



SEV N.7

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



14 GIUGNO

Collera e solidarietà ci uniscono

Editoriale di Lucie Waser,
delegata alle pari opportunità del SEV

▶ p. 2

Un mese fa, l'Unione svizzera degli imprenditori ha lanciato una campagna contro il lavoro a tempo parziale. Ignorando il fatto che il lavoro a tempo parziale offre una soluzione alla conciliabilità famiglia e lavoro e una possibilità supplementare ai «sottoccupati» che vorrebbero lavorare di più. A risentirne sono soprattutto le donne. Sempre un mese fa, l'Ufficio federale di statistica ha pubblicato nuove cifre che dimostrano che il potere d'acquisto è diminuito, colpendo soprattutto le attività a basso salario, cioè spesso le cosiddette «occupazioni femminili». Due mesi fa, il Parlamento ha approvato una riforma della LPP. La promessa di migliorare la situazione delle donne non è stata mantenuta. Risultato: in futuro donne e uomini pagheranno di più alle casse pensioni ma alla fine riceveranno di meno. Cambiando argomento, una donna su due subisce «violenza sessualizzata» a casa, negli

spazi pubblici o sul lavoro. Ecco, sono tanti gli esempi che fanno arrabbiare le donne. E molti uomini lo capiscono. Dal punto di vista sindacale, ci sono due buone ragioni per scendere in piazza e partecipare alla «terza giornata di sciopero e protesta femminista in Svizzera». La Commissione Donne del SEV invita tutti e tutte a partecipare alle azioni previste il 14 giugno. Vogliamo portare in piazza le nostre rivendicazioni e inviare un segnale chiaro sulla società in cui vogliamo vivere in futuro.

La carenza di manodopera qualificata e il cambiamento delle priorità politiche stanno portando a grandi cambiamenti nel trasporto pubblico. Per combattere la carenza di lavoratori e lavoratrici qualificati, è necessario motivare un maggior numero di donne ad accedere ai posti di lavoro nel settore dei trasporti pubblici. La modernizzazione è necessaria per rendere il lavoro attrattivo anche per le donne. Chiediamo quin-

di controlli regolari dei salari per garantire che la parità salariale si applichi a tutti, anche nel trasporto pubblico.

I/le dipendenti a tempo parziale devono essere promossi/e esattamente allo stesso modo e devono poter frequentare corsi di formazione per rimanere idonei/e al lavoro. La conciliabilità tra lavoro e vita privata deve essere garantita anche nel lavoro a turni. È necessario migliorare la sicurezza delle donne in servizio fino a tarda notte e adottare strategie per proteggere i/le dipendenti dalle crescenti aggressioni da parte dei passeggeri. In sostanza, la violenza e la violenza sessuale sul posto di lavoro devono essere fermate e sanzionate. Devono essere inoltre garantiti standard di riservatezza, come servizi igienici e spogliatoi separati. Alla fine, tutti beneficeranno di tutti questi miglioramenti per le donne. Pertanto, è ora di scendere di nuovo in piazza tutti e tutte insieme.

Iniziativa per il clima

Il finanziamento della protezione del clima è a favore del trasporto pubblico

3

Settori

Resoconto delle giornate dei settori bus, ferrovia e turismo

5

Delegati

Relazioni sulle Assemblee dei delegati BAU, PV, RPV, TS e ZPV

6-8

120 000 contro la riforma LPP

Il referendum contro la riforma del 2° pilastro ha avuto successo. In 60 giorni, l'alleanza tra sindacati e partiti di sinistra ha raccolto 120 000 firme. Questo è un segnale importante contro le riforme antisociali. La riforma della LPP vuole che i cittadini versino di più al fondo pensione e ricevano meno in cambio. L'USS vuole presentare il referendum alla fine di giugno. Le firme possono essere raccolte fino ad allora.

Manif il 16.9.2023

I sindacati, tra cui il SEV, stanno organizzando una grande manifestazione per dimostrare la necessità di un maggiore potere d'acquisto e di pensioni più elevate. La manifestazione si terrà il 16 settembre 2023 a Berna. L'aumento massiccio dei premi dell'assicurazione malattia, la crescita dei costi e dei prezzi devono essere compensati in modo coerente sia nei salari che nelle pensioni. Il divario tra ricchi e poveri non deve aumentare. Per questo i sindacati si battono per la compensazione automatica del rincaro e per una tredicesima AVS.

Trasporto merci

La Commissione europea ha condannato come inammissibile la sovvenzione della ferrovia merci francese Fret SNCF. Il governo francese deve dividere la ferrovia e privatizzarla per evitare la minaccia di multe e rimborsi per miliardi. Anche la Deutsche Bahn è sotto pressione perché l'UE vuole vietare in linea di principio i cosiddetti aiuti di Stato. L'USS teme che la questione venga ora affrontata anche in Svizzera, nell'ambito dei negoziati per un accordo quadro con l'UE.

Aiuti Covid erogati

L'Ufficio federale dei trasporti ha erogato la seconda tranche di aiuti finanziari per coprire le perdite dovute al Covid 19 subite dalle aziende di trasporto pubblico. Circa 80 aziende di trasporto riceveranno un totale di 222 milioni di franchi svizzeri.



Hanny Weissmüller è la seconda presidente centrale di una sottofederazione del SEV. Presiede la LPV (personale di locomotiva) dal 2021.

SCIOPERO FEMMINISTA

«Speriamo sia, l'ultimo sciopero!»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 14 giugno 2023 si terrà il terzo sciopero delle donne a livello nazionale. Saranno presenti anche diverse collaboratrici dei trasporti pubblici che sfrutteranno la giornata per protestare per le pari opportunità. Di seguito un'intervista alla presidente centrale LPV, Hanny Weissmüller.

Dove sarai il 14 giugno, Hanny, sciopererai anche tu?

Non mi assenterò dal lavoro, bensì sarò nella cabina di guida del treno tutta la giornata. Guiderò attraverso la Romandia per portare e riportare a casa le donne che partecipano allo sciopero.

L'ultimo sciopero delle donne ha avuto luogo quattro anni fa, il 14 giugno 2019: è davvero necessario tornare già a scioperare?

Sì, lo è. In determinati settori molte donne hanno subito dei peggioramenti, specialmente durante e dopo la pandemia. Anche il doppio onere per le donne con figli è aumentato durante il covid: molte di loro hanno infatti perso il lavoro, perché all'improvviso era diventato una di quelle posizioni «insignificanti». È perciò ancora importante dimostrare che non siamo ancora arrivati dove vorremmo essere.

Com'è la situazione nel tuo quotidiano professionale? Si sente ancora dire che il macchinista sia una professione prettamente maschile.

Nei dieci anni in cui svolgo questa professione, ci sono stati grandi miglioramenti. Al mio inizio nel 2014, ad esempio, un uomo ha bussato sul finestrino chiedendomi se fossi io a guidare il treno. Rispondendogli di sì, quest'ultimo ha affermato che non sarebbe salito e

avrebbe preso un altro treno. Oggi questi episodi non capitano più: sono molte le donne nelle locomotive. A volte, addirittura, abbiamo team di personale a bordo delle locomotive e del treno interamente femminili. Oltretutto, alle FFS abbiamo davvero la parità retributiva, infatti le colleghe donne hanno lo stesso stipendio dei colleghi uomini. Siamo un po' più avanti rispetto ad altri settori.

E com'è essere una donna all'interno del sindacato? Sei l'unica presidente centrale donna del SEV.

Anche al sindacato le cose oggi vanno bene. Ai tempi ci sono stati però uomini che hanno chiesto se fossi davvero in grado, da donna, di svolgere una funzione da dirigente all'interno di un sindacato. E io ho sempre risposto che rappresentavo una determinata professione, non un determinato genere. Se mi batto per migliori condizioni di lavoro o pensioni più elevate, vengono toccati in egual misura sia gli uomini che le donne.

Monika Ribar, presidente del Consiglio d'amministrazione delle FFS, in una recente intervista a un giornale ha orgogliosamente dichiarato che nei quadri FFS ci sono sempre più donne, nel frattempo arrivate ad essere più del 20%. Però l'intervista in questione ti ha infastidita, come mai?

Nella stessa intervista Ribar ha anche affermato che le donne non sono interessate alle professioni tecniche, cosa assolutamente non vera. Queste affermazioni non aiutano le FFS a trovare più personale femminile e a lottare efficacemente contro la mancanza di personale qualificato. In totale noi macchiniste alle FFS siamo il 6%, a livello nazionale il 7%. Le FFS devono adoperarsi a far sì che alle donne sia chiaro che la nostra professione è adatta anche a loro.

Hai reagito alle dichiarazioni di Monika Ribar?

Sì, l'ho fatto e lei mi ha invitato a un colloquio. Abbiamo parlato di temi che riguardano le donne in particolare e del riconoscimento in generale. C'è ancora molto da fare. Un esempio sono gli abiti da lavoro: noi donne non disponiamo di pantaloni adeguati. Utilizziamo pantaloni da uomo, che non sono particolarmente adatti o comodi per noi. Ovviamente anche la sicurezza è una tematica importante, non solo per noi donne. A volte non è il massimo lavorare fino a sera tardi. È qui che le FFS devono prestare attenzione alla nostra sicurezza. Ho trovato molto interessante che anche Monika Ribar mi abbia confidato come non si senta per nulla a suo agio a viaggiare dopo le 22:00. La speranza è quindi quella che la tematica venga presa sul serio. Ribar ha preso molti appunti durante il nostro colloquio tra presidentesse: sono curiosa di vedere se cambierà qualcosa.

Qual è, invece, il tuo desiderio personale per il 14 giugno?

Vorrei che si ottengano le pari opportunità e la parità salariale in tutti i settori dei trasporti pubblici nei quali lavoriamo noi donne. Il mio sogno più grande è un futuro in cui non ci sia più la necessità di scioperare, perché significherebbe che abbiamo raggiunto tutti gli obiettivi.

Il 14 giugno in Ticino

Il collettivo di sciopero invita tutte le persone a riunirsi in piazza a **Bellinzona** per la grande mobilitazione collettiva. Ci ritroveremo **alle 17.30 in Piazza del sole**, da dove partiremo **alle 18 verso Piazza Governo** dove si terranno i **discorsi e il concerto femminista alle 19.30**.

Per maggiori info visita il sito:
<https://scioperoeffemminista2023.ch>

MATTHIAS HARTWICH risponde

«Non demonizziamo gli aiuti statali»

? La Svizzera sta nuovamente trattando con l'UE per arrivare a un accordo quadro in materia di aiuti statali. Che cosa significa per il trasporto pubblico?

L'UE ritiene gli aiuti dello Stato qualcosa di diabolico. Gli aiuti statali esistenti in Svizzera, come ad esempio le sovvenzioni o le agevolazioni fiscali, sono limitativi della concorrenza. L'UE vuole libera concorrenza ovunque, anche nel trasporto pubblico e in particolare nel traffico ferroviario. Dietro questa posizione si nasconde l'errata convinzione che la concorrenza renda i servizi meno costosi e al contempo migliori. Il fatto è che determinati servizi non possono essere forniti senza aiuti di Stato: nessun fornitore di servizi è in grado di gestire il trasporto pubblico regionale riuscendo a coprire i costi. Chi ci prova, deve applicare prezzi dei biglietti che nessuno è in grado di pagare. La realtà dimostra che il divieto di aiuti di Stato nel trasporto pubblico è controproducente e addirittura pericoloso. Finora la legislazione svizzera e quella europea sono state considerate equivalenti. Ciò significa che gli aiuti che

la Confederazione e i Cantoni concedono ai fornitori di servizi di mobilità, cioè alle compagnie ferroviarie e di autobus, sono conformi al diritto comunitario. Tuttavia, se nell'ambito di un nuovo accordo quadro il diritto dell'UE dovrà essere applicato in modo dinamico, allora il nostro collaudato sistema di trasporto pubblico e regionale è destinato a finire presto e c'è il rischio di passare a una situazione simile a quella esistente in Germania. Una soluzione che nessuno desidera. In altre parole, se nel corso dei negoziati con l'UE il sistema svizzero di offerte cooperative verrà meno, l'attuale sistema vedrà presto la sua fine. La stessa minaccia incombe sui gestori di linee ferroviarie e di autobus nazionali. Per questo noi del SEV vigiliamo, attirando costantemente l'attenzione della politica sulla posta in gioco, ossia il sistema di trasporto pubblico svizzero, ben funzionante e cooperativo, che è ammirato e invidiato da tutti. Un sistema al servizio dei clienti, del personale e, non da ultimo, dell'ambiente, dal momento che possiamo contare su treni e autobus efficienti.

Desideri rivolgere una domanda al presidente del SEV o al SEV in generale? Scrivici a giornale@sev-online.ch



rantire l'approvvigionamento di energia: la Svizzera deve liberarsi al più presto dalla dipendenza dalle energie fossili e dall'uranio. Aumentando le energie rinnovabili, non saremo più dipendenti dall'estero, non potremo più essere ricattati e andremo a favorire i processi democratici e il rispetto dei diritti umani.

La collettività a favore del clima

La nostra generazione deve assolutamente salvaguardare il clima con azioni rapide e mezzi adeguati. I nostri genitori e i nostri nonni hanno dimostrato come si possono vincere anche sfide importanti: per esempio, hanno costituito l'AVS, finanziandola in maniera solidale per rispondere alle prime necessità e alla povertà durante la vecchiaia e hanno potenziato il trasporto pubblico per garantire a tutti la possibilità di spostarsi liberamente.

Lo stesso approccio si impone ora per la crisi climatica, che non possiamo risolvere solo cambiando il nostro comportamento. Occorre una risposta collettiva. Con l'iniziativa per un fondo per il clima, vogliamo generare investimenti urgenti e necessari per la protezione del clima da parte del settore pubblico e privato.

Investimenti pubblici per infrastrutture e a favore dell'economia

L'iniziativa chiede di investire ogni anno tra lo 0,5 e l'1 per cento del prodotto interno lordo, pari a 3,5 - 5 miliardi, nel rinnovamento ecologico della Svizzera. Questi soldi permetteranno di rafforzare il trasporto pubblico, installare pannelli solari su tutto il territorio, risanare immobili in tutto il paese e mantenere la biodiversità. Permetteranno anche alle persone che oggi svolgono professioni destinate a essere cancellate dalla transizione ecologica di riorientarsi tramite nuove formazioni. Il potenziamento delle infrastrutture genererà il maggior aumento di commesse degli ultimi decenni, creando posti di lavoro di qualità e rafforzando le economie locali. Si tratta quindi di investimenti di grande valore aggiunto, il cui costo, se non agiamo subito, è destinato ad aumentare.

Votazione del 18 giugno

Il prossimo 18 giugno, saremo chiamati a votare sulla legge sul clima e sull'imposizione minima OCSE. Questi due oggetti sono indirettamente collegati con l'iniziativa per un fondo per il clima.

Il SEV raccomanda di votare SÌ alla legge sul clima, poiché essa è a favore anche del trasporto pubblico. Se sarà accolta dal popolo, la legge avrà però anche bisogno di una valida forma di finanziamento, che potrebbe essere costituita proprio dal fondo per il clima.

Il comitato del SEV si è invece espresso contro la riforma fiscale OCSE poiché, invece di farne beneficiare la collettività, destinerà la maggior parte dei nuovi introiti a pochi cantoni fiscalmente attrattivi, i quali andranno probabilmente a sgravare ancora una volta i contribuenti più abbienti. Se venisse respinta, la legge dovrebbe essere rivista a favore della collettività, per esempio utilizzando questi introiti fiscali per finanziare un fondo per il clima. In altre parole, potremmo disporre di molti più soldi per sostenere la miglior mobilità della Svizzera, quella garantita dal trasporto pubblico.

INIZIATIVA PER UN FONDO PER IL CLIMA

Fondamentale per il trasporto pubblico

USS/Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

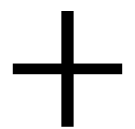
Sindacati, partito socialista e Verdi hanno lanciato un'iniziativa per un fondo per il clima, che trovate allegata a questo giornale. Ma perché occorre un'altra iniziativa sul clima? E cosa rappresenta per il personale dei trasporti?

La salvaguardia del clima è il compito più importante della nostra generazione. Possiamo affrontare questa sfida in modo adeguato solo con una soluzione equa e collettiva. Con l'iniziativa

per un fondo per il clima, vogliamo favorire con investimenti pubblici la conversione della nostra società alle energie rinnovabili, assicurando elettricità sufficiente per il futuro. Così rafforziamo le nostre infrastrutture e l'industria locale, garantiamo posti di lavoro di qualità e l'approvvigionamento di energia e ci liberiamo dalla dipendenza da oligarchi e dittatori.

Garantire l'approvvigionamento

La brutale guerra d'aggressione all'Ucraina da parte di Putin conferma che non si tratta solo di proteggere il nostro clima, ma anche di ga-



Sono pervenute 103 risposte alla consultazione sull'elaborazione di condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera. 91 risposte si sono espresse a favore della variante 1, che prevede un'indennità per gli operatori del traffico a carri completi (TWC). Solo cinque risposte si sono espresse a favore della variante 2, che non prevede alcuna compensazione e quindi l'interruzione del TWC. Tre intervistati hanno chiesto di rinviare il progetto e quattro non si sono espressi. «Le parti interessate hanno parlato chiaramente: il trasferimento delle merci su rotaia ha bisogno di un impulso», afferma Philipp Hadorn, segretario del sindacato SEV responsabile di FFS Cargo. «Spetta ora al Consiglio federale integrare il progetto con un obiettivo di trasferimento ambizioso, in modo che i franchi da investire raggiungano i loro scopi: obiettivi climatici, sviluppo del know-how e prospettive per il personale».

A partire dal 1° giugno, la BLS continuerà ad addebitare una tassa di servizio di 10 franchi per la vendita di biglietti sul treno, che ora si applicherà anche ai passeggeri che salgono dalle fermate senza distributore di biglietti. In una seconda fase, la vendita di biglietti a bordo treno sarà completamente abolita con il cambio di orario di dicembre. Questo smantellamento del servizio alla clientela irrita il SEV. Il personale ferroviario della BLS chiede chiare opportunità di mostrarsi conciliante, visto che sulle linee BLS ci sono ancora fermate senza biglietteria automatica e non tutti i passeggeri possono/vogliono acquistare un biglietto attraverso i canali digitali.

TRASPORTO DI CEREALI

Dai binari alla strada? Il mondo al rovescio

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

La ditta vodese Vaud Céréales ha deciso di cessare provvisoriamente il ricorso alla ferrovia per trasportare avena, colza e grano. Una scelta, quella del trasporto su strada, che è in contraddizione con l'emergenza climatica e il trasferimento dalla strada alla ferrovia. La buona notizia è che l'insieme della classe politica ha reagito e delle soluzioni esistono.

Durante la primavera, il giallo dei fiori di colza illumina numerosi campi in Svizzera, come quelli della regione di Morges (Vaud). I contadini portano i loro raccolti di colza, avena e grano al centro di raccolta di Bussy-Chardonney. Il sito si trova a fianco della linea ferroviaria utilizzata dai trasporti pubblici della regione Morges-Bière-Cossonay MBC, che hanno appena rinnovato la stazione. Un piccolo binario di raccordo si prolunga fin verso il Landi La Côte, che ne è proprietario. In tutto sono più di 14.000 le tonnellate di cereali che vi vengono

raccolte. I semi oleosi vengono in seguito trasportati via treno in direzione dei diversi siti di trasformazione. Un metodo di trasporto che da tempo da prova di funzionare bene, anche se purtroppo già più del 75% dei semi è finito su strada. Ogni anno, Vaud Céréales spedisce 7500 tonnellate di cereali verso i suoi stabilimenti di Penthalaz. Di queste, 4500 tonnellate viaggiano in camion e 3000, ovvero il 40%, su rotaia.

In un contesto già poco favorevole al trasporto via treno, vari giornali hanno rivelato nelle ultime settimane che Vaud Céréales, la ditta che gestisce il centro, ha deciso provvisoriamente, ma con effetto immediato, di non ricorrere più alla linea ferroviaria MBC per trasportare le merci. Trasporto su rotaia che viene sostituito da 120 camion all'anno, i quali si aggiungono ai 440 convogli già effettuati, che intaseranno le località ai piedi del Jura tra Bussy-Chardonney e Penthalaz, collegate al treno.

Per spiegare questa decisione, che va contro corrente rispetto alle misure da intraprendere per la protezione del

clima e la salute dei residenti e del principio di trasferimento dalla strada alla ferrovia (confermato più volte in votazione), sono state invocate ragioni economiche e di sicurezza. Sulla stampa, Steve Corminboeuf, direttore di Vaud Céréales, ha affermato che, per brevi distanze, la ferrovia sarebbe due volte più costosa della strada. Se il costo dell'usura delle strade, degli effetti del traffico motorizzato e delle sue novità (rumore, gas di scarico, congestione, rischio d'incidenti, effetti sulla salute) fossero realmente contabilizzati, il prezzo sarebbe nettamente meno competitivo.

Inoltre, il trasporto ferroviario ha degli ottimi argomenti da far valere. Consuma sette volte meno energia rispetto al trasporto stradale, emette dieci volte meno gas a effetto serra e richiede cinque volte meno spazio rispetto alla rete stradale, così indicava uno studio dell'UFT del 2017.

Ciò che sembra bloccare, non è tanto la competitività della ferrovia, quanto sapere se è redditizio investire centinaia di migliaia di franchi in rinnovi necessari per ragioni di sicurezza.



La zona di carico dei vagoni di Bussy-Chardonney che non rispetta le misure di sicurezza richieste

È in effetti un argomento di sicurezza quello che è stato messo in risalto su «Le Temps» dal direttore di Vaud Céréales che appartiene a Landi, anch'essa detenuta dalla potente cooperativa Fenaco. Secondo lui, le installazioni, che son di sua competenza e non dei MBC, sono vetuste e il sito è pericoloso per il personale di Landi al momento del carico dei vagoni, questo in ragione della vicinanza ai cavi elettrici che non possono essere messi fuori servizio. C'è un rischio di corto circuito. Ma c'è la volontà da parte di Fenaco di trovare una soluzione? Alcuni attori del dossier ne dubitano e ci vedono il pretesto ideale per giustificare il passaggio ai camion, più flessibili e pratici della ferrovia, che richiede tempo e prevedibilità.

Soluzioni: se ne discute

La soluzione potrebbe arrivare da Berna. In effetti, per gli investimenti di messa a norma dei binari «È possibile ottenere delle sovvenzioni importanti che possono essere sbloccate dalla Confederazione», spiega Pierre-Alain Perren, il direttore dei

MBC. «Incontreremo Landi prossimamente e discuteremo per trovare delle soluzioni che permettano di mantenere questo traffico sulla ferrovia», ci dice.

Nel frattempo, la questione è stata portata a livello cantonale dal deputato ecologista Yannick Maury. Nella sua domanda del 4 aprile chiede «Quali misure può prendere il Consiglio di Stato per mettere in sicurezza il centro di raccolta di Bussy-Chardonney e rendere più attrattivo il trasporto di cereali su ferrovia». Nella sua risposta del 24 maggio, il Consiglio di Stato ha deplorato questa decisione e ha sottolineato l'esistenza di un sostegno finanziario a livello federale. L'urgenza del dossier è stata rinforzata da un'interpellanza del 23 maggio da parte dell'UDC Sylvain Freymond, che interpella la responsabilità per i lavori e chiede «in che misura il Consiglio di Stato può intervenire per sostenere il trasporto su ferrovia nel cantone?». Il fatto che questa interpellanza sia stata consegnata da 24 deputati UDC e PLR lascia sperare che una soluzione per tornare alla ferrovia venga trovata.

COMITATO SEV

Partenza dopo 19 anni al SEV



Michael Spahr. Dil Comitato direttivo del SEV sarà rinnovato a partire dal 2024. La vicepresidente del SEV Valérie Solano ha deciso di dimettersi per motivi di salute. La-

scerà il SEV alla fine di agosto 2023. Anche il secondo vicepresidente, Christian Fankhauser, lascerà il suo incarico al SEV. Andrà in pensione alla fine dell'anno. «Ho trascorso 19 anni entusiasmanti e appassionati con il SEV», ha dichiarato. «È giunto il momento di passare lo scettro».

Il presidente del SEV Matthias Hartwich ringrazia i due per il loro grande impegno: «Mi rammarico per la partenza di Valérie e Christian, che hanno plasmato il SEV con il loro forte impegno. Allo stesso tempo rispetto la decisione di Christian e Valérie. La salute di Valérie viene prima di tutto e posso ben capire Christian sul piano personale, anche se mi mancheranno il suo umorismo e il suo impegno». Anche il Comitato esecutivo del SEV li ringrazia per il loro prezioso lavoro.

Il dossier FFS, che era diretto da Valérie Solano, è attualmente curato dal segretario sindacale Patrick Kummer. Quest'ultimo è anche a capo della delegazione negoziale delle FFS. I dossier delle aziende di trasporto private, attualmente diretti da Christian Fankhauser, saranno consegnati al suo successore alla fine dell'anno. Il comitato esecutivo del SEV ha deciso, in occasione della riunione straordinaria del 26 maggio, di pubblicare le due posizioni con effetto immediato. L'annuncio corrispondente è pubblicato a pagina 9 del presente giornale.

COLPI DI DIRITTO

Formazione e tempo di lavoro



Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

I corsi OAut che seguono devono essere contabilizzati come tempo di lavoro?

Molti/e colleghi/e devono seguire regolarmente delle formazioni continue allo scopo, per esempio, di mantenere la validità della carta di qualificazione del conducente (CQC). Questa specifica qualifica è necessaria in virtù dell'Ordinanza federale sull'ammissione dei conducenti di veicoli (OAut), la quale prevede che un/a autista sia autorizzato/a al trasporto di persone o merci (salvo eccezioni) solo dopo aver passato un esame. Per assicurarsi il rinnovo della carta OAut una volta passato l'esame, si deve seguire una formazione continua obbligatoria durante i cinque anni di validità del certificato di capacità. La formazione continua obbligatoria deve durare 35 ore in totale e può essere seguita attraverso corsi singoli ripartiti sui cinque anni, oppure con blocchi di corsi di una settimana. Le giornate di corso devono durare almeno sette ore, pause escluse. La questione che ci interessa è di determinare se il datore di lavoro debba considerare o meno i giorni di formazione continua OAut come tempo di lavoro e, quindi, remunerare i/le lavoratori/trici tenendo anche conto delle disposizioni di legge sulla durata del lavoro. Secondo l'art.5 lettera d dell'OLDL, il tempo di lavoro senza prestazioni di servizio è con-

tabilizzata nella durata massima del lavoro quando si tratta di una formazione iniziale o continua seguita su ordine dell'impresa o prescritta dalla legge in ragione dell'attività professionale. Nello specifico, la formazione continua OAut è resa obbligatoria in virtù della legge.

Il commento SEV sulla LDL e sulla OLDL, disponibile sul sito internet del sindacato, determina che i corsi OAut costituiscono, inequivocabilmente, tempo di lavoro senza prestazione di servizio e devono essere remunerati come tali, così come il tempo di tragitto per raggiungere il corso.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) conferma questo approccio nel suo commento alla LDL, indicando che le formazioni prescritte dalla legge sono delle formazioni continue obbligatorie e devono quindi essere considerate come tempo di lavoro e essere organizzate in un turno di servizio secondo le regole in vigore concernenti il tempo di lavoro. Ancora, secondo l'UFT, gli spostamenti necessari all'accompagnamento delle formazioni devono anch'essi essere contabilizzati come tempo di lavoro.

Pertanto, il datore di lavoro ha l'obbligo, non solo di remunerare i/le collaboratori/trici durante la formazione continua obbligatoria OAut, ma anche nel periodo di spostamento per recarvisi, prendendo anche in conto l'incremento del tempo di lavoro. Queste giornate devono essere integrate nella pianificazione del tempo di lavoro secondo la LDL a titolo di tempo di lavoro senza prestazioni di servizio

ASSEMBLEE VPT (BUS, FERROVIA E TURISMO)

Potere d'acquisto, penuria di personale e miglioramento delle condizioni di lavoro

Yves Sancey / Chantal Fischer
yves.sancey@sev-online.ch

Il 9 e il 16 maggio si sono tenute a Berna le due assemblee della VPT per i settori Bus e Ferrovia e Turismo. Oltre 60 persone hanno partecipato al primo incontro e una cinquantina al secondo. Il costo della vita sempre più caro, che pesa inevitabilmente alla fine del mese, e la necessità di continuare il reclutamento per negoziare migliori condizioni di lavoro, sono stati i temi comuni trasversali delle due assemblee.

Nella sua introduzione, Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT all'interno del SEV, si è congratulato con la nostra collega SEV Edith Graf-Litscher per la sua elezione nel Consiglio di amministrazione delle FFS. Ha poi annunciato le ottime cifre di reclutamento della VPT per il 2023: dall'inizio dell'anno sono entrati nel sindacato 353 nuovi membri. «Abbiamo ancora una volta ottenuto ottimi risultati – ha esultato – seguendo la stessa strada del 2022, che aveva già fatto segnare un anno molto buono con cifre stratosferiche. Ma dobbiamo continuare a rafforzarci. Più membri abbiamo – ha esortato il presidente – maggiore sarà la nostra forza e il nostro impatto nel migliorare le condizioni di lavoro, come abbiamo visto presso TPG, TL e TPF». Si è rallegrato per la creazione di una nuova sezione a Uri, che è passata da 15 a 28 membri nel giro di un anno! Ha poi sottolineato la grande preoccupazione per l'aumento del costo della vita, che preannuncia un autunno caldo. «Meritiamo la piena compensazione del rincaro. E più siamo, più saremo ascoltati» insiste. Per il settore Bus, ha ribadito la questione centrale del miglioramento delle condizioni di lavoro. I nastri di 10 ore non sono ancora diventati la norma dappertutto. Il tempo che intercorre tra la fine di un servizio e l'inizio di un altro non tiene



Oltre 60 persone il 9 maggio e 50 il 16 maggio hanno partecipato alle Assemblee VPT.

conto del tempo di viaggio da e per casa. Per garantire un reale rispetto del sonno dei e delle conducenti, lo standard nei CCL dovrebbe essere di 12 ore, con eccezioni, anziché di 9 ore, che sono troppo poche. Infine, ha invitato tutti i colleghi a unirsi all'onda viola delle donne il 14 giugno, affinché la parità non sia solo una parola sulla carta. Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha ricordato i quattro valori che guidano la sua azione: solidarietà, trasparenza, rispetto e democrazia. «Se le direzioni non ci rispettano e non c'è più spazio per il compromesso, allora andremo in sciopero, se necessario, per ottenere ciò che ci spetta». Ha anche criticato il Consiglio federale, che è così rapido nel trovare miliardi per salvare le banche, ma allo stesso tempo vuole risparmiare quasi l'8% sul trasporto regionale di passeggeri. Edith Graf-Litscher ha poi ricordato il lungo percorso vittorioso, iniziato otto anni fa con una mozione della sezione VPT Sottoceneri e seguita da una petizione firmata da oltre 9'000 persone, che ha portato all'abolizione

della doppia pena. I conducenti professionisti che commettono piccole irregolarità non saranno quindi penalizzati nel loro lavoro.

Il vicepresidente della VPT-SEV René Schnegg ha poi parlato dello sviluppo degli effettivi della sottofederazione VPT. «Sono molto orgoglioso dei risultati raggiunti nel 2022. Avete fatto tutti un lavoro sensazionale e vi ringrazio di cuore», ha detto all'assemblea. Le cifre sono davvero molto buone. Tra il 2021 e il 2022, la VPT ha acquisito 952 nuovi membri, 306 in più rispetto all'anno precedente. Anche in presenza di un gran numero di dimissioni e di decessi, il saldo netto rimane positivo, con 219 nuovi membri. «Siamo riusciti a invertire la tendenza dal 2018, e me ne rallegro», ha dichiarato soddisfatto.

L'assemblea ha poi accolto all'unanimità una risoluzione proposta dalla sezione TPG/SEV che chiede al SEV di fare pressione sull'USS per mobilitare i lavoratori e le lavoratrici di tutto il Paese in difesa delle nostre pensioni; chiede inoltre di organizzare una manifestazione nazionale in autunno contro la LPP 21, che potrebbe portare a una forte riduzione delle rendite di vecchiaia. «La vera battaglia è quella del potere d'acquisto» afferma Vincent Leggiero, presidente della sezione SEV-TPG. «In Svizzera – ricorda – siamo il Paese in cui la produttività è più alta, ma finisce nelle tasche dei padroni e delle aziende».

Nella presentazione del programma annuale del settore per il 2023-24, ha sottolineato che il comitato punterà maggiormente sul «sindacalismo di prossimità» e si recherà sul campo per discutere delle condizioni di lavoro. Ha sottolineato che le aziende hanno già difficoltà a trovare autisti e personale di manutenzione. «La penuria non è uno scherzo e ecco che le aziende fanno annunci di ogni tipo sul passaggio dagli autobus a combustione interna a quelli elettrici. Ma non

pensano mai che il lavoro cambierà completamente, soprattutto nelle officine dove il personale non è formato per questa transizione. Dovremo tenere d'occhio questo sviluppo».

Migliori condizioni di lavoro nel settore dei bus

Il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser è intervenuto all'assemblea del settore bus sul tema «Migliori condizioni di lavoro». Ha esordito sottolineando che, sebbene i risultati delle trattative salariali siano stati equi di fronte all'impennata dell'inflazione nel 2022, nella maggior parte delle aziende non ci sarebbe stata alcuna compensazione senza mobilitazione. «Anche quest'anno – ha insistito – dovremo lottare per l'indicizzazione, in particolare dopo l'annuncio dell'intenzione del Consiglio federale di tagliare del 7,8% le sovvenzioni al trasporto regionale di passeggeri. Non ci saranno miracoli. Solo una forte mobilitazione di colleghi e colleghe e la loro ottima partecipazione alle assemblee sindacali ci daranno un certo peso».

Il problema della carenza di personale e di manodopera riguarda molti settori, ma in particolare il settore dei trasporti pubblici. Di conseguenza, alcuni viaggi vengono cancellati. È preoccupato per la mancanza di reazioni da parte dei datori di lavoro a questa nuova situazione. «Stanno organizzando una consultazione i cui risultati sono attesi... per novembre». A suo avviso, le soluzioni sono già note, ma serve soprattutto la volontà politica di migliorare i salari e rendere queste professioni più attrattive per i/le giovani, che non vogliono più lavorare tutti i giorni della settimana, di notte e nei fine settimana, come se fosse normale e non avesse alcun impatto sulla vita familiare e sociale. Per attirare i giovani e le donne, dobbiamo migliorare il lavoro a tempo parziale e arrivare a una vera giornata di

5 giorni, o addirittura di 4 giorni al 100%. «Utopia? Per molto tempo, fino agli anni Trenta, l'idea di ferie pagate o di una giornata lavorativa di otto ore è stata considerata utopica!» Per concludere, è tornato sulla questione della salute degli autisti di autobus, che l'indagine Unisanté aveva dimostrato essere molto compromessa. Le soluzioni a livello di settore consentiranno di trovare risposte su scala sufficientemente ampia per trovare posti di lavoro alternativi alla guida, ad esempio attraverso un «pool di posti di lavoro» cantonale e la creazione di un fondo comune per il settore del trasporto pubblico per mettere in atto misure di formazione, perfezionamento, trasferimento e riqualificazione. Anche solo per far fronte ai progressi della digitalizzazione e al passaggio ai veicoli elettrici. La soluzione potrebbe essere trovata inizialmente a livello cantonale.

Settore ferrovia e turismo

Quale ulteriore ospite del raduno del settore Ferrovia e Turismo, il segretario sindacale SEV Jean-Pierre Etique ha spiegato le particolarità della legge sulla durata del lavoro (LDL), citando alcuni articoli particolarmente importanti. Le disposizioni sulle infrastrutture per le pause quali ad esempio WC e guardaroba (separati per genere), hanno fatto nascere discussioni in sala. A quanto pare non tutte le imprese mettono correttamente in pratica le esigenze fissate. Per i partecipanti, in quest'ambito sarebbe necessario fare più pressione sulle aziende. È stata valutata l'idea di una corrispondente risoluzione, e i partecipanti hanno deciso che la stessa sarà votata in occasione della prossima Assemblea dei delegati in giugno.

Jean-Pierre Etique ha sottolineato come nelle trattative sul CCL general-



Il commento alla LDL si trova sotto sev-online.ch/azg



Il presidente Gilbert D'Alessandro è felice del dinamismo della VPT.

mente anche il tempo di lavoro e la regolamentazione delle pause e del tempo libero assumono un ruolo importante. Il SEV ha un proprio centro di competenza sul tempo di lavoro, che fornisce aiuto per le trattative ed è a disposizione dei membri per ogni questione riguardante la durata del lavoro. L'esperto della LDL ricorda che il centro di competenza ha redatto un commento dal punto di vista sindacale alla legge, che chiunque può consultare (per intanto solo in tedesco e francese).

L'annuale raduno del settore Ferrovia e Turismo si è concluso con i saluti e i ringraziamenti a Christoph Locher, che lascia il comitato di settore e quello centrale VPT. Al suo posto subentra il collega Flavio Schmuki della SOB, eletto all'unanimità durante la riunione.



Il responsabile del reclutamento ha annunciato che la sottofederazione Lavori nel 2022 ha reclutato 147 nuovi membri. Quest'anno viene promosso un concorso per reclutatrici e reclutatori. Informazioni seguiranno.

HANS ULRICH KELLER

ASSEMBLEA DEI DELEGATI LAVORI

No a LPP 21, sì alla 13esima AVS

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

I delegati riuniti il 9 maggio al vecchio deposito dei tram di Berna hanno chiesto alla sottofederazione Lavori di insistere presso le FFS in favore di un miglioramento della sicurezza sui cantieri. Hanno ascoltato anche le relazioni dei presidenti SEV, Matthias Hartwich e USS, Pierre-Yves Maillard. Quest'ultimo ha spiegato come per consolidare e rafforzare l'AVS a vantaggio della maggioranza della popolazione basterebbe un moderato aumento delle trattenute salariali.

Lo scorso autunno, a seguito dell'aumento degli incidenti sui cantieri, la sottofederazione BAU SEV è intervenuta presso la direzione di Infrastruttura FFS. Per affrontare i vari aspetti, sono stati costituiti gruppi di lavoro che dovrebbero presentare a breve le loro conclusioni. I delegati hanno però anche affermato che queste andranno concretizzate al più presto, per esempio controllando meglio l'impiego delle ditte esterne e migliorando la qualità degli incarichi impartiti, in modo da evitare ai servizi interni di dover intervenire a posteriori per rettificare o terminare gli incarichi, rispettivamente di dover esigere rimborsi.

L'assemblea ha trattato anche altri temi specifici dell'attività lavorativa, quali i colloqui informativi sul salario, esprimendo l'auspicio che vengano trasformati in autentici dialoghi e la richiesta di migliorare le posizioni dei colleghi degli impianti di sicurezza interni e dei conducenti di veicoli ferroviari di Infrastruttura. Per il reclutamento, è stato osservato che bisognerebbe mettere maggiormente in risalto i risultati positivi conseguiti dal lavoro sindacale.

«Potete essere fieri del vostro lavoro», ha affermato Matthias Hartwich, «in quanto la mobilità su rotaia è rispettosa dell'ambiente e molto più sicura di quella su strada». Ha poi raccomandato di sostenere la legge sul clima in votazione il prossimo 18 giugno e illustrato i valori che guidano la sua attività di presidente: trasparenza, solidarietà (uniti siamo forti), rispetto e democrazia (nel SEV, le decisioni competono ai membri).

Il SI risicatò alla riforma AVS 21 dello scorso settembre «ha procurato sudori freddi ai sostenitori dell'innalzamento dell'età pensionistica», ha commentato Pierre-Yves Maillard, presidente dell'Unione sindacale svizzera, indicando come, nonostante una campagna molto intensa condotta sui media più importanti, oltre il 70 per cento delle donne attive,

direttamente toccate dalla riforma, l'abbiano respinta. I partiti di destra hanno quindi rinunciato all'elaborazione di un controprogetto all'iniziativa dei giovani liberali di portare al più presto l'età di pensione a 66 anni per tutti e poi di farla dipendere dall'aspettativa di vita. In marzo 2024, dovremo quindi probabilmente esprimerci contemporaneamente su questa iniziativa, su quella dell'USS per una tredicesima AVS e sulla riforma della previdenza professionale «LPP 21».

Quest'ultima riforma è combattuta dall'USS poiché comporta una riduzione delle rendite del 15 per cento senza alcuna compensazione per il ceto medio e per chi ha meno di 50 anni. Essa prevede inoltre il pagamento dei contributi anche sui primi 25'725 franchi di stipendio (che oggi costituiscono la cifra di coordinamento), senza che ciò porti alcun miglioramento a chi guadagna poco. I contributi del 4-5 per cento genereranno infatti rendite comprese tra 250 e 300 franchi che, sommate a una rendita AVS di circa 1800 franchi, portano ad un reddito di poco superiore ai limiti per beneficiare delle prestazioni complementari e dei sussidi ai premi di cassa malati. Chi percepisce un salario basso o medio trarrebbe maggiori benefici da un aumento dei contributi AVS: una tredicesima rendita costerebbe da 3 a 5 miliardi l'anno e l'aumento dei contributi AVS dell'1 per cento, suddiviso in ragione dello 0,5% per datore di lavoro e lavoratore, genererebbe maggiori introiti dell'ordine di 5 miliardi. Per assorbire gli effetti dell'evoluzione demografica basterebbero ulteriori 0,5 - 0,7 per cento l'anno. Se i partiti di destra vi contribuissero, come fu il caso nel 1948 per la creazione dell'AVS e ponessero limiti chiari anche al settore finanziario, sarebbe possibile trovare buone soluzioni per la maggioranza della popolazione. Purtroppo, secondo Maillard, dagli anni '90 regna una mentalità neolibérale, che non avrebbe permesso di istituire l'AVS.

Lo scorso anno, la sottofederazione ha chiuso i propri conti con una perdita inferiore a quella preventivata. Le spese sono lievemente aumentate rispetto al 2021 e gli introiti delle quote sono purtroppo calati. L'assemblea ha comunque approvato i conti all'unanimità, come pure il preventivo 2024 che riprende in linea di massima le cifre degli anni precedenti. La quota della sottofederazione resta fissata a cinque franchi. Per questioni di impegno, il cassiere centrale Patrick Parietti passerà dal 1° agosto alla commissione di verifica della gestione e sarà rimpiazzato dall'attuale membro della CVG Urs Muff. Daniel Lottaz è stato eletto come nuovo membro sostituto della CVG.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI TS

I lavoratori meritano rispetto

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Oltre al presidente del SEV Matthias Hartwich, il 23 maggio a Olten i rappresentanti delle FFS hanno presentato ai delegati TS la nuova radio di manovra e, con Roger Derungs, il ramo della manutenzione dei veicoli nella sezione ferroviaria dell'ETF.

Tra gli affari interni della sottofederazione TS, che rappresenta il personale tecnico (officine e pulizie), c'è stata una proposta di TS Romandia per un adattamento dell'iniziativa popolare "Miliardi dalla BN per un'AVS forte", che l'USS ha bloccato in primavera a causa delle perdite della Banca nazionale nel 2022. L'iniziativa dovrebbe chiedere di utilizzare i futuri utili della BNS come garanzia per l'AVS. I delegati hanno approvato la proposta. Hanno eletto la giovane ingegnere Viviane Kehl della TS di Zurigo nel Comitato donne del SEV. Si stanno inoltre cercando due delegati sostitutivi per la conferenza FFS Cargo CCL.

Il bilancio del TS 2022 è stato chiuso con una perdita tre volte superiore a quella preventivata a causa del cattivo andamento della borsa. Per il resto, le spese sono rimaste al di sotto del budget. Il Comitato direttivo ha certificato la correttezza dei conti e i delegati li hanno approvati con un applauso per il tesoriere centrale Bruno Senn. È stato approvato anche il bilancio 2023, con poche modifiche rispetto al bilancio 2022. Le quote della sottofederazione rimarranno a 1,60 franchi al mese nel 2024. Inoltre, i membri TS pagheranno 30,40 franchi al SEV e da 2,40 a 5,40 franchi alla loro sezione TS. Un delegato ha suggerito di bilanciare i contributi delle sezioni per consentire alle sezioni più piccole di pagare contributi più bassi, il che faciliterebbe il reclutamento. A questo proposito, un delegato ha fatto notare che, in caso di compensazione finanziaria tra le sezioni con i fondi della sottofederazione, anche i regolamenti delle sezioni dovrebbero essere armonizzati, ad esempio per quanto riguarda la remunerazione dei membri dei comitati.

Dopo il successo dell'azione di reclutamento del 27 aprile alle Officine FFS di Olten, sono previste altre azioni l'8 giugno presso gli impianti di servizio di Oberwinterthur, il 26 giugno alla stazione di Lucerna e il 27 giugno alle Officine di Bienne. Sono stati raccomandati i corsi di formazione SEV e Movendo.

Si è discusso anche dell'attuazione dei colloqui salariali presso le FFS: invece di essere su un piano di parità con i loro capi, i dipendenti sono spesso semplici destinatari di informazioni.

Nel pomeriggio, Stefan Adamus e Stephan Gehri di FFS Infrastruttura e Beat Hager di FFS Cargo hanno presentato la comunicazione di manovra 24 (Rk24), che sostituirà la radio LISA a partire dal 2025. LISA si basa sulla rete GSM-R delle FFS e soffre ancora di lacune nella copertura radio. Con Rk24, la copertura di rete dovrebbe essere migliore grazie all'utilizzo della rete pubblica di roaming di Swisscom, con una soluzione di back-up in caso di interruzione della rete. Rk24 consiste in un'unità di trasporto per il telefono cellulare o il tablet (resistente alle intemperie), su cui è installata l'applicazione di comunicazione delle manovre. «Il microfono altoparlante portatile è collegato via Bluetooth e può essere utilizzato anche con guanti spessi, a differenza dei piccoli pulsanti del tablet o del telefono cellulare. Per questo motivo, probabilmente, spesso ordinerà le tracce oralmente al capotreno, come in passato», ha detto un partecipante. Per motivi di sicurezza, il controllo vocale non è inizialmente previsto per l'Rk24, ha spiegato Adamus. Ha stimato i costi di sviluppo di Rk24 in 6 milioni di franchi svizzeri. In confronto, LISA è probabilmente costato 125 milioni, ha aggiunto un partecipante scettico. Un altro ha chiesto sufficienti test pratici con persone che lavorano quotidianamente con la radio.

Roger Derungs rappresenta il TS dal 2021 nel comitato direttivo del ramo Manutenzione veicoli della sezione ferroviaria della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Nel 2019, questa sezione ha condotto un'indagine a livello europeo sulla digitalizzazione del personale. Ne è emerso, ad esempio, che i lavoratori devono essere meglio formati sugli strumenti informatici e maggiormente coinvolti nel loro sviluppo. Anche la mancanza di personale qualificato per la manutenzione è un problema in tutta Europa. «Per assumere giovani e trattenerli in azienda, abbiamo bisogno di una retribuzione e di condizioni di lavoro migliori, ad esempio meno lavoro notturno e nei fine settimana» ha spiegato Derungs.

«I giovani e le donne che mancano alle FFS mancano anche al SEV, ha continuato Matthias Hartwich. Ma il sindacato può ottenere migliori condizioni di lavoro solo se ha un numero sufficiente di membri disposti a lottare e con la capacità di farsi ascoltare e rispettare dai datori di lavoro e dai politici. Attualmente non è sempre così quando si tratta di pensioni o di compensazioni per l'inflazione. È contro questo che i sindacati dell'USS manifesteranno il 16 settembre, ed è per questo che ha invitato tutti i suoi colleghi a inviare un chiaro segnale ai politici e ai datori di lavoro in quel giorno.



Roger Derungs est responsabile media e formazione in seno a TS et attivo presso ETF-Rail.

MARKUS FISCHER

ASSEMBLEA DEI DELEGATI ZPV

«26 giorni di malattia son troppi»



I delegati della ZPV si mostrano combattivi.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Circa 50 tra delegati e ospiti si sono riuniti il 10 maggio all'Hotel Hirschen di Langnau im Emmental. I rappresentanti della federazione del personale treno ZPV hanno discusso ma anche segnalato quanto sia difficile in questo momento la situazione per la categoria.

«26 giorni l'anno di assenza per malattia o infortunio per il personale treno – tendenza al rialzo. Il nostro lavoro ci fa ammalare?» Questa la domanda posta in modo provocatorio dal presidente centrale ZPV Ralph Kessler, che ha spiegato: «Negli ultimi tempi le sollecitazioni per il personale dei treni sono notevolmente aumentate. Tutto viene scaricato su di noi, ad esempio il supporto al carico in proprio delle biciclette.» E nonostante la fine delle norme sul coronavirus, nemmeno le aggressioni contro il personale sono calate in misura significativa. Resta inoltre il problema del doppio accompagnamento dopo le 22: «Ormai è solo un pio desiderio.» Se non ci sarà in tempi brevi uno sgravio massiccio del lavoro, supereremo presto la soglia dei 30 giorni di assenza. Le FFS però non fanno che «mettere delle toppe» qua e là e formulano vuote promesse, annota Ralph Kessler, che aggiunge amaro: «In compenso Linus Looser ha chiaramente tempo e denaro per gli aperitivi.» Quest'ultimo è un riferimento a quanto successo pochi giorni prima dell'AD. Il capo della Produzione P, Linus Looser, aveva fatto spedire un invito ad un aperitivo a un paio di collaboratori. Per sbaglio, l'invito è giunto a quasi 11 000 persone. Tutto è stato rapidamente annullato, accompagnato da poco credibili parole di apprezzamento. Non deve stupire che la rabbia di molti collaboratori delle FFS fosse evidente, anche nella sala dell'Hirschen di Langnau.

Una nuova sezione ZPV

Non sono però mancate le buone notizie. Dal 1° maggio la ZPV ha una nuova sezione, la ZPV Losanna-Sion, che conta già 80 membri. La nostra rimane una delle sottofederazioni SEV meglio strutturate, con un elevato grado di organizzazione. Ciononostante, al tavolo dei negoziati a volte le FFS cercano di bypassare il SEV, trattando direttamente con la CoPe, ha riferito il segretario sindacale SEV Jürg Hurni. «Restiamo vigi-

li», ha ammonito un collega della ZPV, «non dobbiamo lasciarci dividere.» Per il SEV è evidente che servono entrambi: un sindacato forte e una CoPe altrettanto valida, composta il più possibile da molti membri sindacalizzati.

Oltre a Jürg Hurni, anche Patrick Kummer, che al SEV gestisce il dossier FFS, ha ricordato vari temi quali le trattative salariali il prossimo autunno, l'attuazione del sistema retributivo FFS e il contratto collettivo di lavoro. Il CCL attualmente in vigore potrebbe essere disdetto per il 30 aprile 2025. Se poi vi saranno negoziati o se la sua durata sarà prolungata, non è ancora noto al momento. Il SEV parteciperà il 16 settembre a una grande manifestazione nazionale dell'Unione sindacale svizzera. I delegati della ZPV hanno votato una risoluzione che chiede all'USS di impegnarsi in misura ancora più decisa contro lo smantellamento delle rendite.

Commercio al dettaglio e assistenza clienti?

Daniel Mock è stato eletto all'unanimità nella CVG. Pure senza opposizioni la nomina di David Käch a delegato nella Conferenza CCL FFS. In seguito i delegati hanno esaminato ben 17 diverse proposte, per la maggior parte non contestate. Continuano a far discutere le nuove disposizioni sulla formazione professionale di base. Dal 2022 le e gli assistenti clienti non seguono più la formazione di agente dei trasporti pubblici, ma quella della vendita al dettaglio, fatto che suscita non pochi dubbi. Una proposta critica al riguardo è stata accolta dai presenti. La situazione delle colleghe e dei colleghi in «long covid» è insoddisfacente anche alle FFS: l'azienda cerca di sciogliere il contratto di lavoro dei dipendenti che da ormai due anni combattono con gli strascichi lasciati dal virus. A loro raccomandiamo di presentare una domanda di protezione giuridica al SEV.

Al termine dei lavori, il presidente dell'AD Jordi D'Alessandro e il presidente centrale Ralph Kessler hanno ringraziato per il loro grande impegno i colleghi Peter Fischer, Denis Babey, Bernhard Siegrist, Susanne Kratzer, Sina Bürli, Katarzyna Rutkowska Paparozzi, oltre a Roger Tschirky, che in autunno lascerà il comitato. Omaggiato per i suoi 25 anni da cassiere centrale anche René Furrer. Un quarto di secolo come tesoriere della ZPV è una bella impresa, che i presenti hanno sottolineato con un grandissimo applauso.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI RPV

Salari, CCL e digitalizzazione

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Una trentina di delegati e ospiti si sono incontrati all'Hotel Bern di Berna il 15 maggio. I delegati dell'associazione del personale di manovra RPV hanno discusso animatamente su una serie di argomenti, tra cui la digitalizzazione della professione, i corsi di formazione brevi, le condizioni di lavoro e le questioni retributive.

Danilo Tonina, presidente centrale della sottofederazione RPV, si è detto soddisfatto della buona partecipazione all'incontro. La crescita del numero di membri è un altro motivo di soddisfazione. Si è congratulato con i colleghi per i 77 nuovi iscritti al sindacato nel 2022. In sei anni, c'è stato un calo di soli 70 iscritti. Natural-

mente, ci sono regioni più dinamiche in termini di reclutamento, come Ginevra, Zurigo, Ticino e Basilea, e altre che lo sono meno, come Berna e la Svizzera centrale. Egli ha auspicato che le numerosissime giornate di visita al SEV programmate quest'anno da o con la RPV, in particolare a Oberwinterthour (8.6.), Basilea (22.6.), Lucerna (26.6.), Muttenz (29.8.), Losanna Triage (1.9.) e Quai 1 (15.9.) e Chiasso (22.9.), contribuiscano ad aumentare il numero di membri quest'anno. Tra decessi, dimissioni a seguito di pensionamento e cambi di sottofederazioni, i nuovi arrivi non stanno ancora compensando il numero di partenze. Danilo ha colto l'occasione per sottolineare che i pensionati beneficiano di numerosi servizi, a partire dalla protezione giuridica Coop, e che vale davvero la pena continuare a far parte del SEV

anche dopo il pensionamento: «Molte persone pensano che quando lasciano le FFS debbano lasciare anche il SEV, ma non è così!». Dobbiamo anche raggiungere i giovani, che non sempre ci conoscono, ha sottolineato. Dobbiamo parlare loro del corso gratuito di movendo, dell'agenda-calendario e della polizza assicurativa di 5000 franchi in caso di morte accidentale o di invalidità professionale.

I conti e il bilancio 2024 sono stati approvati all'unanimità. Sono state poi discusse due proposte presentate dalla sezione di Zurigo. La prima riguardava l'assoggettamento del personale di manovra e dei tecnici di locomotiva di categoria A 40, con e senza preparazione dei treni, ai BAR per i tecnici di locomotiva ZFR (conduzione e manovra dei treni). Queste BAR devono essere negoziate tra il SEV e le FFS ZFR. Dal 2011 non sono

state rinnovate e si sono addirittura deteriorate. La proposta è stata accettata all'unanimità, con tre astensioni, e sarà messa sul tavolo della prossima tornata di negoziati. L'altra proposta prevedeva che il calendario SEV offrisse solo la polizza da 10 000 franchi invece degli attuali 5000 franchi. A parte tre astensioni, l'assemblea ha respinto all'unanimità la proposta. Il rapporto annuale, molto dettagliato, è stato accettato all'unanimità e la sua presentazione è stata applaudita calorosamente. È stato osservato un minuto di silenzio in memoria dei quattro morti di RPV nel 2022. Le elezioni dei delegati CCL di FFS Cargo si sono svolte senza problemi. Christian Eichenberger, RPV Berna, e Bruno Schmid, RPV Thurtal, sono stati eletti all'unanimità, ma mancano ancora due colleghi. Si prega di contattare il Presidente. Yüksel Ilican, RPV Berna, è stato eletto all'unanimità come membro supplente del Comitato direttivo. Fritz Zimmermann, RPV Svizzera centrale, ha ricevuto un regalo e un applauso per i suoi 8 anni di servizio nella Commissione di gestione.

La discussione che ne è seguita ha affrontato una serie di questioni. La RPV di Zurigo ha ringraziato per la petizione firmata da 250 colleghi della stazione di smistamento di Limmattal (RBL, Rangierbahnhof Limmattal). D'altro canto, è emersa una certa preoccupazione per la brevità dei corsi di formazione di tre mesi a Zurigo e Basilea. Anche i progressi della digitalizzazione hanno suscitato un dibattito molto acceso, sullo sfondo della possibile perdita di personale di manovra. In aprile abbiamo appreso che le FFS hanno indetto una

gara d'appalto per una fase di prova di quattro mesi, a novembre, per studiare il grado di automazione delle operazioni ferroviarie, in particolare la manovra telecomandata attraverso un centro di controllo tra la stazione e i binari di raccordo. Il progetto si chiama «Fast», abbreviazione di «Full Automation Specification Testing». Qual è la visione? Risparmiare denaro, direbbe qualcuno! L'articolo di www.inside-it.ch si voleva rassicurante rassicurante: «In ogni caso, ci vorranno ancora anni prima che le operazioni ferroviarie siano completamente automatizzate – ma le FFS hanno ora posto la prima pietra».

Nel pomeriggio, Matthias Hartwich, presidente del SEV, è venuto a presentarsi e a definire i quattro valori su cui si basa la sua azione: trasparenza, rispetto, solidarietà e democrazia. Sulla questione della digitalizzazione, ha indicato che le ferrovie cambieranno senza dubbio, ma i cambiamenti non devono andare a scapito dei lavoratori. Patrick Kummer, responsabile ad interim del dossier FFS, ha presentato quattro temi importanti del dossier FFS. Si tratta delle prossime trattative salariali autunnali, dell'attuazione del sistema salariale delle FFS e delle trattative salariali, il CCL e delle giornate nazionali di promozione e di visita del SEV, che si terranno per la prima volta quest'anno. «È importante che il SEV sia ben organizzato e forte per poter influenzare il processo negoziale, sia per le trattative salariali annuali che per il CCL. Dobbiamo reclutare nuovi membri per continuare a presentarci con forza alle trattative e ottenere buoni risultati», ha insistito Kummer.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI PV

«Apprezziamo la vostra esperienza»



Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La 105esima Assemblea dei delegati della sottofederazione PV si è tenuta il 9 maggio scorso, presenti circa 50 partecipanti. Alla Curlinghalle di Berna, il presidente del giorno Heinz Bolliger ha aperto i lavori, che prevedevano tra l'altro i cambiamenti legati alla nuova legge sulla protezione dei dati e il reclutamento.

Alle consuete trattative statutarie, il cassiere centrale Daniel Pasche ha presentato i conti per il 2022. A causa del negativo andamento dei mercati finanziari, il capitale proprio della PV ha subito un calo. Questo fatto ha dato luogo a una nutrita discussione sulle nostre attuali e future strategie d'investimento.

Il presidente della Commissione di verifica della gestione PV per il prossimo anno sarà Patrick Rouvinez, PV Vallese, che subentra per rotazione a Marc Derungs.

Roland Schwager, presidente centrale PV, ha illustrato alcune importanti modifiche del Regolamento di gestione PV. Nel rispetto delle disposizioni legali vigenti, ora le vedove o i vedovi di membri deceduti non acquisiscono più automaticamente l'affiliazione al SEV, ma devono attestare con la loro firma su un modulo la volontà o meno di far parte del nostro sindacato.

Lunghe discussioni nel plenum ha suscitato la legge sulla protezione dei dati che entrerà in vigore a settembre. Le nuove disposizioni, che limitano ulteriormente la diffusione di informazioni sulla persona, avranno notevoli ripercussioni per la PV. In futuro non sarà più possibile avere certi dati quali le modifiche di indirizzo o il decesso di membri dalla Cassa pensioni FFS. La trasmissione è resa poi particolarmente difficile in relazione con gli assicurati ultranovantenni, che non pagano più nessuna quota al SEV. La collega Andrea-Ursula Leuzinger consiglia di tenere un elenco completo di tutti i nostri membri, che permetta ai congiunti di informare le federazioni al decesso di un parente. Questa e altre idee e possibilità saranno prese in considerazione per decidere come

procedere.

Restare nel SEV anche da pensionati
Dopo i ringraziamenti per la buona collaborazione, la responsabile del Servizio mutazioni SEV, Esther Lis, ha sollecitato le sezioni ad attivarsi il prima possibile, in caso di dimissioni di membri PV, informando la centrale quando le dimissioni sono definitive. Esther ha spiegato anche il progetto «Futuri pensionati (58+)»: se un membro intende lasciare il SEV poco prima di andare in pensione, la rispettiva sezione PV viene informata e incaricata di prendere contatto con l'interessato, per convincerlo dei vantaggi della permanenza nel SEV anche da pensionato. Questo perché vi sono numerosi buoni motivi per continuare a essere organizzati anche dopo la vita professionale attiva. Il SEV ad esempio ha lottato molto, di recente come nel passato, per tutelare le facilitazioni di viaggio del personale (FVP), incluse quelle dei pensionati. Vi è poi l'assistenza giuridica, per esempio in caso di controversie con la Cassa pensioni o le richieste a istituti quali l'AVS o l'AI, le prestazioni complementari e gli assegni per grandi invalidi. E anche a livello politico il SEV sostiene attivamente gli sforzi che mirano a rafforzare le assicurazioni sociali svizzere e si impegna per la 13esima mensilità AVS o la riforma della LPP.

Le discussioni sono poi continuate durante la breve pausa per il pranzo. Nel pomeriggio la nostra AD ha offerto al neoelto presidente SEV l'opportunità di presentarsi ai delegati della PV. Matthias Hartwich ha esposto la sua visione del lavoro sindacale, sottolineando quanto siano importanti l'esperienza e la saggezza dei membri SEV più anziani: «Nutro grande rispetto per quanto avete fatto nel corso dei vostri anni attivi e vi prego di restare al nostro fianco con i vostri consigli e suggerimenti quando necessario».

Matthias ha anche ricordato i quattro valori fondamentali che gli stanno a cuore: la solidarietà, la trasparenza, il rispetto e la democrazia, e fra le altre cose ha pure accennato alla crescente pressione sulla cooperazione ferroviaria. Ha comunque rassicurato i presenti: «Noi – il SEV – non temiamo la discussione».

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE FFS

Daniel Trolliet: un bilancio

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Anche se i due rappresentanti del personale nel Consiglio d'amministrazione FFS non possono sempre influenzarne le decisioni come amerebbero, vi portano comunque le esigenze del personale favorendo la comprensione degli altri 7 membri, osserva Daniel Trolliet dopo 12 anni nel CdA. Sarà sostituito dalla segretaria sindacale SEV Edith Graf-Litscher.



Quali sono state le sfide strategiche importanti della tua attività nel CdA e quali saranno le future?

Daniel Trolliet: Si è trattato di grandi ordinativi di materiale rotabile. A FFS Cargo, per 20 anni, si è cercato con ogni mezzo di rendere redditizio il traffico merci a carri completi, senza successo. Adesso la politica deve decidere se vuole accordare sovvenzioni oppure trasferire questi trasporti alla strada, malgrado i cambiamenti climatici. È stata ed è tuttora la mancanza di personale con la perdita delle conoscenze tecniche legate al pensionamento dei cosiddetti «baby boomer». E poi la manutenzione e lo sviluppo della rete, con il numero sempre crescente di treni. Si ha l'impressione che con una Svizzera da 10 milioni di abitanti rischieremo di arrivare ai limiti. Lo abbiamo visto con la linea Losanna – Ginevra e la fragilità della rete con il «buco di Tolochenaz». Resta poi la grande sfida del finanziamento dell'azienda, il cui indebitamento è cresciuto durante la pandemia. Le FFS dipendono dalla mano pubblica. Se le finanze della Confederazione o dei cantoni vanno male, ne risentono per forza di cose anche le FFS. Un'ultima sfida resta quella della cyber-sicurezza.

Come giudichi il rischio di lasciare il controllo della vendita dei biglietti a grandi operatori internazionali?

Altri distributori potrebbero essere ammessi, ma occorre salvaguardare l'attuale scelta delle tariffe e dell'offerta. Le FFS vogliono restare l'attore principale della mobilità in Svizzera e non sviluppare solo l'offerta di treni, ma anche tutto ciò che serve per il viaggio da un punto A a un punto B, ossia stazioni accoglienti, parcheggi, bici e auto a noleggio e così via. Il punto è difendere la ferrovia integrata. Altrettanto importante è la concessione per il traffico a lunga percorrenza. Voler aprire taluni collegamenti transfrontalieri redditizi alla concorrenza a basso costo sarebbe molto dannoso per il sistema ferroviario svizzero.

In che misura il CdA può intervenire sulla parte operativa dell'azienda?

Il Consiglio d'amministrazione non interferisce sull'attività operativa, la cui competenza è della direzione delle FFS. In vista delle trattative salariali la direzione chiede un certo margine finanziario per l'incremento della massa salariale al CdA, poi quest'ultimo approva il risultato. Per i negoziati sul CCL esso fissa invece le linee generali. Quanto alla Cassa pensioni FFS infine, che è autonoma, decide l'importo finanziario che l'azienda mette a disposizione qualora sia necessario un risanamento.

I rappresentanti del personale nel CdA possono influire sulla politica aziendale?

Spesso sono stato sollecitato da colleghi e, nei casi che ritenevo importanti, ne ho parlato a quattrocchi con il capo del personale Markus Jordi, anche se non erano questioni di mia competenza. Ho portato a conoscenza del CdA i casi che concernevano effettivamente il funzionamento dell'azienda. Ad esempio il malfunzionamento del programma informatico SOPRE. Direi che tutto sommato la direzione

FFS riconosce l'importanza e l'impegno del personale. Se deve proporre misure di ristrutturazione coinvolge le parti sociali per giungere a buone soluzioni per l'impresa. Nell'ambito di decisioni di tipo finanziario o di riorganizzazioni, ogni volta il mio collega Fabio Pedrina e io abbiamo avuto modo di esprimere la nostra posizione o i feedback del personale. Spesso le nostre idee sono state considerate, anche se non è stato sempre possibile, vista la situazione dell'azienda. In occasione delle ultime trattative salariali, ad esempio, nonostante le difficoltà finanziarie il CdA ha dato il suo assenso a una compensazione parziale del rincaro. Del resto, il fatto che il personale sia rappresentato nelle aziende di cui la Confederazione è proprietaria risponde a una volontà politica. Se gli addetti ai lavori e i sindacati non fossero presenti nei CdA, verrebbero a mancare sia il dialogo sia le motivazioni che a volte permettono una migliore comprensione delle scelte a livello di personale. Aumenterebbero i conflitti, ne sono certo.

Quali consigli ti senti di dare alle FFS?

Di continuare a prendersi cura del personale, di proseguire gli sforzi per impiegare personale femminile e fare in modo che i quadri si assumano le loro responsabilità, vuoi nell'attuazione dei progetti decisi dai vertici, vuoi nel portare ai «piani alti» le giustificate lamentele del personale.

E al SEV?

Il SEV deve reclutare nuovi membri a ogni livello di personale, in modo particolare fra i giovani, così da mantenere un grado di organizzazione elevato. Spiace osservare come nella nostra società vi sia generalmente un minore impegno della gente nei sindacati, nei partiti politici, nelle associazioni o in altre organizzazioni solidali. Sono però fiducioso che i giovani di oggi sapranno indurre i cambiamenti che porteranno a un mondo migliore.

Breve biografia

Daniel Trolliet (1954) è cresciuto nella regione di Morges (VD). Nell'aprile del 1970 ha iniziato alle FFS la formazione di dirigente d'esercizio, lavorando poi in diverse stazioni, anche nella Svizzera tedesca. Dal 1977 al 1988 è stato attivo a Ginevra, nell'amministrazione del Circondario 1 e, dal 1996, a Berna, presso il Servizio relazioni internazionali. Dal 2007, come segretario sindacale SEV, si è occupato in prevalenza del personale amministrativo e dei quadri FFS e delle ITC Travys e MBC. In veste di membro del CdA FFS dal 2011 ha ridotto il carico di lavoro nel SEV fino al 2013, anno del suo pensionamento; Nel SEV, di cui fa parte dal 1970, Daniel si è impegnato nella sezione SBV Ginevra, nella VPV Losanna (anche come presidente), nella CVG SEV e oggi è presidente della sezione PV Fribourg. Abita ad Avenches con la moglie Sabina, è padre di tre figli ormai adulti e nonno di due nipotini. Tra i suoi passatempi vi sono la lettura, la storia, la geografia e i viaggi.

SOTTOFEDERAZIONI TS E AS

Il SEV è al vostro fianco



A Bellinzona il SEV ha offerto un aperitivo al personale pulizia carrozze e manutenzione materiale rotabile nello stabile amministrativo di via Pedemonte. Grazie al team di cucina per gli ottimi manicaretti.

VOTAZIONI 18 GIUGNO

La domenica non è in vendita

Veronica Galster Il 18 giugno i cittadini ticinesi saranno chiamati a votare anche sulla modifica di Legge sulle aperture dei negozi, questo grazie al referendum promosso dai sindacati Unia e Ocst e sostenuto dall'area rosso-verde. Una modifica della quale beneficerebbe la grande distribuzione, vera vincente delle modifiche di legge in votazione. Solo lei dispone infatti della forza economica per sostenere i costi derivanti dai nuovi orari, spalmando sulle potenziali 115 ore di apertura settimanali i turni del personale quasi sempre assunto a basse percentuali d'impiego. Un personale peraltro contraddistinto dai bassi salari, ma sempre a disposizione gratuitamente per i bisogni aziendali.

Ne abbiamo davvero bisogno?

La Legge in vigore concede già una grande libertà, consentendo aperture generalizzate per tre domeniche all'anno, per i festivi non parificati alla domenica (5 giorni all'anno), aperture fino alle 19 tutti i giorni e fino alle 21 il giovedì, nonché aperture 7/7 dalle 6 alle 22.30 nelle zone turistiche per i negozi con una superficie inferiore ai 200 metri quadrati. Senza contare le aperture generalizzate per eventi come il Black Friday e le manifestazioni locali.

La maggior parte dei negozi però non usufruisce di queste possibilità, perché le vendite domenicali e fuori orario non sono sufficienti

a coprire i costi delle aperture prolungate.

Inoltre, la liberalizzazione delle aperture non accresce il fatturato: l'unico modo per aumentare le vendite è aumentare il potere d'acquisto dei consumatori alzando i salari.

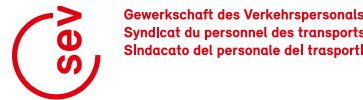
Quali conseguenze?

Il disegno è chiaro: a questa modifica ne seguiranno altre fino ad una liberalizzazione totale degli orari di apertura. Si tratta quindi di una legge che solo apparentemente introduce cambiamenti poco rilevanti: una sua accettazione spalancherebbe infatti le porte a ulteriori passi verso una liberalizzazione totale del lavoro festivo e alla trasformazione della domenica in un giorno come tutti gli altri, una prospettiva tutt'altro che desiderabile.

Chi ha bisogno di avere i negozi aperti per oltre 16 ore al giorno in tutti i giorni della settimana? Non certo il personale di vendita. Gli attuali orari d'apertura hanno infatti già pesato sulle loro condizioni lavorative, con ritmi di lavoro insostenibili, bassi salari e poche tutele. L'ampliamento degli orari d'apertura non aumenta i posti di lavoro, come vorrebbero farci credere, ma aumenta solo i contratti a tempo parziale e su chiamata.

In Svizzera il lavoro domenicale è vietato, ad eccezione dei servizi essenziali al cui personale vanno garantite le dovute tutele. Se crollasse questo principio nel ramo del commercio, presto toccherebbe anche agli altri.

ANZEIGE



Il sindacato del personale dei trasporti SEV è il sindacato di riferimento per il personale dei trasporti pubblici e conta circa 37'000 membri.

Per il 1° gennaio 2024 o per data da convenire cerchiamo un/una

vicepresidente presso il segretariato centrale di Berna.

In qualità di membro della direzione sindacale, sarà corresponsabile della direzione generale del sindacato SEV e avrà la responsabilità diretta dei settori dell'organizzazione che gli/le saranno attribuiti e che comprendono l'elaborazione delle questioni sindacali e di quelle inerenti ai contratti collettivi di lavoro delle aziende del trasporto pubblico.

Nell'ambito dei rapporti tra le parti sociali, avrà contatti stretti e regolari con aziende, organi e autorità e collaborerà in modo molto stretto con i funzionari e le funzionarie di milizia del SEV. A questi compiti potranno aggiungersi ulteriori incarichi. Sarà affiancata/o dal team di professionisti del SEV attivi sul suo posto di lavoro al segretariato centrale e nei segretariati regionali.

Lei ha svolto una formazione superiore nel campo del management di associazioni o ONG/ONP e seguito ulteriori formazioni. Un'esperienza pluriennale in una posizione dirigenziale, preferibilmente in un sindacato o in un'organizzazione non governativa affine, costituirà un criterio preferenziale. Lei dispone di validi contatti con il mondo sindacale, affida grande importanza alla rappresentanza degli interessi dei nostri membri e sa agire in modo flessibile in base alle situazioni puntuali. Lei è un'abile stratega, in grado di valutare in modo analitico, sistematico, globale e connesso. Dovrà dirigere i settori di sua competenza e il suo team in modo costruttivo, coerente e vincolante. Premesse per occupare questa posizione dirigenziale sono la capacità d'imporsi, di lavorare in gruppo, l'esperienza nella conduzione di trattative, nonché ottime conoscenze di una seconda lingua nazionale. Offriamo quindi un'attività esigente e interessante a una persona di talento, in grado di gestire i conflitti e di creare consensi.

La designazione dei vicepresidenti avviene in un primo tempo a cura del comitato SEV. Più tardi, seguirà la nomina da parte del congresso, su raccomandazione del comitato SEV.

Affinché la direzione del sindacato rifletta in modo adeguato l'ampiezza della nostra organizzazione, invitiamo in particolare donne e uomini delle diverse regioni linguistiche (t/f/i) della Svizzera a candidarsi a questa posizione oltremodo interessante.

Le offriamo un compito stimolante e di responsabilità, che metterà in risalto le sue competenze e la sua iniziativa, oltre a condizioni di impiego e di lavoro moderne e adeguate alla posizione.

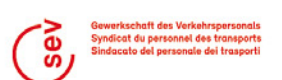
Abbiamo suscitato il suo interesse? Il presidente del SEV Matthias Hartwich, tel. 031 357 57 57, sarà lieto di fornirle ulteriori informazioni.

Le chiediamo di inviare la sua candidatura completa per via elettronica ad Angela Meili, dirigente del personale SEV: angela.meili@sev-online.ch.

Troverà maggiori informazioni sul SEV sul sito www.sev-online.ch

«Sono membro del SEV perché è un sindacato forte. Grazie alla serietà del SEV, un grande problema nel nostro settore è stato risolto in poco tempo.»

Nicola Sacco
Servizio Facility Management



Donne

14.06. Sciopero femminista

Anche quest'anno il 14 giugno ci sarà la **giornata nazionale svizzera di protesta e di sciopero femminista**, alla quale il SEV ti invita caldamente a partecipare.

Noi vogliamo che la società evolva abbandonando ogni violenza, verso la **correttezza, il rispetto e la parità salariale**. Ci uniremo e solidarizzeremo con tutte e tutti, in quanto vogliamo una Svizzera più giusta e che offre migliori condizioni di vita a coloro che vi abitano.

Anche la commissione donne del SEV ha espresso le proprie rivendicazioni per il settore dei trasporti pubblici. Il SEV si riunirà in manifestazioni pubbliche di protesta e parteciperà alle manifestazioni serali congiunte. Le informazioni in merito sono pubblicate sul nostro sito internet sullo sciopero (sev-online.ch/it/il-sev/donne/sciopero-femminista/). Partecipa anche tu a questa giornata, alla quale **sono evidentemente benvenuti anche gli uomini solidali**.

29.06. Assemblea sezionale Ticino

Quando: 29 giugno alle 17.

Dove: alla Casa del Popolo di Bellinzona.

Ordine del giorno: 1. Saluto introduttivo; 2. Nomina scrutatori ed estensore del protocollo; 3. Approvazione ordine del giorno; 4. Approvazione verbale ultima assemblea; 5. Relazione del presidente; 6. Relazione su temi d'attualità oltre ad informazioni sul nuovo sistema salariale; 7. Rapporto del cassiere e dei revisori più approvazione conti 2022; 8. Nomina di un supplente nella commissione di gestione; 9. Benemerenze per i 40 anni di militanza SEV; 10. Eventuali.

Nel corso dell'assemblea avremo il piacere d'incontrare un segretario sindacale SEV, il quale ci informerà in merito al nuovo sistema salariale introdotto a breve dalle FFS oltre

anche a dei temi d'attualità regionale.

Un'occasione da non perdere per ricevere informazioni, chiarire dubbi nonché incertezze legate al nuovo sistema salariale.

Confidiamo in una cospicua partecipazione in modo tale che possiate evadere tutte quelle domande che ancora non hanno ricevuto risposta, inoltre, l'annuale assemblea sarà anche un'ottima occasione per incontrarci tutti assieme.

Il verbale dell'ultima assemblea 2022 è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Al termine dell'assemblea **seguirà ufficialmente un ricco apericena a buffet** offerto dalla nostra sezione ZPV Ticino.

Iscrizione: per motivi organizzativi vi chiediamo gentilmente di confermare la vostra presenza con l'**apposita lista** esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 23 giugno 2023**.

Agenda 7/23

ZPV

Hai tra 5 e 11 anni? Cosa fai quest'estate? Vieni in Colonia!



Anche quest'anno le Colonie dei Sindacati accoglieranno a Rodi-Fiesso (Leventina) bambine e bambini da 5 a 11 anni

PRIMO TURNO:
dal 29 giugno al 13 luglio 2023

SECONDO TURNO:
dal 15 luglio al 29 luglio 2023

Per info o iscrizione, consultare

www.coloniedeisindacati.ch

oppure contattaci: Colonie dei sindacati
Piazza Collegiata - Salita S. Michele 2 -
CP 1211 - 6501 Bellinzona

Tel. 091 826 35 77 - cell. o Whatsapp:
079 681 42 96 - info@coloniedeisindacati.ch

Per i festeggiamenti
dei 100 anni
delle colonie
scansiona il codice QR



Unisciti a noi su Facebook!



CONDOGLIANZE

Il Comitato VPT Sottoceneri è vicino al collega Giuseppe Lo Re per la perdita della cara mamma **Filomena Lo Re** ed esprime le più sentite condoglianze.

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, 0449285611, www.fachmedien.ch SEVzeitung@fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

Prossima edizione: 23 giugno 2023.
Chiusura redazionale: 13 giugno, ore 10.

PARITÀ

La discriminazione salariale è strutturale



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Nelle professioni svolte per la maggioranza da donne, i salari orari sono molto più bassi se comparati agli altri settori, è quanto rivela un'analisi dell'USS, che mette in guardia anche dai dibattiti sul tempo parziale, che in realtà mettono in ombra la vera problematica: salari strutturalmente più bassi per la maggioranza delle donne.

Rispetto a trent'anni fa, oggi le donne sono più indipendenti economicamente, ma, nonostante siano anche spesso molto formate, la loro integrazione sul mercato del lavoro resta problematica e pur lavorando molto, guadagnano poco e sono più a rischio di povertà. Un basso salario inoltre non penalizza solo nel corso della vita "attiva" di una lavoratrice, ma si ripercuote anche su quanto riceverà una volta in pensione. Secondo l'analisi dell'USS, quattro

lavoratrici su dieci, anche se formate, ricevono un salario inferiore ai 5.000 franchi al mese (a tempo pieno) e il 25% guadagna addirittura meno di 4.500 franchi.

La tredicesima non è per tutte

Per quanto riguarda la 13esima, se in generale otto salariati/e su dieci la percepiscono, in molti settori dove lavorano soprattutto donne, questa non esiste. È il caso ad esempio di parrucchiere/i ed estetiste/i, un settore nel quale solo l'8% dei dipendenti la riceve. Anche nella vendita non va meglio, dove solo la metà delle venditrici e dei venditori d'abbigliamento la riceve.

Gli anni di servizio contano meno

E la discriminazione prosegue, dato che anni di servizio ed età influiscono solo minimamente sui salari dei settori "tipicamente femminili", dove le donne dai cinquant'anni in su guadagnano mediamente 1.072 franchi in più al mese delle ventenni, mentre nei settori "tipicamente maschili"

questa differenza raggiunge i 1.440 franchi. Gli scarti salariali sono particolarmente importanti tra le donne che si trovano in quella fascia d'età dove generalmente hanno obblighi di presa a carico, e questo sia che lavorino in settori prevalentemente maschili che a maggioranza femminile. Secondo Natascha Wey, vice-presidente dell'USS, non si tratta di un caso: «Spesso i datori di lavoro approfittano degli obblighi familiari del proprio personale per versare salari più bassi».

Tempi parziali e lavoro non remunerato

Se a questo aggiungiamo la necessità che molte donne hanno di lavorare a tempo parziale per riuscire a svolgere anche tutto quel lavoro di cura (figli, casa, familiari bisognosi,...) che ancora grava per la maggior parte sulle loro spalle, possiamo ben capire che, pur lavorando molto, di soldi in tasca ne mettono pochi. Secondo l'analisi dell'USS, infatti, un quarto del-

le donne guadagna meno di 2.700 franchi al mese.

Un sistema pensionistico che penalizza

Tutto ciò in un paese nel quale il sistema pensionistico si compone di un primo pilastro che non copre nemmeno i bisogni vitali e un secondo pilastro finanziato attraverso una capitalizzazione che avvantaggia strutturalmente i salari alti. Vien spontaneo chiedersi come si possa pensare che le donne riescano a vivere dignitosamente ed essere economicamente indipendenti negli anni della pensione se i loro salari stagnano e restano strutturalmente troppo bassi.

Cosa fare?

L'USS chiede una «Rapida rivalutazione dei bassi salari nei settori in cui le donne sono tradizionalmente la maggioranza». Secondo Wey, solo attraverso un lavoro sindacale nelle imprese e nei settori e un miglioramento dei CCL si può migliorare sensibil-

mente e in modo duraturo la situazione salariale delle donne. In concreto l'USS chiede:

- Almeno 5.000 franchi al mese per tutti/e coloro che hanno finito un apprendistato e salari minimi fissati nei CCL;
- Che nessuno guadagni meno di 4.500 franchi al mese;
- Una 13esima per tutti;
- Che vengano prese misure ferme e sistematiche contro la discriminazione salariale, con analisi salariali in tutte le imprese e delle azioni efficaci quando si constatano discriminazioni;
- L'accoglienza dei bambini dev'essere organizzata come un servizio pubblico, in modo da permettere una ripartizione più equa del lavoro remunerato e non remunerato tra uomini e donne;
- Gli investimenti nel servizio pubblico devono aumentare e portare a migliori condizioni di lavoro nei settori dell'accoglienza dei bambini, della salute e dell'azione sociale.



UN RARO SPETTACOLO

Niels Oberson

È raro vedere simili paesaggi in primavera. Quando gli alberi del paesaggio a valle rinverdono, generalmente non c'è più neve sulle montagne della catena del Gantrisch, ma non questa mattina. Un'ondata di freddo passeggera, arrivata durante la notte, ha abbassato il limite delle

nevicate e imbiancato le montagne. Il risultato è un contrasto surreale tra inverno e primavera. Il parco naturale del Gantrisch si trova nel triangolo urbano Berna-Thun-Friburgo. Niels condivide le sue foto di paesaggi su vari social, come Instagram (@noberson) o internet: niels-oberson.ch.

?

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Qual è la percentuale di donne nel personale di locomotiva FFS?

- a. 6%
- b. 9%
- c. 13%

2. L'Iniziativa per il Fondo per il Clima vuole che la Confederazione investa nel rinnovamento ecologico: quanto all'anno?

- a. Tra lo 0,5 e l'1% del prodotto interno lordo, ossia circa 3,5-7 miliardi di franchi.
- b. Tra l'1 e l'1,5% del prodotto interno lordo, ossia circa 7-10,5 miliardi di franchi.
- c. Tra l'1,5 e il 2% del prodotto interno lordo, cioè tra i 10,5 e i 14 miliardi di franchi.

3. I corsi di perfezionamento OAut possono essere conteggiati come tempo di lavoro?

- a. No.
- b. Sì, ma senza il tempo di viaggio.
- c. Sì, compresi i tempi di viaggio.

4. Quanti posti nel CdA delle FFS sono assegnati al personale?

- a. Due su nove.
- b. Due su dieci.
- c. Tre su undici.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 13 giugno 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 libri del valore di 40 franchi** – sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 6 /2023:
b/a/c/b

Il buono FFS per un valore di 40 franchi è stato vinto da: **Bernard Schneider** di Brügg BE, membro VPT BSG.

SULLE ORME DI...

Natalie Zysset, macchinista di locomotiva e supporto tecnico



«Sono a disposizione dei passeggeri che beneficiano delle nostre buone condizioni di lavoro».

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La ex insegnante Natalie Zysset è ora macchinista di locomotiva delle FFS dove lavora anche all'helpdesk tecnico «First Level Support Trazione». È iscritta al SEV e si impegna nel comitato direttivo della sezione Personale di locomotiva di Berna. Quando non lavora per le ferrovie, spesso va in bicicletta oppure si dedica alle arrampicate o al bird-watching in mezzo alla natura.

Natalie Zysset è seduta nella cabina di guida di un Pendolino Re-460. È il giorno dell'Ascensione e sta portando passeggeri dalla Svizzera tedesca a quella romanda. «Mi sono sempre interessata alle cose tecniche e, ad esempio, ho fatto una prova come tecnologa d'imballaggio», racconta la 38enne, «però alla fine ho optato per il liceo e, dopo la maturità, ho svolto la formazione per diventare insegnante». Dopo gli studi ha insegnato per tre anni in una scuola del quartiere Länggasse di Berna, finché non si è accorta di non voler svolgere quella professione fino alla pensione.

Casualmente, accanto alla sua scuola c'era un Centro di orientamento professionale, dove ha scoperto un libro sui mestieri per gli adulti. «Il libro parlava della professione di macchinista di locomotiva e ne sono rimasta affascinata.

Poi ho conosciuto un macchinista che ho avuto la possibilità di osservare alla guida e ho capito subito che era il lavoro che volevo imparare». Ormai Natalie Zysset lavora alla FFS da 12 anni. Per il 35% delle ore come macchinista e per il 50% come addetta al «First Level Support Trazione», dove fornisce supporto telefonico a macchinisti e macchiniste di locomotive che hanno problemi tecnici con i loro mezzi. Li aiuta nella ricerca del guasto e fornisce istruzioni su come rimettere in moto la locomotiva. «Per me è una situazione perfetta perché posso sfruttare sia la mia esperienza comunicativa che quella pedagogica».

«Oh, una volpe», grida Natalie Zysset ridendo. È evidente che ama il suo lavoro e la sua felicità si irradia ben al di là della cabina di guida. Un gruppo di escursionisti, in attesa che il passaggio a livello si apra, la saluta con la mano. «Ci sono molti aspetti del mio lavoro che amo. Gli orari di lavoro irregolari mi piacciono e alla sera ho finito e non devo portarmi il lavoro a casa». Le piacciono gli orari di lavoro perché le lasciano molto tempo per dedicarsi ai suoi hobby nella natura. Ama occuparsi del suo orto, osservare i volatili, arrampicare in montagna o andare in bicicletta. «Recentemente sono stata in bicicletta in Francia. Ci sono bellissime piste ciclabili costruite su ex tratte ferroviarie. Quando ho

mandato le foto ai miei amici macchinisti, hanno pensato che fossi pazza».

Sia come macchinista che come addetta al supporto tecnico, in quanto donna alle FFS fa parte di una piccola minoranza. «L'accoglienza positiva mi ha sorpreso. Mi aspettavo di poter incontrare delle resistenze. In particolare quando, come addetta al supporto, do istruzioni a un uomo su come risolvere un problema tecnico. Invece le resistenze non ci sono praticamente state e come donna sono stata accettata abbastanza rapidamente». Ovviamente, durante le pause ci sono spesso discussioni quando, in mezzo a tanti uomini, affronta temi femministi. Però, nel complesso, alle FFS ormai le donne macchiniste di locomotiva fanno parte della normalità.

«Il mercato ferroviario non deve essere liberalizzato!»

«Per me l'impegno sindacale è molto importante. Ero già iscritta al sindacato quando ero insegnante. Quando sono diventata macchinista per me è stato ovvio aderire al SEV. In una professione in cui il CCL gioca un ruolo fondamentale, per noi lavoratori è fondamentale essere forti e ben organizzati», spiega Natalie Zysset, che fa parte del comitato direttivo della sezione Personale di locomotiva di Berna, dove regna un'atmosfera molto cordiale e amichevo-

le. «Per me è importante rilevare i problemi di colleghi e colleghe e fare qualcosa per risolverli». Non si tratta solo di preoccupazioni quotidiane, ma anche della visione politica generale. «La liberalizzazione è il mio nemico mortale.

Dobbiamo fare tutto il possibile affinché il trasporto pubblico non sia lasciato al libero mercato. Dobbiamo essere al servizio del bene comune e non degli interessi economici di pochi». In una situazione di concorrenza alla fine nessuno ci guadagna, porta solo a una «lose-lose situation». «Mi dispiace che a Berna non possiamo lavorare contemporaneamente per le FFS e la BLS». Alla fine tutti ne trarrebbero beneficio. Ci sarebbe maggiore varietà e probabilmente sarebbe anche conveniente dal punto di vista economico. La concorrenza non comporta vantaggi».

«Se potessi cambiare qualcosa, vorrei rompere la barriera invisibile che alle FFS esiste tra i quadri e i collaboratori al fronte. Dovremmo tutti collaborare di più, invece di essere gli uni contro gli altri. Ci sono ancora ampi margini di miglioramento».

Ora Natalie Zysset non vede l'ora di prendere un caffè a Ginevra e, facendo l'occhiolino, aggiunge: «Del mio lavoro amo anche questo, fare un salto a Ginevra per prendere un caffè ed essere pagata per farlo non è da tutti».



TRANSIZIONE ENERGETICA

Tomz

