

SEV N.16

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



BUS LOW COST

Eurobus: un giretto... e via

Editoriale di Christian Fankhauser, vicepresidente SEV

Eurobus-Swiss Express ha appena annunciato che smetterà di gestire delle linee di autobus a lunga percorrenza.

È una sorpresa?

No, per almeno due motivi.

In primo luogo, perché in un paese in cui la ferrovia è così efficiente, sarebbe stato più che sorprendente se questa offerta fosse funzionata, in quanto aveva solo il vantaggio di prezzi più bassi. In termini di comfort e tempi di viaggio, occorre una chiara solidità.

In secondo luogo, perché prima del lancio dell'offerta non era stata effettuata alcuna seria ricerca di mercato, né per studiarne la necessità né per misurarne la redditività. E il SEV aveva evidenziato queste debolezze molto prima dell'avventura di Eurobus.

Tuttavia, non c'è molto da festeg-

giare per questo fallimento. Dietro l'abbandono di queste linee, ci sono autisti i cui posti di lavoro, con condizioni salariali e lavorative già precarie, sono in pericolo. Ecco dunque servito uno dei risultati della concorrenza - puramente ideologica - che alcuni hanno venduto come panacea. Naturalmente, i dirigenti di Eurobus Swiss Express denunciano la rigidità del sistema, che non è abbastanza flessibile.

Dopo aver ridimensionato l'offerta già dopo alcuni mesi di funzionamento, avrebbero dovuto poter agire molto più liberamente. Dimenticando quindi che il sistema di concessione prevede esattamente diritti e doveri per garantire l'affidabilità del sistema di trasporto.

In sostanza, l'esperienza Eurobus mette ancora una volta in luce le conseguenze di un mercato liberalizzato. Mentre altre aziende sognano

di entrare nel settore dei trasporti a lunga percorrenza - il dottor Richard è pronto - per l'Ufficio federale dei trasporti è giunto il momento di rinunciare a nuove concessioni per questo settore. La concorrenza non porta nulla di buono. Basta ricordare ciò che accade da mesi nel cantone del Giura. Linee di autobus messe a concorso in tutto il paese e aziende accalate al cancello per mettere le mani su un bottino milionario.

Nel mezzo, uomini e donne che non sanno se perderanno il lavoro o quali saranno le loro condizioni lavorative e salariali nel caso in cui una nuova azienda vincessi la gara d'appalto. Abbiamo l'opportunità di dimostrare solidarietà firmando la petizione (a pagina 7 e sul nostro sito internet sev-online.ch). Come nelle elezioni e nei sondaggi, ogni firma conta.

Amianto

Intervista all'avvocato Martin Hablützel che rappresenta numerose vittime

2

FART

L'azienda di trasporti del Locarnese ha ora un nuovo CCL

5

Lavoro

Abusi e precariato: un'iniziativa popolare in Ticino e un film di Ken Loach

7 e 13

Corsi Movendo

Per
te

I nuovi corsi Movendo per il 2020 sono pronti. Movendo, l'istituto di formazione sindacale, offre una formazione continua legata al mondo del lavoro. La maggior parte dei corsi e dei seminari sono aperti a qualsiasi persona interessata; alcuni sono concepiti per i membri dei sindacati che svolgono una funzione specifica, ad esempio come membro di una commissione del personale. Affiliati e affiliate SEV riceveranno presto l'opuscolo per posta, ma è già possibile consultare i corsi.

Per annunciarsi in Ticino rivolgersi a: sev-ticino@sev-online.ch

In Ticino sono previsti tre corsi:

1. corso sul reclutamento, 8 aprile 2020; **2.** corso per i membri delle commissioni del personale, 6 maggio 2020; **3.** corso sulla Legge sulla durata del lavoro e relativa ordinanza, 18 settembre 2020.

Flexa: aggiornamenti

Dal 2015 il personale di FFS e FFS Cargo assoggettato al CCL può, su base volontaria procedere ad un risparmio individuale su un conto del tempo grazie al modello Flexa. L'obiettivo è quello di utilizzare il tempo accumulato per un congedo retribuito di 4-12 settimane o per una riduzione dell'orario di lavoro di almeno 3 mesi. Tuttavia, poiché l'UFT ha chiesto di limitare la possibilità di accumulare tempo per non contravvenire all'articolo 4 della LdL («La durata giornaliera del lavoro è, nella media annuale, di 7 ore al massimo»), le parti sociali hanno negoziato le seguenti modifiche applicabili a partire dall'1.1.2020: - alla fine dell'anno civile non è più possibile accumulare più di 41 ore (invece di 100 fino ad oggi) sulla durata annuale del lavoro, ma 41 ore (finora 25) devono obbligatoriamente rimanere sul conto del tempo del lavoro annuale; - la combinazione dei diversi elementi di risparmio non può, in linea di principio, superare il valore di riferimento di 150 ore all'anno e non è più possibile risparmiare con i premi fedeltà. Inoltre, le vacanze oltre il minimo legale non possono essere accumulate fino a una settimana.

INTERVISTA ALL'AVVOCATO MARTIN HABLÜTZEL

«Amianto: non si vuole vedere la tragedia»

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

L'avvocato zurighese Martin Hablützel rappresenta numerose vittime dell'amianto. Intervista.

Perché in Svizzera è così difficile affrontare il tema dell'amianto?

Martin Hablützel: in Svizzera, in caso di crisi, si tende a ignorare a lungo il problema, nella speranza che si risolva da sé. Nel caso dell'amianto, ci è voluta la decisione della corte europea per i diritti dell'uomo che la questione non potesse andare in prescrizione ancora prima che la persona si rendesse conto di essere ammalata. Vi è poi il fattore della pace del lavoro, che induce a proteggere imprese ed imprenditori e ad evitare di andare a fondo sulle responsabilità.

Ma come mai la questione interessa anche imprese di trasporto come FFS e BLS? In fondo, l'amianto è un materiale edile.

Le ferrovie l'hanno però utilizzato soprattutto nelle intercapedini e negli armadietti elettrici, per contenere la formazione di calore. Ciò ha portato problemi nelle revisioni, quando si dovevano sostituire le componenti elettriche, oppure montare nuove condotte di ventilazione. Inoltre, per decenni, tutte le vetture sono state risanate nelle stesse officine, a Bönigen per la BLS, o a Bellinzona per le FFS.

Lei è specializzato in responsabilità civile e diritto assicurativo. Ha però promosso anche diversi procedimenti penali. Lo ha fatto per poter giungere a conclusioni chiare?

No, al contrario. In primo luogo, dobbiamo capire cosa è successo, in quanto una richiesta di responsabilità civile deve essere motivata da un errore di comportamento. Il diritto penale offre il vantaggio di obbligare lo Stato a svolgere i chiarimenti necessari. È stato per esempio il caso in canton Glarona, con il procedimento penale contro la Eternit, a Baden contro l'ABB o a Thun contro la BLS. A Bellinzona, si sta adesso verificando se le FFS sono venute meno alle disposizioni di protezione di lavoratrici e lavoratori.

Come ha raggiunto il primo successo?

Nel diritto penale, viene dapprima chiarito se qualcuno si è reso responsabile di un comportamento penalmente rilevante in relazione all'amianto. Il diritto civile deve invece chiarire il diritto ad un risarcimento finanziario per chi si è ammalato. Vi è poi il fondo di aiuto alle vittime, che entra in scena nel caso in cui non si riesca a chiarire chi è il responsabile, oppure se quest'ultimo non ha soldi. Infine, abbiamo la Suva: chi contrae una malattia professionale, ha diritto ad un'indennità giornaliera e alla copertura delle spese di cura. Se non migliora, ha poi diritto ad una rendita e alla cosiddetta indennità di menomazione di integrità (IMI), ossia ad una specie di risarcimento. Qui abbiamo fatto dei passi avanti.

In che senso?

L'IMI viene versata in caso di forte limitazione della funzione respiratoria. Inizialmente, la Suva sosteneva che questa potesse essere versata al più presto solo dopo due anni di osservazione, poiché lo stato di salute non risultava ancora stabile. Una motivazione particolarmente cinica, in quanto il 97% delle vittime di amianto



decedono entro questi due anni. Siamo quindi giunti ad un accordo che ha permesso alle vittime dell'amianto di ricevere un indennizzo mentre sono ancora in vita. Dal 2017, all'emissione della diagnosi di mesotelioma della pleura viene versata l'IMI intera, che attualmente corrisponde a circa 119'00 franchi.

Nel 2017 è stata anche creata la Fondazione...

La Fondazione è sorta a seguito della decisione della Corte europea dei diritti umani. Rappresenta una soluzione pragmatica, che prevede un fondo di indennizzo rivolto in primo luogo a chi ha contratto un mesotelioma, ma non riceve prestazioni della Suva poiché la sua malattia non può essere collegata ad un'esposizione all'amianto avvenuta in ambito professionale. Le persone però muoiono lo stesso e spesso talmente in fretta che sono poi i famigliari a ricevere le prestazioni del fondo.

Il fondo ha evaso anche le cause in corso?

No, anche se il fondo di indennizzo viene utilizzato come scudo per proteggere l'industria dai procedimenti. Qui non mi riferisco solo all'industria dell'amianto, ma anche a quella assicurativa. Il fondo è senz'altro un'istituzione valida, ma ha lo svantaggio di non permettere di elaborare nei dovuti modi la tragedia dell'amianto. Confrontarsi con essa permetterebbe però di svegliare le nostre coscienze per il futuro, per esempio nei confronti delle questioni legate alle nanotecnologie, ai danni da radiazioni, o altro ancora.

Lei comunque non rinuncerà ai processi?

No, ma dobbiamo considerare che in Svizzera un simile processo dura, solo in prima istanza, almeno cinque anni. La controparte schiera una rappresentanza molto agguerrita di avvocati. Nel procedimento di Glarona, ho contro quattro parti, tra le quali le FFS, coinvolte a causa del confine con la stazione, sul cui piazzale venivano trasbordati i sacchi di amianto. Gli avvocati di queste controparti scrivono praticamente ciascuno un libro a difesa delle proprie posizioni. Non si bada certo a spese.

Quel che è peggio è che si è costretti a convivere 30, 40 anni con la paura, per poi morire così in fretta. Si ha il dubbio di aver inspirato amianto e si deve aspettare che la malattia si dichiari...

È in effetti un grosso problema, che però fortunatamente tocca poche persone. Vi sono moltissimi lavoratori che hanno lavorato in questi stabilimenti per decenni senza contrarre la malattia, ma ho anche il caso di una vittima che vi ha lavorato per sole quattro settimane. In Svizzera non vi sono indennizzi per chi è stato confrontato per anni con queste situazioni, ma solo la possibilità di richiedere un sostegno psicologico tramite il fondo e una visita medica annuale all'assicurazione infortuni. In Francia, la situazione è diversa: chi ha lavorato in stabilimenti in cui si trattava o vi era amianto, riceve un indennizzo.

Da inizio anno il termine di prescrizione è stato portato da 10 a 20 anni. Per le vittime una presa in giro?

È in effetti, come minimo, una disposizione assolutamente inutile; un altro esempio di compromesso svizzero che non serve a nessuno. Sappiamo infatti che il periodo di latenza, ossia il periodo che trascorre tra il contatto con la polvere di amianto e la diagnosi di cancro, può durare 30 o 40 anni. 20 anni sono pertanto assolutamente insufficienti. Si dovrà quindi ripassare attraverso tutte le istanze, sino al tribunale federale o persino alla corte europea dei diritti dell'uomo, perché la controparte continua a trincerarsi dietro a questi termini di prescrizione.

L'amianto è tutt'ora presente in diversi stabili e veicoli. Le FFS lo hanno ritrovato a sorpresa un paio di anni fa su veicoli a Bellinzona. Una maggior prudenza non dovrebbe permettere di evitare queste situazioni?

Qui vi sono state senz'altro lacune nei procedimenti di controllo, che non devono verificarsi nemmeno presso le ferrovie. Ormai si sa quali siano le situazioni a rischio e si conoscono pure i provvedimenti e le precauzioni da prendere, senza per questo cadere in isterismi, né alimentare paure.

BARBARA SPALINGER risponde

Sull'amianto è importante monitorare

? Se sono stato in contatto con l'amianto nello svolgimento del mio lavoro o se ho dei dubbi, cosa devo fare? E quali sono i miei diritti come dipendente?

In primo luogo, è importante dire che le preoccupazioni dei collaboratori delle Officine di Bellinzona sono del tutto legittime. Si sono resi conto che alcune persone entrate in contatto con l'amianto nella loro attività professionale, non hanno beneficiato dei programmi di screening della SUVA. Più di 50 persone si sono già annunciate all'Ufficio sicurezza delle Officine da quando la SUVA ha inviato una lettera sul cambiamento di frequenza dei controlli.

Queste domande non si limitano alle sole Officine. I dipendenti di altri stabilimenti industriali ci hanno contattato e siamo lieti di consigliarli.

La salute sul lavoro è un elemento centrale del lavoro sindacale. Circa dieci anni fa il SEV aveva lanciato una campagna d'informazione sull'amianto vietato in Svizzera dal 1990.

I consigli dell'epoca sono tuttora validi. Per questo motivo invitiamo tutti coloro che hanno lavorato con l'amianto e che oggi nutrono dei dubbi, a contattare il proprio datore di lavoro. Spetta a quest'ultimo il dovere di informare le persone che hanno lavorato con questo materiale sui loro diritti e di includerli nel programma di monitoraggio (screening).

Se in azienda questo approccio è insoddisfacente, il SEV può intervenire presso il datore di lavoro, consigliare e supportare i membri attraverso il proprio servizio giuridico.

Alcune malattie legate all'amianto possono manifestarsi fino a 40 anni dopo l'esposizione. Si prevede pertanto un picco tra il 2020 e il 2030. Nei trasporti pubblici, le persone che hanno lavorato nei servizi tecnici sono le più a rischio. È quindi essenziale che abbiano risposte immediate a tutte le loro domande.

Vuoi rivolgere una domanda a Barbara Spalinger, responsabile del dossier FFS? Allora scrivi a: giornale@sev-online.ch

DIREZIONE SEV

«Siamo una squadra unita e anche molto affiatata»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La nuova direzione del SEV è in funzione dal 1° settembre. Cogliamo dunque questa bella occasione per fare il punto sulla nuova composizione e sulle sfide più importanti.

Il presidente del SEV Giorgio Tuti dà un giudizio molto positivo sul funzionamento della nuova direzione: «Siamo una buona squadra, molto unita. Il mix è ora molto buono con la presenza di un francofono nella persona di Christian Fankhauser». Nel 2020, dopo il centenario, le sfide del SEV non mancheranno. «Si tratta ovviamente di rafforzare il nostro sindacato. Un compito che è responsabilità di tutta la nostra organizzazione, dalla direzione,

al personale, in stretta collaborazione con le sottofederazioni e le sezioni».

Il centro del problema: RailFit 20/30

Il 1° settembre la vicepresidente Barbara Spalinger ha rilevato i dossier FFS di Manuel Avallone. «La mancanza di macchinisti e i problemi di puntualità sono solo la punta dell'iceberg - dice. - Il vero problema, che non sarà risolto con le misure promesse, ha un nome: RailFit 20/30!»

Nel frattempo, finalmente le FFS ammettono i propri errori: «È buona cosa che la direzione lo faccia». Per lei, la mancanza di personale tra macchinisti, agenti del treno, presso Clean, nella manutenzione della rete, presso i controllori del traffico e i gestori di eventi fino nella manovra, è solo la conseguenza del pro-

gramma RailFit 20/30, che ha portato a innumerevoli altre riorganizzazioni. A tal punto che nessuno ha la situazione completamente sotto controllo. «L'unica cosa rimasta è l'obiettivo del programma: risparmiare! La direzione non si cura minimamente del fatto che l'esercizio quotidiano ha dei problemi, che molti collaboratori di lunga data lasciano le FFS, portando via il loro know-how. E che chi rimane deve dare sempre di più e in situazione di grande stress. Il risultato di questa visione esclusivamente finanziaria - insiste Spalinger - è ora sotto i nostri occhi, e non è un bel vedere».

Il SEV ha sempre denunciato questa spirale insensata di risparmio. E i suoi timori si stanno dimostrando del tutto giustificati. Era ora che la direzione delle FFS prendesse atto delle conseguenze. «Chiediamo una moratoria su tutte le riorganizzazioni in corso, piuttosto che una politica irrisoria».

Le ITC a Christian Fankhauser

Christian Fankhauser, vicepresidente responsabile delle ITC dal primo settembre, ritiene che «dobbiamo assolutamente migliorare il nostro tasso di sindacalizzazione in diverse grandi imprese e per farlo dobbiamo migliorare la nostra presenza sul campo. Ci rivolgeremo ad un certo numero di aziende e definiremo obiettivi specifici con i comitati di sezione e condurremo campagne su temi quali il rinnovo dei CCL o il miglioramento della qualità della vita lavorativa». Ritiene inoltre che sia necessario lanciare campagne nazionali su due temi molto importanti: il reinserimento dei lavoratori e delle lavoratrici che lavorano in professioni con compiti di sicurezza e che soffrono di problemi di salute e l'attuazione di un modello di prepensionamento per l'intero settore».

Anche le finanze contano

Da parte sua, il direttore delle finanze Aroldo Cambi vuole mantenere la rotta e fa della solidità finanziaria uno degli obiettivi principali. A tal fine sono necessarie cautela e responsabilità. «Il portafoglio di azioni e obbligazioni deve essere di alta qualità. E il SEV deve concentrarsi sulle sue specifiche priorità. La vendita di Brenscino illustra questa politica».

Mette inoltre le sue competenze al servizio dei membri del SEV in seno alla Cassa pensioni delle FFS e della Symova; in questi contesti interviene in modo da garantire ai nostri affiliati e alle nostre affiliate, le migliori pensioni possibili.



Giorgio Tuti, presidente SEV



Barbara Spalinger, vicepresidente SEV



Aroldo Cambi, responsabile delle finanze



Christian Fankhauser, vicepresidente SEV



La Commissione degli affari giuridici del Consiglio degli Stati intende rafforzare la tutela dei lavoratori e appoggia l'adozione di misure per affrontare la situazione del mercato del lavoro in Ticino. Con 8 voti contro 3 e 2 astensioni, la commissione ha dato seguito a un'iniziativa con cui il Canton Ticino chiede l'adozione di misure contro i licenziamenti abusivi legati al dumping salariale. Secondo la maggioranza la richiesta è legittima, poiché il cantone italo-fono deve far fronte a una pressione sui salari maggiore di quella esistente in altre regioni della Svizzera. Nell'iniziativa cantonale ticinese viene chiesto che una disdetta venga dichiarata abusiva se data con l'obiettivo di sostituire il dipendente licenziato con un lavoratore che, a pari qualifiche, percepisce un salario inferiore. Altro motivo di disdetta abusiva sarebbe il rifiuto del dipendente di accettare sensibili riduzioni di salario a causa di un forte afflusso di manodopera sul mercato del lavoro (dumping salariale).

La maggioranza di destra di UDC, PLR e PPD ha deciso di aumentare le deduzioni fiscali per i figli a 10'000 franchi. Ciò che la destra spaccia come un aiuto alle famiglie, in realtà altro non è che un regalo fiscale ai redditi più alti. Solo coloro che non ne hanno bisogno beneficeranno di una deduzione sull'imposta federale diretta. Genitori con un reddito di 150'000 franchi o più sono coloro che beneficeranno di questi regali. Le deduzioni fiscali più importanti sono infatti previste per redditi di 300'000 franchi o superiori, ovvero quelli dei manager, medici primari o dei bancari.

Firmate il referendum grazie alla cartolina allegata.

COLPI DI DIRITTO

AVS e vuoti contributivi: il TF dice che...

Protezione giuridica



In una recente sentenza, il Tribunale federale ha esaminato la possibilità di colmare una lacuna contributiva nell'AVS.

Erminio è stato uno studente regolare all'università dal 2005 al 2012. Nel dicembre 2017 ha informato la cassa di compensazione AVS di non aver conseguito alcun reddito nel corso del 2017. E gli ha chiesto di confermare che non vi è stata alcuna carenza di contributi per gli anni precedenti. La cassa invia ad Erminio un estratto conto individuale. Scopre che i contributi sono stati pagati dal 2005 al 2011, poi dal 2013 al 2016. Ma non nel 2012. Il fondo lo informa che non gli è possibile recuperare i contributi di quell'anno, tenuto conto del «termine di prescrizione quinquennale». Secondo la cassa, il termine di cinque anni previsto dall'articolo 16.1 LAVS è un termine di perenzione, al termine del quale il contributo esigibile per l'anno 2012 è scaduto il 31 dicembre 2017.

Erminio ha presentato ricorso contro la decisione della cassa, ma il Tribunale cantonale l'ha respinta. Erminio chiede pertanto al Tribunale federale di dichiarare il suo diritto al pagamento dei contributi AVS/AI/APG dovuti per il 2012.

Il TF ricorda anzitutto che le persone senza attività lucrativa sono tenute a versare i contributi a partire dal primo gennaio dell'anno successivo al compimento del ventesimo compleanno e che i contributi, il cui importo non è stato fissato entro cinque anni dalla fine dell'anno civile per il quale sono dovuti, non possono più essere richiesti o pagati.

Erminio chiede di poter colmare il vuoto contributivo per il 2012. La sua principale argomentazione è che la scadenza legale è un termine di prescrizione che egli avrebbe interrotto con la sua lettera del 28 dicembre 2017.

Il Tribunale federale ricorda che il termine di perenzione non può essere sospeso o interrotto. Il termine è salvaguardato da una decisione che fissa l'importo dei contributi entro cinque anni dalla fine dell'anno civile in questione, oppure non è salvaguardato. In caso contrario, i contributi non possono più essere richiesti o pagati.

L'argomentazione di Erminio relativa all'interruzione del termine con lettera del 28 dicembre 2017, agli occhi del TF non è pertinente. Anche se invoca la sua buona fede, sostenendo che al momento in cui la cassa di compensazione ha ricevuto la sua lettera, essa «avrebbe potuto, se lo avesse voluto, essere perfettamente in grado di prendere una decisione che fissa l'importo dei contributi dovuti per il 2012 prima della scadenza del periodo di cinque anni».

Il TF rileva che la corrispondenza del 28 dicembre 2017 è stata recapitata alla cassa di compensazione il giorno successivo, venerdì 29 dicembre 2017. Poiché nel 2017 il 31 dicembre coincideva con una domenica, la salvaguardia della data di perenzione implicava che la cassa emettesse una decisione al più tardi il venerdì 29 dicembre 2017, giorno in cui ha ricevuto la corrispondenza dell'assicurato. Dal punto di vista del principio di buona fede, l'amministrazione non può essere obbligata ad emettere una decisione lo stesso giorno, ma deve farlo entro un termine ragionevole. È ovvio che un ritardo di un giorno lavorativo non lo è.

Erminio ha inoltre sostenuto che all'epoca la cassa non gli aveva notificato una decisione sui contributi per il 2012. Purtroppo, però per lui, la giurisprudenza prevede che un'insufficienza contributiva non può più essere sanata, anche se è imputabile ad un errore dell'amministrazione, fatto salvo il diritto alla tutela della buona fede. E secondo il TF, le condizioni per invocare il principio della tutela della buona fede non sono soddisfatte.

Il ricorso è stato pertanto respinto e le spese legali sono a carico di Erminio.

CENTENARIO SEV

Avenir Suisse e SEV incrociano i fioretti

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Lo scorso 29 ottobre, in occasione delle celebrazioni del centenario del SEV a Wil e a San Gallo, il presidente del SEV Giorgio Tuti e Daniel Müller-Jentsch, esperto di traffico di Avenir Suisse, hanno dibattuto sul futuro della mobilità. In disaccordo su un punto essenziale: Avenir Suisse vuole aumentare le tariffe per ridurre la crescita e i costi, ma per il SEV le tariffe devono restare accessibili a tutti.

Tuti e Müller-Jentsch hanno incrociato il fioretto durante la festa per il centenario del SEV al deposito della Frauenfeld-Wil-Bahn a Wil e poi presso il Cinema Palace di San Gallo, nell'ambito di una serie di conferenze tenute dal SEV insieme all'Università di San Gallo. Alla discussione hanno partecipato anche Paul Rechsteiner, membro del Consiglio degli Stati, e a San Gallo il presidente dell'ATA Ruedi Blumer.

Dove porta il puro orientamento ai costi

«Bisogna risolvere i problemi del presente prima di poter affrontare il futuro», ha spiegato Giorgio Tuti, riferendosi ai gravi problemi di qualità delle FFS. «Non si può gestire un'azienda di trasporti pubblici come qualsiasi altra azienda industriale quotata in borsa», ha detto Tuti. L'attenzione all'aumento dell'efficienza attraverso la riduzione dei costi, con una costante riorganizzazione e riduzione delle riserve di materiale rotabile e del personale in tutte le categorie (locomotive, treni, manutenzione, personale di manovra e pulizia, responsabili della circolazione dei treni, etc.) fa sì che oggi manchino le risorse per un funzionamento qualitativamente soddisfacente. Risultato: treni in ritardo, troppo corti o annullati ...

Il personale sarà sempre necessario

Tuti è convinto che, nonostante la digitalizzazione, anche in futuro non ci sarà bisogno di meno personale nel trasporto pubblico per garantire un buon servizio. Anche i sistemi informatici dovranno essere gestiti e mantenuti e, in caso di guasto, saranno necessarie forze di intervento, anche per assistere i viaggiatori. «Questi ultimi non vogliono treni vuoti e stazioni fantasma, altrimenti prendono l'auto. E noi questo non lo vogliamo. Poiché il trasporto pubblico non solo è più rispettoso del clima, ma è anche molto più razionale nella gestione dello spazio rispetto al trasporto privato motorizzato, anche se i motori delle auto ridurranno le emissioni di CO₂».

Dirigere e ridurre il traffico

Daniel Müller-Jentsch ha sottolineato che negli ultimi 25 anni il traffico ferroviario e stradale in Svizzera è cresciuto molto più rapidamente della popolazione e della produzione economica (PIL). L'esperto in materia di trasporti ritiene che un motivo importante dell'aumento rapido e poco rispettoso del clima della mobilità, sia dovuto al fatto che la mobilità è troppo economica. E nel caso del trasporto pubblico a causa della massiccia sovvenzione da parte del settore pubblico, mentre il trasporto stradale copre in larga misura i costi. Müller-Jentsch ritiene che il sistema di trasporto pubblico svizzero sia esemplare in termini di qualità, ma troppo costoso. Chiede quindi di fermare l'espansione della ferrovia, perché altrimenti i costi di manutenzione e di esercizio diventerebbero

sempre più elevati. Ciò non sarebbe finanziariamente sostenibile a lungo termine e, se lo Stato avesse esaurito i fondi, le linee di bilancio sarebbero messe in pericolo. Sebbene la strada sia in gran parte autosufficiente, la crescita incontrollata del traffico deve essere fermata anche qui per preservare le risorse, il clima e l'ambiente, ha sottolineato Müller-Jentsch.

«Software invece di Hardware»

Invece di incrementare hardware, Müller-Jentsch ha chiesto soluzioni software più intelligenti per il trasporto su rotaia e su strada: ad esempio, per il trasporto ferroviario, distanze ancora più piccole tra i treni grazie all'automazione. Vi è tuttavia la necessità di misure per controllare e ridurre il traffico, compreso il traffico stradale. Perciò in occasione della votazione sul raddoppio del tunnel del Gottardo, Avenir Suisse ha combattuto contro questo costoso progetto, come il SEV. Per Müller-Jentsch si tratta in primo luogo e soprattutto di sfruttare meglio le capacità esistenti e quindi di risparmiare sui trasporti stradali e pubblici. «Per le FFS, il tasso medio di occupazione dei posti è solo del 32% per i servizi a lunga percorrenza e del 20% per i servizi regionali. Il sistema ferroviario è sovraccarico solo per tre o quattro ore al giorno».

Tariffe: visioni a confronto

I picchi di traffico potrebbero essere interrotti da tariffe variabili, ne è convinto Müller-Jentsch. Inoltre, un prezzo più veritiero, permetterebbe anche di evitare del tutto il traffico avvicinando i pendolari al luogo di lavoro, facendo il lavoro a domicilio, ecc. «I pendolari oggi sono sovvenzionati tre volte: attraverso il sovvenzionamento generale dei trasporti, attraverso sconti sui volumi degli abbonamenti GA e metà prezzo, e attraverso la deduzione dalle tasse. Soprattutto - sottolinea ancora l'esperto - devono cessare le sovvenzioni per gli abbonamenti di prima classe, così come gli sconti per gli anziani, almeno nei periodi di punta del traffico».

Per Giorgio Tuti, invece, un onere aggiuntivo per i pendolari sarebbe asociale, perché molti sono costretti a spostarsi a causa di riorganizzazioni, affitti elevati nelle città o circostanze familiari (ad esempio i nonni che si occupano dei figli). «Le tariffe dei trasporti pubblici devono rimanere accessibili a tutti». Tuti è anche contrario a iniziare a risparmiare sui cittadini anziani, che devono stringere sempre di più la cinghia a causa delle contrazioni delle pensioni. L'attacco di Avenir Suisse allo sconto per gli anziani ha suscitato anche reazioni nel pubblico. «Bisogna avere un po' di gioia di vivere», ha detto tra gli applausi l'ex presidente dell'USS Paul Rechsteiner. Le tariffe variabili renderebbero anche meno trasparente e meno attraente il semplice sistema tariffario odierno, ha avvertito Tuti: «Più persone tornerebbero al volante della loro auto. Il trasporto pubblico non deve considerare solo i costi, ma anche prestare attenzione allo sviluppo delle aree periferiche. La coesione del paese passa anche dal servizio pubblico capillare», ha sottolineato Tuti, che ha aggiunto: «Il trasporto pubblico come servizio pubblico porta molto alla popolazione e quindi può anche costare qualcosa». Müller-Jentsch e Tuti hanno convenuto sulla necessità di una tassa internazionale sul cherosene degli aerei affinché la ferrovia possa tornare ad essere competitiva sulle medie distanze.

TRASPORTO PUBBLICO

Dopo intensi negoziati, le FART hanno ora un solido CCL

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

A decorrere dal primo gennaio del 2020 le collaboratrici e i collaboratori delle FART avranno un nuovo Contratto collettivo di lavoro (CCL). Lo stesso sostituirà il dato Regolamento organico che non rispondeva ormai più alle necessità attuali. Dodici tornate di trattativa hanno permesso la realizzazione del documento che negli scorsi giorni è stato approvato dal Consiglio di amministrazione delle FART e dall'assemblea del personale.

I circa 170 dipendenti delle FART, possono essere davvero soddisfatti. A dirlo è il chiaro risultato di accettazione del CCL scaturito dalle due assemblee del personale organizzate dai partner contrattuali SEV, Unia e OCST. La presentazione del CCL agli affiliati è stata curata dal segretario sindacale Angelo Stroppini - responsabile del dossier e della comunità di trattativa - accompagnato dai colleghi Pietro Fadda dell'OCST e Gianluca Bianchi di Unia, unitamente a Damiano Laloli presidente della Commissione del personale FART e Luca Madonna presidente della locale sezione VPT che hanno partecipato alle 12 tornate di trattativa.

Un mandato chiaro

Nell'assemblea dello scorso 2 maggio i membri del SEV avevano deciso il mandato da conferire al segretario sindacale SEV Angelo Stroppini. In seguito, questo mandato era stato approvato dai colleghi di OCST e Unia. Un mandato chiaro in difesa dei diritti acquisiti, ma pure con un indirizzo sulla necessità di adottare un Contratto collettivo di lavoro

(CCL) al passo con i tempi. Temi come il pensionamento anticipato e il congedo paternità non potevano pertanto essere un tabù. E così è stato. Nessuno da questo CCL perderà qualcosa. I salari del settore della ferrovia hanno ottenuto un generale aumento. Questo adattamento si è reso necessario aziendalemente al fine di essere più concorrenziali con i salari delle imprese ferroviarie ticinesi. Si auspica ora di riuscire a reclutare personale anche in questo settore, fidelizzando il personale e finalmente riuscendo a lavorare con un organico al completo.

Il CCL non cade dal cielo

Il buon CCL non è caduto dal cielo. Da anni il sindacato è fortemente presente in azienda. La totalità dei membri della CoPe è affiliata al SEV. La collaborazione con il segretariato di Bellinzona è assidua e concreta. Negli scorsi anni nel settore dell'esercizio, il SEV è intervenuto più volte su tematiche relative al tempo di lavoro. Ora, tutti gli accordi sul tempo di lavoro siglati con la direzione sono stati ripresi nel nuovo CCL. I nuovi articoli, sui quali ovviamente andrà verificata minuziosamente l'applicazione, creeranno le basi affinché non si verifichino più situazioni di giorni di libero arretrati come purtroppo è stato spesso il caso con la scorsa direzione.

Un clima costruttivo

Le trattative si sono svolte in un clima costruttivo e non sono mai state interrotte. Non ce ne è stato bisogno anche perché il mandato espresso dai membri SEV continuava ad essere rispettato. Di sicuro, rispetto alla vecchia direzione, il Direttore Claudio Blotti ha mostrato un cambiamento radicale nell'interpretare il



Un CCL al passo coi tempi anche per l'azienda di trasporti del Locarnese

partenariato sociale. Un approccio che ha ineluttabilmente aiutato nell'importante esercizio di negoziazione del CCL. Di importanza fondamentale è stato avere al tavolo delle trattative anche il presidente della Commissione del personale Damiano Laloli e il presidente sezionale VPT Luca Madonna. Il loro contributo è stato tangibile, professionale e assolutamente essenziale per la realizzazione del documento. Le parti hanno inoltre siglato un accordo protocollare in cui vengono definite le modalità di inserimento dei collaboratori nel nuovo sistema salariale, un adattamento del 0,5 per cento di tutte le scale salariali a decorrere dal 01.01.2020 e l'impegno delle parti a migliorare ulteriormente l'articolo del pensionamento anticipato ancorato nel negoziato CCL.

In vigore l'anno prossimo

Il nuovo CCL entrerà in vigore il primo gennaio dell'anno prossimo e avrà una validità di cinque anni. Anche questo aspetto temporale è stato valutato in modo positivo dall'assemblea. Con i tempi che corrono il nuovo CCL darà pertanto un' apprezzata stabilità. L'assemblea ha saputo cogliere e ponderare quanto presentato dai sindacati. Con grande attenzione, i membri dei sindacati hanno valutato il CCL nella sua globalità dimostrando pragmatismo e senso di responsabilità. L'unanimità del voto dei presenti sull'approvazione del CCL, manifesta in modo inequivocabile la bontà del risultato raggiunto. Risultato accolto anche dal Consiglio di amministrazione dell'azienda di trasporti.



Damiano Laloli



Luca Madonna

I punti essenziali del nuovo contratto in un colpo d'occhio

Componenti retributive:

- Per ogni funzione è stata definita una scala salariale con 12 scatti automatici dalla minima alla massima
- Mantenimento tredicesima
- Ai dipendenti in azienda FART da oltre 25 anni, negli anni a seguire ogni mese di settembre verrà corrisposta una mezza mensilità
- Mantenimento grafiche anzianità di servizio
- Introduzione di una componente al merito sulla base di un formulario di valutazione allestito con la CoPe. Gli scatti automatici del sistema salariale sono in ogni caso garantiti
- Adattamento delle indennità. Mantenimento dello status quo o modificate verso l'alto
- Mantenimento indennità di residenza a CHF 3390.- annuali. La stessa verrà adattata agli indici di rincaro riconosciuti dall'azienda.

Tempo di lavoro:

- Settimana di 40 ore nei dipartimenti esercizio e amministrazione
 - Ripresa regolamentazione tempo di lavoro secondo modello FFS per il dipartimento esercizio.
- Altro:**
- Congedo paternità di 10 giorni
 - Introduzione di un modello di pensionamento anticipato
 - Disposizioni disciplinari secondo modello CCL FFS
 - Introduzione contributo di solidarietà di CHF 15.-
 - Tribunale arbitrale
 - Protezione dal licenziamento in caso di malattia e infortunio di 2 anni secondo modello CCL FFS
 - Nuovo regolamento della commissione del personale secondo le regole del CCL FFS
 - Chiare regole per l'assunzione fissa degli autisti ausiliari.

INSERZIONE A PAGAMENTO



IL TICINO SOLIDALE A BERNA MARINA CAROBBIO AGLI STATI

Eleggiamo la prima donna ticinese in Consiglio degli Stati il 17 novembre



SOTTOFEDERAZIONE AS

Il CCL FFS risponda alle esigenze del personale

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Un workshop sulle trattative per il CCL 2019 e 2022 ha costituito il punto saliente dell'Assemblea dei delegati AS del 23 ottobre al Ristorante Mappamondo di Berna.

I 36 delegati hanno discusso, in quattro gruppi, che cosa ha o non ha funzionato nella preparazione degli ultimi negoziati sul CCL, e come si dovranno avviare i prossimi, per quanto riguarda il modo di procedere e i contenuti. Le ultime trattative sono state valutate in maniera tutto sommato positiva: il SEV si era preparato bene, ha informato sulle eccessive pretese dei vertici FFS e utilizzato questo argomento per mobilitare la base.

Criticato invece il collegamento con i contingenti per i contratti CO e con la Cassa pensioni, con le FFS che avevano provato a far dipendere il loro contributo volto ad attenuare gli adattamenti tecnici dall'esito delle contrattazioni sul CCL. Ci si è inoltre domandati se il SEV avesse agito bene, avanzando richieste realistiche sin dall'inizio, invece di fissare l'asticella molto in alto, come fatto dall'azienda. Da più parti si è

chiesto di partire con rivendicazioni «forti», la prossima volta, pur coscienti che queste non possono essere sempre pienamente soddisfatte. «Quando manca personale – è stato detto – occorrono migliori condizioni di lavoro, anche nell'interesse dell'azienda». Bisogna creare presto una corrispondente «visione». I preparativi per le trattative vanno avviati per tempo, anche per non trovarsi poi sotto pressione. Altrettanto utile è raccogliere subito idee originali per le azioni di lotta del SEV.

Lavorare ancora volentieri per l'azienda

Così uno dei gruppi ha riassunto le richieste sui contenuti: «Il CCL deve conformare le FFS in maniera tale che sia ancora piacevole lavorare per quest'impresa. Significa che deve rispondere alle esigenze del personale. Al quale va accordato anche un diritto di codecisione in caso di riorganizzazioni». Tutti concordano poi che il sondaggio fra i membri è servito a elaborare un catalogo di rivendicazioni all'indirizzo della Conferenza CCL, accanto alle proposte giunte dalle sottofederazioni e dalle sezioni.

Avanzata anche l'idea di svolgere altri sondaggi durante le trattative, per spuntare sul nascere le richieste dei vertici FFS, oppure pri-



Gruppo di lavoro in azione

ma di tornare su un «No Go» (passo tuttavia da evitare il più possibile). Occorre altresì avere bene in mente le condizioni di lavoro di altre ditte del Paese, affinché la dirigenza delle FFS capisca quanto sia forte la concorrenza sul mercato del lavoro. In relazione con le Conferenze CCL, è stato fatto notare che queste non devono essere convocate o annullate in tempi troppo ristretti. E che esse sarebbero più efficienti se si operasse maggiormente nell'ambito di gruppi di lavoro, «come avviene in Parlamento con le commissioni».

Questo consentirebbe ai delegati di dare feedback più dettagliati ai membri della delegazione alle trattative, suddividendoli tra i gruppi: «è alla base che si conosce al meglio come funzionano le cose nella quotidianità lavorativa». La formazione mirata dei delegati su temi negoziali complessi è un'altra delle proposte messe sul tavolo. «Ma soprattutto dobbiamo assicurare la coesione al nostro interno», ha sottolineato una collega.

Ora il Comitato centrale AS approfondirà i risultati della discussione e li presenterà ai segretari sindacali SEV preposti all'ambito FFS e ai presidenti centrali nel contesto di una «seduta di coordinamento».

Preventivo 2020 e una proposta al Congresso

Il cassiere centrale Alois Bucher, dimissionario,, ha illustrato il budget 2020, che ricalca a grandi linee quello del 2019 e che è stato approvato all'unanimità. A fronte di spese per un totale di CHF 406 710 sono previste maggiori uscite per CHF 45 710. Un deficit accettabile senza dover ritoccare il contributo della sottofederazione, oggi a 7 franchi. Il collega Marco Pisottu subentra nella Conferenza CCL a Joel Jufer mentre Nadine Riesterer prenderà il posto di Peter Bolliger. Alina Brudermann lascia il posto di co-rappresentante dei Giovani AS, resta invece in carica il collega Gian Venetz. Petra Hegi dimissiona da responsabile per la comunicazione AS, funzione finora condivisa con Mirco Stebler, che svolgerà da solo questo compito. Dalla collega Denise Engel è giunta la proposta di inviare ai delegati il classificatore del congresso in forma cartacea solo su esplicita richiesta, per il resto unicamente nel formato elettronico. I delegati hanno condiviso questa idea. L'AS proporrà al Comitato SEV di mettere in pratica questa soluzione già dal Congresso 2021.

ESITO ELETTORALE

Ecco i nomi delle CoPe

Markus Fischer

Alla fine di ottobre è stato reso noto il risultato della battaglia di 41 membri delle Commissioni del personale delle FFS.

117 hanno potuto essere occupati, 76 tacitamente e 41 in elezioni contese. 19 seggi rimangono vacanti per mancanza di candidati. Tutti i membri CoPe sono elencati di seguito. La maggior parte (96) sono membri SEV; i restanti 21 hanno tra parentesi il sindacato di riferimento o lista propria. Coloro che sono stati eletti in un'elezione contesa sono scritti in rosso. Per alcuni manca la funzione.

CoPe Divisione Cargo: Presidente: Alex Brunner, macchinista (VSLF).

CoPe Divisione Viaggiatori: (Circoscrizione elettorale) P-Supporto: il seggio resta vacante. **Operations Supporto:** Stefan Zaugg, capo gestione di progetto materiale rotabile. **VSV:** Marie-José Juillet, consulente alla clientela; Diana Oertig, consulente alla clientela; Remo Tschannen,

capo team centro di vendita viaggiatori. **Operations assistenza clienti:** Pascal Prince, assistente clienti; Thomas Walther, assistente clienti. **Operations condotta treni:** Urs Frank, macchinista; Michel Roth, macchinista. **Operations Cleaning Agim Marina,** collaboratore Resa/Clean; **Operations manovra:** Juri de Biasi, macchinista A40. **Operations Company-Mail, trasporti e logistica (CTL):** Thomas Marti. **Operations BP-SUP:** Andrea Calogero Pace, specialista TCC Est. **Operations materiale rotabile (UHR):** Roger Derungs, Manutenzione del materiale rotabile; Maurizio Di Blasi, TS; Leo Ebener, Tecnico livello 4b (Transfair); Markus Stäheli, diagnostica dei veicoli. **Sicurezza pubblica (OES):** Martin Kohler, istruttore cani da ricerca (KVöV).

CoPe Divisione a livello di Gruppo/Immobili: Informatica: Uwe Grassel-Bucher, responsabile progetti senior. **IM-Supporto:** Esther Huser-Giger, manager immobiliare senior. **IM-FM:** Markus Stampfli, capogruppo.

CoPe superficie Cargo: Aare-

park: Lorenz Kaufmann, specialista di sistemi (lista propria); due seggi vacanti. **Asset Management:** Vincenzo Rizzo, sostituto capo team manutenzione loc. (lista propria); Florian Schröder, maestro artigiano/manovrista; Maurizio Sulmoni. **Centro:** Adrian Arnold, macchinista Cargo; Martin Geiger, macchinista Cargo (VSLF); Beat Geisseler, macchinista Cargo; Bruno Ruff; Urs Schweizer, macchinista Cargo (VSLF). **Est:** Gion Kqira, TKC; Simon Müller; Christian Niederlopf; Matthias Papp, LPC; Thomas Probst, macchinista Cargo. **Ovest:** Pasquale De Lorenzis (Transfair); Yannick Durand, macchinista LCB; Alain Michel, RCB B100; due seggi vacanti.

CoPe superficie Immobili-Facility Management: **Centro:** Nicola Sacco, specialista pulizie; un seggio vacante. **Est:** Markus Stampfli, responsabile gruppo. **Ovest:** Lucien Schorderet, dipendente Viaggio.

CoPe superficie Viaggiatori
Operations CTL: Svizzera tedesca: Roland Camen, capoturno. **Bellinzona:** Fabio Lanfredi, responsabile gruppo CTL (lista propria). **Ginevra-Losanna:** Thomas Marti, capo team.

Operations Assistenza clientela: **Centro:** René Bertsch, KBC; Gian-Marco Blattner, capo assistenza clienti; René Furrer, capo assistenza clienti; Pascal Siegfried, KBC; Martina Tschannen, assistente clienti. **Est:** Rudolf Baumann, assistenza clienti; Josef Glanzmann, capo assistenza clienti; Felix Inderbitzin, capo assistenza clienti; Thomas Walther, specialista e CKB. **Ovest:** Vincent Biétry, assistente clientela; Eugénie Guédat, assistente clientela; Pascal Prince, assistente clientela; Alexander Seiler, capo assistente clientela

Operations Condotta treni: **Mitte:** Urs Frank, macchinista; Karin Daniela Schütz, macchinista (VSLF);

Beat Schwerzmann, macchinista cat. B; René Walser, macchinista. **Est:** Jotta Caruso, pianificazione risorse del personale guida dei treni; Maja Fischer, macchinista; Domenika Jaggi, macchinista (VSLF); Daniel Ruf, macchinista B (VSLF); Manuel Ruiz, macchinista. **Ovest:** Eric Guex, macchinista (VSLF); Mathieu Jotterand, macchinista (VSLF); Richard Odermatt, macchinista (VSLF); Xavier Sprunger, macchinista cat. B (VSLF).

Operations-UHR-Centri di manutenzione: Zurigo Roger Derungs, manutenzione materiale rotabile. **Ginevra:** Laurino Luca Bianchini, manutenzione materiale rotabile livello 2. **Oberwinterthur/RICO:** Fiorentino Marrone, agente tecnico manutenzione livello 2. **Bellinzona:** Fabrice Fink, meccanico. **Basilea:** Markus Niethammer. **Helpdesk diagnosi veicoli:** Gilbert Pürro, assistente tecnico Helpdesk. **Nelle tre circoscrizioni seguenti i seggi (uno ciascuno) sono rimasti vacanti per mancanza di candidati:** Briga, Bienne, RZA, come pure Maintenance, «Steuerung e Lenkung».

Operations-UHR-Officine: **Oltren:** Leo Ebener, tecnico livello 4b (Transfair); David Hochstrasser; Olivier Serdaoun; Urs Siegrist, artigiano. **RLS:** Roland Mäder; Patrick Willome, specialista manutenzione; Peter Wyman, falegname. **Yverdon:** Michaël Bouche, collaboratore tecnico; Maurizio Di Blasi, TS; Philippe Steullet, meccanico; Jean-Daniel Randin, meccanico. **FZG (Bellinzona):** Mauro Beretta, manutentore ANL; Ivan Cozzaglio, coordinatore saldature; Fiore Raso, operaio specialista; Romeo Ruggiero, AVOR; Davide Soldà, maestro artigiano/polimeccanico; Lucas Tobler (lista propria).

Operations-Cleaning/Manovra: **Centro/Sud:** Roberto Balsano, manovratore specialista; Juri de Biasi, macchinista A40 plus. **Est:** Juan

José Colomer, collaboratore pulizia/Resa. **Castriot Daka,** macchinista cat. A plus con «ZV-Modul». **Ovest:** Karim Habraoui, manovratore meccanico; Kazim Sengül.

TPO: Bellinzona: Thomas Bernasconi. **Svizzera tedesca:** Manuel Koblner, Polizia/capogruppo (KVöV). **Ginevra, Losanna, Friburgo, St-Maurice:** seggi vacanti.

VSV/VGB: Lemano Est: Jean-Michel Béléna, consulente clientela (Transfair). **Bern-Oberwallis:** Remo Tschannen, capogruppo centro viaggi. **Aarau:** Patricia Ryter (lista propria). **CC Briga:** Cornelia Gemmet, consulente clientela. **Zurigo Sud-ovest:** Jolanda Berli, consulente viaggi. **Basilea:** Michèle Blanco Ramos, consulente clientela; **Zurigo Città:** Rita Blatecki, consulente clientela; **Svizzera centrale:** Barbara Ettl, consulente viaggi. **RIDA:** Markus Gehring, collaboratore RIDA. **Zurigo Sud-est:** Erich Habegger, responsabile centro viaggi. **Soletta:** Audrey Jeangros, consulente clientela. **Lemano Ovest:** Marie-José Juillet, consulente clientela. **Ticino:** Vanni Nembrini, consulente clientela. **Nelle quattro circoscrizioni di Zurigo Nord-Est, Svizzera orientale, Svizzera sudorientale e VSV-SUP, i seggi (1 ciascuno) restano vacanti.**

Supporto Operations-BP-SUP: Andrea Calogero Pace, specialista C Ost. **Svizzera tedesca:** Matthias Haag, **Operations-SUP:** Stefan Zaugg, capo gestione di progetto materiale rotabile. **Nelle tre circoscrizioni di Bellinzona, Pollegio, Ginevra, Losanna e P-SUP, restano vacanti dei seggi (1 ciascuno).**

Costituzione CoPe

L'11 e 12 novembre tutte le CoPe si riuniscono per costituirsi, nominare il presidente e distribuire le restanti funzioni. Presso Infra, l'elezione delle CoPe avverrà nella primavera 2020.

INIZIATIVA POPOLARE

Un freno agli abusi sul mercato del lavoro

Françoise Gehring

È in corso la raccolta firme per l'iniziativa popolare «Rispetto per i diritti di chi lavora. Combattiamo il dumping sociale e salariale»; iniziativa sostenuta nel merito da buona parte del movimento sindacale. In allegato a questa edizione la cartolina da firmare.

Molti di voi avranno visto la trasmissione della RSI «Patti Chiari», durante la quale sono state indicate le cifre dello scandalo: 8 euro all'ora, stipendi mensili tra i 1800 e i 2500 franchi, offerte di lavoro proibitive a livello salariale per i/le residenti. Gli abusi nel mondo del lavoro, che creano precariato, sfruttamento, discriminazioni di genere, ricatti, minacce. Occorrono decisamente più strumenti per controllare il mercato del lavoro, come chiede l'iniziativa (cfr. edizione numero 15 del giornale SEV) lanciata dal Movimento per il socialismo.

Sofferamoci sulla parola «diritti». Oggi lo sfruttamento grave dell'attività lavorativa è un fenomeno alimentato dall'esistenza di evidenti disparità economiche a livello globale e dalla crescente mobilità internazionale della manodopera. Sono sempre più numerose le persone che, spinte

da difficoltà economiche, sono disposte ad accettare condizioni di lavoro di gran lunga inferiori agli standard locali, ma comunque migliori rispetto alla situazione di povertà e di disoccupazione che si lasciano alle spalle.

Ovunque si chiede maggiore produttività, si innesca una malsana competitività tra colleghi e colleghe, che mina seriamente la solidarietà tra lavoratori e lavoratrici. Un gioco al massacro - mors tua, vita mea - che giova solo a quei datori di lavoro che non sanno più che cosa significhi la responsabilità sociale. Lo ha spiegato bene il giornalista di Repubblica Marco Panara nel suo libro di qualche anno fa «La malattia dell'Occidente - Perché il lavoro non vale più», un'indagine sul malessere diffuso nei paesi industrializzati.

L'autore va direttamente nel cuore della crisi, smascherando diversi meccanismi: sul piano della finanza, dell'economia e dei consumi. L'autore spiega che quella che avanza nei paesi industrializzati «è la nuova povertà, la perdita di valore del lavoro e del rapporto fondamentale per la democrazia, che è il legame tra il lavoro e i diritti». La crisi economica e l'assenza di prospettive dovuta alla mancanza di lavoro, aumentano la precarizzazione che spinge donne e uomini di tutte le età ad accettare un lavoro con



Combattere gli abusi

scarsi diritti e a basso reddito. A barattare, come suggerisce Panara, «sudore in cambio di (poco) denaro».

È in questo contesto di grande tensione e pressione sul mercato del lavoro che si inserisce l'iniziativa.

Gli obiettivi dell'iniziativa

Obiettivo fondamentale dell'iniziativa, sostenuta da buona parte del movimento sindacale, è dunque combattere la concorrenza fra salariati, cioè quell'insieme di pratiche che spingono verso il basso, peggiorano o negano i diritti salariali e sociali di

chi lavora. Per progredire in questa direzione è necessario che il mercato del lavoro e le condizioni concrete di lavoro siano controllati in modo preciso e sistematico.

1. La notifica di ogni contratto di lavoro e delle condizioni di lavoro (salario, orario, etc.)

Quando una persona viene assunta, il datore di lavoro dovrà notificare all'autorità di controllo il contratto di lavoro e le condizioni di tale contratto. Lo stesso deve avvenire quando cessa il rapporto di lavoro. È in questo modo che si potrà verificare se i diritti di chi lavora vengono rispettati e se a chi è assunto per un posto occupato in precedenza da altri vengono garantite le stesse condizioni. In questo modo si potranno identificare i cosiddetti licenziamenti sostitutivi, cioè i licenziamenti fatti con l'obiettivo di assumere nuovo personale a condizioni di lavoro e di salario inferiori.

2. Il potenziamento dell'Ispettorato del lavoro

Non passa settimana che non vengano segnalati nuovi casi di mancato rispetto dei diritti di chi lavora (salari, orari, trasferte, diritti diversi, etc.). Quasi sempre questo avviene perché nessuno verifica le condizioni di lavoro e di salario, e i lavoratori e le lavoratrici interessati/e non osano

contestare tale situazione perché temono di perdere il posto di lavoro. Per questo proponiamo che l'Ispettorato del lavoro, per svolgere le dovute attività di controllo, venga potenziato nella misura di un ispettore ogni 5'000 persone attive in Ticino.

3. La creazione di una sezione dell'Ispettorato del lavoro che si occupi delle discriminazioni di genere

Le donne vivono una doppia discriminazione: come salariate (al pari degli uomini) e come donne. Basti pensare che i loro salari, a parità di lavoro, sono circa il 20% inferiori. Inoltre vengono sistematicamente negati loro dei diritti che pure sono fissati sulla carta (ad esempio il congedo maternità, il diritto ad allattare, etc.). Vogliamo che venga creata, all'interno dell'Ispettorato, una sezione che si occupi specificamente di questa discriminazione di genere: un'ispettrice ogni 2'500 donne attive in Ticino.

4. La pubblicazione di una statistica dei salari e delle condizioni di lavoro

Grazie alle notifiche dei contratti di lavoro e delle relative condizioni (salario, orario, etc.) sarà possibile finalmente disporre di una statistica seria e affidabile del mercato del lavoro e delle condizioni di lavoro.

ASSICURAZIONE INFORTUNI/MALATTIE

Una rete con gravi lacune

Servizio di consulenza Helvetia e SEV

L'assicurazione di base della cassa malati è sufficiente oppure è necessario stipulare ulteriori coperture per quanto concerne infortuni e malattie?

Chi si ammala o è vittima di un infortunio non deve preoccuparsi più di tanto in Svizzera, quantomeno dal punto di vista finanziario. Le spese di cura sono assicurate. Questa sicurezza ha tuttavia un prezzo elevato e i costi legati alla salute aumentato di anno in anno, proprio come i premi.

Nonostante l'assicurazione di base offra servizi di buona qualità, sussistono alcune gravi lacune. In caso di incapacità lavorativa prolungata, soprattutto in seguito a una malattia, possono sorgere ad esempio considerevoli lacune di reddito. In caso di invalidità dovuta a un infortunio, oltre all'AI e alla cassa pensioni anche l'assicurazione infortuni corrisponde a una rendita, mentre se l'invalidità è sorta in seguito a una malattia questa fonte di reddito viene a mancare. Le rendite dell'AI e della cassa pensione non bastano da sole per coprire l'80% dell'ultimo salario percepito. E questa è la percentuale necessaria per essere in grado di mantenere lo standard di vita abituale.

Per quanto concerne le famiglie, non solo chi esercita l'attività professionale principale deve poter contare su una copertura adeguata (ad esempio un'assicurazione per incapacità di guadagno), ma anche l'altro genitore (di solito la madre) e i figli, ricorrendo magari a soluzioni previdenziali integrative. In determinate circostanze potrebbe essere necessario anche ricorrere ai servizi di una collaboratrice domestica. Altrimenti, senza assicurazione complementare in caso di incapacità di guadagno, i figli dovrebbero cavar-

sela soltanto con le prestazioni minime e avrebbero grandi difficoltà a diventare veramente indipendenti dal punto di vista economico. I genitori inoltre dovrebbero inviare la relativa notifica alla cassa malati prima della nascita del figlio, stipulando anche le rispettive assicurazioni complementari, poiché in caso di infermità congenite non è praticamente più possibile farlo. Tra queste rientra ad esempio anche la posizione dei denti.

A volte in determinati Paesi o quando si è in crociera le spese mediche sono coperte in misura insufficiente oppure non lo sono minimamente. Anche in relazione alle spese di trasporto e a quelle di recupero sussistono spesso diverse lacune assicurative, che possono essere colmate stipulando le assicurazioni complementari ad hoc presso la cassa malati. Possono rivelarsi particolarmente utili anche l'assicurazione viaggi e l'Assistenza: le quali in caso di annullamento o di interruzione delle vacanze in seguito a malattia o infortunio, vi garantiranno il rimborso dei costi aggiuntivi e delle spese dovute alle varie cancellazioni; e ciò vale anche per i familiari che partecipano al viaggio.

Con l'aiuto di un consulente previdenziale competente è possibile rilevare il fabbisogno assicurativo supplementare e quindi adottare le soluzioni necessarie, scegliendo i prodotti assicurativi adatti. I membri del SEV hanno diritto a una consulenza gratuita da parte degli specialisti dell'Helvetia.

Al seguente indirizzo potrete consultare i nomi dei vostri interlocutori e ulteriori informazioni: www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con



Gara d'appalto per le linee bus nel Giura

Esprimiamo la nostra solidarietà

Il Canton Giura ha indetto una gara d'appalto per le linee bus allo scopo di risparmiare 1 milione di franchi all'anno. Ognuna e ognuno di noi può essere solidale con i/le conducenti giurassiani, firmando la petizione qui sotto o su sev-online.ch/it/solidarieta.

Lottiamo contro la gara d'appalto poiché:

1. La concorrenza obbliga gli offerenti ad abbassare i prezzi, che impattano inevitabilmente sulle condizioni salariali e lavorative del personale, come pure sulla sicurezza.
2. CJ e AutoPostale rischiano di perdere delle concessioni. Pertanto il personale di queste due aziende rischia di perdere il lavoro. Stiamo parlando di circa 200 persone.
3. In caso di assunzione presso le aziende vincitrici dell'appalto, le condizioni di impiego del personale saranno riviste al ribasso dopo il primo anno di lavoro.

nome	cognome	indirizzo	e-mail	firma
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Da inviare all'indirizzo qui sotto entro il 15 novembre:
SEV Segretariato centrale, Comunicazione,
Steinerstrasse 35, Casella postale 1008, 3000 Berna 6

LPV BLS

Migliorare subito le condizioni di lavoro

LPV BLS / Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

L'assemblea generale del 10 ottobre ha incaricato LPV BLS di elaborare rivendicazioni per migliorare la preoccupante situazione del personale.

I 50 partecipanti all'assemblea della LPV BLS, svoltasi a Thun, hanno discusso dell'incontro del 24 settembre con la direzione della produzione ferroviaria, che ha avuto per oggetto i due punti principali della lettera aperta, firmata da 475 macchinisti, ossia l'80 per cento della categoria:

- il mantenimento dei cambiamenti di linea all'interno dei turni, per salvaguardarne la varietà e ridurre la monotonia e il rischio per la sicurezza che ne deriva;

- il mantenimento delle interruzioni di lavoro per compensare gli svantaggi degli orari di lavoro irregolari tramite turni più brevi, inserendo pause solo negli orari dei pasti principali.

Turni compatti risultano più compatibili con la vita familiare e darebbero all'azienda maggior flessibilità



«Le mancanze di effettivi devono essere colmate al più presto, in modo da permetterci di lavorare normalmente»

in caso di cambiamenti di turni a breve termine. Sarebbe auspicabile avere circa il 60 - 70% di interruzioni del lavoro.

L'assemblea ha aggiunto ulteriori aspetti: l'impossibilità di beneficiare dei propri giorni liberi compromette a lungo termine la resistenza e la salute degli interessati; la scarsa attrattiva dei turni con lunghe pause al di

fuori degli orari dei pasti; i tempi di percorso e di inversione insufficienti che generano inutile stress e la necessità di poter usufruire con tranquillità di una toilette pulita al più tardi dopo 2,5 ore di guida. Un collega ha così riassunto le rivendicazioni: i turni dovrebbero essere strutturati in modo che vengano svolti volentieri.

Proposte di soluzioni entro gennaio

L'assemblea ha quindi incaricato il comitato LPV BLS di elaborare un catalogo di rivendicazioni da discutere con la direzione della produzione ferroviaria, in modo da giungere entro fine gennaio a possibili soluzioni.

Premio per giorni extra: una valida soluzione di emergenza.

L'assemblea ha poi discusso del premio di 100 franchi, versato dalla BLS a chi rinuncia a un giorno libero. Il principio è condiviso, ma l'importo di 100 franchi, deciso unilateralmente dalla BLS, è stato reputato da alcuni insufficiente per compensare, soprattutto a lungo termine, i disagi sociali e per la salute. Altri hanno sottolineato come la valutazione sull'importanza della propria salute e del proprio tempo libero debba competere alla persona direttamente interessata, senza che debba temere di incorrere in misure di rappresaglia.

«Le mancanze di effettivi devono essere colmate al più presto, in modo da permetterci di lavorare normalmente», è stato chiesto da tutti. L'azienda ora punta decisamente a reclutare nuovo personale. Occorrerà però tempo per rimediare agli anni in cui questo compito è stato trascurato e soprattutto «per trovare candidati, occorrono condizioni di lavoro attraenti e maggior rispetto per il nostro lavoro» ha detto un collega.

Situazione tesa

Gli umori all'assemblea erano piuttosto accesi. Molti hanno dichiarato di aver esaurito la propria pazienza e di essere stufo di ripresentare senza successo sempre gli stessi problemi, mentre è il personale che permette all'esercizio di funzionare, rinunciando ai giorni di libero o prestando ore supplementari. «Se ci attenissimo semplicemente alle disposizioni, tutto si bloccherebbe» è stato detto.

Alcuni hanno riferito di casi in conflitto persino con le disposizioni della legge sulla durata del lavoro. «La direzione deve finalmente comprendere la gravità di questa situazione. Magari aspetta che si verifichino ritardi a catena e soppressioni di treni, a scapito della clientela, ma noi vorremmo evitare che si giunga a tanto. Se però continuano a non capire, non sarà colpa nostra!» ha concluso un collega.

CONGRESSO UNIA TICINO

Da Enrico Borelli a Giangiorgio Gargantini

CONGRESSO UNIA TICINO

Il nuovo presidente

frg/as Cambio di timoniere alla guida di UNIA Ticino. Giangiorgio Gargantini è stato eletto al posto di Enrico Borelli, che andrà ad assumere la conduzione di una delle regioni più importanti della Svizzera, quella di Zurigo-Sciaffusa. Alla presidenza della regione è stato eletto Giampiero Rigozzi, al posto di Mario Bertana.

Carismatico, generoso, schietto e leale: queste le qualità che abbiamo apprezzato e continueremo ad apprezzare in Enrico Borelli, compagno di tante lotte che non rinuncia mai a fare emergere solidarietà e umanità. Perché per fare un lavoro sindacale di prossimità, è importante essere all'ascolto degli altri. Con umiltà e pronti ad accogliere anche le critiche, le incertezze, i dubbi. Con Enrico abbiamo vissuto intensamente lo sciopero della Navigazione, momenti esaltanti ma anche di tensione. E solo il profondo rispetto reciproco, ha permesso di superare ogni ostacolo. Grande trascinatore nei cortei del Primo Maggio, Enrico ha lavorato molto per rafforzare il movimento sindacale, andando oltre le federazioni sotto il cappello dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa e cercando di tessere alleanze con tutti i soggetti associativi che condividono gli stessi valori. Convinto che solo un ampio movimento sociale sia in grado di



Giangiorgio Gargantini riceve il testimone da Enrico Borelli

dare delle reali risposte alle sfide del futuro. Gli slanci dirompenti del nuovo movimento femminista e dello sciopero del clima gli hanno dato ragione. E certamente nella sensibilità di Giangiorgio Gargantini queste istanze troveranno terreno fertile. Al congresso di UNIA Gargantini ha parlato dell'intelligenza collettiva, capace

di coltivare centri d'interesse comuni, condividere il sapere, promuovere l'apprendimento mutualistico e le competenze di ognuno. Per andare lontano, camminando sicuri e uniti. E gettare il cuore oltre l'ostacolo; una delle espressioni più care ad Enrico Borelli. Ad entrambi i colleghi sindacalisti, buon vento.

Valorizzare il ruolo dei militanti, in particolare quello delle donne e stimolare la partecipazione: queste le priorità indicate dal neo-eletto presidente Regionale Giampiero Rigozzi, 58 enne, di professione falegname. Enrico Borelli lo ha presentato così: «Una figura storica dell'organizzazione, che ha dedicato l'intera vita al sindacato, con una grande capacità di ascolto, conoscenza delle dinamiche dell'organizzazione e una grande motivazione, un uomo di grande equilibrio, riflessivo e dotato di capacità di sintesi». Ed ecco le parole di Rigozzi: «Dobbiamo avvicinare le generazioni di militanti, le donne e gli uomini, con un occhio di riguardo per i colleghi che vivono una situazione di precariato costante o la sotto-occupazione. La partecipazione è la nostra forza e quello che vogliamo fare ha bisogno della vostra partecipazione».

Il congresso ha pure approvato 4 risoluzioni: no all'aumento dell'età pensionabile delle donne, più impegno per contrastare l'esclusione e la perdita di valori nel difficile contesto di un mercato del lavoro, maggiori sforzi per sfruttare al meglio le reti sociali come mezzo di comunicazione e avvio di un dibattito interno per rafforzare e rilanciare il sindacato quale strumento di lotta.

Sezioni

25.11.
Assemblea AS Ticino

La nostra assemblea generale ordinaria annuale si terrà dalle ore 18.30 alla Casa del popolo a Bellinzona. Saranno presenti il presidente centrale Peter Käppler che ci informerà sulle attività a livello nazionale e il segretario sindacale regionale SEV Pascal Fiscalini.

Ordine del giorno: 1. apertura e saluto del presidente sezionale; 2. approvazione ordine del giorno; 3. nomina presidente del giorno e scrutatori; 4. approvazione verbale ultima assemblea; 5. breve relazione e discussione con P. Käppler; 6. rapporto cassiere; 7. consegna distintivi 25.mo e 40.mo d'appartenenza al SEV; 8. attualità sindacali con P. Fiscalini; 9. eventuali.

Avviso importante: colleghe/colleghi interessati ad entrare a far parte del Comitato regionale AS Ticino e poter così dare il proprio prezioso contributo, sono pregati di annunciarsi al presidente sezionale, Vanni Nembrini: telefono 079.516.12.07.

Al termine sarà offerto un rinfresco. Siete pregati di **annunciarvi entro il 15 novembre** al collega Attilio Albertini: attilio.albertini@sbbcargo.com

29.11.
Assemblea ZPV RHB

L'assemblea regionale avrà luogo a Bever alla Bever Lodge vicino alla stazione, con inizio alle 9.30. Dalle 9.00 benvenuto con caffè e cornetto, offerti dalla sezione. Sono cordialmente invitati tutti i membri interessati, gli apprendisti e i pensionati. Verranno trattati come sempre temi

di attualità e dopo l'assemblea è previsto il pranzo, al quale bisogna iscriversi.

Iscrizioni (e informazioni) per mail a: roger.tschirky@zpv.ch o telefono: 079 331 81 17.

Gioventù

14-15.11.
Commissione giovani

Desideri prendere parte alla riunione di due giorni a Vitznau, all'hotel Flora Alpina?

La gioventù SEV si occuperà in particolare di **pianificare le attività del 2020.**

Se vuoi partecipare alle discussioni sei il benvenuto/a. Hai diritto al congedo giovanile. Ti aspettiamo!

Informazioni su questo evento e numerosi altri e/o iscrizione al link: <http://sev-young.ch/it>.

17 - 19.01.2020
Snow & Fun Challenge

Da ormai dieci anni il nostro sindacato omologo austriaco «Vida» organizza in Austria il **Challenge Snow & Fun**, quest'anno a Schladming. Ti aspettano sport, divertimento e adrenalina pura al costo di 260 euro, compresi pernottamento, pasti e skipass! Viaggio pagato dalla gioventù SEV: per questo devi annunciarti a noi entro il 1. dicembre.

Per iscrizioni all'evento (direttamente sul sito: www.snowandfun.eu) fino al 10 novembre puoi approfittare di uno sconto di 20 euro. Tutte le informazioni sul programma le trovi sul sito sopra indicato e anche scrivendo a: sev-young.ch.

VPT

18.11.
Cena Sottoceneri

La classica **cena di fine anno** offerta ai propri soci dalla VPT Sottoceneri è prevista lunedì 18 novembre a partire dalle ore 19.30 al ristorante Belvedere a Porza. La serata è aperta anche a mogli e compagne (contributo di fr. 50.-). Dopo l'aperitivo, il menu prevede tortelloni burro e salvia; pollo al cestello e contorni; sorbetto; bibite incluse.

Possibile riservare l'agenda 2020, scrivendo al cassiere sezionale: sottoceneri.cassiere@vpt-online.ch.

Agende in vendita la sera della cena. Quest'anno il costo dell'agenda è di CHF 12.- e non più CHF 14.-.

Iscrizione entro: 11 novembre.

Siete pregati di annunciarvi ai colleghi: Jgor Sassi (rimessa Ruggi - casella 64), mail: sottoceneri.cassiere@vpt-online.ch - tel. 079 409 80 75 Calogero Conti Nibali (rimessa Ruggi); mail: sottoceneri.presidente@vpt-online.ch, tel. 078 600 31 47

29.11.
Assemblea Locarno

Il comitato **VPT Locarno** è lieto di invitarvi all'**assemblea autunnale e alla cena di sezione**, che avranno luogo venerdì 29 novembre, ore 18.30, presso il ristorante Stella a Locarno.

Ordine del giorno: 1. saluto del presidente Luca Madonna; 2. nomina di 2 scrutatori; 3. relazione del presidente; 4. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini; 5. nomina segretaria/segretario di sezione; 6. consegna benemerenze; 7. eventuali.

A seguire dalle 19.30, aperitivo e cena offerta. Per l'**iscrizione**, i membri sono invitati ad utilizzare l'apposito tagliando ricevuto personalmente per posta. Nell'attesa di incontrarvi numerosi, vi salutiamo amichevolmente.

PV TICINO E MOESANO

Pranzo di Natale dei pensionati

giovedì 5 dicembre a Muralto, dalle 11.00

Care e cari pensionati, sono aperte le iscrizioni per il pranzo natalizio che anche quest'anno si terrà alla Residenza al Parco di Muralto (Locarno), che è lieta di accogliervi - a partire dalle 11.00 - nel suo elegante ristorante e offrirvi una giornata in allegria per lasciare posto ai tanti ricordi. Il ristorante al Parco si situa a 3-4 minuti di cammino dalla stazione FFS di Locarno. Come per gli anni passati vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa ed offrirvi un allettante menu e non mancherà la musica.

Dopo l'aperitivo e il saluto del nostro presidente Eligio Zappa, lo staff del ristorante ci presenterà un primo con galantina di galletto dei Terreni alla Maggia su insalatina di grano saraceno e zucca con salsa ai mirtilli rossi; a seguire il piatto principale con crepinette di filetto di cervo su cavolo rosso in agrodolce, mosaico autunnale accompagnato da «Spätzli». Per tutti i golosi e meno golosi il pranzo si conclude con il «ricco buffet di dessert al Parco», caffè e biscottini. Il tutto accom-

pagnato da un ottimo vino e acque minerali. Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di fr. 60.- a persona inclusi i biglietti della lotteria: aperitivo prosecco, succo d'arancia, pranzo, merlot del Ticino DOC Alinda, acqua minerale.

Termine d'iscrizione: sabato 30 novembre.

Treni consigliati: da Airolo IR pt. 9.21 - da Faido pt. 9.39 - da Biasca pt. 10.03: Bellinzona ar. 10.18 cambio treno S20 pt. 10.32 - Locarno arrivo 10.59 oppure da Bellinzona S20 pt. 11.02 Locarno ar. 11.29 Da Chiasso S40 pt. 9.20 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 10.21 - cambio treno S20 per Locarno pt. 10.37 - Locarno arrivo 10.59 oppure Chiasso S10 pt. 9.57 - (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 10.51 cambio treno S20 per Locarno pt. 11.07 - Locarno ar. 11.29

Tagliando di iscrizione - pranzo di Natale 2019

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:

.....

Numeri telefonici:.....

Osservazioni:

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo di Marco Hefti, Via Salim 7, 6653 Verscio, oppure heftimarco@gmail.com o telefonare al numero 078 846 91 73. Termine d'iscrizione: sabato 30 novembre.

Agenda 16/19



Nell'occasione della giornata internazionale della violenza contro le donne l'Associazione Consultorio delle Donne presenta

SARAH MAIOLI MAGGIOLI
"CHI CAMMINA CON PAURA SONO IO"

UNA MOSTRA CHE VI FARÀ SCOPRIRE LE EMOZIONI DI UNA DONNA VITTIMA DI VIOLENZA

INVITO AL VERNISSAGE
25.11.2019 ORE 18:30
SALA MULTIUSO DI MUZZANO

VI CHIEDIAMO DI CONFERMARE LA VOSTRA PRESENZA
ALLO 076.248.09.94/ consultorio@bluewin.ch
ENTRO IL 31.10.2019

La mostra sarà aperta al pubblico anche martedì 26 novembre 2019 dalle 17:00 alle 21:00

La particolare forza espressiva delle opere esposte, sconsiglia la visita alla mostra da parte dei bambini.





GIOVENTÙ SEV

Sul ghiaccio l'amicizia fa presa



Anthony Reymond Il 12 ottobre abbiamo praticato uno sport non molto popolare, ma complesso dal punto di vista tecnico e mentale, nonché una bella prova fisica: nel corso delle 8 manche i giocatori possono spazzolare fino a 1000 metri di pista! Nonostante il freddo della pista di ghiaccio gli animi degli otto partecipanti si sono riscaldati subito e si sono sfidati nel buon umore. Il risultato è poi stato

ampiamente discusso attorno ad una bella fondue. La serata è terminata in città, a Neuchâtel.

Tutte le info su: sev-young.ch

Un'altra giornata memorabile grazie alla gioventù SEV! Perciò non esitare, iscriviti al prossimo incontro su: sev-young.ch

SOTTOFEDERAZIONE TS

Manca personale

Servizio stampa TS Il nostro comitato centrale (CC) si è riunito il 30 settembre per l'abituale sessione autunnale di due giorni a Hilterfingen sul Lago di Thun. Le regioni segnalano che in alcune sedi gli effettivi di personale sono insufficienti o le risorse di personale non sono impiegate al meglio. Non per niente, nel settore aziendale Manutenzione dei veicoli contiamo ben oltre 300 lavoratori temporanei. Al contempo si lamenta una situazione tesa anche per quanto concerne la disponibilità di veicoli. Se il bi-piano TLP non verrà messo in servizio come previsto al cambiamento d'orario, l'attuale flotta di veicoli continuerà a essere sollecitata oltre misura, e non diverrà certo più facile pianificare la manutenzione del materiale rotabile. Apprendiamo con piacere che con la messa in servizio del nuovo treno per il San Gottardo «Giruno» nella sede di Basilea potranno essere creati 34 nuovi posti. Dopo l'esito della votazione popolare «Giù le mani dalle officine», in Ticino si fa strada una certa frustrazione a causa dei circa 200 impieghi che mancheranno con la nuova officina a Castione.

Preparazione treni di FFS Cargo

Il relatore ospite, Markus Bammatter, capo Gestione competenze e abilitazione di FFS Cargo, ci ha presentato il nuovo piano relativo alla preparazione dei treni merci. Secondo le prescrizioni svizzere della circolazione, la verifica tecnica del treno va eseguita almeno una volta al giorno su ogni singolo veicolo e, per i carri merci, dopo una modifica del carico. La presa in consegna dei carri stabilisce il modo di procedere prima della corsa di manovra mentre la verifica del treno tecnica e d'esercizio si concentra sulla sicurezza dell'esercizio e l'attitudine a circolare del treno. Nel passato, gli audit annuali come

pure le conoscenze emerse dai controlli d'esercizio dell'autorità di sorveglianza (UFT) e dal rapporto trimestrale di Infrastruttura hanno mostrato che a FFS Cargo la preparazione dei treni non viene definita chiaramente in relazione con i processi e l'organizzazione. Per il resto, i controlli hanno mostrato qualche lacuna nella gestione della documentazione. Premesso che le verifiche devono essere svolte laddove vengono attuati i processi, è stata commissionata la rielaborazione del concetto di controllore tecnico Cargo (CTC) risalente al 2013. Finora le verifiche avvenivano in base alla sede, in futuro invece saranno effettuate facendo distinzione tra movimento di manovra e corsa treno. Secondo le norme delle PCT, prima di ogni movimento di manovra il capomovra deve controllare i veicoli. Prima della corsa treno bisogna eseguire una verifica del treno tecnica e d'esercizio sec. PCT. Il nuovo concetto di preparazione dei treni si concentra sulle tre attività principali: presa in consegna dei carri, verifica del treno tecnica e verifica del treno d'esercizio. Esse hanno tutte come punto focale il riconoscimento di irregolarità, la conferma sistematica dei controlli effettuati fino alla documentazione mediante uno strumento di lavoro mobile.

Il modulo didattico Preparazione dei treni FFS Cargo pone in primo piano le seguenti attività: autorizzazione alla prova del freno; merci pericolose di FFS Cargo; presa in consegna dei carri; verificatore del treno d'esercizio (ART); verificatore del carico dei carri; controllore tecnico Cargo. Il comitato centrale TS ringrazia Markus Bammatter per le sue spiegazioni.

Con soddisfazione prendiamo atto che i collaboratori già formati riceveranno un premio supplementare.

Non appena elaborate le nuove figure professionali, verranno adattate anche le rispettive fasce salariali.

Elezioni e rinnovo delle CoPe

Tra settembre e ottobre sono previste le elezioni per il rinnovo completo delle Commissioni del personale dei vari livelli e di tutte le divisioni, salvo Infrastruttura, che entreranno poi in carica il 1° gennaio 2020. Purtroppo ci risulta che il processo di voto generale è piuttosto complesso e non si è svolto in modo ottimale. La causa può essere ricercata nel nuovo tool di candidatura elettronico, non ancora perfettamente funzionante.

È ormai noto che dal 1° novembre 2019 il nostro presidente centrale Claude Meier assume una nuova sfida come segretario sindacale SEV nella sede regionale di San Gallo. Per questo il CC ha designato il collega Sandro Kälin (vice-presidente centrale TS) quale presidente centrale ad interim della nostra sottofederazione. Pertanto siamo alla ricerca di possibili candidati per la carica divenuta vacante. Gli interessati possono annunciarsi alla Commissione centrale. Ringraziamo di cuore Claude Meier per tutto quanto ha fatto per la sottofederazione TS. Prenderemo adeguatamente congedo da lui in occasione della prossima assemblea dei delegati 2020.

Reclutamento: tema centrale

Il responsabile del settore, Sandro Kälin, ha presentato al CC le cifre relative al reclutamento per il 2019. In totale le regioni TS hanno saputo convincere 71 nuovi colleghi a far parte del sindacato. Oggi la sottofederazione conta un effettivo di 2229 soci. Claude Meier non ha mancato di rilevare l'evoluzione dell'età dei nostri membri. Nei prossimi due anni, tenendo conto dei «modelli del futuro», nel peggiore dei casi potremmo arrivare a perdere circa 300 membri. Significa che per il periodo indicato dovremo considerare negli obiettivi di reclutamento queste partenze dovute all'età ed essere in grado di recuperarle.

SOTTOFEDERAZIONE PV

Quo vadis PV?

Otto Huser Fra le trattande di questa sessione tenutasi l'8 e 9 ottobre al Löwenberg figuravano, oltre a temi prettamente sindacali, i seguenti punti: nuovo regolamento di gestione PV, nuovo sito web, preventivi 2020, 100 anni della PV sul Lago di Thun, «Quo vadis PV?», nomina di un nuovo segretario centrale per il 2020 e vari commiati. Per la riunione, accuratamente preparata dal presidente centrale Roland Schwager, i delegati hanno ricevuto per tempo le informazioni necessarie sui punti da trattare.

Il nuovo regolamento di gestione è stato approvato all'unanimità con alcuni emendamenti. Entrerà in vigore da gennaio 2020 e sostituirà l'attuale del 2011. È ora attivo anche il nuovo sito Internet, realizzato con fattivo impegno da Albert Brunner, nostro webmaster da ormai 17 anni, che ha potuto beneficiare della collaborazione del segretario centrale SEV. I delegati hanno approvato il preventivo, con l'adattamento di alcune voci di spesa. Essi hanno inoltre condiviso la proposta di un incontro dei presidenti sezionali da tenersi nel 2020, a tale scopo è stato deliberato un credito di CHF 2000.-.

Il momento saliente dell'anno è stata senza dubbio la festa per i 100 anni della PV, a bordo della motonave «Oberland» sul Lago di Thun, pensata come segno di riconoscenza per il lavoro svolto in seno alla sottofederazione. Vi hanno preso parte circa 270 ospiti e la stampa sindacale ne ha riferito ampiamente. Ogni membro della PV (circa 13 000) ha ricevuto un talletto di cioccolato e la pubblicazione «Festeggiamo i nostri cento anni PV-SEV 1919-2019».

Sotto il titolo «Quo vadis PV?», quattro gruppi di lavoro hanno cercato le risposte ai seguenti interrogativi: «Quale sarà il futuro della

PV?», «Quale aspetto potrà avere e in che modo dovrebbe sviluppar-



Alex Bringolf e Otto Huser

si?», «Come interessare i neo-pensionati e come possiamo integrarli?», «Che cosa offriamo ai nostri soci, in particolare ai più giovani?».

Dopo otto anni come segretario centrale PV, Otto Huser ha annunciato le dimissioni per fine 2019 per dare spazio a forze fresche. Quali possibili successori si sono proposti Alex Bringolf, 1958, già membro del comitato centrale AS e novello pensionato, e Rolf Deller, 1949, presidente della PV Basilea e attuale membro del CC PV.

I due candidati si sono presentati al plenum, rispondendo alle domande dei delegati. Per l'elezione è stato chiesto il voto a scrutinio segreto. Con una netta maggioranza l'ha spuntata già al primo turno Alex Bringolf. Egli ha accettato la nomina visibilmente emozionato, dichiarando di essere pronto a questa nuova sfida.

In sostituzione di Otto Huser, delegato nella FARES, è stato designato Emile Lachat (presidente PV Giura). Roland Schwager ha poi espresso un grande grazie ai benemeriti colleghi: Eugen Bammert (4 anni nella CVG PV), Albert Brunner (17 anni come web master), Frédy Imhof (traduttore simultaneo per ben 17 anni), Josef Bühler, che lascia la sua carica di presidente della commissione «Giustizia sociale» nel Consiglio svizzero degli anziani. Termina così anche il suo impegno - durato ben 16 anni - in vari organismi del SEV. Tutti hanno ricevuto un meritato omaggio per il grande attaccamento dimostrato. I lavori sono stati chiusi da Roland Schwager che ha ringraziato tutti, interprete compreso.

Il merito di questa proficua riunione, va al collega Egon Minikus. Con questa ultima relazione prendo congedo, dopo otto anni, dalle lettrici e dai lettori del nostro giornale sindacale, con un monito: abbiate cura della federazione dei pensionati SEV, alla quale io resterò fedele!



Rolf Deller e i due colleghi uscenti Josef Bühler e Frédy Imhof (da sin.)

SOTTOFEDERAZIONE VPT

Il reclutamento resta centrale

Christoph Locher Il 23 ottobre scorso i membri del Comitato centrale VPT si sono riuniti a Bienne per la sessione autunnale. I due intensi giorni di lavoro sono stati diretti con bravura dal presidente del giorno René Schnegg. L'autobus del giubileo SEV raccoglie ampi consensi, ha informato Schnegg, e la presenza nel territorio viene molto apprezzata. Si tratta di un ottimo strumento anche per il reclutamento di nuovi membri. Xenja Widmer ha presentato la Commissione giovani del SEV, nella quale ora collaborano membri delle tre aree linguistiche del Paese.

La passione di Xenja per la Commissione giovani si vede molto bene. Ogni anno vengono organizzate attività particolari, dedicate ai giovani soci fino ai 30 anni d'età. E ovviamente, per gli utenti dei social, va ricordata la presenza anche su Instagram. Xenja ha informato il CC sul diritto al congedo giovanile, che può essere richiesto al datore di lavoro. Per altre informazioni si veda: sev-young.ch/it; «congedo giovanile». Ne è seguita una discus-



Gilbert d'Alessandro, Roger Maurer, Marcel Betschart

sione sull'aiuto ai giovani che si impegnano nella VPT. Il reclutamento e una nuova campagna prevista in quest'ambito sono stati altri temi trattati.

Dobbiamo constatare che in molte aziende vi sono colleghi con saldi di tempo elevati e che non dappertutto si prendono misure adatte a ridurre le ore supplementari accumulate. Non per niente, anche l'UFT preme ora affinché si ponga rimedio a questa situazione. Cercheremo di ottenere cifre più precise. Anche a noi sta a cuore che il lavoro straordinario venga ridotto, occorre però tenere in considerazione i desideri delle collaboratrici e dei collaboratori. Il vice-pre-

sidente SEV Christian Fankhauser ha illustrato bene le sfide che ci attendono il prossimo anno. Osserviamo con preoccupazione le messe a concorso nel canton Giura; devono essere compiuti tutti i passi possibili affinché alla fine non sia il personale a subirne gli effetti negativi. La prossima primavera sono previste le elezioni di rinnovo dei comitati. Anche al nostro interno si preannunciano dimissioni, per questo siamo alla ricerca di nuove forze. Il comitato ha già compiuto i primi passi per trovare nuovi membri nella Commissione centrale. L'obiettivo è di trovare persone capaci e disposte a dare il loro contributo per una VPT ben funzionante.

IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Publicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: 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,

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, 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: 21 novembre 2019.

Chiusura redazionale: 14 novembre 2019, ore 10.00.

RIVENDICAZIONE DELLA ZPV

«Sui treni sempre in due»

SEV

Il doppio accompagnamento deve essere reintegrato. È quanto chiede a chiare lettere il personale treno affiliato al SEV in una risoluzione votata il 5 novembre in occasione di un incontro nazionale svoltosi in Ticino. In particolare il personale treno che lavora sull'asse del Gottardo, chiede alle FFS di rivedere la strategia d'accompagnamento dei treni. Per garantire sicurezza, consulenza e servizio di alta qualità, occorre porre fine ai disagi denunciati dal SEV.

Nel 2018, dopo quasi 10 anni, le FFS hanno deciso di togliere il secondo agente del treno nei convogli a lunga percorrenza. Secondo le FFS la riorganizzazione del personale treno sarebbe legata alla digitalizzazione e ai cambiamenti delle esigenze della clientela. Strategie assurde, poco lungimiranti e in completa contraddizione con la realtà: ma è mai possibile che più cresce il numero di viaggiatori (ad oggi si contano 1,3 milioni di passeggeri al giorno), minore è il personale sui treni? Il sindacato SEV si è sempre opposto alla soppressione del secondo agente essenzialmente per motivi di sicurezza della clientela e del personale stesso. Le rivendica-



Una folta delegazione ZPV a Bellinzona

zioni del doppio accompagnamento erano infatti legate soprattutto alla sicurezza, alla necessità di garantire un'accurata consulenza alla clientela e di far fronte alle aggressioni. Le recenti vicissitudini sull'asse del Gottardo - tempestivamente denunciate dal SEV e dalla sottofederazione del personale treno ZPV - hanno dimostrato che la strategia voluta dalle FFS è stata fallimentare. Sempre più spesso il personale treno è confronta-

to con maggiori disagi che deve gestire in condizioni di oggettiva difficoltà, non facendo tuttavia mai mancare la propria professionalità. Ma per un agente del treno gestire da solo centinaia di viaggiatori in treni sovraffollati con clienti giustamente sempre più scontenti per il mancato servizio diventa insostenibile. Il personale, che da sempre sui treni è l'ambasciatore delle FFS, deve essere messo nelle condizioni di lavorare con un

minimo di serenità. In un contesto ferroviario dove la crescente automazione disumanizza le stazioni - anche attraverso la riduzione degli sportelli - il personale treno diventa fatalmente un parafulmine, su cui convergono i malumori dell'utenza». Non è, infine, semplicemente ammissibile che proprio sull'asse del Gottardo, in cui si transita nella galleria più lunga del mondo, sui treni a doppia composizione ci sia un unico agente per com-

posizione invece di due. Lo stesso discorso vale per altre tratte della Svizzera in cui gli stessi treni vengono addirittura accompagnati da un unico agente per tutto il treno. Per tutti questi motivi, il Sindacato del personale dei trasporti e la sottofederazione del personale treno ZPV chiedono alle FFS di reintrodurre il doppio accompagnamento su tutti i treni a lunga percorrenza della Svizzera. E senza il minimo indugio.

IL GRIGIO DIVENTA VERDE

Grigio della vita quotidiana - grigia sala seminari? Al Parkhotel Brenscino Brissago no: grazie al moderno design dell'ambiente, alla vista panoramica sul Lago Maggiore e al parco botanico. Semaforo verde per il vostro prossimo seminario in Ticino.

Sala fino a 60 persone / organizzazione individuale / diverse attività per ogni gusto

Lasciatevi ispirare: brenscino.ch/it/eventi-seminari



PARK HOTEL
BRENSCINO
BRISSAGO

Inspiring Meeting Hotel



SGBIUSS

www.sgb.ch | www.uss.ch
Unione sindacale svizzera
TICINO E MOESA

Il comitato cantonale dell'USS-Ticino e Moesa, dando seguito alla prima giornata di riflessione sull'attualità e le strategie sindacali, ha il piacere di invitarvi ad un secondo appuntamento che avrà come nostro ospite il Presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard. In questa occasione verranno affrontate le seguenti tematiche: la questione pensionistica (AVS e secondo pilastro); il proseguimento dell'azione dopo lo sciopero del 14 giugno; la lotta al dumping salariale e i rapporti con l'Unione europea; la difesa del servizio pubblico e l'iniziativa sindacale riguardante il servizio postale. Lo scopo della giornata è di raccogliere e condividere opinioni e proposte, attraverso una discussione aperta e specifici gruppi di lavoro.

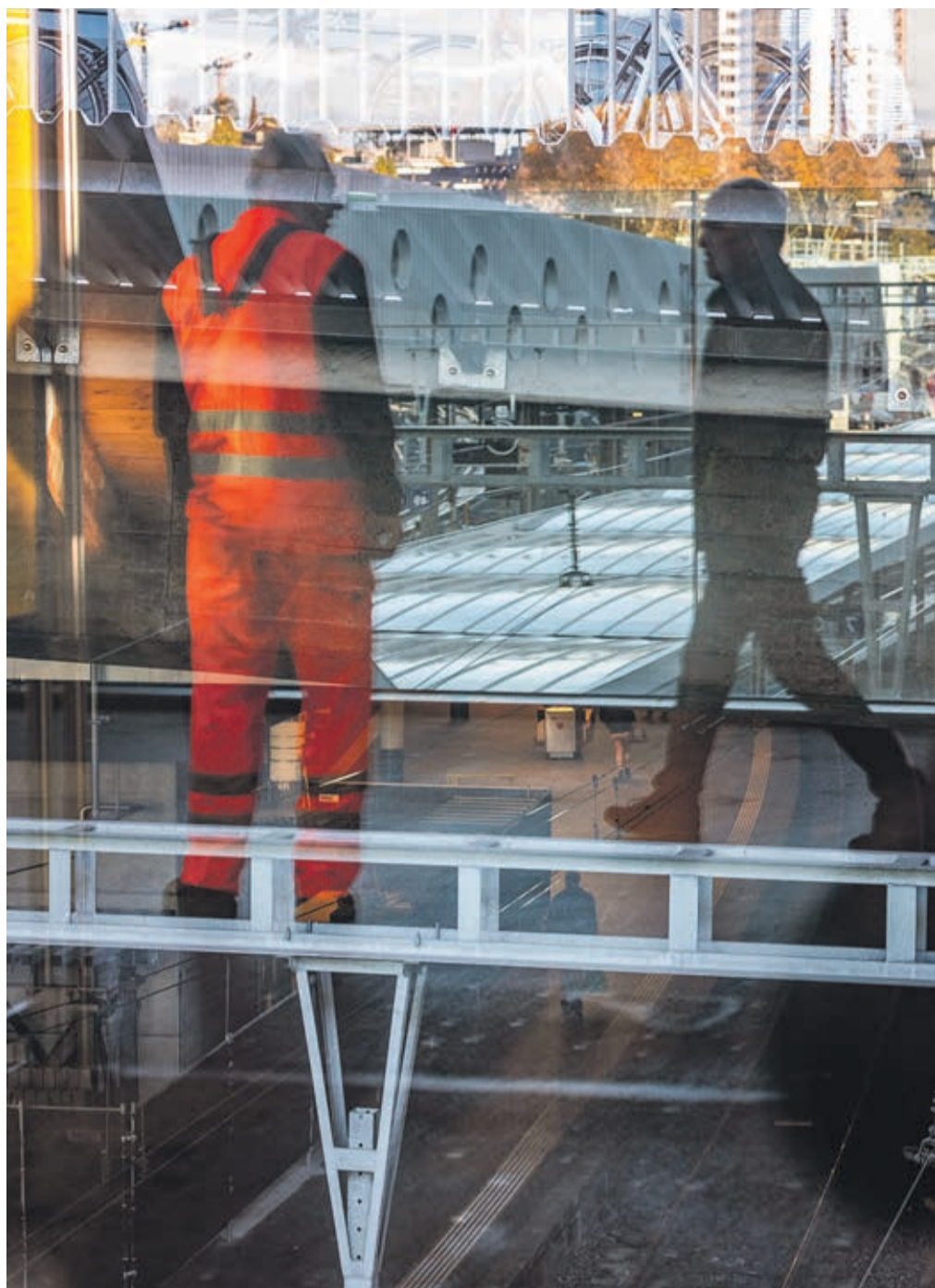
Sabato 16 novembre 2019, ore 9.00 – 13.00 presso il villaggio VPOD I Grappoli, Sessa. Seguirà un pranzo.

Per motivi organizzativi ringraziamo per segnalare la vostra presenza entro l'8 novembre scrivendo a:
uss-ti@bluewin.ch

GIORNATA DI RIFLESSIONE SINDACALE

**INCONTRO
CON PIERRE-YVES
MAILLARD**

**SABATO
16 NOVEMBRE
2019**



GATES 49 & 50

Alexander Egger

Si potrebbe quasi pensare che conducano ad una pista di atterraggio. Ma si trovano nel centro di Berna e possono assorbire quattro treni contemporaneamente se i lavori sotterranei richiedono la chiusura dei binari.

I nuovi binari 49 e 50 sono entrati in servizio lunedì scorso e costano 35 milioni di franchi. Rimarranno in vigore dopo la grande trasformazione in corso alla stazione di Berna. Lunga vita alla ferrovia che porta i passeggeri al centro della città!

CARTA BIANCA di Françoise Gehring

Onda su onda

Non solo onda verde alle recenti elezioni federali: lo sciopero del clima e lo sciopero delle donne del 14 giugno hanno lasciato il segno: in Consiglio nazionale ora le donne raggiungono il 42%. Un risultato importante, che si spera venga confermato anche agli Stati. Non c'è da stupirsi se l'onda verde e viola convergano: molte le donne - e le giovani donne - attive a livello climatico. Nel mondo le donne sono state le maggiori protagoniste dei movimenti ecologisti a difesa dei territori e delle risorse; proprio perché non separano i temi ecologici da quelli della riproduzione sociale, il loro ruolo è visibile anche nel nuovo movimento ambientale. Lo sfruttamento da parte del capitalismo delle risorse naturali senza preoccuparsi di rigenerarle, è giunto a livelli non più compatibili con la sopravvivenza del pianeta: i cambiamenti climatici ne sono il risultato più evidente. Il nuovo femminismo e i movimenti per il clima sono accomunati dalla volontà di cambiare il sistema, foriero di crescenti disuguaglianze e di fenomeni climatici estremi che impattano pesantemente sulle condizioni sociali ed economiche di molti paesi. Il femminismo che aspira a provocare un radicale cambiamento nella società e che si definisce «intersezionale», va ben oltre il superamento del divario di genere per lottare anche contro altre forme di oppressione. L'attivista peruviana Mara Alejandra Rodriguez Acha, mette in evidenza

come «il clima che cambia, aumenta ulteriormente le disparità perché colpisce maggiormente le popolazioni vulnerabili, che hanno contribuito di meno alla crisi ambientale. E in trincea ci sono i corpi, le vite e la sopravvivenza di donne in tutto il mondo, soprattutto nelle zone rurali e tra le popolazioni indigene. L'intersezione di disuguaglianze sociali, di genere e di etnia fanno sì che il cambiamento climatico sia una vera e propria questione femminista». In un recente studio l'*International Food Policy Research Institute* ha dimostrato che esiste una sostanziale differenza nel modo in cui uomini e donne percepiscono i cambiamenti climatici. Non deve pertanto stupire se le questioni ambientali sono fonte di preoccupazione nel movimento femminista. Il pensiero femminista può fornire un approccio consapevole e una prospettiva di genere utile all'interno del dibattito sui cambiamenti climatici. Dunque le questioni ambientali - fa notare anche la ricercatrice italiana Giulia Nicolini che si è occupata di eco femminismo - sono questioni femministe perché la teoria femminista riconosce l'intersezione di genere nelle strategie per la conservazione, la protezione e l'adattamento dell'ambiente. Intanto anche in Europa si fa largo l'idea di un «green new deal» che coniughi lotte ecologiste e lotte sociali, che presti sempre attenzione ai diritti di tutti, compresi quelli delle donne, sotto attacco da forze reazionarie e conservatrici.

KEN LOACH

In guerra contro il lavoro precario



Christophe Kantcheff, apparso su «Politis», N° 1573, 16 ottobre 2019

In «*Sorry We Missed You*», Ken Loach mostra la disgregazione di tutti i legami tra le persone nella morsa dei lavori precari. Un melodramma sociale di grande potenza.

Sorry We Missed You descrive il degrado di un essere umano e della sua famiglia attraverso il lavoro. Più precisamente, attraverso questa nuova forma di lavoro, il presunto «lavoro autonomo» - o la sua uberizzazione. Il concetto di libertà non è mai stato usato così bene per schiavizzare. Dopo aver lavorato in vari settori,

Bio express

Cineasta inglese, Ken Loach ha realizzato in particolare: *Land and Freedom* (1995), *Daniel Blacke* (2016) e *Raining Stones* (1993).

Ricky Turner (Kris Hitchen), residente a Newcastle, è appena entrato in un'azienda di spedizionieri dove lavora in proprio. Non solo deve sottostare a obiettivi di redditività insensati, ma tutti i costi sono a sue spese. Per comprare il suo camion, ha venduto l'auto della moglie, Abby (Debbie Honeywood), una collaboratrice domestica, che trascorre molte ore - non pagate - sui mezzi pubblici. Ricky e Abby non hanno altra vita se non il loro lavoro che li uccide.

Le faticose e interminabili giornate di Ricky sono costituite dallo stress generato dall'obbligo costante di rispettare i vincoli imposti dal software, che il suo capo intransigente ha la responsabilità di far rispettare. Mentre Abby entra nel mondo delle persone malate o disabili e porta loro l'umanità e l'affetto che nessun altro darebbe loro. Sono lontani da casa, e finirebbero per perdersi se non avessero due figli, Seb (Rhys Stone), un'adolescente, e la piccola Liza Jane (Katie Proctor). Li amano ma, per forza di cose, li trascurano. Di fronte a questa situazione,

Seb è il primo a ribellarsi, iniziando a bigiare la scuola.

Ken Loach mostra gli ingranaggi dell'esaurimento, dell'incomprensione e della violenza in cui viene stritolata la famiglia Turner, così come i suoi tentativi di resistere a questo continuo fallimento, grazie al loro amore reciproco. È la loro ultima ancora di salvataggio, in mancanza d'altro. Un poliziotto con cui Seb - che ha commesso una rapina - è confrontato, vuole convincerlo: «Sei fortunato ad essere amato dai tuoi genitori - gli dice in sostanza. - La maggior parte dei bambini che incrocio non hanno nulla di tutto ciò». In una bellissima sequenza, Liza Jane accompagna il padre nel suo lavoro; la tenerezza tra di loro trasforma la loro spesa in momenti ludici e il lavoro quotidiano in una dolce pausa. Il fatto che questi siano gli ultimi legami su cui i Turner possono contare, tradisce un cambiamento d'epoca e la scomparsa di altre forme di solidarietà. Una delle vecchie signore che Abby visita, le mostra le sue foto preferite: quelle di una lotta sociale degli anni

'80 a cui ha partecipato. Mentre le foto preferite di Abby sono quelle della sua famiglia...

La forza de *Sorry We Missed You* è di rimanere sempre nel mondo del sensibile, mentre il film spinge fino all'ultimo lo svelarsi di una logica deleteria: quella dell'organizzazione neoliberale del lavoro. Gli attori sono tutti notevoli con una menzione speciale per il travolgente Debbie Honeywood; gli attori vestono i loro personaggi con una sensibilità a fior di pelle, attraversata a tratti dallo smarrimento e dall'istinto di autoconservazione. Il contenuto politico di questo film passa attraverso la carne e le vene di Ricky e della sua famiglia. Sarebbe (volontariamente) cieco affermare che Ken Loach sta affrontando qui un discorso ideologico su un melodramma sociale. *Sorry We Missed You* fa respirare il cinema con tutti i suoi pori. E questo cinema rivela l'ampiezza della nostra miseria.

Sorry We Missed You, Ken Loach, 1h40, attualmente al cinema.



«C'è stato un tempo in cui le persone avevano le giornate di 8 ore, un lavoro fisso, del tempo per prendersi cura dei propri figli... Questo equilibrio scompare con l'aumento del lavoro precario. Se vogliamo fermare questa logica, smettere di comprare su Amazon non sarà sufficiente. Il sistema stesso dovrà essere acardinato».

KEN LOACH
Cineasta

?

QUIZ

Basta un'attenta lettura per le soluzioni

1. Di che cosa parla l'ultimo film di Ken Loach «Sorry We Missed You»?

- della guerra di Spagna
- della nascita di Joker a Gotham City
- delle conseguenze del lavoro precario

2. Qual è la soluzione d'Avenir Suisse per il futuro della mobilità?

- favorire la gratuità dei trasporti
- aumentare le tariffe per rendere i trasporti pubblici meno attrattivi
- dipingere i treni di verde perché è più ecologico

3. Quanti/e impiegati/e sono interessati dalle gare d'appalto delle linee bus del Giura?

- 10
- 200
- 1291

4. Da quando è in funzione la nuova direzione sindacale del SEV?

- dal primo settembre
- dal primo agosto
- dal primo gennaio

5. Che cosa hanno appena annunciato Eurobus-Swiss Express e Flixbus?

- la rinuncia alla concessione per le linee a lunga percorrenza in Svizzera
- la volontà di operare sul mercato ginevrino dopo il divieto alle attività di Uber
- l'acquisto del bus del centenario del SEV perché hanno apprezzato l'esposizione

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 13 novembre 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;
internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà Check Reka 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 15 : a/c/c/b/c

I buoni libro di 40 franchi sono stati vinti da:
Ivano Marra, Gordola, membro ZPV Ticino

SULLE ORME DI...

Eggenberger, capomanovra operativo



Hanspeter Eggenberger davanti al bus del giubileo SEV a Wil

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

La carenza di organico è un problema anche per il personale di manovra: il carico supplementare e gli straordinari non solo influenzano l'umore, ma provocano anche maggiori problemi di salute tra il personale, come riferisce Hanspeter Eggenberger, presidente centrale del personale di manovra.

I giornali riportano regolarmente della mancanza di personale di locomotiva e dei treni. Tuttavia, anche altri settori delle FFS sono colpiti dalla carenza di personale, compresi i manovrati. Alla stazione di Buchs, dove Hanspeter Eggenberger è capomanovra operativo di FFS Cargo, quasi mai si lavora a pieno organico: «Ciò significa che spesso tre colleghi devono svolgere il lavoro di quattro - contemporaneamente», afferma il presidente centrale della sottofederazione del personale di manovra. Inoltre, spesso i collaboratori devono effettuare delle sostituzioni. Nel traffico viaggiatori, la mancanza di personale di manovra è ormai così grave che viene pagato un premio di 80 franchi a chi sacrifica il proprio giorno libero.

«Attualmente abbiamo persone con 180-200 ore arretrate», prosegue Hanspeter Eggenberger. A causa della situazione del personale critica, al momento non è possibile smaltire queste ore accumulate. «Se compensassimo tutti gli straordinari entro la fine dell'anno, la stazione ferroviaria di Buchs rimarrebbe completamente scoperta. Quindi i colleghi sono quasi costretti a farsi pagare gli straordinari. A qualcuno va bene così; altri, tuttavia, vorrebbero riprendersi il proprio tempo libero. «Bisogna migliorare la regolamentazione», chiede il presidente centrale.

Condizioni di lavoro poco allettanti

Una delle cause della carenza di personale secondo Hanspeter Eggenberger è data dalle condizioni di lavoro poco allettanti, motivo per cui spesso i posti vacanti rimangono tali. «Molti giovani non vogliono più lavorare a turni o nei fine settimana, soprattutto non per questa retribuzione», afferma il collaboratore di lunga data delle FFS. Un manovrante appena formato guadagna circa 50 000 o forse 60 000 franchi. «Per questo salario, posso anche riempire gli scaffali di Lidl, restando sempre sotto un tetto e facendo orari regolari.»

Secondo Eggenberger tuttavia il problema principale è costituito da RailFit 20/30 e dalle continue riorganizzazioni. «Nonostante sia stato

ormai raggiunto il limite, le riorganizzazioni proseguono - sulle spalle del personale», si lamenta il presidente centrale. Ad esempio nel suo settore con il programma Valida sono andate in pensione molte più persone di quanto previsto. Recentemente in un'intervista delle FFS il capo del personale Markus Jordi ha affermato che è necessario ridurre la pressione e la velocità e far «rifiutare» l'organizzazione. «Tuttavia il giorno seguente a tutti i collaboratori di Cargo è stata inviata un'e-mail relativa alla riorganizzazione ORS-ORL. A questo punto mi chiedo se non siano solo parole vuote». Tra i colleghi c'è molta tensione: «Ho notato che molti colleghi stanno raggiungendo il punto di saturazione». Ma la disponibilità dei manovrati a lavorare è ancora alta: «Per noi spesso è più importante l'azienda della nostra salute». Il sovraccarico di lavoro per il personale senza possibilità di recuperare non influisce solo sull'umore: «I segni di affaticamento e i problemi alle articolazioni hanno sempre fatto parte del nostro lavoro. Ma i giorni di assenza e le malattie di lunga durata sono in aumento», conclude preoccupato Eggenberger.

Bio express

Hanspeter Eggenberger dal 2003 è presidente centrale del personale di manovra; parallelamente ha fatto parte per molti anni della CoPe. L'anno scorso è stato nominato membro del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS. Originario della Valle del Reno, nato nel 1963, Eggenberger è cresciuto in un'azienda agricola. «I miei genitori avrebbero preferito che facessi il falegname o il muratore», racconta Eggenberger che ha due figlie ormai adulte e vive con la sua partner a Buchs. Ma l'apprendistato di prova alle FFS lo ha affascinato - e anche il salario dell'apprendista era interessante. Da allora ha sempre lavorato alle FFS e quest'anno festeggia un doppio anniversario: 40 anni sia alle FFS che al SEV.

«Durante l'apprendistato di prova il maestro di tirocinio mi ha fatto firmare la dichiarazione di adesione. Allora funzionava così: i ferrovieri diventavano anche membri del SEV». Dopo l'apprendistato Eggenberger ha lavorato 30 anni come capomanovra. Tre anni fa gli è stato proposto di diventare capomanovra operativo Cargo. Riqualficarsi dopo i 50 anni è stata una bella sfida: «Non è più così facile imparare a questa età».

Ma Eggenberger si è ben integrato nel nuovo lavoro d'ufficio. In qualità di capomanovra è responsabile dei controlli dei binari e dell'ingresso dei treni e nella stazione di confine di Buchs si occupa anche di sdoganamento.

ONDA VERDE

Micha Dalcol

