e finanze.

«impianti installati a terra, come sensori e telecamere (Wayside Intelligence) ed elementi intelligenti presenti nei carri merci (Asset Intelligence) hanno lo scopo di raffigurare completamente le condizioni del carro al fine di rendere superfluo un controllo manuale sistematico prima di ogni partenza del treno. Eventuali danni si possono comodamente controllare e documentare da computer».

### Per ora solo nel traffico interno

Ma quali sono i vantaggi dell'automazione? «È un duplice progresso», spiega Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo a «Cargo»: «Nei prossimi anni andranno in pensione 400 collaboratori di lunga data non facili da sostituire. Inoltre, vogliamo incrementare la nostra competitività. Grazie alle nuove tecnologie possiamo accelerare le catene logistiche e acquisire nuovi mercati. (...) Nella piccola Svizzera anche una mezz'ora di tempo risparmiato conta. Sempre più clienti ci richiedono una maggiore velocità, ad esempio per i trasporti di pacchetti, di collettame o di prodotti alimentari». Perrin vuole limitare queste automazioni al traffico interno, sulla rete notturna e con singoli clienti, ma coltiva anche l'ambizione di «incentivarne l'evoluzione in Europa».

### Automazione sostenuta dalla Confederazione

Queste prove di automazione vengono sostenute anche dalla Confederazione, che coprirà 9 dei 15 milioni di spesa per l'adeguamento del materiale rotabile. «Il legislatore prevede esplicitamente l'incentivazione delle innovazioni», spiega Peter Füglistaler, direttore dell'ufficio federale dei trasporti (UFT) a «Cargo». «Il progetto di automazione è un segnale di risveglio: le ferrovie e la Confederazione investono nel futuro del traffico merci nazionale su rotaia».

### Protezione della salute e nuovi profili professionali

«Collaboratrici e collaboratori si sentono comprensibilmente insicuri, ma nel contempo percepisco anche interesse per queste nuove tecnologie. Vi è anche un altro fattore molto importante: l'automazione toglierà gran parte dell'onere fisico dell'attività di manovra» ha spiegato la dirigente automazione di FFS Cargo, Anja-Maria Sonntag, lo scorso 6 giugno in una discussione tra esperti indetta nell'ambito della fiera di logistica di Monaco.

«Bisogna inoltre tener presente che l'automazione creerà anche nuovi profili professionali», ha aggiunto Martin Joch, direttore e fondatore di PJ Messtechnik, «occorrerà anche qualcuno che svolga la manutenzione di questi sistemi. Vi saranno quindi più persone che, dietro le quinte, lavoreranno al montaggio e nell'elettronica».

## Nuovi vagoni merci

Per migliorare la concorrenzialità nei confronti della strada, FFS Cargo intende sviluppare il proprio materiale rotabile, in collaborazione con altre ferrovie, costruttori e proprietari di vagoni, clienti e ditte di tecnologia ferroviaria. Con alcuni di essi, ha fondato il Gruppo specialistico innovazioni tecniche traffico merci su rotaia (TIS), che si occupa anche della definizione degli standard europei, per esempio per i dispositivi di accoppiamento e i sensori. Nel 2012, il TIS ha pubblicato un libro bianco in cui ha definito i requisiti per i vagoni merci del futuro, riassunti con la sigla «5L» che in tedesco designa silenziosità, leggerezza, solidità di marcia, ottimizzazione per la logistica e orientamento al costo del ciclo di vita. Alla fiera di logistica di Monaco del 2017, FFS Cargo ha presentato il proprio treno «5L Demonstrator», composto da 16 vagoni per il trasporto di container, dotati di diverse innovazioni, attualmente sottoposto ad una prova d'esercizio di quattro anni. All'edizione 2019 della fiera, FFS Cargo ha poi presentato il vagone «5L next»: «il peso ridotto, le sale montate dei carrelli a orientamento radiale e l'ottimizzazione aerodinamica riducono il consumo energetico e rendono il carro complessivamente più ecologico», ha scritto l'azienda. «Grazie ai componenti innovativi, inoltre, il «5L next» necessita di meno manutenzione. In questo modo si riducono i costi di manutenzione e si aumenta la disponibilità dei carri nell'esercizio».



Il politologo Daniel Kübler

## INTERVISTA

# Non solo il clima sullo scacchiere politico

Peter Moor

Il politologo Daniel Kübler valuta «normale» il quadriennio di politica svizzera che sta per concludersi: le nuove relazioni di maggioranza si sono consolidate, ma il popolo ha frenato quando è stato necessario. Nonostante queste elezioni siano fortemente incentrate sull'emergenza climatica, nei prossimi 4 anni avranno sicuramente un ruolo importante anche altre questioni. E la politica dovrà determinarsi.

Sia da sinistra, sia da destra si sente dire che gli ultimi quattro anni sono stati una legislatura

persa. Professore, lei che cosa ne pensa?

Dal punto di vista dei parlamentari, questo è vero. Il fatto è che la virata a destra delle ultime elezioni non ha avuto l'effetto sperato dal PLR e dall'UDC. Ma ciò non è dovuto tanto al Parlamento quanto alle votazioni popolari: su questo fronte nei progetti importanti non rimane molto di questa maggioranza di destra. Quindi, forse i partiti borghesi pensano che sia una legislatura persa, ma nel complesso è stata una legislatura come tutte le altre.

Un commento sulla legislatura che sta per concludersi si potrebbe riassumere brevemente con questo

binomio: «Tutto per i contadini, niente per i papà». Quale sarebbe la sua sintesi?

Per quanto riguarda i padri, i lavori sono ancora in corso, c'è ancora tempo. E il fatto che gli agricoltori ottengono molto non è una novità, è in linea con i periodi precedenti. Direi: niente di nuovo sotto il sole!

Lei direbbe, nonostante i rapporti di maggioranza leggermente spostati...

(interrompe) No. Si è trattato di una netta maggioranza dei partiti borghesi. Tuttavia la democrazia diretta ha giocato un ruolo frenante per cui è stato necessario trovare dei compromessi. Così il risultato non è

stato nell'altezza delle attese della destra, né delle paure della sinistra.

**La maggioranza PLR/UDC ha quindi cercato di esercitare il proprio potere, ma non è riuscita a superare gli elementi frenanti?**

Esatto!

**Il Consiglio degli Stati ha giocato come sempre il proprio ruolo oppure è cambiato qualcosa?**

Non mi pare che nell'ultima legislatura il Consiglio degli Stati si sia mosso in modo diverso dal solito.

**Non ha forse messo in campo un'importante questione con l'accordo fiscalità-AVS?**

Certo. Su quel fronte ha effettivamente svolto il proprio ruolo di «camera di riflessione», imponendo un compromesso sostenibile.

**Ci sono state quindi aspettative da parte della sinistra e della destra non soddisfatte. In che modo questa situazione inciderà sulle prossime elezioni?**

In nessun modo. Se guardiamo le previsioni elettorali, trovo sorprendente che la sinistra non perda nulla. C'è molta carne al fuoco, soprattutto nella politica europea, ma nessuno sembra interessarsene, e questo è dovuto anche alla strategia del PS, che vuole evitare la questione degli accordi quadro. Come si evince dalle elezioni cantonali, la mobilitazione degli elettori che ritengono importanti le questioni climatiche continuerà. Ci sarà quindi molto probabilmente una crescita dei Verdi e dei Verdi liberali.

**Sarebbe successo comunque, perché c'è una consapevolezza generale sul clima, o è il risultato del movimento iniziato in Svezia?**

Entrambi. Questo movimento non viene fuori dal nulla: si colloca sullo sfondo di eventi legati (o che si ritengono legati) al cambiamento climatico, alle ondate di calore estremo e alla siccità dell'estate 2018, alle tempeste nel Pacifico e nell'Atlantico, ossia eventi che fanno percepire il cambiamento climatico non più come qualcosa di astratto, ma un fenomeno tangibile. Non è solo per Greta Thunberg se così tante persone scendono in piazza. Sono preoccupazioni reali che pertanto hanno un'influenza sulle elezioni; in Svizzera in particolare, a fronte di un'affluenza notoriamente bassa. Qui l'effetto è piuttosto forte in quanto porta altre persone alle urne, che poi votano principalmente Verdi e Verdi liberali. A causa della bassa affluenza alle urne, queste mobilitazioni specifiche hanno una grande influenza sul risultato.

**L'affluenza alle urne è aumentata massicciamente nelle elezioni europee e soprattutto nei Länder della Germania orientale. Si tratta di una tendenza generale o varia a seconda della situazione?**

Non è una tendenza: l'affluenza alle urne in realtà è in calo. Ma è vero che l'ascesa di nuovi partiti e nuove

questioni sta portando più elettori alle urne, ma allo stesso tempo sta anche mobilitando gli oppositori. In generale, più è acceso il conflitto politico, più forte è la mobilitazione e quindi l'affluenza alle urne.

**Questo significherebbe che i Verdi e i Verdi liberali guadagnano terreno. Cosa significa per la politica dei prossimi anni?**

Vedremo. Proprio ora nella sessione autunnale c'è stato un esempio: il PLR sta cercando di affrontare l'argomento; la presidente del partito Gössi e il capogruppo Walti annunciano pubblicamente che il PLR adesso è a favore della protezione del clima. Ma in Parlamento accade il contrario: nel Consiglio nazionale il PLR ha votato contro l'inasprimento delle norme per la protezione del clima. Trovo interessante il fatto che tra i partiti borghesi gli effetti siano meno visibili, il che probabilmente non è particolarmente intelligente in vista delle elezioni.

**Un argomento così d'attualità rischia di mettere in secondo piano gli altri? Le questioni sociali o legate ai trasporti sono meno importanti questa volta?**

Probabilmente in campagna elettorale, ma non successivamente durante la legislatura. Nonostante la campagna elettorale fortemente incentrata sulla protezione del clima, nella prossima legislatura il Parlamento affronterà questioni importanti che non hanno avuto particolare rilievo alle elezioni, come la questione europea, un importante argomento di discussione durante la legislatura. Vedremo poi quali saranno gli effetti delle elezioni. I Verdi liberali hanno affermato sin dall'inizio di essere gli unici ad impegnarsi al 100 per cento a favore di buone relazioni con l'Unione europea. In questo momento la situazione sta andando completamente in crisi, ma se il Parlamento ne trarrà vantaggio a causa della questione climatica, ciò si ripercuoterà anche sulla politica estera.

**PPD e PS hanno lanciato un'iniziativa sui costi della salute. Hanno forse puntato sul cavallo sbagliato per la campagna elettorale?**

Parrebbe di sì! Soprattutto perché il consigliere federale Berset ha annunciato che i premi diminuiranno per la prima volta dopo molto tempo, per cui le misure di riduzione dei costi sembrano produrre gli effetti sperati. Il problema è ancora enorme, ma si potrebbe pensare il contrario e per questo gli elettori potrebbero essere indotti a non votare PS e PPD.

**Cosa la colpisce di questa campagna elettorale?**

Questo manifesto con il verme dell'UDC non sembra impressionare più nessuno. Il vecchio schema era: fai un manifesto orribile, tutti si scaldano e l'UDC riceve attenzione. Sembra che questo sistema non funzioni più. In qualche modo si è arrivati al capolinea e penso che sia uno sviluppo interessante.

INSERZIONE A PAGAMENTO

Per una **medicina di qualità per tutti**  
non solo per i ricchi



FRANCO CAVALLI

Fondatore IOSI (Istituto Oncologico della Svizzera Italiana)  
e Congresso Internazionale sui Linfomi (Lugano)



Verdi  
e Sinistra  
alternativa  
Lista 12



BEPPE SAVARY-BORIOLI

Medico di valle e Medico d'urgenza  
(già Rega, Soccorso Alpino, Croce Verde Lugano, SALVA Locarno)

## COLPI DI DIRITTO

# La sicurezza prima di tutto



## Protezione giuridica del SEV

La sicurezza sta a cuore a tutti: per esempio, non comperiamo mai oggetti senza essere convinti della sicurezza del loro funzionamento. Per le auto, siamo disposti a spendere di più per un modello dotato di dispositivi che la rendano più sicura nel traffico e, per non trascurare nulla, adeguiamo verso l'alto anche il livello delle nostre assicurazioni. Solo sul lavoro sembriamo avere un atteggiamento diverso. Per esempio, risulta irritante che le porte tagliafuoco si chiudano immediatamente dietro le nostre spalle. Marta decide pertanto di lasciarla aperta, sino al giorno in cui si verifica un incendio. Oppure, per evitare di dover sollevare tutte le volte il paramano della pressa prima di utilizzarla, escludiamo il dispositivo e ci lasciamo sotto due dita. Le disposizioni antincendio sono concepite per contenere i danni a uno stabile, rispettivamente a una ditta, in caso di incendio. Lasciar aperta una porta tagliafuoco rappresenta pertanto un'infrazione suscettibile di avere anche conseguenze penali. Marta non l'ha chiusa, ma il datore di lavoro non ha mai reagito. La legge sul lavoro definisce i doveri di entrambe le parti: lavoratrici e lavoratori devono rispettare le disposizioni vigenti e il datore di lavoro deve verificare che queste vengano rispettate, ma anche

che tutti i dispositivi, gli abiti e i vari materiali di protezione siano effettivamente disponibili. Le prescrizioni antincendio regolano tra l'altro anche l'ubicazione e le caratteristiche delle porte tagliafuoco, come pure la loro utilizzazione.

I dispositivi tecnici o meccanici di protezione sui macchinari devono servire a garantire il loro uso sicuro. Una manipolazione costata di un dispositivo di protezione può portare, in caso di incidente, sino alla completa negazione delle prestazioni assicurative. La Suva distribuisce documentazione informativa sulla sicurezza sul lavoro e le descrizioni dei prodotti, rispettivamente i manuali tecnici, danno indicazioni per il loro uso sicuro.

Datori di lavoro e dipendenti, ma anche produttori, non hanno solo un obbligo morale di garantire la sicurezza, ma vi sono tenuti anche per legge. I datori di lavoro devono quindi approntare i dispositivi necessari e curare che vengano utilizzati. I dipendenti devono utilizzarli attenendosi alle disposizioni ed evitare di manometterli. Infine, i produttori devono garantire prodotti sicuri. Le disposizioni in merito variano a seconda del settore, il prodotto e il mercato. Non si può ritenere di essere in sicurezza solo per il fatto che non è successo nulla. La sicurezza riguarda tutti ed è per questo che è oggetto di disposizioni tanto articolate. In questo campo non è possibile fare compromessi. Sappiamo perché.

## PREVIDENZA PRIVATA

## Il valore del Terzo pilastro

## Servizio di consulenza Helvetia e SEV

### Previdenza privata per la vecchiaia: è meglio risparmiare con soluzioni nel pilastro 3a o 3b?

Va subito detto che è assolutamente auspicabile investire nella previdenza privata per la vecchiaia. Al fine di garantire che i propri bisogni vitali siano soddisfatti, le prestazioni di rendita del primo pilastro e della parte obbligatoria del secondo pilastro dovrebbero rappresentare pressoché il 60 per cento del reddito attuale. Tuttavia, a causa di lacune contributive, ad esempio dopo lunghi soggiorni all'estero oppure in caso di redditi superiori a circa 100'000 franchi, non si raggiunge nemmeno questa soglia. Per mantenere il tenore di vita abituale anche dopo il pensionamento è, però, necessario l'80% se non di più. Questa lacuna può essere colmata attraverso la previdenza privata nel terzo pilastro. A tale scopo avete a disposizione il pilastro 3a e il pilastro 3b. Il pilastro 3a permette di beneficiare di agevolazioni fiscali. I contributi di risparmio sono infatti deducibili dal reddito imponibile. Il versamento dell'avere viene tassato con un'aliquota ridotta. Tuttavia, questa agevolazione fiscale è sottoposta a varie condizioni. L'avere è vincolato fino ai 60 anni e può essere prelevato anticipatamente soltanto a determinate condizioni. Inoltre, è sancito per legge chi eredita l'avere in caso di decesso. I contributi di risparmio sono limitati: per le persone che esercitano un'attività lucrativa con cassa pensione ammontano a 6'826 franchi l'anno. Le persone che esercitano un'attività lucrativa senza cassa pensione possono invece costituire il 20% del proprio reddito netto, tut-

tavia al massimo 34'128 franchi l'anno. Nonostante questa restrizione il pilastro 3a è molto conveniente. Anche con una remunerazione molto bassa pari all'1% all'anno, su un periodo di oltre dieci anni ne risulta un rendimento netto di oltre il 2% grazie all'agevolazione fiscale. Oltre il 60% di tutti coloro che esercitano un'attività lucrativa si avvale già di questa possibilità per la previdenza privata nel pilastro 3a. Con il pilastro 3b si intende la previdenza libera. La forma di risparmio è a libera scelta e l'ammontare non ha alcun limite. Gli importi non possono essere dedotti dal reddito imponibile e l'avere è sottoposto all'imposta sulla sostanza. Tuttavia, il momento del prelievo dell'avere è a libera scelta e il versamento è spesso esentasse. Con una soluzione bancaria si può disporre del rispettivo avere disponibile, mentre una soluzione assicurativa offre anche varie garanzie e coperture. Sia nel pilastro 3a che 3b è possibile investire in fondi o altri prodotti finanziari, che consentono di conseguire redditi più elevati, ma che comportano altresì oscillazioni di valore più ampie. Oltre alla costituzione di un avere per le emergenze nel quadro della previdenza libera 3b, è sicuramente consigliabile risparmiare nell'ambito della previdenza privata per la vecchiaia 3a. Per una pianificazione ottimale i membri SEV possono chiedere senza impegno e gratuitamente una consulenza. E ci saranno sempre interessanti vantaggi con Helvetia. Informazioni su [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)

In partenariato con

**helvetia**   
La Sua Assicurazione svizzera

## COMITATO CENTRALE BLS

## «Best Way» - si ricomincia?

**Chantal Fischer** Due in particolare gli argomenti che hanno fatto discutere in occasione della recente riunione autunnale a Berna.

Dopo che la BLS e le FFS hanno trovato un'intesa sulla vertenza legata al tema della lunga percorrenza, si pone la questione sulle conseguenze che avrà questa decisione per il personale. L'accordo prevede che ci si concentrerà sulla cooperazione anziché sulla concorrenza. La BLS gestirà in modo autonomo con il proprio materiale e personale tre linee di lunga percorrenza sotto la concessione delle FFS. Questo accordo cambierà anche le carte in tavola, poiché il ritorno della BLS nel settore del traffico a lunga percorrenza offre anche nuove opportunità di sviluppo sul mercato e quindi una migliore situazione finanziaria. Per il SEV è chiaro che anche l'at-

tuale programma di risparmio «Best Way» della BLS deve essere adattato agli sviluppi, in particolare per quanto riguarda la prevista riduzione del personale. «Nelle prossime settimane faremo domande puntuali, analizzeremo la situazione in maniera accurata e se necessario formuleremo nuove richieste all'azienda», ha spiegato il segretario sindacale Michael Buletti. Anche le prossime trattative salariali hanno fatto discutere. L'esperienza fatta in passato dimostra che non sarà facile trovare un accordo. Per il comitato centrale della BLS è chiaro: dopo anni di digiuno è giunto il momento di restituire qualcosa al personale. Il SEV chiederà alla BLS un aumento generale degli stipendi e l'adattamento al caro vita. Le trattative inizieranno a novembre.

## ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE AGENTI TRENO

## Raduno in Ticino

**Pia Schneider / Red** L'incontro della nostra associazione si è svolto con pieno successo in Ticino. 97 partecipanti (2 olandesi, 4 portoghesi, 9 spagnoli, 13 tedeschi, 25 francesi, 43 svizzeri e 1 gallese) si sono dati appuntamento a Locarno, dove sono stati accolti dal municipale della città Ronnie Moretti e dal presiden-

te Bruno Läuchli. Hanno in seguito visitato i castelli di Bellinzona, il caseificio e la fortezza di Airolo, stati a Cardada-Cimetta. Fatto bungee jumping dalla diga della Verzasca e una crociera sul Lago Maggiore. Al nostro link: <http://zugbegleiter.com/index.html>, le foto e tutti i dettagli del raduno.

INSERZIONE A PAGAMENTO



**I VERDI**  
VERDI.CH

**IL NOSTRO CLIMA**  
**IL TUO VOTO**  
QUESTA È L'ORA: I VERDI

## Pensionati

17.10.

PV Ticino e Moesano

### Castagnata a Castione, ristorante Meridiano, dalle 14.30.

Vista la bella esperienza e la buona partecipazione degli anni scorsi riproponiamo una castagnata unica in luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici. Il luogo scelto è il Ristorante Meridiano di Castione, a soli 100 m dalla stazione FFS, dove vi attendiamo, giovedì 17 ottobre, a partire dalle ore 14.30. Gli addetti alle caldaie faranno il possibile per preparare al meglio le caldarroste. Oltre alle castagne vi sarà servito del lardo e formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. Non è necessario iscriversi.

Treni consigliati per Castione-Arbedo: da Airolo pt 13.21 - Faido 13.39 - Biasca 14.03, Castione-A. arr 14.13.

da Locarno pt 13.31 - Cadenazzo 13.45 - Giubiasco 13.54 - Bellinzona 14.06 - Castione-A. arr 14.10

da Chiasso pt 12.57 - Mendrisio 13.05 - Lugano 13.25 - cambiare a Bellinzona arr 13.56 X S20 pt 14.06 - Castione-A. arr 14.10

Treni consigliati per il rientro: per Airolo pt 16.43 - per Locarno pt 16.49 - per Chiasso pt 16.49

A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio.

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

vi daremo il benvenuto **all'assemblea regionale a Bellinzona**, alla Casa del Popolo, a partire dalle 9.30. Il ristorante Casa del Popolo non è stato scelto per caso. Anch'esso festeggia nel 2019, come il SEV, il traguardo dei 100 anni.

Ordine del giorno:

1. Benvenuto e introduzione del presidente della sezione ZPV Ticino
2. Breve intervento di un rappresentante dell'Helvetia Assicurazioni
3. La parola ai nostri ospiti:
  - a) argomenti d'attualità sindacale, relazione di Pascal Fiscalini, segretario sindacale SEV: gestione da parte della SOB delle linee BS/LZ/ZU-Lg/Loc sulla tratta di montagna del San Gottardo dal dicembre 2020: quali ripercussioni per il personale treno?
  - b) accompagnamento dei clienti 2020 e principali attività della ZPV, relazione di Andreas Menet, presidente centrale ZPV
  - c) informazioni dalla commissione del personale VM, relazione di Thomas Walther, presidente CoPe PT
4. Eventuali

Al termine seguiranno un gustoso e ricco aperitivo e il pranzo in comune con la scelta di due menu a chf. 45 p. p.: ossibuchi di maiale in gremolata con risotto allo zafferano oppure pizzoccheri Valtellinesi fatti in casa. Seguirà il dessert: semifreddo alle castagne e caffè, il tutto ovviamente accompagnato da vino e acqua minerale.

## AS

12.11.

Tavola rotonda su Cargo

Sotto il titolo «Cargo AG – Bahn brechend», il settore Cargo della sottosezione SEV AS organizza un evento di settore con **tavola rotonda** il 12

novembre. Eveline Mürner e Markus Streckenisen di FFS Cargo AG discuteranno con Barbara Spalinger e Philipp Hadorn del SEV.

Luogo: Hotel Olten a Olten. Inizio: 17.00 (ingresso già alle 16.30). Fine: ore 20.00.

Al termine il SEV offre un aperitivo.

## LPV

14-15.10.

Esami periodici

Hai degli esami periodici che ti aspettano? Non hai voglia di imparare a memoria da solo prescrizioni e regolamenti? Allora il **corso di preparazione agli esami periodici** organizzato dalla LPV e che avrà luogo a Bellinzona fa sicuramente al caso tuo! Sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di aggiornare le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro e puoi prepararti agli esami esercitandoti anche con prove fittizie. Inizio ore 08.15.

In base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int e BLS, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Costo: membri LPV: Fr. 50.-; non membri: Fr. 650.-

**Iscrizioni** e maggiori informazioni: direttamente a Thomas Giedemann 079 505 04 57.

## SEV

30.11.

Festa finale del giubileo

Il 30 novembre 2019, il SEV compie esattamente 100 anni. La **celebrazione dell'anniversario** avrà luogo il 30 novembre alle ore 15.00 al Bierhübeli di Berna. Oltre ad un programma vario, ci aspettiamo discussioni interessanti e una mostra sul futuro dei sindacati e della mobilità. L'iscrizione è aperta a tutti i membri SEV, ma il numero di posti è limitato. Iscrivetevi su: [sev-online.ch/festa](http://sev-online.ch/festa)

## ZPV

5.11.

Assemblea regionale

È con grande piacere che quest'anno

# Agenda 13/19



Unisciti a noi!

## PV TICINO E MOESANO - (E PENSIONATI VPT)

# Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2019 al 6 gennaio 2020

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, sempre a prezzi vantaggiosi: camera doppia CHF 1'200.- p. p. camera singola CHF 1'300.- p. p. comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; queste ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto. Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione. NB. Non sono ammesse modifiche del pacchetto (ad es. data andata o ritorno)! Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato/a da una

persona di fiducia. Il numero massimo di camere singole è fissato a 20 e farà stato il timbro postale. Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 14 ottobre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!) Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- p. p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Sono cordialmente benvenuti anche i colleghi pensionati e le colleghe pensionate della VPT. Per informazioni su viaggio e vacanze: Eliana Biaggio, resp. vacanze, tel. 079 326 92 94, e-mail [eliana.biaggio@hispeed.ch](mailto:eliana.biaggio@hispeed.ch). Per informazioni sul pagamento: Alberto Rusconi, cassiere, tel. 079 230 32 16

### Cedola di iscrizione – vacanze a Abano Terme 2019/2020

Dati personali	1. persona	2. persona
Cognome	.....	.....
Nome	.....	.....
Indirizzo	.....	.....
CAP / Località	.....	.....
Telefoni fissi privati	.....	.....
Cellulare	.....	.....
Indirizzi e-mail	.....	.....
Data di nascita	.....	.....
Tipo camera	<input type="checkbox"/> doppia / <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia / <input type="checkbox"/> singola
*) mettere una X nella casella entrante in considerazione		
Luogo e data:	.....	
Firma:	.....	

## IN MEMORIA - CIAO ALESSANDRO

**Aris Lombardi** Purtroppo anche il nostro gigante buono ci ha lasciato, qualcosa più forte lo ha sconfitto ma lui so che continuerà comunque a lottare da lassù. Amico, collega, compagno di giochi e di mille battaglie, membro SEV/AS e COPE per il suo settore, era una persona decisa, sincera e risoluta, amava la sua famiglia, il suo lavoro e moltissimo la pallacanestro.

«Presidente» del gruppo ferrovieri sportivi di questo sport, si impegnava ad organizzare in primis l'abituale serata del venerdì per l'allenamento del-

la squadra ma anche per lo svolgimento del torneo dell'amicizia con la partecipazione di team fuori dell'ambito ferroviario.

Intelligente, diretto e a volte un po' testardo, discutevamo di molteplici argomenti di interesse generale e sportivo con un gran scambio di opinioni e idee. Ora non possiamo più farlo con lui, ma sono sicuro che quando ci rivedremo sarà di nuovo la stessa cosa....

CIAO ALE, CHARLY o BRICIOLA (per chi lo conosceva così), sarai sempre al nostro fianco e nei nostri pensieri. Arrivederci.

## IMPRESSUM

### Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Publicazione quindicinale.

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

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

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

Tiratura: edizione italiana: 3546 copie; totale: 39'774; certificata il 26.10. 2018

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

Publicità: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00,

e-mail: [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch), [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

Prestampa: AZ Verlagsservice AG, Aarau; [www.chmedia.ch](http://www.chmedia.ch)

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 10 ottobre 2019. Chiusura redazionale: 3 ottobre 2019, ore 10.00.



ORIZZONTI

# Andare oltre il capitalismo



Olivier Pascal-Moussellar,  
«Télérama», no 3635,  
11.9.2019.

**Rigoroso e chiaro, «Capitale e ideologia», il magistrale saggio di Thomas Piketty esplora i meccanismi che hanno legittimato le disuguaglianze nel corso dei secoli. E sostiene una radicale redistribuzione delle carte.**

Tutti gli esseri umani nascono ineguali in termini di ricchezza e questa disuguaglianza tra gli abitanti di ogni paese, o tra i paesi di ogni continente, ha portato alla povertà, alla violenza, alla xenofobia e talvolta anche alla guerra. Se dovessimo riassumere le 1232 pagine dell'ultimo libro di Thomas Piketty, «Capital et idéologie», forse dovremmo partire da questo rovesciamento della Dichiarazione dei diritti dell'essere

umano e del cittadino. Ma si potrebbe anche prendere in prestito la Genesi: all'inizio c'era la disuguaglianza dei beni. Dalle società di ordine (clero, nobiltà e stati terzi) alle società schiaviste o al mondo coloniale, dall'organizzazione delle caste in India alla divisione di classe durante la Belle Epoque, o dal New Deal di Roosevelt al modello cinese, questa disuguaglianza è stata costruita ovunque sullo stesso principio: la giustificazione di questa ingiustizia da parte di una «ideologia». «Ogni regime ineguale si basa fondamentalmente su una teoria della giustizia», scrive Piketty. Le disuguaglianze devono essere giustificate e basate su una visione plausibile e coerente dell'organizzazione sociale e politica ideale. In tutte le società, ciò comporta l'affrontare una serie di questioni concettuali e pratiche riguardanti i confini comunitari,

l'organizzazione dei rapporti di proprietà, nonché la questione dell'accesso all'istruzione e della ripartizione delle imposte». Questa esplorazione a 360 gradi su come i più ricchi sono riusciti a rendere «naturale» o addirittura «ovvia» la distribuzione dei beni, è ricca di lezioni, avverte l'autore: «Le risposte fornite dalle società del passato avevano le loro debolezze. Nella maggior parte dei casi non hanno superato la prova del tempo e sono state sostituite da altre. Tuttavia, sarebbe sbagliato immaginare che le ideologie del presente, basate in particolare su varie forme di sacralizzazione dell'opacità finanziaria e della ricchezza meritata, siano meno folli o più sostenibili».

Ricordiamo che, nel suo precedente saggio, «Le Capital au XXI<sup>e</sup> siècle», Thomas Piketty aveva dipinto un quadro delle differenze pa-

trimoniali nel corso dei secoli. Questa volta, non esita ad andare oltre la sua specialità, l'economia, per descrivere l'inventiva senza limiti degli uomini potenti quando cercano di giustificare la loro posizione finanziaria e immobiliare. Storia, scienze politiche, sociologia, letteratura: tutte le discipline sono riunite in questo affresco rigoroso e spettacolare, fluido (nonostante le sue dimensioni) e implacabile nella sua dimostrazione. Certe conclusioni scuotono, come quelle, su base statistica, che ricordano che le vertiginose disuguaglianze che caratterizzavano la società francese durante la Belle Epoque erano - nonostante le liriche (e ipocrite) professioni di fede della Terza Repubblica trionfante - ancora più profonde di quelle della Francia dell'Ancien Régime alla vigilia della Rivoluzione... «Dalla Rivoluzione del 1789, la Francia ama presentarsi al mondo come paese di libertà, uguaglianza e fratellanza», scrive Piketty. Affascinanti sono anche le spiegazioni dettagliate su come le élite francesi e americane, quando hanno finalmente deciso di abolire la schiavitù, hanno investito tutto il loro genio nel calcolo delle compensazioni che dovevano essere concesse... ai proprietari improvvisamente privati del lavoro gratuito, senza mettere in dubbio se gli schiavi stessi dovessero ricevere un compenso. Non è la storia che è crudele, sono gli uomini.

Magistrali, le prime due parti del libro, sui regimi disuguali e sulle società schiaviste e coloniali, ci portano ai confini dell'India, della Cina e del Giappone. La terza parte - sulla grande trasformazione del XX secolo, segnata prima da un riflusso delle disuguaglianze, poi dal loro approfondimento a partire dagli anni Ottanta - ci porta in un campo più noto, perché già arati da Thomas Piketty e

altri. Ma è sulla quarta e ultima parte, «Ripensare le dimensioni della politica del conflitto politico», che l'economista era ovviamente atteso con interesse. E questo nuovo «Cosa fare ora?» entusiasma per la sua chiarezza e il suo radicalismo: «Sulla base delle esperienze analizzate in questo libro, sono convinto che sia possibile andare oltre il capitalismo e la proprietà privata e stabilire una società giusta, sulla base del socialismo partecipativo e del social-federalismo», avverte Piketty. «Socialismo partecipativo», «social-federalismo»? Il primo mira ad una migliore ripartizione dei poteri nelle imprese e, soprattutto, l'implementazione del principio della «proprietà temporanea» del capitale: un'imposta sul reddito e sui beni fortemente progressiva - ad esempio, l'imposta di successione fino all'80% - consentirebbe di redistribuire le carte in tempo reale e tra ogni generazione. Per quanto riguarda il social-federalismo, esso consiste nel considerare la lotta alla disuguaglianza come una lotta internazionale, con l'obiettivo di una riforma fiscale unificata tra diversi paesi.

Potremo discutere della fiducia a volte eccessiva che Thomas Piketty sembra concedere alla «trasparenza»: indubbiamente necessaria per conoscere il vero patrimonio dei più ricchi, nel libro essa si configura come assoluta, senza mettere davvero in discussione i pericoli che accompagnano l'adesione a questo nuovo mantra. Tuttavia, questo capolavoro - e questo il suo immenso merito - coglie con grande rigore la tragedia delle disuguaglianze e la analizza per quello che è: un disastro. Thomas Piketty mostra anche che la casa è in fiamme in campo economico e sociale. E non possiamo più distogliere lo sguardo.

Thomas Piketty, Capital et idéologie, éd. du Seuil, 1232 p., 25 €. Le traduzioni seguiranno.



## NAVIGANDO SULLA LIMMAT VERSO LO ZÜRICHHORN

Urs Fankhauser

In partenza dal Museo Nazionale, i passeggeri scoprono «Zurich by night» da lato più suggestivo. Il battello scivola quasi in silenzio sulla Limmat. Lungo la rotta verso lo Zürichhorn, il natante all'improvviso diventa molto calmo.

Solo i clic degli smartphone si possono udire. Il sole tramonta e i suoi raggi incantano il cielo. Tutti voglio fermare questo istante magico con uno scatto, per portarsi a casa un ricordo infuocato e dorato.

?

PHOTOMYSTÈRE

Scopri  
di che cosa  
si tratta



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 2 ottobre 2019**;

inviando una **cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;

**e-mail:** a [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch);  
**internet:** su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

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

Soluzione dell'edizione numero 12: risposte b/a/c/c/b.

I buoni Reka di 40 franchi sono stati vinti da:  
**Janet Meixner, Uitikon Waldegg, sezione ZPV Zürich-Schaffhausen**

SULLE ORME DI...

## Capitano Mathias Gay-Crosier



Mathias Gay-Crosier, un cappello come futuro capitano e come presidente di sezione.

Yves Sancey

**Da bambino, si scatenava con gli sci. Oggi taglia le onde ai comandi delle magnifiche imbarcazioni della Compagnia Generale di Navigazione (CGN) sul lago di Ginevra. Ritratto di questo marinaio d'acqua dolce dal cuore grande.**

Partito da Thonon-les-Bains, il battello Ville-de-Genève si avvicina dolcemente. Il sole, che tarda a sorgere, tinge di rosa alcune nuvole sopra le Alpi, che sembrano ombre cinesi. L'aspirante capitano Mathias Gay-Crosier manovra la sua nave per l'attracco. Dal suo posto di comando, trasmette le istruzioni finali al suo equipaggio per l'attracco al pontile. Sono le 7 e 20 del mattino e più di 300 frontalieri scendono dal battello per andare al lavoro a Losanna e nei dintorni. Tra pochi minuti, la barca ripartirà per Thonon. Mathias mi accoglie calorosamente e mi fa entrare nella timoneria. Una volta effettuate le manovre per lasciare il porto, parliamo della sua carriera professionale e sindacale.

### Dalla montagna al mare

Figlio della montagna, ha trascorso molto tempo sugli sci con un padre che era responsabile di diverse aziende di impianti di risalita a Crans-Montana. Appassionato di sport, gioca a calcio e pratica lo sci acrobatico. Niente predestinava Mathias per una carriera sulle acque blu del lago di Ginevra.

Dopo una formazione senza problemi, inizia un apprendistato come ebanista che non andava bene. Lavora poi per alcuni anni come impiegato di commercio al dettaglio di articoli sportivi a Crans-Montana, poi a Verbier. Di ritorno da un corso di lingua in Inghilterra, «con 5 franchi in tasca», Mathias si ferma a Ginevra dove trova un impiego come responsabile di reparto in un negozio di articoli sportivi. Scopre anche una nuova passione: le barche a vela. E, per vivere la propria passione, si imbarca come membro di equipaggio su una nave. E siccome spesso una cosa tira l'altra, trascorre tre anni in mare, viaggia molto e incontra la donna che diventerà sua moglie mentre era skipper in una crociera in Croazia. Quando vede un annuncio per un lavoro da marinaio in estate alla CGN, coglie la palla al balzo. Con un'idea in mente: «Un giorno essere capitano di una barca Belle Epoque».

### Giuramento nel 2020

Per diventare capitano, gli ci sono voluti più di 13 anni di pazienza: da marinaio a controllore, da motorista a timoniere fino a pilota. Un sacco

di teoria e pratica. L'aspirante capitano diventerà 'Capitano II' il 2 aprile 2020 durante una cerimonia di giuramento. Per lui, «capitano, è un lavoro appassionante. Devi voler andare sul lago e assumerti le tue responsabilità. Le settimane in cui andiamo a lavorare sulle imbarcazioni «Belle Époque» sono ciò che rende la nostra professione così affascinante. Inoltre, il lago non è mai lo stesso. Il lavoro è molto vario e apprezzo il contatto con l'utenza». Uscendo da dietro le montagne, il sole è ormai alto nel cielo e fa brillare il lago con mille luci. L'equipaggio finalmente fa colazione intorno alle 8 del mattino. Mathias si è alzato presto questa mattina; verso le 3:30 per essere pronto ad iniziare il turno alle 4:45 del mattino. Un buon caffè e via... Naturalmente non c'è solo questa ambientazione da sogno in cui naviga; Mathias ci parla anche di orari irregolari, lavoro nei fine settimana, organizzazione familiare che non sempre è facile da impostare. In inverno lavora presso la sede della CGN, alla falegnameria. Ma anche qui il lavoro è molto più intenso e meno flessibile che in passato.

### Partecipare alla vita dell'azienda

All'inizio non era interessato ad aderire ad un sindacato; lavorare in un'azienda dove il 95% del personale fa parte del SEV, cambia la prospettiva. Non solo ha aderito al sindacato, ma è pure presidente della sezione VPT-Lac Léman «per interesse e desiderio di partecipare alla vita attiva dell'azienda». Non mancano le sfide sindacali. L'azienda si sta espandendo rapidamente con l'arrivo di due nuove imbarcazioni. Il cantiere sarà al centro di importanti lavori di ristrutturazione. È preoccupato per i turni di lavoro e per la situazione dei cassieri. E la parte più importante sarà il rinnovo del CCL. La presidenza della sezione sindacale sa che si tratterà di un grande impegno: «Si tratta infatti di tempo preso dalla tua vita privata. E anche i vari comitati e commissioni richiedono molto tempo. A cui si aggiungono gli incontri con le direzioni. L'ampiezza degli argomenti è ciò che rende interessante il lavoro sindacale».

Fortunatamente, c'è anche una vita al di fuori del lavoro e del sindacato. Un po' per caso e soprattutto perché i suoi due bambini giocano a basket alla BBC Nyon, Mathias allena gli U9, che hanno al massimo 9 anni. «Questa attività mi permette di cambiare le idee. Quando sono immerso nella pallacanestro non penso ad altro. È un momento in cui posso sfogarmi. È bello.» Del resto ama fare sport: «Mi piace camminare d'estate, andare in barca a vela. E sciare d'inverno». Anche al di fuori del lavoro, le montagne non sono mai veramente lontane dal lago.

## UNA FREGATURA

Micha Dalcol

