



SEV N.4

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



©KEVSTONE/ALESSANDRO DELLA VALLE

REFERENDUM

Riforma LPP: una chiara provocazione

Editoriale di Aroldo Cambi,
amministratore finanze del SEV



p.3

Chi guarda indietro alle ultime tre settimane non può che scuotere la testa. Quando c'è da salvare una grande banca, allora vi sono subito a disposizione i miliardi dei contribuenti, e in men che non si dica ecco trovata la soluzione. Viceversa, sulla riforma della LPP dopo settimane di dibattiti il parlamento federale non ricava altro che un puro progetto di smantellamento. E questo proprio quando l'inflazione torna a mordere. Una provocazione a regola d'arte per i lavoratori e i futuri pensionati!

Perché una maggioranza dei parlamentari non capisce che un'esistenza degna di questo nome dovrebbe essere una priorità politica e sociale anche in età pensionabile? Per quale motivo il parlamento ha ignorato il compromesso equilibrato delle parti sociali

(USS, Travail Suisse e Unione svizzera degli imprenditori USI) e sostenuto anche dal Consiglio federale? Evidentemente un'ampia cerchia di parlamentari nega e dimentica una parte della realtà sociale, vale a dire la quotidianità di quelle persone che per tutta la loro vita si sono dovute accontentare di bassi salari. Oppure qualcuno osa davvero pretendere che le nuove e i nuovi pensionati, il cui ultimo salario percepito ammontava a 5000 franchi, possano vivere degnamente con meno di 3000 franchi di pensione al mese con cui pagare affitto, premi di cassa malati e altre spese fisse? Mi auguro sinceramente che i membri del parlamento federale riescano a capire che, dopo aver lavorato quasi 50 anni, ricevere un reddito da pensione vicino al minimo existen-

ziale è una cosa assolutamente inaccettabile.

Da questa riforma della LPP usciranno i soliti vincitori: le banche e le compagnie di assicurazione. Perché l'indebolimento del 2° pilastro renderà notevolmente più interessante il 3° pilastro e il risparmio individuale. E siccome qui le commissioni di banche e assicurazioni sono assai più care, si ridurranno di molto le tutele di assicurati e risparmiatori. Una classica situazione «win-lose» a scapito degli assicurati della previdenza professionale! È davvero potente la lobby dei fornitori di servizi finanziari.

Per tale ragione, care colleghe e cari colleghi, aiutategli nella campagna a sostegno dell'iniziativa per una 13esima AVS e del prossimo sicuro referendum contro questa spilorcia riforma della LPP.

Sorpasso a giudizio

Un autista di bus, assistito dal SEV, ottiene ragione.

2

Aggressione

Le aziende devono proteggere meglio il personale dall'aggressività degli utenti

4

Protezione dei dati

Quali le conseguenze della revisione della legge sulla protezione dei dati?

7

I conti delle FFS

Nel 2022 le FFS hanno nuovamente trasportato più passeggeri e si sono ampiamente riprese dalla crisi dovuta al Covid19. Tuttavia, anche nel 2022 hanno registrato una perdita. A causa dei prezzi elevati dell'energia e di una rettifica di valore presso FFS Cargo, il risultato annuale è in rosso di 245 milioni di franchi. Entro il 2030, le FFS vogliono risparmiare circa 6 miliardi di franchi grazie a misure sui costi e sull'efficienza. Il SEV chiarisce che le misure di riduzione dei costi non devono essere attuate sulle spalle del personale. Le FFS hanno inoltre annunciato che non raccoglieranno ulteriori dati sui propri clienti utilizzando telecamere di sorveglianza.

Il SEV nel CdA delle FFS

Il Consiglio federale ha nominato Edith Graf-Litscher per il Consiglio di amministrazione delle FFS. La segretaria sindacale del SEV e consigliera nazionale del PS rappresenterà gli interessi del personale nel massimo organo delle FFS a partire da giugno. Sostituirà l'attuale membro del Consiglio di amministrazione Daniel Trolliet. Le elezioni si terranno il 26 aprile 2023.

Trasporti in sciopero

Il 27 marzo, diversi lavoratori in Germania hanno scioperato. Hanno partecipato anche molti dipendenti del settore ferroviario. Lo sciopero è stato indetto dai sindacati EVG e Verdi per aumentare la pressione nella contrattazione collettiva in corso. Il SEV ha manifestato solidarietà ai colleghi tedeschi.

Macchinisti: nuova direttiva

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e la Comunità delle imprese ferroviarie e di infrastrutture europee (CER) hanno pubblicato una raccomandazione congiunta sulla revisione della direttiva sul personale di locomotiva. Tra le altre cose, si chiede di non abbassare l'attuale requisito linguistico B1. Inoltre, raccomandano lo sviluppo di un sistema di certificazione digitalizzato con un approccio modulare che riconosca tre livelli: europeo, nazionale e specifico per l'azienda.



I conducenti di autobus sono estremamente vulnerabili e, in caso di necessità, dovrebbero poter contare sul datore di lavoro e non solo sul SEV

ASSISTENZA GIURIDICA PROFESSIONALE

Ciclista contro bus

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

L'assistenza giuridica del SEV è particolarmente importante per i conducenti di autobus, che durante la loro attività devono continuamente affrontare infortuni o conflitti che coinvolgono altri utenti della strada oppure passeggeri e spesso non ricevono dal proprio datore di lavoro la necessaria assistenza. Ne è un esempio un caso giudiziario recentemente concluso con successo.

Il 1° febbraio 2022, verso sera, un autobus a una fermata è stato sorpassato da una bicicletta e ha dovuto seguirla per un minuto a circa 20 km/h, perché il traffico in senso opposto rendeva impossibile il sorpasso. Dopodiché il conducente ha accelerato per poco meno di un minuto a 26-28 km/h, ha terminato il sorpasso dopo 183 metri e dopo altri 70 metri ha arrestato il mezzo alla fermata successiva. Le distanze e le velocità sono state ricavate successivamente dal sistema di controllo del traffico. Durante il sorpasso il ciclista ha accelerato; il conducente lo aveva sott'occhio, ma ha dovuto frenare per fermarsi a un attraversamento pedonale con isola spartitraffico e linea di sicurezza; quindi non ha potuto sorpassare a sinistra. Il ciclista è salito sul marciapiede (o, come afferma è «stato spinto dal mezzo»), per cui l'autista ha tenuto le porte chiuse per proteggere i passeggeri. Il ciclista si è avvicinato (o come ha sostenuto «ha corso») alla porta anteriore dell'autobus e, arrabbiato, ha chiesto al conducente di aprire la porta, bussando più volte. Ma l'autista non ha aperto «perché avevo paura di lui», come ha detto alla polizia due settimane dopo. «Il ciclista ha preso il cellulare e lo ha tenuto davanti a sé, contro di me. Poi è ripartito».

Una decina di giorni dopo, il direttore dell'azienda ha informato il conducente che un ciclista l'aveva denunciato per averlo, così sosteneva, investito durante un sorpasso. Il superiore non ha voluto ascoltare la versione del collaboratore, perché si trattava di una denuncia privata. Gli ha solo consigliato di mantenere la calma durante l'interrogatorio e, se necessario, di rivolgersi all'assistenza giuridica del SEV, qualora fosse socio. Pochi giorni dopo la polizia ha interrogato separatamente il conducente dell'autobus e il ciclista. Quest'ultimo sosteneva che era stato urtato alla spalla dall'autobus, stava per cadere sul marciapiede, ma è riuscito a sorreggersi. Voleva parlare con l'autista, ma questo si è limitato a guardarlo e ha fatto dei gesti per dirgli di proseguire la corsa. «Se

quell'uomo avesse aperto la porta e si fosse scusato, non avrei fatto nulla». E invece il ciclista ha sporto denuncia, ricevuta dalla polizia e dall'impresa di autobus otto (!) giorni dopo l'accaduto. A quel punto le registrazioni della videocamera di sorveglianza erano già state cancellate da giorni.

Quattro mesi dopo, il procuratore ha interrogato (separatamente) il conducente di autobus e il ciclista; quest'ultimo ha stimato che l'autobus andasse «forse a 50 km/h». Sebbene dai dati del sistema di controllo del traffico forniti dal direttore dell'azienda risultasse un quadro completamente diverso, il procuratore ha emesso un decreto d'accusa per «violazione della legge federale sulla circolazione stradale per sorpasso a distanza insufficiente» con una multa di 300 franchi e tasse per 150 franchi. «Accettare sarebbe stato un'ammissione di colpa e avrebbe portato all'adozione di misure amministrative da parte dell'Ufficio cantonale della circolazione stradale», afferma Wossen Aregay del team di assistenza giuridica del SEV. «Il collega doveva aspettarsi il ritiro della licenza di condurre e forse anche misure disciplinari da parte del datore di lavoro».

Il conducente ha ricevuto la lettera tramite l'indirizzo professionale e la posta di servizio «ottimizzata» solo due giorni prima del termi-

ne di opposizione. Grazie all'aiuto di un collega molto attivo nella sezione SEV e del segretario sindacale che assiste la sezione, l'opposizione è pervenuta in tempo utile. È stata presentata dal team di assistenza giuridica, motivata e assegnata a un avvocato che ha seguito l'autista fino all'udienza del 25 febbraio. Il conducente è stato assolto perché le sue affermazioni erano credibili, mentre quelle del ciclista, un medico, erano in contraddizione con le prove oggettive. Le spese delle parti e del procedimento, pari a circa 4500 franchi, sono state pagate dal Cantone.

«Questo caso mi ha messo a dura prova per un anno», racconta il 44enne padre di famiglia, giunto in Svizzera 26 anni fa dai Balcani. «Sono molto riconoscente al SEV e al mio collega: senza il loro aiuto le cose si sarebbero messe male». Wossen Aregay ci tiene a sottolineare alcuni aspetti: «Il fatto che il conducente non abbia aperto la porta è stato un comportamento comprensibile e corretto, perché poteva essere vittima di un'aggressione verbale o addirittura fisica, come spesso accade. Il personale conducente si trova in una posizione molto delicata e se accade qualcosa spesso il datore di lavoro non offre assistenza giuridica e deve quindi intervenire il SEV. È ora che i datori di lavoro si assumano maggiori responsabilità».

Eurobus truffa gli autisti sugli orari di lavoro

Gli autisti di autobus possono avere bisogno della protezione legale del SEV nelle controversie con i loro datori di lavoro. Un esempio è quello di un autista che ha lavorato per Eurobus Ostschweiz Arbon per sei anni e che ha dovuto intraprendere un'azione legale per richiedere gli stipendi arretrati. Lavorava sulle linee della regione di San Gallo che Eurobus gestiva per conto di AutoPostale. Avendo sostituito colleghi malati con breve preavviso, ad esempio, o avendo fatto turni extra per evitare di avere un saldo orario negativo a causa di turni cancellati, si è presto trovato a fare molti straordinari. Tuttavia, dato il numero ridotto di dipendenti, poteva difficilmente recuperarli con giorni liberi. Gli sono state pagate 291 ore fino a luglio 2016 e altre 82 ore dopo la sua partenza a fine 2019. Nel 2019, l'autista ha scoperto che i 30 frs/h pagati non erano corretti, in quanto guadagnava tra i 33,50 e i 34,90 fr/h; non era stato pagato nemmeno il supplemento del 25% per le ore straordinarie (LDT, art. 5). Anche altri autisti si sono difesi: uno di loro ha dichiarato al giornale SEV di non essere più disposto a lavorare con

poco preavviso e di aver insistito per compensare con delle ferie. Un altro ha insistito con il suo responsabile (l'attuale amministratore delegato di Eurobus) affinché quest'ultimo parlasse di un «errore di battitura» e pagasse retroattivamente. Entrambi si sono poi dimessi, ritenendo «meschino» questo modo di ingannare gli autisti. Altri si accontentano delle scuse o fanno finta di niente, perché hanno bisogno del loro lavoro. Il nostro membro ha sporto denuncia, con l'assistenza del SEV. Il 24 gennaio 2023, il tribunale distrettuale di Arbon ha emesso un verdetto: Eurobus ha pagato 3756 franchi lordi di stipendio con effetto retroattivo e ciascuna parte ha sostenuto le proprie spese. A causa della prescrizione di 5 anni, non ci si poteva aspettare di più dal punto di vista legale. «Nonostante la prescrizione, il resto delle ore è dovuto e pagarle a posteriori sarebbe giusto», afferma l'autista. Il caso è delicato perché Eurobus opera sulla falsariga di un'azienda federale. «AutoPostale è responsabile delle condizioni di lavoro dei suoi subappaltatori» afferma il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser.

COMITATO SEV

Pensioni più alte, più parità e migliore protezione dal licenziamento

Michael Spahr
michael.spahr@sev.ch

Nella seconda seduta di quest'anno, i membri del Comitato SEV hanno discusso di finanze e di temi politici di attualità, tra cui lo sciopero femminista del 14 giugno e la preparazione di un'iniziativa per una migliore protezione contro i licenziamenti. Il Comitato ha adottato all'unanimità il consuntivo del 2022.

La seduta del Comitato inizia con un minuto di silenzio per Werner Schwarzer. È stato per 27 anni presidente centrale della sottofederazione TS e quindi anche membro del Comitato SEV. Avrebbe compiuto 67 anni tra poco.

Diversi temi politici sono attualmente al centro dell'attenzione del SEV. Il presidente Matthias Hartwich ha spiegato quali votazioni occuperanno il SEV nei prossimi mesi. Da un lato, i sindacati e i partiti di sinistra promuoveranno un referendum contro la riforma della LPP. Dall'altro, l'elettorato potrà finalmente votare sull'iniziativa per la tredicesima AVS alla fine di quest'anno o all'inizio del prossimo. È molto probabile che il governo federale sottoponga all'elettorato entrambe le proposte di legge contemporaneamente.

Pagare di più, ricevere di meno

La riforma della LPP (previdenza professionale), approvata dal Consiglio nazionale e dal Consiglio degli Stati nella sessione primaverile del 17 marzo, per i sindacati è una pura provocazione (vedi editoriale in prima pagina). Invece di rafforzare la previdenza delle donne e delle persone a basso reddito, come inizialmente promesso, il disegno di legge è degenerato in una pura legge di tagli. Dopo il fallimento dell'ultima riforma sulle casse pensioni, il Consiglio federale ha



Il consiglio di amministrazione del SEV ha assicurato la solidarietà ai colleghi in sciopero in Germania - la sezione VPT DB è con loro a Friburgo.

incaricato le parti sociali di elaborare una proposta per risolvere i problemi più urgenti del 2° pilastro. La proposta di riforma raggiunta dopo intensi negoziati è stata adottata dal Consiglio federale e presentata al Parlamento. Avrebbe modernizzato la LPP, stabilizzato le pensioni e migliorato immediatamente quelle dei lavoratori a tempo parziale e dei redditi bassi. Ma le cose sono andate diversamente. Il Parlamento, dominato dal centro-destra, ha deciso una riforma di cui beneficerebbero solo le banche e le assicurazioni. Per i sindacati è chiaro che dobbiamo intervenire. Il foglio firme per il referendum sarà presumibilmente allegato al prossimo giornale del SEV.

La votazione per la tredicesima AVS è dunque diventata ancora più importante. A causa dell'aumento degli affitti e dei premi delle casse malati e dell'impennata dei prezzi dovuta al rincaro più alto degli ultimi decenni, i pensionati e le pensio-

nate si ritrovano con sempre meno soldi nel portafoglio. Dopo che le rendite delle casse pensioni sono già diminuite da anni, è urgente rafforzare l'AVS con una tredicesima mensilità. Dopo tutto, chi ha lavorato tutta la vita merita una buona pensione. L'iniziativa, sostenuta anche dal SEV, offre una buona soluzione in tal senso.

Giornata di protesta per la parità

Non sono solo le pensioni a essere svantaggiate per le donne, ma anche i salari e molto altro ancora. Dallo sciopero delle donne del 2019 è stato fatto troppo poco in termini di parità. Di conseguenza, la prossima grande azione politica nazionale - sostenuta anche dal SEV - è lo sciopero femminista del 14 giugno. Janine Truttmann della Commissione donne SEV racconta come procedono i preparativi e quanto sia importante considerare la giornata come un giorno di

protesta. «Se si vuole scioperare, bisogna essere sicuri di avere un sindacato alle spalle», spiega Janine Truttmann. Per molte donne scioperare nel vero senso della parola comporta un rischio. È logico che le donne che vogliono veramente scioperare debbano prima contattare i loro sindacati per assicurarsi di essere coperte. Per il SEV è chiaro che le donne dovrebbero usare questa giornata per lottare per una maggiore uguaglianza e una minore discriminazione, ma chi sciopera o adotta altre misure di lotta per ottenere migliori condizioni di lavoro corre il rischio di essere licenziato. E questo è un grosso problema in Svizzera, perché il nostro Paese ha una protezione molto scarsa contro il licenziamento. Già nel 2003 l'OIL, l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, ha criticato la Svizzera per la sua inadeguata protezione contro il licenziamento. Anche in questo caso, la politica svizzera non ha fatto abbastanza per proteggere meglio lavoratori e lavoratrici. L'Unione sindacale svizzera (USS) intende quindi dare maggior peso alla questione elaborando un'iniziativa popolare.

Cifre positive e negative

Oltre alle questioni politiche, il Comitato si è chinato anche sulle finanze. Ha approvato all'unanimità i conti del SEV per il 2022. Rispetto agli anni precedenti, nel 2022 le cifre dei membri hanno avuto un andamento positivo. Tuttavia, l'anno 2022 è stato un «annus horribilis» nel settore degli investimenti, come ha detto ai membri del Comitato il responsabile delle finanze del SEV Aroldo Cambi. Fortunatamente, la perdita può essere coperta dalle riserve dei contributi del datore di lavoro e dalle riserve d'esercizio. Quindi, nonostante la situazione di crisi internazionale, il SEV si trova ancora in una buona posizione finanziaria. E questo è importante per le numerose sfide che ci attendono.

+

-

Secondo un articolo di *20 minutes*, la compagnia aerea **Swiss deve pagare gli stipendi arretrati** ad alcuni membri del personale di cabina con sede a Ginevra. Ciò è dovuto a un reclamo presentato nel maggio 2021 dal sindacato Kapers all'ufficio cantonale di ispezione e relazioni di lavoro OCIRT.

L'ufficio ha dichiarato che i salari inferiori al salario minimo cantonale di 24 franchi all'ora o 4160 al mese per una settimana di 40 ore sono inaccettabili.

Swiss ha ora informato il personale che alla fine di marzo, dei circa 150 dipendenti ginevrini dell'equipaggio di cabina, dieci riceveranno un recupero salariale per il 2020, venti per il 2021 e due per il 2022. L'attuale CCL prevede uno stipendio iniziale di 3400 franchi al mese. La soglia dei 4200 franchi si raggiunge solo a partire dal sedicesimo anno.

Secondo *20 minutes*, Swiss ha potuto fare questo perché i suoi contratti non menzionavano mai il numero di ore di lavoro e si riferivano solo al «tempo pieno», un concetto non chiaramente definito.

Mentre negli ultimi anni l'obiettivo di 650.000 viaggi in camion all'anno attraverso le Alpi si è avvicinato sempre di più, **il trasferimento modale è rimasto fermo al 2022**. Il numero di autocarri non è quindi praticamente diminuito. Il numero di viaggi degli autocarri è diminuito solo leggermente, di 15.000 unità, passando a 880.000. Poiché anche il tonnellaggio ferroviario è leggermente diminuito, **la quota di mercato del trasporto merci ferroviario transalpino è rimasta stagnante nel 2022** e si è mantenuta allo stesso livello dell'anno precedente, al 73,9%.

A questo sviluppo hanno contribuito in particolare le frequenti interruzioni o il sovraccarico della linea ferroviaria principale che attraversa la Germania, che è stata regolarmente interrotta o sovraccaricata, scrive l'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Tuttavia, il Consiglio federale indicherà in autunno, nel contesto del prossimo rapporto sui trasferimenti, quali misure intende adottare per promuovere ulteriormente il trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia.

PHILIPP HADORN risponde

Penuria di personale qualificato: il SEV non molla

? In fatto di personale, la stazione smistamento del Limmattal è al limite. Che cosa fa il SEV contro la carenza di personale specializzato?

A RBL, per i lavoratori sul posto la situazione è estremamente onerosa. Fra le cause determinanti vi è l'effettiva mancanza di manodopera qualificata. Mesi fa il SEV aveva già fatto notare alle FFS e a FFS Cargo la necessità di provvedimenti urgenti contro il prevedibile calo degli effettivi. Se inizialmente la ragione principale era lo sviluppo demografico dei dipendenti, vale a dire la loro età avanzata, in seguito è subentrata una penuria di personale dovuta alla pandemia da coronavirus. Oltretutto, la direzione di FFS Cargo - anche in ragione delle imminenti decisioni politiche sul futuro orientamento dell'azienda - non si è sentita in animo di investire massicciamente in nuove assunzioni.

Dal canto suo, il SEV ha chiesto la sicurezza degli impieghi, il miglioramento delle condi-

zioni di lavoro e coraggiose misure di reclutamento.

Con interventi a livello di partenariato sociale, la petizione firmata dai colleghi interessati (si veda a pagina 8), e il lavoro politico a garanzia del traffico a carri completi isolati, il SEV ha potuto contribuire in misura sostanziale affinché si agisse: in una prima fase sono stati fatti miglioramenti all'interno della fascia salariale per i collaboratori (livelli di esigenze B - D), è stato aumentato notevolmente il reclutamento, mentre è in corso la consultazione sul futuro contesto politico (si veda il comunicato stampa del SEV del 13 febbraio). Grazie all'impegno dei diretti interessati, alla solidarietà delle colleghe e dei colleghi sindacalizzati e la mobilitazione dei membri organizzati, il SEV può fare qualcosa. E resta così tanto da fare...

Philipp Hadorn è segretario sindacale e al SEV si occupa, tra l'altro, del settore FFS Cargo. Avete anche voi domande per il SEV? Scriveteci a giornale@sev-online.ch

VIOLENZA

TL fatica a prendere sul serio un'aggressione

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

A seguito di un controllo del biglietto, una cliente particolarmente riluttante insulta, minaccia, aggredisce e critica una controllora con difficoltà uditive. L'azienda dei trasporti pubblici losannesi (TL) temporeggia e alla fine decide di non fare nulla. Scioccante.

Nella primavera del 2022, durante un controllo nella metropolitana M2 a Losanna, una cliente dichiara di non avere con sé né la carta d'identità né l'abbonamento. Cerca, invano, una prova del suo abbonamento nell'applicazione di TL e poi in quella delle FFS. Ha così inizio la consueta procedura. Sempre più agitata, la cliente accusa senza motivo la controllora di essere aggressiva nei suoi confronti e si rifiuta di rivelare la sua identità. Interviene un'altra controllora, la quale spiega alla passeggera che la collega non è mai stata aggressiva. La cliente le risponde che non può aver ascoltato la loro conversazione, poiché ha l'apparecchio acustico ed era di schiena, il che non è vero. La seconda controllora si chiama Anne Baechler e in effetti, in quanto ipodente, indossa un apparecchio acustico che le permette di sentire molto bene. Quindi non è affatto sorda. In 19 anni di carriera ai TL non ha mai avuto problemi a svolgere il proprio lavoro nonostante questo piccolo deficit uditivo e non ha mai dovuto affrontare una situazione del genere.

La sua collega riesce a identificare la cliente attraverso la cronologia della fattura. Avvia quindi una procedura per abbonamento dimenticato perché, secondo la legge, una fattura non è sufficiente a dimostrarne il possesso. Questo manda su tutte le furie la cliente che vuole sapere i nomi delle controllori. La donna si fa minacciosa e cerca di afferrare il badge di Anne, senza riuscirci. Inizia a filmare il volto di Anne pur non avendo il

suo consenso. Minaccia le due donne e afferma di avere dei parenti nei TL. In attesa di rinforzi per fronteggiare la situazione, per cercare di calmare le acque le due controllori si spostano. La cliente si precipita verso di loro puntando il dito. Con fare minaccioso, utilizza espressioni umilianti e offensive nei confronti delle controllori, insistendo più volte sul deficit uditivo di Anne. A seguito dell'intervento di una terza controllora, la cliente, ancora arrabbiata, estrae l'abbonamento dalla fodera del cellulare. Il controllo è terminato.

Alla fine, l'episodio è stato traumatico per Anne, che ha dovuto sopportare discorsi sprezzanti e discriminatori, rifiuti ripetuti e manifesti di sottoporsi alla procedura di controllo, minacce e ingiurie nonché un danno d'immagine e vie di fatto. Il giorno stesso Anne segnala questi comportamenti inaccettabili al suo datore di lavoro. All'indomani della lite viene redatto un rapporto dettagliato sull'episodio. Dopodiché il silenzio, lungo e pesante.

Arriviamo a dicembre, sette mesi dopo i fatti. I TL non hanno ancora espresso alcun sostegno alla collaboratrice che non ha ancora ricevuto notizie ufficiali sullo stato della procedura dopo l'aggressione. Durante una conversazione informale, Anne apprende che il suo datore di lavoro non sposterà denuncia. Dopo una lettera al responsabile delle risorse umane (HR), riceve una lettera con la data del giorno successivo in cui il responsabile dei servizi alla clientela e delle vendite (SCV) esprime il proprio rammarico solo per la tardiva comunicazione che i TL non porteranno avanti la procedura. Pur non essendo un suo compito, l'SCV emette un verdetto in base a un'argomentazione estremamente sintetica.

Semplicemente Anne aveva - e ha tuttora - bisogno di sostegno nello svolgimento di una professione difficile: vorrebbe che l'azienda dimostrasse di aver preso sul serio l'aggressione subita. Dopo aver appreso i fatti dal rapporto sull'inci-



Anne Baechler è stata insultata e aggredita mentre svolgeva il suo lavoro, ma il suo datore di lavoro non l'ha sostenuta molto.

dente, il datore di lavoro non doveva presentare denuncia, come indicato dall'SCV, ma semplicemente fare una segnalazione all'autorità competente. Cosa che i TL si sono rifiutati di fare, sostenendo di non avere alcun obbligo in proposito.

Sul *Lausanne Cités* del 24 ottobre 2021, i TL dichiaravano: «In caso di aggressione, presentiamo sistematicamente denuncia alle autorità competenti». Ai sensi del Codice penale (art. 126), chi commette vie di fatto è perseguito d'ufficio secondo l'articolo 10 della LFSI. L'autorità competente, nella fattispecie il pubblico ministero, deve pertanto avviare un'indagine. In seguito al rifiuto dei TL, Anne ha denunciato i fatti a questa istanza.

«L'aspetto scioccante di questa storia è la difficoltà di TL a prendere sul serio la testimonianza di una collaboratrice al suo servizio da 19 anni e senza alcun precedente» afferma indignato Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV. Ogni giorno lei e i suoi colleghi hanno contatti poten-

zialmente a rischio con la clientela. «È responsabilità dell'azienda prendersi cura del proprio personale, garantirne la salute fisica e mentale e proteggerne la personalità, e non lasciare che aggressioni e affermazioni discriminatorie rimangano impunte» ricorda Fankhauser. Anne si aspetta che l'azienda si renda conto della violenza subita da una sua collaboratrice che lavora a contatto con il pubblico. Non vuole essere compatita perché ha problemi di udito, cosa che non le ha mai impedito di svolgere il suo lavoro con professionalità, ma esige rispetto. Non ritiene di essere sostenuta dalla sua azienda, si sente invece isolata e abbandonata.

Sentirsi sostenuto, rassicurerebbe il personale che si trova a lavorare in un ambiente sempre più difficile. Il personale deve poter contare sul sostegno del proprio datore di lavoro. C'è ancora molto lavoro da fare ai TL, in particolare a livello di SCV, per valutare la situazione e affrontarla in modo adeguato.

Qual è la situazione alle FFS? Buona, ma migliorabile.

La questione viene presa molto sul serio: «Ogni aggressione contro il nostro personale è un reato e viene sistematicamente denunciato» ha dichiarato a *24Heures* (9.2.2022) Jean-Philippe Schmidt, portavoce delle FFS. «In media si conta un'aggressione ogni due o tre giorni (ossia tra 120 e 180 all'anno, ndr). Negli ultimi anni la situazione è rimasta stabile, ma la natura delle aggressioni tende ad aggravarsi». Pur registrando 150 denunce all'anno, come nel 2020 caratterizzato dal Covid e da un calo del 41% nella frequentazione dei treni, da quattro anni a questa parte le FFS non forniscono più alcun dato. Secondo la *SonntagsBlick*, a dicembre 2018 l'azienda aveva registrato otto aggressioni al giorno nel 2017. Dopodiché, il buio

più totale. Una politica del segreto di cui si rammarica Jürg Hurni, segretario sindacale SEV, responsabile della divisione Viaggiatori: «Ci vorrebbe più trasparenza». In seguito alle campagne del SEV, le FFS avevano preso sul serio la crescente violenza. Secondo Hurni, il nuovo piano delle FFS pone alcuni problemi: per esempio non prevede più il doppio accompagnamento sistematico: «Su un treno circolante in doppia composizione, ognuno dei due agenti è da solo in un convoglio; se si trova in una situazione difficile, non può contare sull'aiuto del collega e si sente solo. Le FFS affermano di occuparsi della sicurezza introducendo sofisticate telecamere, ma rifiutano di aumentare l'organico» lamenta Hurni.

CAMPAGNA ETF

«Portami a casa in sicurezza»

Chantal Fischer / ETF
chantal.fischer@sev-online.ch

In occasione della Giornata internazionale della donna dell'8 marzo, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) ha lanciato la campagna «Portami a casa in sicurezza» («Get me home safely»). La campagna mira a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla necessità di un viaggio sicuro verso il luogo di lavoro, in un contesto di crescente violenza nei confronti delle lavoratrici attive nel settore dei trasporti.

Nel settore dei trasporti il lavoro a turni e il lavoro notturno sono comu-

ni. In particolare, le donne che lavorano in questo settore sono sempre più preoccupate per la loro sicurezza durante il tragitto da e verso il lavoro, soprattutto nelle ore serali e a tarda notte. La violenza e le molestie sessuali sono in aumento in tutta Europa, con cifre allarmanti sui femmini-cidi in molti Paesi.

L'ETF e i sindacati europei attivi nel settore dei trasporti hanno così deciso di mettere al centro della loro campagna la sicurezza degli spostamenti verso il luogo di lavoro. Datori di lavoro, autorità politiche e amministrazioni comunali sono pertanto chiamati a fare proprie una serie di rivendicazioni centrali in ottica di sicurezza:

- **Garantire un pendolarismo sicuro è un obbligo politico:** i politici devono creare condizioni quadro giuridiche e fornire i mezzi finanziari per investire in infrastrutture e trasporti pubblici sicuri. Infatti, la Convenzione C190 dell'OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro) sull'eliminazione della violenza e delle molestie sul luogo di lavoro si applica «durante il pendolarismo durante gli spostamenti per recarsi al lavoro e per il rientro dal lavoro» (Art. 3, lettera f).

- **Il pendolarismo in sicurezza è un obbligo del datore di lavoro:** per la maggior parte dei datori di lavoro, l'obbligo termina quando il/lavoratore lascia la sede di lavoro.

L'attuale legislazione europea in materia (Sicurezza e salute sul lavoro) non include il pendolarismo. Tuttavia, data l'evidente necessità di reclutare un maggior numero di donne nel settore, è nell'interesse di tutti i datori di lavoro sostenere un percorso sicuro da e verso il lavoro per i propri e le proprie dipendenti.

- **Un pendolarismo sicuro deve essere un impegno anche della collettività:** anche i comuni hanno una responsabilità. Devono prestare maggiore attenzione alla creazione di spazi pubblici sicuri per le donne. Le preoccupazioni delle lavoratrici attive nel settore dei trasporti devono essere prese in considerazione nella progettazione e nella pianificazione delle infrastrutture del trasporto pubblico, dei parcheggi sicuri e dell'illuminazione pubblica.

In vista dello sciopero femminista del 14 giugno, la Commissione Donne del SEV si è già occupata della questione e chiede maggiore sicurezza per i turni anticipati e posticipati, sulla base delle esigenze delle donne (vedi giornale SEV n. 2).

Due indagini dell'ETF hanno gettato le basi per la campagna «Portami a casa in sicurezza» («Get me home safely»). Un'indagine del 2017 condotta in Europa su oltre 1.000 lavora-

trici dei trasporti, ha rilevato che il 63% ha subito di recente almeno un atto di violenza, mentre il 26% non lo ha denunciato. Questo perché ritengono che le molestie facciano parte del lavoro (e quindi del viaggio).

Un'indagine precedente alla pandemia condotta su 3000 donne del settore dei trasporti, ha individuato negli alti livelli di violenza e molestie, una delle barriere che impediscono alle donne di lavorare nel mondo dei trasporti. Un dato da non sottovalutare, soprattutto in vista delle prossime ondate di pensionamenti e della generale carenza di lavoratrici e lavoratori qualificati.

Testimonianze

Scansionate questo codice QR per guardare il video dell'ETF con le storie delle lavoratrici dei trasporti di tutta Europa.

https://youtu.be/OBETPa_Edu8



8 MARZO

Verso il 14 giugno



Conferenza stampa delle Donne USS Ticino per lanciare lo sciopero femminista del 14 giugno

USS TICINO



VERONICA GALSTER

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Quest'anno l'8 marzo è stata l'occasione per lanciare lo sciopero femminista del 14 giugno, perché se nel 2019 ci eravamo illuse e illusi che qualcosa in termini di parità sarebbe cambiato, oggi siamo consapevoli che non è stato così e bisogna quindi tornare alla carica.

Nel settore dei trasporti pubblici lavorano ancora poche donne, ma nei prossimi anni, con il pensionamento della generazione dei cosiddetti «babyboomers», le imprese si troveranno di fronte alla sfida di dover rioccupare numerosi posti vacanti e per farlo dovranno gioco forza incentivare più donne a intraprendere una professione nel settore. In questo contesto e in vista del 14 giugno, il SEV ha formulato alcune rivendicazioni per migliorare le condizioni quadro e rendere le professioni di questo settore più accessibili alle donne (vedi giornale SEV n.2).

Il problema per le nostre affiliate non è tanto legato alla parità salariale, perché i CCL dei trasporti pubblici sono piuttosto severi su questo punto, quanto più: gli orari di lavoro irregolari e la violenza subita sul posto di lavoro.

La particolare organizzazione del lavoro nel settore dei trasporti pone le donne di fronte a numerosi ostacoli: il lavoro a turni, infatti, mal si concilia con le responsabilità familiari. Se già le donne che lavorano con orari regolari faticano a conciliare vita professionale e famiglia, questo è ancora più vero per chi lavora a turni, la sera, nei festivi e il fine settimana. La qualità di vita di chi opera nei trasporti pubblici (donne e uomini) dipende fortemente dalla pianificazione dei turni di lavoro, ma negli ultimi anni come sindacato constatiamo sempre più spesso che le aziende tendono ad applicare il minimo previsto dalla legge, senza che si cerchi di migliorare in qualche modo la situazione dei dipendenti. C'è quindi ancora un buon margine di manovra.

Due donne su tre sono inoltre confrontate con la violenza sul posto di lavoro, secondo un'indagine ETF del 2021. La violenza, soprattutto verbale, verso le lavoratrici dei trasporti pubblici arriva sia dai clienti (49%), che dai colleghi (22%) e dai superiori (17%). Una situazione intollerabile contro la quale il SEV si batte.



ANGELO STROPPINI

Volantinaggio in stazione a Bellinzona



VERONICA GALSTER

Il segretario sindacale Angelo Stroppini consegna i volantini SEV per lo sciopero del 14 giugno



MARTINA GALSTER

La parità passa anche dagli uomini: Angelo Stroppini e Veronica Galster spiegano l'importanza del 14 giugno

CASSA PENSIONI FFS

Situazione difficile ma restiamo calmi!



Aroldo Cambi, Presidente del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS.

Michael Spahr
Michael.spahr@sev-online.ch

Il 2022 ha rappresentato una grande sfida per la cassa pensioni delle FFS. La situazione di crisi globale ha provocato un abbassamento dei corsi di borsa e ha ridotto drasticamente il grado di copertura della cassa pensioni. Tuttavia, c'è un lume di speranza per il 2023. Intervista ad Aroldo Cambi, presidente del consiglio di fondazione della cassa pensioni delle FFS.

La guerra della Russia contro l'Ucraina, l'aumento dei prezzi delle materie prime, i tassi in crescita – l'andamento globale in borsa e quindi le ripercussioni sugli investimenti della cassa pensioni FFS si sono fatti sentire?

Si: hanno portato a una brusca «correzione» sui mercati finanziari e le quotazioni azionarie a livelli record

sono scese. Ciò non ha riguardato soltanto un determinato settore in una certa regione, bensì tutti i possibili rami economici in tutto il mondo. Nonostante la cassa pensioni FFS non abbia una strategia d'investimento rischiosa, anche negli investimenti a basso rischio sono state registrate delle perdite. Praticamente abbiamo perso non solo a causa delle azioni, notoriamente più rischiose, ma anche delle obbligazioni considerate sicure e solide; in quest'ultimo caso la perdita è automatica nel momento in cui i tassi aumentano. Complessivamente la performance del nostro portafoglio è diminuita del 12 per cento.

Significa che la cassa pensioni delle FFS si trova in una situazione difficile e dovrà essere risanata a breve a spese del personale?

No, fortunatamente no. È vero che il grado di copertura necessario per far fronte ai nostri impegni è diminuito, ma rimane, anche se di poco, su-

periore al 100 per cento. E se anche dovesse scendere di qualche punto percentuale, le conseguenze non sarebbero disastrose e non servirebbe in ogni caso un risanamento. Credo che il grado di copertura aumenterà nuovamente, a meno che la guerra non si estenda o si debbano affrontare nuovi eventi gravi. Attualmente le prospettive non sono poi così negative. Se il livello dei tassi dovesse stabilizzarsi potremmo addirittura beneficiare di un loro aumento. Per come stanno le cose, le banche nazionali europee e nordamericane stanno intervenendo con decisione per tenere sotto controllo l'inflazione. Certo, siamo ancora ben lontani dall'obiettivo del 2 per cento di inflazione, ma perlomeno abbiamo ripreso la direzione giusta. Purtroppo la guerra in Ucraina prosegue: dovremo ancora fare i conti con una situazione di incertezza. Ora si è aggiunto il disastro del Crédit Suisse. Le sfide sono grandi e dobbiamo continuare ad aspettarci certe incertezze e sconvolgimenti. Ma, come già detto, il

livello più alto dei tassi d'interesse va a nostro vantaggio.

Nel momento in cui la congiuntura migliorerà, i pensionati ne trarranno dei vantaggi?

Sì, due anni fa nella cassa pensioni delle FFS abbiamo sviluppato un modello di partecipazione. Se il grado di copertura si colloca in un range positivo e con i nostri investimenti torniamo a registrare utili adeguati, una parte di tali utili viene redistribuita. Tuttavia, consideriamo singolarmente le varie generazioni e i tassi di remunerazione applicati nel corso della carriera nonché i tassi di conversione al momento del pensionamento. In questo caso non si tratta soltanto di supplementi sulle rendite, ma anche di aumenti delle remunerazioni per gli attivi. Questo per garantire l'equità nella struttura degli assicurati. Ora disponiamo di questo modello di partecipazione: dobbiamo solamente aspettare tempi migliori.

Abbiamo apportato alcune modifiche anche alla nostra strategia d'investimento. Puntiamo maggiormente sulle azioni, a scapito della quota conservativa di obbligazioni, aumentando in questo modo le opportunità di ottenere un rendimento maggiore.

Qual è la situazione della compensazione del rincaro?

È un tema interessante: per anni il rincaro non ha costituito un problema, perché praticamente non esisteva. L'inflazione dello scorso anno ci ha presi un po' alla sprovvista, sia in termini di tempistiche che di portata e quindi, di conseguenza, abbiamo affrontato immediatamente la problematica. Oltre al modello di partecipazione prevediamo di introdurre un modello riguardante il rincaro; tuttavia, non sono ancora in grado di dire con certezza come sarà strutturato. Complessivamente la situazione per i nostri assicurati è buona – anche dopo questo anno difficile.

COLPI DI DIRITTO

Il salario in vacanza

§ Servizio giuridico del SEV

Trascorrere le vacanze dovendo continuamente girare ogni franco in mano prima di eventualmente spenderlo non permette certo di riposarsi e recuperare le energie. La legge stabilisce quindi che i dipendenti debbano percepire il salario anche durante le vacanze. Questo diritto si estende su tutta la durata delle vacanze prevista dal contratto di lavoro, con un minimo fissato a quattro settimane per anno civile.

Durante le vacanze, il o la dipendente non può ricevere uno stipendio inferiore a quello abituale. Oltre allo stipendio base, si deve quindi anche tener conto delle altre componenti della retribuzione. D'altra parte, il o la dipendente deve prendere le vacanze alle quali ha diritto, che possono essere pagate in contanti solo nel caso in cui non hanno potuto essere godute entro la fine del rapporto di lavoro. Accordi del tipo «più stipendio in cambio di una riduzione delle vacanze al di sotto del diritto di legge» non sono ammissibili oltre che nulli. Le vacanze vengono quindi considerate come non godute.

In caso di lavoro irregolare

Se lo stipendio è regolare, viene semplice-

mente versato anche durante le vacanze, ma come procedere in caso di impiego, e quindi di stipendio, irregolari? Una possibilità è di calcolare uno stipendio medio sulla base di un periodo di riferimento e versarlo durante le vacanze. Un'altra è di suddividere lo stipendio delle vacanze sulle ore di lavoro e di versarlo come supplemento sullo stipendio orario. In sé, questa soluzione sarebbe contraria alla legge, ma viene tollerata dal Tribunale federale laddove il datore di lavoro può dimostrare che l'impiego è talmente irregolare da rendere quasi impossibile il calcolo dello stipendio per le vacanze. Il datore di lavoro è però tenuto a garantire che il pagamento dello stipendio per le vacanze venga chiaramente dimostrato sia dal contratto di lavoro, sia dal conteggio salariale mensile. In caso contrario, il datore di lavoro deve pagare lo stipendio per le vacanze anche se questo era già stato compreso nello stipendio orario.

In una recente sentenza del 30 gennaio 2023 (4A_357/2022), il Tribunale federale ha precisato che la moderna offerta di Software e di sistemi di rilievo del tempo di lavoro dovrebbe rendere senz'altro possibile il calcolo dello stipendio per le vacanze. Il TF non ravvisa quindi più, almeno per gli impieghi a tempo pieno, alcuna necessità di versare lo stipendio per le vacanze assieme allo stipendio orario. Il datore di lavoro che continua a procedere così, sarà tenuto a pagare ancora le vacanze.

RITARDO E CANCELLAZIONE DI UN IC 2

Ecco perché mancava il macchinista

Markus Fischer. L'11 marzo, un giornale della Svizzera centrale ha pubblicato un articolo dal titolo «Treno bloccato in stazione - nessun macchinista». Si trattava del treno Intercity che avrebbe dovuto lasciare Arth-Goldau per Zurigo alle 16.15 del giorno precedente. Ma mezz'ora dopo, i passeggeri erano ancora in attesa sul marciapiede, perplessi, come riportava il giornale: «Sul tabellone c'era scritto «ritardo indefinito». Poi, prima delle 17, un annuncio dagli altoparlanti con ulteriori informazioni: «A causa della mancanza di personale ferroviario, l'IC 2 per Zurigo è in ritardo». Poco dopo è arrivato un treno sostitutivo da Lucerna. È relativamente raro che un treno non possa proseguire a causa della mancanza di un macchinista. Il fatto è che oggi l'IC 2 era già in ritardo di quasi mezz'ora in Ticino (problema di orario di lavoro)».

Informazioni parziali sollevano interrogativi

È comprensibile che le informazioni ai clienti debbano essere brevi e standardizzate, ma ciò ha lo svantaggio di suscitare nei clienti dubbi sull'affidabilità delle informazioni. I passeggeri in attesa sul binario probabilmente si sono chiesti: «Cosa succede a questi macchinisti e assistenti del treno? Qualcuno si è dato malato con poco preavviso? O se ne sono andati via prima perché volevano godersi la serata libera, così che ora devo aspettare qui? E perché un macchinista mancava già in Ti-

cino e quindi ha fatto ritardare il treno?». Il giornale lascia in sospeso anche queste domande, probabilmente perché non c'era tempo per chiarirle. Non vogliamo accusare di aver deliberatamente attaccato il personale.

Macchinista e personale treno non ne sono responsabili

La spiegazione dell'ufficio stampa delle FFS dimostra che non si può davvero rimproverare nulla al personale di locomotiva e del treno coinvolto: «Affinché un Giruno in doppia trazione possa attraversare la galleria di base del Gottardo, su ogni composizione deve essere presente un/a addetto/a alla clientela, in caso contrario, una sezione del treno verrà chiusa.

Purtroppo, a causa di una perturbazione a Giubiasco, mancava un/a addetto/a alla clientela. Il treno ha quindi potuto partire solo una volta che entrambe le composizioni erano scortate. A causa del ritardo, all'arrivo ad Arth-Goldau il macchinista aveva raggiunto il tempo di lavoro massimo previsto e non ha potuto proseguire. Per motivi di sicurezza le FFS hanno in proposito tolleranza zero e il macchinista può lasciare il treno non appena viene messo in sicurezza, anche se il nuovo macchinista non è ancora arrivato. Purtroppo si è verificato un errore di pianificazione e non è stato disposto in tempo un macchinista sostitutivo. Si tratta di un errore estremamente raro e le FFS se ne scusano».

NUOVA LEGGE PROTEZIONE DEI DATI

I dati son preziosi e vanno protetti



Franziska Schneider
zeitung@sev-online.ch

Il 1° settembre 2023 entrerà in vigore in Svizzera la nuova legge sulla protezione dei dati. Il SEV dovrà quindi riorganizzare il trattamento di tutti i dati. Le nuove regole riguardano anche tutti i membri del SEV. Una prima valutazione.

La prima legge federale sulla protezione dei dati è entrata in vigore a metà del 1993. Allora, internet non era altro che un giochetto da nerd, i telefoni cellulari servivano solo per le chiamate e venivano trasportati in una valigetta e i dati, perlopiù cartacei, erano conservati in cartelle e armadietti. Il cartellino per la registrazione dell'orario era la normalità e le autorizzazioni di accesso agli edifici venivano gestite assegnando le chiavi. Inimmaginabile oggi.

Era evidente che la legge sulla protezione dei dati dovesse essere completamente rielaborata per adattarla alla nuova realtà. Le discussioni parlamentari sono state accese. Alla fine, è stato raggiunto un accordo politico e la legge sulla protezione dei dati riveduta entrerà in vigore il 1° settembre 2023.

La protezione dei dati è stata ed è molto importante per il SEV che ha sempre fatto tutto il possibile per tutelare e rappresentare gli interessi e anche i dati dei propri membri. Di conseguenza, il SEV ha sottoposto le proprie procedure e i propri regolamenti a una verifica interna al fine di proteggere in modo ottimale i dati dei propri soci, anche nel quadro della legge sulla protezione dei dati riveduta.

Le principali novità

La legge sulla protezione dei dati rivista, così come il diritto vigente, ha lo scopo di proteggere i dati delle persone fisiche. D'ora in poi i dati delle persone giuridiche (imprese, associazioni, ecc.) non saranno più presi in considerazione o integrati in altre leggi. La nuova legge pone l'accento sui dati particolarmente degni di protezione, ossia quelli che possono identificare una persona in modo univoco: dati sanitari, dati sull'appartenenza religiosa o altri

dati sensibili che, se divulgati in maniera avventata, possono causare danni alla persona interessata.

Pertanto, per il trattamento dei dati personali è necessaria una base legale o regolamento e il consenso della persona interessata.

Il consenso: particolarità

Ai sensi della vigente legge sulla protezione dei dati è consentita qualsiasi trasmissione di dati se non espressamente vietata dalla persona interessata.

La nuova legge sulla protezione dei dati segue un approccio completamente nuovo: vieta la divulgazione senza il consenso della persona interessata, se i dati non sono necessari per lo svolgimento di un'operazione contrattuale. Ciò non significa che ogni passaggio debba essere autorizzato dalla persona interessata, ma semplicemente che questa deve sapere esattamente cosa succede o potrebbe succedere ai propri dati.

Che cosa fa il SEV?

Gli statuti del SEV disciplinano la collaborazione con le sezioni e le sottofederazioni e stabiliscono regole vincolanti per lo svolgimento dei compiti. I singoli compiti e servizi sono riportati in regolamenti specifici. Gli statuti e i regolamenti costituiscono le basi giuridiche per l'operato del SEV e anche la protezione dei dati è disciplinata attraverso questi strumenti.

I tuoi dati sono importanti per noi

I dati dei soci del SEV sono trattati in un ambiente informatico protetto e utilizzati solo per uso interno. Per servizi particolari, come l'assistenza giuridica professionale, il SEV richiede alla persona interessata un consenso specifico. Ora il SEV deve regolamentare la collaborazione con partner quali Helvetia, KPT o Reka; per questo motivo, richiederà a tutti i soci il consenso per la trasmissione diretta dei loro dati. Pertanto, in futuro a ogni socio sarà inviato un apposito modulo.

Il SEV invita tutti i soci a compilare il modulo e a **rispedirlo entro il 31 maggio 2023** per posta a SEV, Steinstrasse 35, 3006 Berna oppure per e-mail a einwilligung@sev-online.ch

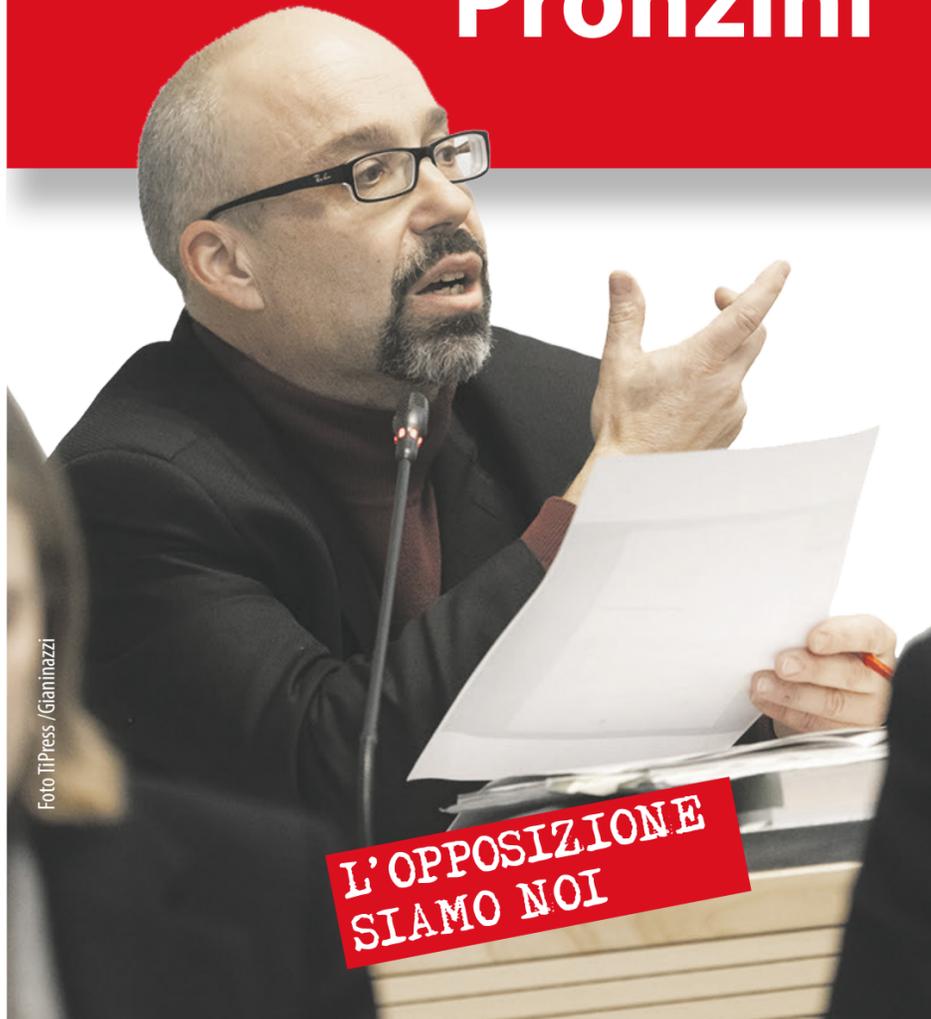
PUBBLICITÀ

Sostieni

Matteo Pronzini

vota la lista

2



Matteo Pronzini, con Simona Arigoni e Angelica Lepori ha dato voce, anche in Gran Consiglio, a battaglie su temi fondamentali: la lotta al dumping salariale, la lotta contro le discriminazioni di genere, le denunce sui decessi COVID nelle case per anziani, la difesa dei Pronto Soccorso e degli ospedali di Valle, la difesa dell'Officina, la difesa delle pensioni IPCT e del personale di Bellinzona, la scandalosa riforma delle pensioni per i consiglieri di Stato e l'aumento dei loro salari, per non citare che le più importanti.

Matteo è stato, con le altre compagne dell'MPS, l'unica voce autentica e coerente di opposizione nel Parlamento.

Grazie al loro impegno, Matteo e le compagne dell'MPS hanno conquistato grandi simpatie e sono molti coloro che apertamente affermano di volerli sostenere alle prossime elezioni. Per far sì che possano continuare a svolgere questo importante ruolo d'opposizione è necessario che i seggi dell'MPS vengano riconfermati.

Il voto personale però non basta: è necessario votare la LISTA 2; sono infatti i voti di lista a permettere di conquistare i seggi e a far eleggere i deputati.

Per sostenere Matteo, Simona ed Angelica votate quindi la

Lista 2

mps **movimento per il socialismo**



www.mps-ti.ch

L'OPPOSIZIONE SIAMO NOI

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Corso di autodifesa per il personale dei treni



Susanne Kratzer. Ciò che era partito da un'idea semplice è diventato realtà il 7 marzo 2023 a Lucerna. Inizialmente sia Urs Herger che io stessa avevamo l'urgente necessità di organizzare un corso di autodifesa per il personale dei treni. Svolgiamo entrambi questa professione, Urs inoltre è istruttore Krav Maga ad Arth Goldau ed Einsiedeln, per cui conosciamo fin troppo bene le sfide di questo lavoro. Alla fine del 2022 la ZPV ha dato il via all'iniziativa, pubblicata nel programma dei corsi SEV/Movendo.

Fortunatamente il corso ha fatto registrare in poco tempo il tutto esaurito: l'interesse del personale dei treni delle FFS e delle ferrovie private nonché del personale di locomotiva ha dimostrato che l'esigenza non era solo nostra.

Chi lavora in treno sa che le aggressioni verbali o fisiche fanno parte della quotidianità lavorativa e che bisogna incassare molto. Talvolta nascono dal nulla, altre volte si creano conflitti nel corso di un colloquio o di un incontro. Situazioni di questo tipo lasciano sempre degli

strascichi. In questo caso subiamo danni psichici o fisici che richiedono tempo per essere elaborati. Non di rado siamo grati quando un capotreno nel servizio di picchetto e successivamente un collega del Care ci ascoltano. Spesso per far valere i nostri diritti dobbiamo rivolgerci all'assistenza giuridica, per esempio del SEV o del servizio giuridico del nostro datore di lavoro.

Per poter reagire al meglio in queste situazioni, durante il corso l'esperto ci ha dato tanti consigli preziosi. Ci siamo esercitati diligentemente, abbiamo posto numerose domande, ma abbiamo anche riso molto. Attraverso innumerevoli esempi realistici, ci ha mostrato con pazienza le possibilità, a volte molto semplici, a nostra disposizione per evitare che le situazioni degenerino e, nel caso, come difenderci.

Chi avrebbe mai pensato che in una situazione apparentemente senza via d'uscita si potesse essere avvantaggiati rispetto all'aggressore? E tuttavia bisogna dargli ragione: una lotta non combattuta è una vittoria. Il tempo è passato in fretta, troppo in fretta. Alla fine del corso eravamo tutti d'accordo che il corso si sarebbe dovuto assolutamente ripetere, una richiesta confermata anche dal personale di locomotiva.

Alla Romerohaus di Lucerna siamo stati trattati da re tutto il giorno e siamo stati davvero molto bene. Vogliamo ringraziare tantissimo Urs Herger: nessuno meglio di lui avrebbe potuto condurre il corso. Ma quale migliore riconoscimento se non tutti i partecipanti che escono dall'aula con il sorriso sulle labbra, ringraziando di cuore? Questa giornata ha lasciato davvero tutti soddisfatti.

PETIZIONE RBL

«Ci aspettiamo azioni concrete»



Chantal Fischer. Le condizioni di lavoro nella più grande stazione di smistamento svizzera Limmattal (RBL) sono notoriamente precarie e il carico di lavoro troppo elevato a causa della grave carenza di personale (vedi giornale SEV n. 1/2023). Oltre 250 dipendenti di FFS Cargo hanno firmato la petizione lanciata dal SEV. I firmatari chiedono quattro misure concrete:

- **C'è un urgente bisogno di un maggior numero di professionisti qualificati ed esperti nella RBL.**

- **È urgente ridurre il numero di compiti nel tempo a disposizione.**

- **C'è un urgente bisogno di ispettori tecnici permanenti (TKC).**

- **La programmazione e la pianificazione richiedono la partecipazione degli interessati.**

Il 24 marzo, il SEV ha consegnato la petizione al capo della regione

Est, Thomas Zieberg, al capo dell'RBL, Michael Ritter, e a Claudia Marti, responsabile delle risorse umane di FFS Cargo, alla presenza di cinque colleghi. In una discussione aperta hanno riconosciuto il problema esistente e hanno promesso di cercare soluzioni insieme ai dipendenti. «Prendiamo i responsabili in parola e ci aspettiamo azioni concrete nelle prossime settimane e mesi, perché in passato sono state fatte abbastanza promesse a vuoto», ha sottolineato Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV responsabile del dossier.

Le parti erano d'accordo sulla sicurezza e l'azienda ha sottolineato più volte che «I dipendenti sono invitati a lasciare un treno fermo piuttosto che scendere a compromessi sulla sicurezza». C'è stato accordo anche sull'auspicio di un collega: «Le cose dovrebbero semplicemente tornare a scorrere senza intoppi».

Convincere colleghe e colleghi vale doppio!

🧩 Il SEV si rafforza

🧩 Il SEV può così difendere meglio i tuoi interessi presso il tuo datore di lavoro



Dà una mano al SEV per diventare più forte. Contiamo su di te!



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

- Ricevi almeno CHF 50.- per ogni collega che hai sindacalizzato/a

- A partire da 3 colleghi/e reclutati/e nel 2023, entri nella cerchia dei migliori, assicurandoti così regali pari a un valore di almeno CHF 100.-.

- Più alto è il numero di nuovi/e associati/e, maggiore sarà la tua ricompensa.

- Se riuscirai ad entrare nella categoria dei migliori reclutatori e delle migliori reclutatrici, avrai diritto ad una sorpresa indimenticabile.

DONNE

Gli stereotipi rinforzano la violenza

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Secondo una ricerca italiana, stereotipi e pregiudizi colpiscono le donne vittime di violenza sia sulla stampa che in ambito giudiziario. In Svizzera come siamo messi? Quali sono le conseguenze di questo modo di riferire di atti di violenza contro le donne da parte dei media?

Quando riferiscono di un atto violento da parte di un uomo verso una donna, i media spesso scrivono titoli come: «Ubricche fradricie al party in spiaggia, due quindicenni violentate dall'amichetto»; «Voleva lasciarlo, uccisa dal marito»; «Lui scopre che lo tradiva e la uccide». In questo modo, magari inconsapevolmente, spostano la colpa di quanto successo anche sulla vittima: aveva bevuto, era vestita in modo provocante, voleva lasciarlo, lo tradiva, ...mandando così il messaggio che l'uomo non sia totalmente colpevole del suo gesto.

Un messaggio che spesso viene rinforzato nell'articolo. Questo purtroppo avviene anche in sede giudiziaria, è quanto hanno provato alcune ricercatrici italiane con il progetto Step, le quali hanno indagato su stereotipi e pregiudizi di genere, prendendo in esame oltre 16 000 articoli sul tema e quasi 300 sentenze. Un progetto che rientra nell'ambito del programma finanziato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri

italiano - Dipartimento delle pari opportunità, per promuovere la prevenzione della violenza contro le donne.

In una lettera inviata nel 2021 al Consiglio di Stato ticinese, la rete Nateil14Giugno chiedeva che all'Università della Svizzera italiana l'Istituto di diritto e l'Osservatorio europeo di giornalismo si facessero promotori di una ricerca simile al Progetto Step per tutto il territorio nazionale, in collaborazione con altri atenei specializzati presenti in Svizzera. Questo per «diffondere una cultura giornalistica e giudiziaria più idonea ad affrontare il fenomeno della violenza di genere, così come auspicato dalla Convenzione di Istanbul», si leggeva nella lettera. Le associazioni firmatarie sono infatti convinte che «conoscere quali siano le principali rappresentazioni da parte dei media e degli ambiti giudiziari, può permettere di intervenire con più chiarezza ed efficacia nel rimuovere quei pregiudizi che ancora troppo spesso impediscono alle vittime di prendere la parola per timore di non essere credute subendo un'ulteriore condanna sociale e diventando vittime di una vittimizzazione secondaria (tramite i media) e terziaria (nelle procedure giudiziarie)».

La violenza di genere non è molto presente nei media svizzeri, ma il fenomeno è tutt'altro che marginale: secondo le statistiche in Ticino la polizia riceve mediamente tre segnalazioni al giorno per conflitti familiari e violenza domestica, nel Canton Ginevra due, mentre nel Can-



In Svizzera ogni due settimane una donna viene uccisa da qualcuno che lei pensava volerle bene

ton Zurigo addirittura 15 al giorno. Quando se ne parla, spesso lo si fa solo su giornali locali o tabloid e l'atto viene impropriamente descritto come un «dramma familiare», una «tragedia relazionale» o un «caso isolato», raramente si utilizza il termine femminicidio. Lo abbiamo visto recentemente con l'incendio a Yverdon, nel quale sono stati trovati i corpi senza vita di un'intera famiglia: il padre, la madre e le tre figliette. Quello che è stato descritto come «un dramma familiare», alla luce dei fatti è invece molto probabilmente un femminicidio/infanticidio. Gli inquirenti ipotizzano infatti che il padre (vicino al cui corpo è stata trovata un'arma da fuoco) abbia dapprima sparato a moglie e figlie per poi appiccare il fuoco e togliersi la vita.

In Svizzera, una donna viene uccisa ogni due settimane dal marito, dal partner, dall'ex-partner, dal fratello, dal figlio o da uno sconosciuto. Ogni settimana una donna sopravvive ad un tentato femminicidio. Questo è quanto ha segnalato nell'ultima statistica in merito (2019) l'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo. Ma le statistiche sono solo la punta dell'iceberg perché fanno luce sui casi di violenza e di morte noti, mentre il numero dei casi non denunciati rimane sconosciuto.

Dall'inizio del 2023 i femminicidi registrati da stopfemizid.ch (un progetto di ricerca che si occupa di recensire i femminicidi e i tentati femminicidi in Svizzera) sono già stati tre e due quelli tentati; in tutto il 2022 ne sono avvenuti

16 e almeno 5 tentati.

Il perché sia importante riferire in maniera attenta e adeguata di questi temi lo rivelano i risultati del progetto Step, condotto in Italia: l'analisi dei 16 715 articoli dei 15 quotidiani presi in esame e delle quasi 300 sentenze ha portato alla conclusione che la rappresentazione sociale della violenza tende ad attenuare o addirittura omettere le responsabilità degli uomini che commettono un atto violento. Questo sia in ambito giornalistico che giudiziario e attraverso dei meccanismi ricorrenti, «minimizzando» i fatti con: una reazione di lui dovuta a qualcosa che lei ha detto, fatto o non fatto; utilizzando termini riconducibili alla gelosia, al possesso o al raptus e «giustificando» in questo modo il comportamento violento; circoscrivendo l'accaduto all'ambito privato, familiare, di coppia, riconducendolo così alla normalizzazione del conflitto familiare; ridimensionando la violenza sessuale riconducendola ad una naturale «esuberanza» tipicamente maschile.

In questo modo non c'è una chiara rappresentazione del colpevole, anzi, a volte la donna, da vittima, si ritrova ad essere dipinta come colpevole, come se in qualche modo se la fosse andata a cercare, e diventa così vittima tre volte: per la violenza subita, per la rappresentazione colpevole che di lei danno la stampa e l'ambito giudiziario e infine si ritrova confrontata con una giustizia depotenziata proprio da questa narrazione distorta.

FEDERAZIONE AS, SETTORE VIAGGIATORI

Si è discusso dei negoziati sulle BAR VS

Federazione AS, settore Viaggiatori. Nel corso della prima riunione di settore del 2023, il tema principale è stato quello di decidere le nostre proposte in merito ai negoziati sulle BAR VS. L'unità aziendale MP-VS ha chiesto la rinegoziazione delle BAR VS (regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro), con particolare attenzione a una maggiore flessibilizzazione dell'orario di lavoro. Così come proposta è per noi inaccettabile. Il primo incontro si è svolto il 14 marzo. Il settore seguirà da vicino le ulteriori trattative. La crescente violenza nelle stazioni ferroviarie richiede una

maggiore presenza di agenti di sicurezza. Purtroppo, la TPO continua a risentire di un'elevata fluttuazione del personale. Potrebbe quindi essere difficile affrontare adeguatamente questa situazione in termini di personale. Al prossimo incontro con la dirigenza VS chiederemo misure concrete. Questo argomento comprende anche le minacce agli assistenti alla clientela da parte di persone renitenti nell'area della stazione.

Un altro argomento intensamente discusso è stata la situazione agli sportelli. Prodotti e processi introdotti sempre più velocemente, con tempi di conse-

gna delle informazioni molto brevi, stanno mettendo a dura prova i nostri consulenti alla clientela. Fortunatamente, il dirigente di BEV ha riconosciuto il problema. Ci aspettiamo miglioramenti concreti, anche per i risvolti sulla soddisfazione del personale.

Diamo il benvenuto a Markus Gehring come nuovo membro del nostro gremio: si occuperà di RIDA/Servizi. Sostituisce Marco Huber, che si è ritirato per motivi professionali. Infine, ringraziamo il nostro ospite, Matthias Hartwich, Presidente SEV, per la sua partecipazione attiva e i suoi interessanti interventi.

sev

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

f

PV

01.06.

Gita sul lago di Zugo

Care e Cari pensionati, vi preghiamo di riservare la data del **1 giugno 2023** per la nostra gita annuale con pranzo sul lago di Zugo.

Programma: partiremo in mattinata con il treno fino a Zugo, piccola pausa per caffè e acquisti e poi tutti sul **battello in partenza alle ore 12.15. Dettagli e orari seguiranno** sulle prossime edizioni. Arrivederci presto. Il comitato SEV-PV Ticino e Moesano.

La giornata serve soprattutto per lo scambio di opinioni, per allacciare contatti e per restare connesse.

Sarà presente Maria Pensa la quale lavora come **agente di sicurezza a Berna**. Come si trova a svolgere una professione prettamente maschile? A noi che effetto fa questo?

Vedremo come in situazioni difficili possiamo farci rispettare grazie alle parole e alla postura corrette. Per la giornata beneficerete di un **congedo di formazione** (purtroppo escluso RhB). **Spuntino e pranzo sono inclusi.**

Ci sarà una **traduzione dal tedesco al francese e viceversa.**

Iscrizione: entro la fine di aprile tramite sito: www.sev-lpv.ch

autunnale; 4. Rapporti di attività 2022 (Presidente, Cassiere; Commissione di verifica della gestione, Approvazione dei rapporti e discarico del Comitato sezionale); 5. Presentazione del nuovo presidente del SEV Matthias Hartwich; 6. Informazioni sull'attività sindacale FFS e Infrastruttura; 7. Programma e iniziative sezione SEV Personale Lavori Ticino (obiettivi di massima del programma 2021-2024: rete fiduciari; discussione e proposte dell'assemblea); 8. Onoreficenze; 9. Varie e eventuali.

I documenti statutari dell'assemblea, e successivi eventuali aggiornamenti, saranno pubblicati sul nostro sito sezionale www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/ e saranno comunque consultabili sul posto. **Chi volesse anticipare proposte, o comunicarci la propria disponibilità per mettersi a disposizione in un ruolo attivo** (anche semplicemente come «persona di contatto») **può scrivere** all'indirizzo del presidente sezionale: davide.perini@hotmail.com

Iscrizioni: Per motivi organizzativi vi preghiamo di annunciarvi **entro martedì 2 maggio** al cassiere sezionale Tiziano Fontebasso: fontetiz04@gmail.com; 079 894 46 69

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione ogni tre settimane.

ISSN 2624-7836

Tiratura: edizione italiana: 2 853 copie; totale: 33 832; certificata il 6.10.2022

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 0115, giornale@sev-online.ch

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch SEVzeitung@fachmedien.ch,

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

Stampa: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Prossima edizione: 21 aprile 2023. Chiusura redazionale: 11 aprile, ore 10.00.

LPV

07.06.

Incontro Donne LPV

Quando: mercoledì **7 giugno dalle 9:30 alle 16:30**

Dove: Haus der Universität, **Berna**

Gli accordi europei delle parti sociali sono stati firmati e verranno messi in atto nel corso di quest'anno. Questo cosa significa concretamente? Cosa verrà messo in atto? Quali sono gli ambiti in cui dovremo continuare ad impegnarci?

Lavori

04.05.

Assemblea generale

Giovedì **4 maggio alle 17.30** si terrà l'Assemblea generale del Personale Lavori sezione Ticino.

Dove: Ristorante Millefiori di Giubiasco.

Inizio assemblea alle **18, fino alle 20.** Segue **apericena offerto.**

Ordine del giorno: 1. Saluto di apertura e comunicazioni; 2. Nomina scrutatori; 3. Verbale assemblea

Agenda 4/23

COLONIE DEI SINDACATI

Cento anni van festeggiati

Veronica Galster. Le Colonie dei sindacati compiono 100 anni e li festeggiano con una serie di eventi e proposte. Un'occasione per gli organizzatori per sottolineare l'importanza di un appuntamento estivo molto sentito nella Svizzera italiana e particolarmente utile in un'epoca nella quale i bambini hanno maggiore difficoltà a confrontarsi con un'esperienza collettiva come quella della colonia residenziale.

La Commissione Esecutiva delle Colonie ha deciso di festeggiare questo importante traguardo con una conferenza, una mostra itinerante, momenti di riflessione, un libro e un fine settimana di festeggiamenti nel corso del 2023.

Il fine settimana di festa si terrà il 26 e 27 agosto e sarà la parte culminante: nella casa di Rodi-Fiesio si potranno ritrovare nuovi e vecchi amici delle Colonie, per trascorrere due giorni in quello spirito e quell'ambiente tipici della colonia residenziale. Il weekend è aperto a tutti previa iscrizione sul sito delle Colonie.

La mostra itinerante partirà invece proprio ad aprile, con materiale fotografico, video e multimediale, ripercorrerà proprio questi cento anni di colonia, facendo fare ai visitatori un tuffo nel passato (per maggiori informazioni sul programma potete consultare il sito: www.coloniedeisindacati.ch).

La colonia oggi

La colonia residenziale, che dura 15 giorni (un tempo durava quattro settimane, poi si è ridotta a tre e infine a due), offre ai bambini e ai ragazzi la possibilità di vivere un'esperienza educativa comunitaria, socializzante e a contatto con la natura, in un ambiente diverso da quello familiare.

Il tutto applicando i metodi dell'educazione attiva, portata negli anni cinquanta in Ticino soprattutto dai Cemea (Centri di esercitazione ai metodi dell'educazione attiva),

come spiega Giancarlo Nava, ex presidente dell'Associazione Colonie dei sindacati: «Accanto al benessere fisico dei bambini e delle bambine, favorito dall'attività motoria, si cura pure quello cognitivo e affettivo, offrendo loro la possibilità di fare, curiosare, ricercare e trovare un loro spazio all'interno della comunità».

Nava può anche essere considerato la memoria storica delle Colonie, infatti: «Dei cento anni delle Colonie dei sindacati, ho avuto la fortuna di passarne attivamente settanta, a partire dal 1952: prima come bambino, poi come monitore e infine come direttore», racconta. In questi cento anni sono cambiate molte cose oltre alla durata del soggiorno: la società si è evoluta, le condizioni di vita sono cambiate ed è cambiata anche la tipologia di ospiti: «Se anni fa erano quasi esclusivamente i figli degli operai sindacalizzati che partecipavano, per un bisogno anche molto legato alla salute fisica, oggi non è più così. Sono quei genitori che capiscono l'importanza di questa struttura e di una vita comunitaria residenziale a mandare i propri figli», prosegue Nava.

E l'importanza di questa vita comunitaria socializzante la sottolinea pure Ilario Lodi, presidente dell'Associazione: «Bambini e ragazzi in colonia usano strumenti per individualizzarsi e conoscere, sperimentare gli strumenti della cittadinanza. E alla base del nostro cantiere di attività c'è proprio il chiedersi in che misura i bambini possano prendere parte a processi che facciano della collettività e della società il punto centrale, integrandoli appieno».

Dal punto di vista sociale, quindi, il soggiorno residenziale permette al bambino di stabilire rapporti con gli altri e con l'ambiente circostante, di ricercare e trovare il proprio posto e la propria funzione nella collettività e di aumentare le proprie capacità relazionali e quindi di migliorare la propria autostima.

SEZIONE PV TICINO e MOESANO

Nuovo: anche per colleghe e colleghi delle sezioni VPT!

Vacanze al mare 2023

Hotel Beau Soleil* a Cesenatico**
da domenica 18 giugno a giovedì 29 giugno 2023

Ritorniamo a Cesenatico presso l'hotel Beau Soleil, situato a due passi dal mare tra il verde della pineta e dotato di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata.

La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina riscaldata esterna, una gita pomeridiana e tutte le mance.

Prezzo per camera doppia:	CHF	1'190.00
Prezzo per camera singola (piccola):	CHF	1'390.00
Prezzo per camera doppia uso singola:	CHF	1'590.00

Attenzione: 50 partecipanti al massimo di cui 8 camere singole.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricevimento dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili; gli/le interessati/e sono pregati/e di segnalarsi subito la loro disponibilità **a riservare una doppia uso singola.**

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia.

Iscrizioni: entro il 30 aprile, tramite il talloncino sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco
eliana.biaggio@hispeed.ch, 079 326 92 94

Massimo Piccioli, ala Múra 2, 6837 Bruzella
pimax1954@bluewin.ch, 079 505 11 07

Pagamento: CHF 500.- – quale acconto per persona da versare a 10 giorni dal ricevimento conferma. Saldo nei primi giorni di giugno a ricevimento fattura con indicazioni luogo salita e orario bus.

Assicurazione viaggi: se non ne siete in possesso, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento (possibile presso gli uffici postali in collaborazione con La Mobiliare)

✂

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Cesenatico 2023

Dati personali:	1a persona	2a persona
Cognome
Nome
Indirizzo
CAP/Località
Telefono casa
Telefono cellulare
E-mail
Data di nascita
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

* mettere una x nella scelta presa in considerazione

Data Firma



PUBBLICO IMPIEGO NEL CANTON VAUD

Pieno rincaro e riconoscimento



Yves Sancey
yves.sancey@
sev-online.ch con
Services Publics, SSP.

Il movimento di protesta della funzione pubblica vodese sta prendendo vigore. Si sta mobilitando per mantenere il potere d'acquisto. Dopo il Covid, insegnanti e personale sanitario speravano in un po' più di riconoscimento. Prossima mobilitazione il 28 marzo.

La questione del rincaro e dell'indicizzazione degli stipendi per evitare una diminuzione del potere d'acquisto è ancora molto attuale. Ovunque, nel pubblico impiego, questi tassi sono inferiori all'inflazione – registrata tra ottobre 2021 e ottobre 2022 – che si aggira intorno al 3%. Friburgo: 2,74%; Ginevra: 2,44%; Neuchâtel: 1,8%; Vallese: 2%; Vaud: 1,4%. Si tratta di una percentuale ben lontana dal rincaro del 3,5% concesso dallo Stato di Zurigo ai suoi dipendenti. L'unico cantone, per il momento, a mobilitarsi fortemente è il cantone di Vaud, dove l'indicizzazione è stata la più bassa della Romandia, mentre le finanze

sono floride.

Mercoledì 1° marzo, il personale del pubblico impiego del Canton Vaud ha tenuto la sua quinta giornata di mobilitazione per l'indicizzazione dei salari. Più di 1000 insegnanti hanno nuovamente scioperato. Le azioni hanno interessato anche l'ospedale (CHUV), l'Università e le istituzioni sociali. In serata, diverse migliaia di persone hanno manifestato per le strade di Losanna. Le rivendicazioni dei/delle dipendenti del settore pubblico e parapubblico sono chiare: vogliono il pieno riconoscimento del rincaro. L'8 dicembre, il Governo aveva annunciato la concessione di un'indicizzazione parziale dell'1,4%, insieme a un bonus una tantum dello 0,8% per le classi salariali da 1 a 10; bonus però rifiutato al settore parapubblico. «Consiglio di Stato, i conti non tornano», si poteva leggere sugli striscioni durante le manifestazioni.

Il problema del deterioramento delle condizioni di lavoro va spesso di pari passo con la mancanza di riconoscimento dei salari. «Dopo anni di difficoltà, abbiamo la sensazione che il nostro datore di lavoro ci stia sputando in faccia», ha dichiarato senza mez-

zi termini uno scioperante lo scorso 31 gennaio. La rabbia dei/delle dipendenti è davvero grande. È grande quanto lo schiaffo inflitto dal Consiglio di Stato. Nel settore pubblico e parapubblico, il Covid ha di fatto aumentato il già alto livello di stress e sofferenza sul lavoro causato dalle politiche di austerità e dalle privatizzazioni. Ma lungi dal riconoscere questi sforzi, il nuovo Esecutivo vodese – attualmente a maggioranza borghese – sta di fatto imponendo ai suoi e alle sue dipendenti un vero e proprio taglio dei salari. Eppure lo Stato dispone di un patrimonio di 5,3 miliardi di franchi. E negli ultimi anni ha aumentato il numero di agevolazioni fiscali per le grandi aziende e i ricchi.

La rabbia è rafforzata dall'atteggiamento sprezzante dell'Esecutivo, incarnato dalla sua presidente liberal-radical, Christelle Luisier, soprannominata dal quotidiano Le Temps la «Lady di ferro del Canton Vaud». Facendo piazza pulita delle rivendicazioni espresse da migliaia di dipendenti, il Consiglio di Stato ha rifiutato per lungo tempo qualsiasi discussione sui salari. Di fronte al successo di queste mobilitazioni su

una scala mai vista negli ultimi 15 anni nel Cantone di Vaud, il Governo vodese ha finalmente aperto le porte e il 23 febbraio ha organizzato una prima giornata di negoziati con i sindacati. Tuttavia, durante questo incontro, il Consiglio di Stato si è rifiutato di avanzare una proposta concreta per migliorare l'indicizzazione dei salari nel 2023.

Dopo la massiccia partecipazione di oltre 10 000 manifestanti il 31 gennaio e il 9 febbraio, il movimento di protesta sta registrando un leggero calo di presenze. Alcuni sono scoraggiati dalla chiusura del Consiglio di Stato. Un altro gruppo è costretto a rinunciare alle giornate di sciopero, che possono essere costose per i loro bilanci. Con il personale insufficiente, è quasi impossibile scioperare.

Il fronte sindacale – che comprende SSP/VPOD, SUD e la Federazione delle associazioni dei dipendenti pubblici (FSF) – Un mese dopo il primo incontro inconcludente, i sindacati e una delegazione del Consiglio di Stato si sono incontrati il 22 marzo per nuovi negoziati volti a migliorare le condizioni di lavoro in diversi settori pubblici e parapubblici. L'incontro è stato

ricco di eventi. Il Consiglio di Stato non è tornato indietro sull'indicizzazione dell'1,4% per il 2023. Per il 2024, propone un unico bonus per il settore pubblico e parapubblico. «Questa volta andiamo oltre il disprezzo! È la fine dell'indicizzazione automatica. Vogliono darci un 49,3 in stile vodese», ha dichiarato David Jeanquartier, segretario generale della FSF, dopo la discussione, interrotta dai sindacati.

La posta in gioco in questa battaglia è alta. Il rifiuto di concedere il pieno riconoscimento del rincaro, potrebbe essere solo il preludio di ulteriori attacchi ai servizi pubblici e parapubblici. Questo atteggiamento riflette una tendenza più generale: quella di una destra e di un padronato che stanno inasprendo la loro offensiva contro il mondo del lavoro, a suon di flessibilità e precarietà. Nel Canton Vaud, questa offensiva antisociale si scontra ora con la mobilitazione e lo sciopero di massa del servizio pubblico. Le nostre colleghe e i nostri colleghi vodesi stanno mostrando la strada a tutti noi per resistere alla precarizzazione del lavoro e alla distruzione dei servizi pubblici. Meritano tutta la nostra solidarietà.



LA CALMA PRIMA DELLA TEMPESTA

Jörg Matter

Una spiaggia isolata sulla costa ligure alla fine dell'inverno. La recinzione – non ancora operativa – ricorda che qui non è sempre così tranquillo. Dimostra quanto poco spazio ci sia da condividere qui durante la stagio-

ne. E suggerisce anche la commercializzazione delle spiagge durante l'alta stagione estiva. Un motivo in più per godersi la pace e lo spazio attuali e per tenere a mente questa immagine.

?

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Chi sono i grandi vincitori dell'attuale riforma pensionistica?

- a. Le donne.
b. I pensionati.
c. Le banche e le compagnie di assicurazione.

2. Quale azienda di autobus pagava troppo poco i suoi dipendenti e ne ha dovuto rispondere grazie al servizio giuridico del SEV?

- a. Flixbus
b. Bern mobil
c. Eurobus

3. A chi si rivolge l'iniziativa «Portami a casa sano e salvo» per far sì che il ritorno a casa sia più sicuro?

- a. Alle donne che lavorano nel settore dei trasporti pubblici.
b. Agli uomini ubriachi.
c. Ai giovani che escono la sera.

4. Quale importante legge entrerà in vigore il 1° settembre 2023?

- a. La revisione della legge sulla caccia
b. La revisione della legge sugli stupefacenti
c. La revisione della legge sulla protezione dei dati personali

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 11 aprile 2023**;

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 un **buono FFS per un 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 3 /2023:
c/a/b/c

Il buono libro per un valore di 40 franchi è stato vinto da: Fernand Progin di Biel/Bienne. membro PV Biel-Bienne..

SULLE ORME DI...

Giovanna Palumbo, autista di autobus alle Fart di Locarno



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Incontro Giovanna Palumbo in un bar poco prima che inizi il suo turno di lavoro come autista di autobus alle Fart. È un giovedì pomeriggio primaverile e soleggiato, di quelli che ti fan venir voglia di stare all'aperto. E solare lo è anche questa donna minuta, ma dal carattere deciso, che subito inizia a raccontarmi del suo lavoro e della passione per i veicoli e in breve tempo mi sembra quasi di essere sul bus assieme a lei a schivar ciclisti e girare in rotonda.

Una passione cresciuta nel tempo

Nata e cresciuta a Salerno, in sud Italia, Giovanna racconta che fin da ragazzina ha sempre coltivato il desiderio di poter guidare diverse tipologie di veicoli: «Ho sempre pensato che guidare veicoli completamente diversi tra loro fosse un modo per aprire la propria mente. Lo trovo affascinante soprattutto in quanto donna il fatto di poter essere alla guida di un mezzo grande come un autobus o un camion: è un po' un modo per rompere i pregiudizi», ci spiega, dicendo però anche che quando faceva questi pensieri da ragazza, non avrebbe mai pensato che un giorno sarebbe davvero diventata un'autista di autobus.

Facciamo un passo in dietro: fino al 2020 Giovanna faceva un mestiere completamente diverso, lavorava infatti nelle telecomunicazioni: «Nel 2020 nel locarnese è stato presentato un grande progetto di ampliamento delle linee di bus, con un aumento delle corse e quindi del personale, così, visto che nel settore delle telecomunicazioni tirava aria di tagli al personale e dopo dieci anni avevo voglia di cambiare, ho colto la palla al balzo e inoltrato la mia candidatura spontanea alle Fart». All'epoca però Giovanna non aveva ancora la patente del bus, così si è data da fare per ottenerla e, dopo un test d'ingresso e un mese di formazione, è entrata a far parte del team delle Fart e da dicembre 2020 ha iniziato a guidare gli autobus, assegnata al nuovo deposito di Riazzino.

Il lavoro a turni

«Prima di fare questo lavoro non mi rendevo conto di quanto potesse essere difficile lavorare a turni», ci svela, raccontando delle difficoltà ad incontrare amiche e amici nel tempo libero: «Avendo pochi weekend al mese liberi, di solito

quando gli altri hanno libero io lavoro e viceversa. Se poi faccio il turno del mattino la sveglia suona tra le 3.30 e le 4, non posso quindi permettermi di fare serata con gli amici il giorno prima, non è sempre facile. Penso che se non hai la passione non puoi fare questo lavoro». E Giovanna la passione ce l'ha, guidare l'autobus le piace, anche se non è un mestiere facile e la concentrazione deve essere alta dall'inizio alla fine del turno, ma a lei questo non pesa: «Guidare il bus mi rilassa e i turni non mi pesano di per sé», dice, ammettendo di preferire quelli del tardi, in modo da potersi svegliare senza la sveglia.

«Al deposito di Riazzino, da dove parto io, abbiamo solo i bus articolati, quelli doppi per intenderci, ma al contrario di quello che pensano in molti non è più difficile che guidare quelli più piccoli, anzi: più è grande il veicolo e più è maneggevole», ci spiega. Secondo lei la parte difficile è riuscire a prevedere tutto quello che gli altri utenti sulla strada potrebbero fare: «Come autista professionista dovrei essere impeccabile e riuscire a prevedere tutto, ma è impossibile. La cosa che mi stressa di più mentre guido l'autobus sono i cantieri e dover sorpassare i ciclisti».

La commissione del personale

Giovanna è anche membro della commissione del personale: «Sono entrata nella commissione perché volevo dare il mio contributo a colleghe e colleghi per un clima di lavoro che fosse il migliore possibile e lottare per le nostre condizioni di lavoro. Con gli altri che fanno parte della commissione mi trovo bene, abbiamo lo stesso modo di vedere le cose, però a volte è difficile coinvolgere anche gli altri colleghi e colleghe nel nostro lavoro. Il supporto del SEV in questo caso ci è molto utile. Anche qui ci vuole passione e bisogna crederci», spiega.

Una collezionista di patenti

Al di fuori del lavoro, Giovanna coltiva la sua passione per le patenti: dopo quella di automobile e autobus, ora sta pensando di fare anche quella per la moto: «Per il momento ho preso la moto, ma spero di iniziare presto a fare la patente. Mi sarebbe piaciuto fare anche quella del camion, ma facendo due calcoli non mi conveniva economicamente: è molto cara e il santo non valeva la candela, quindi ho rinunciato. La prossima...forse quella del treno, chi lo sa, anche se dovrei cambiare completamente stile di vita», conclude prima di correre al deposito degli autobus di Riazzino.



«ESOTICO»

Micha Dalcol

