

# Corriere FFS

**INSERTO  
SUL CONFLITTO  
IN CASA FFS CARGO**



## Nicolas Perrin: è tempo di trattative

Il direttore del settore merci si esprime sui problemi di FFS Cargo: la ristrutturazione è giusta sul piano imprenditoriale e la tavola rotonda in Ticino è un'opportunità. Ma i clienti non vanno dimenticati. **PAGINA 2**

## C'è chi è fermo e chi va avanti

Revocate a Bellinzona, rimandate a Friburgo, ma per Basilea e Bienne l'ingranaggio non si ferma: ecco le misure di ristrutturazione nel traffico merci. **PAGINA 5**

## In sospeso

«C'è molto, molto» da chiarire, dato che il CCL è stato violato con uno sciopero di quattro settimane. Lo ha dichiarato il capo del personale Markus Jordi. Esclusa tuttavia la rescissione del contratto. **PAGINA 6**

## Testimonianze

Come è stato percepito quanto successo nelle ultime cinque settimane in Ticino? Ecco il parere di alcuni collaboratori FFS e del giornalista Gerhard Lob. **PAGINA 7**

## CEO Andreas Meyer

È fondamentale il rispetto per la gente e per le regioni, ma anche «risultati buoni e rapidi per migliorare»: Andreas Meyer commenta quanto successo. **PAGINA 8**

Primo giorno di lavoro a Bellinzona dopo lo sciopero durato un mese – molte le domande rimaste in sospeso

Inserto del numero speciale «I miei clienti»

IL PERCHÉ DI QUESTA EDIZIONE

## Edizione straordinaria per Cargo

I clienti di FFS Cargo non hanno subito conseguenze da quattro settimane di sciopero e di turbolenze. Le loro merci hanno viaggiato in orario, 160 000 tonnellate al giorno, come se nulla fosse.

La situazione è stata diversa per l'opinione pubblica. Dal 7 marzo, quando i vertici delle FFS hanno presentato i piani di risanamento, la Svizzera è finita sotto un temporale mediatico continuo, alimentato dall'occupazione dello stabilimento industriale di Bellinzona. Nello scacchiere politico si è rischiato di perdere il senso delle proporzioni. Molti collaboratori non sanno più cosa è vero e a chi credere.

Questa edizione straordinaria vuole essere un supporto informativo. Il fatto che essa sia stampata in concomitanza con il numero speciale «Clienti» può avere un richiamo simbolico. È vero che la politica ha rifatto capolino sulle vicende di FFS Cargo, ma in ultima analisi il suo successo si decide sul mercato, tra clienti, ricavi e costi.

Ruedi Eichenberger

### INSERTO CORRIERE FFS 8/2008

**Tiratura** di 41 988 esemplari, autenticato da WEMF il 29.10.2007.

**Edito** dalle FFS, Comunicazione interna.

#### Responsabile della produzione:

Ruedi Eichenberger (caporedattore), Daniele Pallecchi (capo della produzione), Elisabetta Bacchetta Correa (Ticino), Jean-Philippe Schmidt (Romandia), Adrian Kohler, Jelena Dobrivojevic (Cargo), Christine Strub (segretaria), Doris Wyssmann (Layout), François Gribi (fotografie).

**Traduzioni:** Ronald Fassora, Othmar Dürler.

**Litografie:** Scanlith AG, Gümliigen.

**Stampa:** Vogt-Schild Druck, Derendingen.



### AGGIORNAMENTO: LE MISURE DI RISANAMENTO

Sono queste le misure di risanamento presentate il 7 marzo con le quali le FFS vogliono togliere dalle cifre rosse il traffico merci:

- **maggiori ricavi** con aumenti di prezzo selettivi
- **produzione più snella:** verifica dell'attuale suddivisione in

«Svizzera» e «International».

- **il perseguimento di cooperazioni** nell'attività internazionale.

- **la razionalizzazione dell'«Overhead»**, cioè dell'attività amministrativa. Concentrare l'insieme del trattamento degli ordini a Basilea e inte-

gararvi le attività ora svolte a Friburgo.

- **unire la manutenzione «pesante»** per l'intero gruppo al Traffico viaggiatori. A Bellinzona si prevede un centro per la manutenzione dei carri. Concretamente saranno cancellati 126 posti di lavoro.

«Il nostro maggior contributo di politica regionale è la nostra rete di servizio che copre l'insieme del Paese»: Nicolas Perrin, Direttore di FFS Cargo

## INTERVISTA

# Signor Perrin, il tempo vi sta sfuggendo di mano?

**Il direttore del traffico merci Nicolas Perrin non spera nulla dall'attesa: «Dobbiamo in ogni caso risanare FFS Cargo, indipendentemente dalla strategia.» Nella tavola rotonda in Ticino vede però delle opportunità.**

Le discussioni su FFS Cargo sono ancora in corso a pieno regime, anche se dall'interruzione dello sciopero a Bellinzona c'è di nuovo una maggiore calma. Che cosa ne pensa, signor Perrin? Essa ci dimostra in quale misura l'argomento ferrovia coinvolge la popolazione e la politica. Le FFS sono popolari. Ciò che fanno non lascia indifferenti i 7,5 milioni di svizzeri e di svizzeri. Questa situazione positiva comporta d'altro canto che ciò che è economicamente corretto sotto l'aspetto aziendale, non è però sempre realizzabile.

Le FFS e FFS Cargo non hanno semplicemente spiegato a sufficienza le misure? Non credo che ci siano mancati gli argomenti e le spiegazioni, ma l'escalation in Ticino ha dominato la discussione e ha adombra-

to tutto. Anche nella Svizzera tedesca abbiamo avuto difficoltà a far passare i nostri messaggi. A questo si aggiunge che da noi come azienda di proprietà della Confederazione si pretende più trasparenza, più cifre e più fatti che non da altri. Chi si confronta però seriamente con la nostra analisi vede che questo risanamento e i duri provvedimenti sono corretti dal punto di vista aziendale. Tanto più che l'offerta per i nostri clienti rimane intatta!

Quanto male fa il dietrofront che le FFS hanno fatto in Ticino? Con questa decisione il Consiglio di amministrazione ha aperto la via al dialogo. Si tratta di una vittoria per tutti. La tavola rotonda è l'opportunità per noi per presentare la nostra posizione e per trovare magari nel dialogo soluzioni

ancora migliori rispetto a quelle finora proposte.

Ma il tempo non vi sta sfuggendo di mano? I partner che vogliono gestire l'officina carri a Bellinzona non possono attendere troppo a lungo. Sì, questo aspetto mi preoccupa. Sussiste effettivamente il rischio che uno o più possibili partner si ritirino. Sarebbero cattivi presupposti per il futuro della sede di Bellinzona.

FFS Cargo manca di responsabilità rispetto alle regioni? Il maggior contributo di politica regionale è la nostra rete di servizio che copre l'insieme del Paese con 323 punti di servizio. Facciamo tutto il necessario per assicurare questo valore per il futuro. Questa rete è anche la base per i circa 4000 posti di lavoro di FFS Cargo in Svizzera. Sarebbe tragico se questo valore, una conquista unica a livello europeo, fosse ora minacciato dagli interessi di singole regioni.

Lei sottolinea la necessità del risanamento, ma non sarebbe ancora più necessaria una strategia orientata al futuro? Dobbiamo risanare l'azienda in ogni caso, indipendentemente dalla strategia. Non c'è alcuna strategia per una FFS Cargo malata. La nostra via è giusta. Ce lo attestano anche i nostri clienti e gli esperti

della logistica. In Svizzera siamo la ferrovia merci numero 1. Sull'asse nord-sud le nostre prestazioni sono riconosciute e abbiamo una buona reputazione. Sul mercato liberalizzato, su questo asse vogliamo continuare a giocare un ruolo forte insieme ad altri partner. Stiamo verificando seriamente chi sono questi partner coi quali vogliamo collaborare più strettamente in futuro.

Lo scorso anno Cargo ha fatto registrare una perdita di 88 milioni di franchi. Come è partita quest'anno? L'andamento degli affari nei primi tre mesi è soddisfacente. I ricavi sono complessivamente ad un buon livello. Al momento, del previsto indebolimento congiunturale non percepiamo nulla. Per i costi le misure che abbiamo già deciso lo scorso anno, ossia il blocco degli investimenti e delle assunzioni, fanno presa. Il risanamento non è ancora progredito in misura tale da consentire di tenere già ora sotto completo controllo i costi e i ricavi. Questo trimestre è stato però contraddistinto soprattutto dal confronto pubblico su una parte di queste misure di risanamento.

ADRIAN KOHLER,  
CHRISTOPH RYTZ (INTERVISTA)  
MONIKA FLUECKIGER/  
EQ-IMAGES (FOTO)

## AGGIORNAMENTO: LO STATO DELLE MISURE

Lo scopo delle FFS resta quello di togliere FFS Cargo dalle cifre rosse (vedi intervista Perrin). Per il 2007 sono ammontate a 190,4 milioni di franchi, compresi i costi di risanamento. A Bellinzona le FFS hanno annullato le misure. Dopo l'interruzione dello sciopero una «tavola rotonda» diretta da Franz Steinegger dovrà elaborare nel giro di

due mesi una soluzione per il futuro dello stabilimento industriale.

A Friburgo l'integrazione del Centro Servizi clienti nella centrale di Basilea è sospeso. Sono in corso colloqui col governo cantonale e coi sindacati.

A Bienne la realizzazione è in corso (concentrazione della manutenzione delle locomotive diesel, rileva-

mento da parte del Traffico viaggiatori).

A Basilea le misure per un «Overhead» più snello sono già in fase di attuazione.

Nella produzione la semplificazione delle strutture è pure in fase di attuazione. Non è toccata dalle misure la rete del traffico a carri completi che copre tutta la Svizzera.

BELLINZONA

# La tavola è apparecchiata

**Dopo uno sciopero durato un mese, i tempi sono ora maturi per sedersi alla tavola rotonda.**

«Ore 6.59»: il 9 aprile le maestranze hanno varcato l'entrata principale dello Stabilimento industriale Cargo a Bellinzona e si sono presentate ai fotografi

e al sindaco. Questo atto ha segnato la fine del conflitto durato 32 giorni, di una portata praticamente mai vista in Svizzera, né tanto meno alle FFS.

**In linea di massima, tutto torna come prima** Le maestranze hanno ripreso il lavoro. Il sabato precedente erano state

create le premesse, grazie agli incontri per sondare il terreno di Marco Solari e due settimane dopo l'offerta di dialogo delle FFS. Solamente ora, dopo settimane di diverbi, il terreno è pronto per avviare le trattative attorno alla tavola rotonda. I sindacati si sono impegnati a interrompere lo sciopero e le FFS hanno ri-

tirato il piano di ristrutturazione per Bellinzona. Per le FFS questo significa anche che gli scioperanti ristabiliscono la situazione antecedente lo sciopero in tutto lo stabilimento.

Il Dipartimento dei trasporti di Leuenberger assicura «trattative senza soluzioni preconcrete», ed enuncia in una nota ufficiale l'obiettivo di «garantire a lungo termine la sede di Bellinzona e conservare il più elevato numero possibile di posti di lavoro». Con questo auspicio e sotto il patronato del Ministro viene ora allestita la tavola rotonda attorno a cui troveranno posto, oltre alle FFS e ai sindacati, anche rappresentanti cantonali e della Confederazione. Si discuterà, tra l'altro, dei sussidi pubblici per la manutenzione delle locomotive e dei carri. L'opzione è che sia possibile a livello di politica regionale, ma non a carico delle FFS. «Siamo

contenti di avviare le trattative alla tavola rotonda», ha dichiarato Thierry Lalive d'Epina, presidente del Consiglio d'amministrazione. «È un'opportunità per poter considerare tutta la situazione in modo approfondito».

Sarà riproposta l'offerta di gestire privatamente, in collaborazione con le FFS, la manutenzione dei carri nelle Officine con circa 200 posti di lavoro (Corriere FFS 7/2008). Dal 6 marzo esiste altresì una comune dichiarazione di intenti. Stando a Dominik Suter, amministratore delegato della Josef Meyer SA Rheinfelden, l'opzione scadrà tuttavia prossimamente, dato che i contratti con i clienti si fanno urgenti. A dirigere la tavola rotonda è stato chiamato Franz Steiner. I risultati dovranno essere presentati tra due mesi.

RUEDI EICHENBERGER



IW Bellinzona: ritorno al lavoro il 9 aprile 2008

## Ecco che cosa dice la stampa su FFS Cargo

«Per lungo tempo la pace del lavoro e il numero ridotto di scioperi sono stati considerati aspetti tipici del funzionamento del partenariato sociale in questo Paese. L'Unia è sulla buona via per minare in modo duraturo questo punto un tempo forte della Svizzera.»

Felix Müller nella «NZZ am Sonntag»

«Il vero problema principale delle FFS rischia di perdersi tra il clamore per Cargo e quello per il salario: si tratta della richiesta di aiuto urgente di Meyer alla

Confederazione di sostenere finalmente le FFS nel loro problema con la Cassa pensioni. Dopo che le FFS e gli impiegati hanno fornito il loro obolo per il risanamento della cassa, la Confederazione non potrà sottrarsi a lungo al suo obbligo, anche se ciò le costerà ancora una volta molto denaro.»

Mathias Küng nell'«Aargauer Zeitung»

«La situazione di FFS Cargo illustra perfettamente le difficoltà che un'ex-regia federale si trova a combattere, quando da lei si

pretende di comportarsi come un'azienda privata, senza tuttavia esserlo veramente.»

Bernard Wutrich, «Le Temps»

«La nave cisterna FFS Cargo va condotta urgentemente in acque più tranquille, dove poter riparare la sua falla.»

Paul Schneeberger nella «Neue Zürcher Zeitung»

«Forse si dovrebbe coerentemente girare in senso opposto la ruota del tempo e ritrasformare le FFS in un ente della Confederazione.

Nessuno vuol però pagare i costi connessi a questa operazione e i futuri disavanzi.»

Peter Morf nella «Finanz und Wirtschaft» sugli interventi politici in Ticino e nel Canton Friburgo

«La trasformazione di un conflitto aziendale per 120 posti di lavoro (con garanzie per i titolari dei posti) in un'insurrezione di politica regionale e nell'inizio di una crisi dello stato di diritto non promette nulla di buono.»

Thomas Held, Direttore di Avenir Suisse, in «.ch»

Test nello Stabilimento industriale di Bellinzona



LA REALIZZAZIONE DELLE MISURE

# Il risanamento sta avanzando

**Il risanamento di FFS Cargo è in corso a pieno regime.**

IL CENTRO SERVIZI CLIENTI SUL BANCO DI PROVA

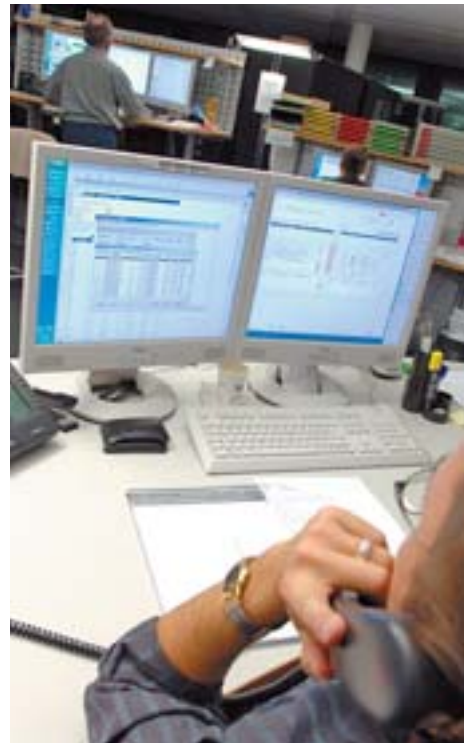
L'annuncio di trasferimento del Centro Servizi clienti (KSC) da Friburgo a Basilea è stato per il momento sospeso finché non si saranno tenuti i colloqui previsti tra le FFS, il Canton Friburgo e i partner sociali. Questo accordo è stato confermato dal Consigliere federale Moritz Leuenberger nei confronti del governo friborghese. Le autorità si attendono di essere informate dalle FFS in maniera esauriente sulle ragioni della decisione e di avere l'opportunità di ricevere delle proposte costruttive. Questi colloqui avranno luogo nel corso di questo mese. In parallelo i processi al KSC vengono semplificati e in particolare vengono ottimizzate l'interfaccia verso la vendita e la Direzione centrale Cargo. Queste misure vengono realizzate indipendentemente dalla decisione relativa alla sede del KSC.

Renato Fasciati, responsabile della Taskforce Turnaround, si dimostra convinto: «Possiamo raggiungere gli obiettivi del risanamento se realizzeremo coerentemente tutti i provvedimenti. E ci stiamo lavorando a pieno regime.» Nelle scorse settimane la percezione dell'opinione pubblica si è concentrata su due settori: lo sciopero a Bellinzona e il trasferimento del Centro Servizi clienti da Friburgo a Basilea. Le due misure sono state nel frattempo sospese. «Sono però solo una parte del pacchetto di risanamento adottato», aggiunge Fasciati, «il risanamento non è stato per questo bloccato.»

Un punto chiave del pacchetto di risanamento è costituito dalle misure nell'amministrazione. La struttura organizzativa deve essere razionalizzata, i decorsi interni vanno semplificati e i processi ottimizzati. Fasciati spiega: «Nell'Overhead dobbiamo sopprimere 300 posti. Grazie al blocco delle assunzioni nel frattempo sono già vacanti 70 posti. I colloqui coi collaboratori interessati nell'Overhead sono in corso.» La ristrutturazione è in corso a pieno regime anche nella produzione: a inizio aprile le due regioni di produzione Nord e Sud del settore aziendale International sono state trasferite nella produzione del settore aziendale Svizzera

e costituiscono il nocciolo della nuova regione di produzione Nord/Sud. Altri settori, come la pianificazione e il coordinamento della produzione, Sicurezza e qualità nonché il Management dell'impiego dei veicoli sono stati pure riuniti nel settore aziendale Svizzera. Ora la pianificazione viene centralizzata completamente a Basilea, la disposizione

dei collaboratori avverrà per contro in futuro nelle regioni. Nel complesso nella produzione Svizzera saranno soppressi 72 posti, la maggior parte dei quali tramite la razionalizzazione e l'armonizzazione della struttura di gestione. Il passaggio dello stabilimento industriale di Bienne al Traffico viaggiatori è pure in corso secondo i piani: tutte le collaboratrici e i collaboratori sono già stati informati personalmente da Philippe Gauderon, responsabile di Operating e da Christoph Stoeri, responsabile di Maintenance. «Nel complesso l'atmosfera è buona, abbiamo l'attività quotidiana sotto controllo», dice Stoeri. «Entro fine aprile tutti i collaboratori di Cargo a Bienne riceveranno un contratto dal Traffico



Turno di notte alla centrale di comando di Basilea

FOTO: SBB CARGO

viaggiatori.» Si sono inoltre potuti discutere e aggiornare coi clienti i piani per il 2008 e il 2009. La procedura è concordata coi partner sociali ed è appoggiata da tutti, anche dal presidente della sezione materiale rotabile del SEV.

La riuscita del risanamento di FFS Cargo dipende da diversi fattori. Renato Fasciati dice: «Per risanare in maniera durevole FFS Cargo sono necessari lo sforzo di tutti gli interessati e la realizzazione coerente di tutte le misure. Tra queste c'è anche un Controlling effettivo, ciò significa che misuriamo l'efficienza delle singole misure e adottiamo le contromisure laddove questo è necessario.»

JELENA DOBRIVOJEVIC

## PARTENARIATO SOCIALE

# Molti aspetti da chiarire

**Il CCL è stati violati per quattro settimane. E ora?**

«Le associazioni del personale che hanno stipulato il contratto assicurano alle FFS di accompagnare in modo costruttivo il processo di ristrutturazione.» Così si legge nel CCL. Le ultime settimane hanno però proposto un'altra immagine: occupazioni di fabbrica e nella lingua giuridica, «tolleranza e appoggio dello sciopero e di misure simili

allo sciopero». «Si tratta di violazioni evidenti del CCL e della pace del lavoro in esso contenuta, che non possiamo accettare», ha spiegato più volte il capo del personale Markus Jordi. Ma, che cosa significa?

## Nessuna disdetta del CCL

Se una parte viola i disposti del CCL, esso conserva la sua validità. La violazione dell'uno non è quindi motivo per l'altro per abrogare l'atto comune. Per tale ragione, nonostante lo sciopero, le FFS continuano ad osservare il CCL. La disdet-

ta non è un'opzione. «Tuttavia si devono chiarire molte cose», sottolinea Jordi. In caso di divergenze d'opinione il CCL prevede dapprima colloqui di conciliazione tra i partner sociali. Se questi falliscono, si può convocare un Tribunale arbitrale.

«È stato un duro colpo per il partenariato sociale. Ora dobbiamo metterci in chiaro sulle conseguenze.» È necessario un dialogo costruttivo. «Dai sindacati ci attendiamo correttezza e il rispetto delle regole concordate per ripristinare la fiducia. La continua ripetizione di reciproci rimproveri non ci fa andare avanti.»

## Dal chiarimento all'accompagnamento

Nel frattempo il dialogo è in corso. Le delegazioni dei



**Chiarire le conseguenze: prepararsi per il lavoro, dopo un mese di sciopero allo Stabilimento industriale di Bellinzona**

sindacati che hanno siglato il contratto (vale a dire senza Unia) si sono finora incontrate per cinque conferenze dei partner sociali per discutere le misure di risanamento di FFS Cargo. Al centro delle discussioni c'era lo scambio di informazioni. Quando la realizzazione diventa effettiva, la ristrutturazione viene ac-

compagnata costruttivamente dai rappresentanti delle Commissioni del personale in cosiddetti comitati d'accompagnamento. A Basilea e a Bienne il processo è già stato avviato, a Friburgo e a Bellinzona questi presupposti non ci sono ancora.

ANDREAS MOCK (TESTO)  
URS FLÜELER/KEYSTONE (FOTO)

## IL SALARIO PER GLI SCIOPERANTI?

Agli scioperanti a Bellinzona le FFS non hanno pagato il salario. Per ragioni tecniche il salario di marzo è stato versato regolarmente, col salario di aprile seguirà

però il conteggio per il periodo di sospensione del lavoro. Per la durata dello sciopero le FFS non pagano nemmeno i contributi alle assicurazioni sociali.

## PREVIDENZA

# Cassa Pensioni prima di Cargo

**Il risanamento della Cassa pensioni delle FFS è urgente. Una secondo focolare di perdite croniche minaccia il suo risanamento.**

Le quattro settimane di sciopero hanno posto in secondo piano un altro problema, quello della Cassa pensioni. Lì ci sono i rischi maggiori, ha dichiarato il CEO Andreas Meyer alla presentazione dei risultati del 2007. «Vi è un'impellente necessità di agire», ha detto. Azienda e personale fino al 2007 hanno

contribuito al risanamento con miliardi di franchi. Il grado di copertura è diminuito dal 94,5 al 92,4%, ma il contributo della Confederazione è ancora in sospenso.

La Confederazione ha chiesto di mettere in consultazione un progetto, che non è però ancora pronto. «Senza una soluzione per il risanamento, a causa delle disposizioni legali, il Consiglio di fondazione dovrebbe decidere imperativamente ancora quest'anno l'adozione di altre misure di risanamento incisive», ha avvertito Meyer. Que-

sto significherebbe: una riduzione reale del salario tra il 4,5 e il 6% per il personale.

La trasmissione economica «Eco» mandata in onda dalla televisione della Svizzera tedesca ha parlato di «buco miliardario» della Cassa pensioni FFS. Secondo il servizio la sottocopertura è stata causata dai molti pensionamenti anticipati e dal cattivo rendimento del capitale investito.

Questa immagine è del tutto distorta, replicano le FFS. La Cassa pensioni presenta una situazione

di sottocopertura soprattutto perché la Confederazione nel 1999 le ha fornito un finanziamento insufficiente, e perché la sua struttura assicurativa è sfavorevole (con più beneficiari di rendite che contribuenti). Ciò è dovuto essenzialmente alla Confederazione, alla quale le FFS e la Cassa pensioni delle FFS appartenevano. La cassa non ha subito pregiudizi a causa dei pensionamenti amministrativi e la sua rendita da investimenti è assolutamente al livello delle altre casse.

## Opinioni di collaboratori

### «Incertezza»



«Lo sciopero non è una soluzione. I colleghi ticinesi vivono in una regione periferica e hanno cattive prospettive professionali. Se avessimo scioperato noi, avrebbe avuto ripercussioni negative sui clienti. Molte cose sono incerte. Traslochiamo? Cambia il lavoro? L'incertezza pesa.»

Yolanda Cundins, 30 anni, collaboratrice Servizio clienti, Centro Servizi clienti, Friburgo

### «Valutazione sbagliata»

«Sono molto sorpreso che i consulenti esterni lautamente pagati hanno valutato in maniera sbagliata la particolare situazione geografica e politica di Bellinzona.»

Samuel Hadorn, 41 anni, capo progetto, Immobili Development, Berna

### «A proprio vantaggio»



«Lo sciopero è stato giusto. Le promesse fatte l'anno scorso ai collaboratori dello stabilimento industriale non sono state mantenute. La mobilitazione dei politici ticinesi da una parte mi fa piacere. Dall'altra mi fa sospettare che dato che siamo sotto elezioni comunali, alcuni lo hanno fatto a proprio vantaggio.»

Fabio Lanfredi, 43 anni, Traffico viaggiatori, sost. capo team servizio logistica, Logistica Bellinzona

### «No alla paura»

«Non capisco perché in Ticino non abbiano presentato alla Direzione le loro proposte. Con partner scelti FFS Cargo potrà affermarsi sul mercato libero dei trasporti.»

Peter Hostettler, 60 anni, Communications, Supporto alla vendita, Settore aziendale Svizzera, Basilea

### «Un solo bersaglio»

«Molti viaggiatori mi hanno interpellato. La maggior parte ha mostrato comprensione per gli scioperanti e anch'io. È però anche chiaro che la cattiva situazione di FFS Cargo ri-

chiede l'adozione di misure. Non trovo positivo colpire solo un luogo. Sarebbe meglio estendere le misure di risparmio su diversi settori.»

Bernhard Siegrist, 36 anni, agente di scorta dei treni nazionale, deposito di Berna

### «Una certa comprensione»



«Nel mio lavoro ho avuto a che fare con documenti confidenziali della manutenzione di Cargo. Per i collaboratori a Bellinzona ho una certa comprensione. Lo sciopero ha dimostrato che le FFS e la politica regionale sono strettamente collegate.»

Sandra Haudenschild, 27 anni, Management Assistant, Traffico viaggiatori, Finanze, Berna

### «Canzoni d'amore»

«All'inizio ho trovato giusto che qualcuno alzasse la voce. L'Unia avrebbe dovuto però starsene fuori e le dichiarazioni delle FFS mi sembravano canzoni d'amore. Per me è diventato assurdo. In superficie si è soppresso da anni.»

Beat Kurzen, 37 anni, manovratore, stazione di smistamento di Basilea est

### «Errore»



L'errore è stato commesso a livello di management. Hanno sbagliato strategia soprattutto all'estero. Il risanamento è comprensibile, ma non a Bellinzona, dato che lo Stabilimento industriale ha fatto registrare utili.

Claudio Tettamanti, 37 anni, Cargo, sost. capo team servizio etichettamento carri (SECA), Chiasso

### «Una fase buia»

«Penso che stiamo andando verso una fase assai buia per FFS Cargo. La mia sensazione è che i collaboratori hanno perso la fiducia che avevano nella direzione.»

Michel Born, 23 anni, dirigente del traffico ferroviario, cabina degli apparecchi centrali di Losanna smistamento, Infrastruttura



Con la benedizione del Vescovo: scioperanti a Bellinzona

### LA COLONNA

## Stupito e deluso

Devo ammetterlo: prima dello sciopero ero stato una sola volta allo Stabilimento industriale di Bellinzona. Era il 2002: l'ex direttore di Cargo Daniel Nordmann presentava Cargo Domino, in seguito passammo alle Ferriere Cattaneo di Giubiasco, dove le FFS ordinarono 200 carri per il trasporto di grossi container. Il clima era eccellente. Allora non avrei potuto immaginare di essere un giorno confrontato con Cargo e indirettamente con la Cattaneo in modo così veemente e sotto auspici del tutto nuovi come il mese scorso.

Per gli impiegati di Cargo l'annuncio delle misure di risanamento dato il 7 marzo scorso è stato una data decisiva. Lo è stato però anche per i giornalisti attivi in Ticino. Visite quasi giornalieri all'SI ne sono state la conseguenza, contatti con gli operai che in precedenza non si conoscevano, col comitato di sciopero e coi sindacati, che si incontravano regolarmente coi giornalisti.

Riferire dal centro dello sciopero e delle dimostrazioni non è sempre stato facile. Questo perché come relatore indipendente si deve badare a non farsi coinvolgere troppo dalle emozioni. È necessario mantenere un distacco critico tanto verso la direzione aziendale quanto verso gli scioperanti. È il mio lavoro. I

fatti devono essere distinti dalle opinioni e le affermazioni devono essere analizzate criticamente. Le simpatie personali non dovrebbero giocare alcun ruolo.

Mi hanno impressionato la determinazione degli operai, la buona organizzazione dello sciopero, l'incredibile solidarietà dei cittadini, la buona documentazione di alcuni membri del comitato di sciopero sulle cifre aziendali. Sono rimasto deluso che la dirigenza delle FFS non fosse consapevole di che cosa avrebbe potuto suscitare questa decisione in Ticino. Mi hanno però anche deluso una certa testardaggine del comitato di sciopero e la mancanza di discussioni controverse sulle misure in Ticino. Sono rimasto stupito dalle molte persone, politici e commentatori che sono diventati esperti di manutenzione di locomotive e di carri letteralmente nel giro di una notte.

Un mese intenso è trascorso. Ora si passa al colloquio. E sarà difficile, perché alla tavola rotonda dovrà riuscire una specie di quadratura del cerchio: il perseguimento di un optimum economico-aziendale e la considerazione delle esigenze regionali. Così ha voluto la politica.

**Gerhard Lob, corrispondente della Basler Zeitung, del Der Bund e del St. Galler Tagblatt**

CEO Andreas Meyer



## LA PAROLA AI CAPI

*Con colleghe, con colleghi*

Come molti di voi sono contento che lo sciopero illegale a Bellinzona sia stato interrotto la scorsa settimana. Se l'occupazione dello Stabilimento industriale si fosse protratta ancora più a lungo, il danno sarebbe stato ancora maggiore non solo per le FFS, ma anche per il Cantone Ticino e per la piazza lavorativa Svizzera. Il mancato rispetto del nostro contratto collettivo di lavoro mi preoccupa.

**Abbiamo** ritirato i provvedimenti per Bellinzona perché non sarebbe altrimenti stato possibile raffreddare l'atmosfera surriscaldata e iniziare un dialogo aperto. Per quattro settimane ci è stato chiesto che prima dell'inizio dei colloqui dessimo ampie garanzie per la sede. Come azienda impegnata su mercati che si aprono non lo possiamo fare in nessuna località. I colloqui possono ora finalmente iniziare senza condizioni preliminari, in modo aperto a qualsiasi soluzione.

**Quando si adottano** misure di ristrutturazione si toccano persone, luoghi di lavoro e regioni. Le affrontiamo con rispetto e laddove possibile abbiamo riguardo per gli interessi degli attori coinvolti. Anche per il Cantone Ticino restiamo un datore di lavoro importante e un partner affidabile, ma solo un'azienda finanziariamente sana è un datore di lavoro affidabile per i collaboratori, e un fornitore affidabile per i suoi clienti. Per tale ragione il proprietario di FFS Cargo chiede con diritto il conseguimento del «pareggio dei conti», il più presto possibile.

**Abbiamo** constatato che acquistiamo la nostra manutenzione pagandola fino al 10% in più rispetto alla concorrenza. Su un mercato duramente conteso, senza un franco di sovvenzione per l'attività di Cargo, i nostri clienti non pagheranno

alcun supplemento per questo. Con una perdita di 88 milioni di franchi si tratta in primo luogo di due punti:

- vogliamo sfruttare la sovraccapacità esistente oltre le singole Divisioni per la manutenzione pesante delle locomotive, e farla così bene e a costi favorevoli da tenere il passo con la concorrenza.
- vogliamo effettuare la manutenzione dei carri merci insieme ad altri proprietari e fabbricanti di carri merci. In questo modo avremo la massa critica sufficiente per non dover pagare di più degli altri.

**La nostra FFS Cargo** necessita rapidamente di buoni contributi per migliorare i risultati. Tutte le parti dell'azienda devono confrontarsi con altri e partecipare a questa cura. Che la cosa funziona l'hanno dimostrato le colleghe e i colleghi a Oberwinterthur, che l'anno scorso hanno potuto imporsi sui privati con buone idee per la manutenzione dei veicoli del traffico regionale. Se non facciamo altrettanto per Cargo, un'intera azienda con 4500 posti di lavoro sarà messa in pericolo. Se nei prossimi mesi parleremo della collaborazione coi partner, vorrei che i „compiti a casa“ fossero stati fatti per presentarci in buone condizioni e come un partner sicuro di sé.

**Con la mediazione** di Franz Steinegger nel corso dei prossimi due mesi circa tutti gli interessati dovranno porre sulla tavola rotonda le loro riflessioni, alternative e possibilità. In quel contesto potranno essere inserite anche nuove idee e alternative per lo sviluppo di nuovi posti di lavoro, che diventeranno possibili grazie al sostegno della Confederazione e dei Cantoni.

**Nel caso in cui** si dovranno fare dei compromessi, si dovrà anche trovare qualcuno che paghi la fattura. Secondo me non potranno essere le colleghe e i

colleghe di altre sedi. Per ogni aiuto proposto, e di principio benvenuto, dovremo rispondere alla domanda se esso aiuterà FFS Cargo a esistere a lungo termine sul mercato.

**All'inizio della mia attività per le FFS** mi è stato chiesto spesso che cosa ne penso del partenariato sociale e del contratto collettivo di lavoro. Con convinzione confermavo il valore di questo accordo. Il CCL delle FFS è sì generoso, ma il significato della pace del lavoro è nel contempo importante per la nostra azienda e per i nostri clienti.

**Proprio nel contesto** delle complesse misure per il risanamento di FFS Cargo ho dato valore al coinvolgimento completo di tutti i partner, nel modo sempre applicato dalle FFS. La procedura per disciplinare i conflitti del CCL e la pace del lavoro sono state ciononostante grossolanamente violate. Non voglio escludere che anche noi in una situazione complessa avremmo potuto affrontare le cose in modo più opportuno. Lo esamineremo con calma. Ho convocato un colloquio al vertice per analizzare questa esperienza coi partner sociali. Questo perché a Bellinzona non potremo semplicemente limitarci all'ordine del giorno. Abbiamo bisogno di partner sociali affidabili.

**Nelle scorse settimane** non mi è sempre stato facile mantenere la mente fredda. Per poter vincere nel campo della concorrenza di tanto in tanto si deve anche poter riflettere, in senso reale, per delle FFS forti e ben attrezzate per il futuro.

*Cordialmente  
Andreas Meyer*