



# SEV N.9

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



TRAFFICO REGIONALE

## La pace sociale ha un prezzo

Editoriale di Christian Fankhauser,  
vicepresidente SEV

▶ p. 2 e 7

**L**o scorso 18 giugno, il popolo ha tracciato la rotta per il futuro votando a favore della Legge sulla protezione del clima e sull'innovazione. La Confederazione è ora tenuta a fare tutto il possibile per rendere la Svizzera neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050. Uno dei compiti più importanti è quello di rendere i trasporti più sostenibili. In altre parole, la Confederazione deve investire di più nel trasporto pubblico.

Il fatto che i segnali della Confederazione vadano esattamente nella direzione opposta è completamente assurdo. Il progetto della consigliera federale Karin Keller-Sutter di tagliare i finanziamenti al trasporto regionale del 7,8%, ovvero di 92 milioni di franchi, è un clamoroso affronto. Come si può rendere il trasporto pubblico ancora meno attrattivo in tempi di

cambiamento climatico? Come si può sabotare in questo modo la soluzione al problema del clima?

Per noi, come Sindacato del personale dei trasporti, questo annuncio e i piani di risparmio nel settore delle infrastrutture ferroviarie rappresentano un problema. I nostri colleghi e le nostre colleghe, che si adoperano per il trasporto sostenibile, sono già ora giunti al limite. Ovunque c'è carenza di manodopera qualificata. Le professioni nel settore dei trasporti pubblici devono essere rese più attrattive, vale a dire con migliori condizioni di lavoro e buoni salari. Per raggiungere questo obiettivo, la Confederazione deve creare le giuste condizioni quadro. Se i mezzi vengono tagliati, accadrà esattamente il contrario: si rischia infatti un peggioramento delle condizioni di lavoro. Le trattative salariali dell'autunno 2023 saranno dunque una grande

sfida per noi, perché un aumento pari a zero sarà inaccettabile. Inaccettabile è anche la politica pensionistica della Confederazione: chi ha lavorato tutta la vita per la comunità dovrebbe essere ricompensato con una pensione dignitosa. Ma anche in questo caso la politica ha altre priorità. Si trovano i soldi per salvare le banche, ma si taglia pesantemente sulle pensioni. Almeno siamo riusciti a promuovere con successo un referendum contro la riforma della LPP.

Cos'altro possiamo fare contro questa politica sbagliata? Il 16 settembre scenderemo nelle strade per rivendicare aumenti salariali e il mantenimento del potere d'acquisto per i pensionati. Questo dovrà essere un segnale forte contro la politica d'austerità della Confederazione. Il Consiglio federale deve capire che la pace sociale ha il suo prezzo!

### Sicurezza

Incidenti sulle aree dei lavori FFS: il SEV ha fatto pressione e le FFS intervengono.

4 e 5

### Bus elettrici

Non dimentichiamoci delle officine nel passaggio dai bus termici agli e-bus.

7

### CCL Tilo

Frutto del lavoro sindacale, il 1 luglio è entrato in vigore il nuovo CCL di Tilo.

9

## Canicola

I trasporti pubblici sarebbero fermi se il personale non continuasse a lavorare con la canicola, per questo il SEV ringrazia i suoi membri e ricorda le raccomandazioni della Seco: i datori di lavoro devono fornire protezione solare e acqua, adeguare gli orari di lavoro, fare più pause o ridurre il ritmo di lavoro. I dipendenti devono proteggersi dal sole, bere di più e modificare la propria dieta. La sicurezza prima di tutto! In caso di sintomi di calore come debolezza, problemi circolatori, crampi, ecc. recarsi subito in un luogo fresco e informare i superiori.

## 5%

È l'aumento chiesto dall'USS per le prossime trattative salariali. È assolutamente necessario visto che i prezzi e la produttività sono aumentati, mentre i salari sono rimasti fermi. L'economia sta andando bene e la disoccupazione rimane bassa: i lavoratori devono finalmente ottenere la loro parte.

## Pausa estiva

Il prossimo Giornale SEV n. 10 sarà pubblicato il 1° settembre, la chiusura redazionale per le sezioni è il 22 agosto, alle ore 10. Nel frattempo troverete tutte le informazioni importanti sul sito [sev-online.ch](http://sev-online.ch). Vi auguriamo una buona estate.

## Concorso SEV

Completa la seguente frase: "Sono membro del SEV perché..." e vinci un pacchetto estivo SEV. Le frasi più originali saranno pubblicate sul giornale SEV n. 10 e riceveranno un regalo. È possibile partecipare fino al 15 agosto tramite un post su Facebook ([facebook.com/verkehrsgewerkschaft](https://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)) o via e-mail all'indirizzo [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch). Manda anche una foto. Non verrà avviata alcuna corrispondenza in merito al concorso. Sono esclusi i procedimenti legali.

## Candidati

Le elezioni federali si terranno il 22 ottobre 2023. Il SEV desidera sostenere i candidati al Consiglio nazionale e al Consiglio degli Stati. Sei un candidato e un membro del SEV? Condividi i nostri valori di promozione e salvaguardia dei trasporti pubblici e della sicurezza sociale? Allora inviaci un'e-mail con una tua bella foto e uno slogan elettorale a [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch).



Il 27 giugno, i sindacati e i partiti di sinistra hanno depositato 141.726 firme (quasi tre volte il numero necessario) contro la riforma della LPP.

## MANIFESTAZIONE DEL 16 SETTEMBRE

# Ricevere sempre meno? No grazie!

**Michael Spahr**  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**Tutto diventa più costoso, ma i salari e le pensioni ristagnano. Ovunque. Nelle aziende di trasporto pubblico si profila un difficile autunno dal profilo salariale. Il 3 marzo 2024 si terrà la fatidica votazione sulle pensioni. Il 16 settembre siamo pertanto chiamati a scendere in piazza per mostrare che non siamo indifferenti a questa evoluzione.**

Lo scorso 27 giugno è stato depositato il referendum contro la riforma della previdenza professionale (2° pilastro, cassa pensioni). 141.726 firme, quasi il triplo di quelle necessarie, sono state raccolte dall'alleanza tra sindacati e partiti di sinistra. La riforma comporterebbe ulteriori perdite delle rendite fino a 3.240 franchi all'anno. Anche se l'inflazione già ora si pappa un mese di pensione. Per i/le dipendenti gli ultimi dieci anni sono già stati drammatici per quanto riguarda il 2° pilastro. La riforma approvata dal Parlamento non solo ignora il fatto che i tassi di conversione e le pensioni sono già in calo da diversi anni. Ignora anche completamente la significativa inversione di tendenza dei tassi di interesse e l'elevato tasso di inflazione.

### La spirale negativa delle pensioni

Ridurre ulteriormente le pensioni nonostante l'inversione dei tassi di interesse è sbagliato. Ma questo è esattamente ciò che chiede il Parlamento: ulteriori tagli alle pensioni fino al 15%. Dopo la riforma AVS 21, questa proposta comporterebbe anche un ulteriore peggioramento per le donne. Tra tutti, la generazione che sarà colpita dall'aumento dell'età pensionabile dovrà pure versare contributi più elevati per il resto della propria vita lavorativa, percepirà una retribuzione netta inferiore e in cambio riceverà pensioni più basse o al massimo dello stesso importo. Le donne, insomma, dovranno pagare il conto una seconda volta.

Infine, la riforma è un fallimento anche dal punto di vista tecnico: rende il 2° pilastro anco-

ra più opaco, costoso – e in definitiva arbitrario – e favorisce banche e assicurazioni. Grazie al referendum, potremo votare su questa fallimentare riforma della previdenza professionale probabilmente il 3 marzo 2024.

Lo stesso giorno, verosimilmente, voteremo anche sull'introduzione di una tredicesima pensione AVS. Contrariamente alla riforma della LPP, noi diciamo sì alla tredicesima AVS. Questa misura è più che mai necessaria per fermare la perdita di potere d'acquisto dei pensionati e delle pensionate. Diciamo invece no all'iniziativa dei Giovani liberali, che probabilmente sarà posta in votazione in contemporanea al referendum sulla LPP. L'iniziativa dei Giovani liberali vuole aumentare ulteriormente l'età pensionabile.

### Un autunno difficile dal profilo salariale

In Svizzera non sono solo le pensioni a ridursi per molte persone, ma anche i salari e il potere d'acquisto, ovvero ciò che possiamo permetterci con il nostro stipendio. Gli esperti

economici ritengono che la crisi del potere d'acquisto si manifesterà in modo ancora più evidente nell'autunno del 2023. Per la prima volta nel Dopoguerra, i salari sono diminuiti in termini reali per tre anni consecutivi. A ciò si aggiungono i forti aumenti dei prezzi degli affitti e un'esplosione reale dei premi di assicurazione malattia, probabilmente superiore al 5%. Le pigioni attuali rischiano di aumentare del 3% a causa dell'aumento del tasso di interesse di riferimento. Come se non bastasse, i datori di lavoro di numerosi settori si stanno confrontando e stanno già frenando le aspettative in occasione delle trattative salariali.

Rispetto all'anno scorso, questo autunno anche le trattative nelle aziende di trasporto pubblico saranno probabilmente molto più difficili, anche a causa dell'annunciato taglio dei sussidi federali per il trasporto regionale di passeggeri (vedi pagina 1). Per questo motivo è importante essere in tantissimi sabato 16 settembre a Berna per manifestare e fare sentire la nostra voce. E dimostrare che uniti e numerosi siamo forti.

## Le principali vittime dell'inflazione

*Commento di Aroldo Cambi. Una domanda fondamentale sull'inflazione è la seguente: colpisce tutti allo stesso modo? No. Colpisce molto più duramente lavoratori/lavoratrici e pensionati/pensionate con poco o nessun patrimonio. Perché coloro che finanziano il proprio sostentamento solo attraverso il salario o la pensione, difficilmente possono proteggersi dall'inflazione e garantire la propria condizione di vita. Le persone benestanti, invece, hanno numerose possibilità di investire il proprio patrimonio in modo protetto dall'inflazione. Oppure, con mosse intelligenti, possono addirittura generare un reddito da capitale il cui rendimento è superiore al tasso d'inflazione. Dopotutto, gli asset tangibili come le azioni o gli immobili possono avere un'ottima performance anche nelle fasi di inflazione.*

Ma chi non ha i mezzi per finanziare la propria

vita attraverso queste fonti è esposto al 100% all'inflazione e alle sue gravi conseguenze. Chi riceve un salario deve rinegoziarlo alla fine dell'anno e sperare di avere un datore di lavoro comprensivo e socialmente responsabile. Chi riceve una pensione deve pregare che la Cassa pensione preveda in qualche modo un'indennità per il costo della vita. L'esperienza degli ultimi anni dimostra che queste preghiere vengono difficilmente ascoltate. Salarati/e e pensionati/e non hanno la possibilità di negoziare il prezzo del pane e del latte alla cassa del supermercato o il premio dell'assicurazione malattia presso l'assicuratore. Gli aumenti dei prezzi sono imposti in modo spietato. Deve rimanere così? No! Possiamo usare tutte le leve a nostra disposizione per combattere politicamente questo sistema. Per questo motivo il 16 settembre scenderemo tutti in piazza per lanciare un chiaro segnale.

AVIAZIONE

# Garantire ora CCL anche negli aeroporti!



Tra le società di servizi degli aeroporti di Zurigo e Ginevra che hanno già concluso i CCL figurano le filiali locali di Swissport, la più grande società di servizi di assistenza a terra del mondo.

SEV  
zeitung@sev-online.ch

**Il Sindacato del personale di terra SEV-GATA chiede che tutte le compagnie che forniscono servizi negli aeroporti di Zurigo e Ginevra regolino le condizioni di lavoro collettivamente, cioè attraverso contratti collettivi di lavoro negoziati con i sindacati. Le concessioni necessarie saranno accordate alle aziende solo se le condizioni di lavoro saranno regolamentate in un CCL.**

«Il personale del trasporto aereo è preoccupato per la concorrenza selvaggia nelle condizioni di lavoro nel settore dell'aviazione, per l'assenza di contratti collettivi di lavoro (CCL) negli aeroporti di Zurigo e Ginevra, per la diversità di offerte da parte di fornitori di servizi temporanei e per l'aumento di situazioni lavorative preca-

rie con redditi bassi e orari di lavoro difficili, a volte spezzati»; il presidente del SEV-GATA Philipp Hadorn riassume così il contenuto della risoluzione "Garantire adesso condizioni di lavoro collettive negli aeroporti", adottata lo scorso 20 giugno dall'assemblea generale ordinaria del SEV-GATA.

**Appello alle aziende, alle autorità e alla politica**

Nello specifico, la risoluzione chiede che:

- tutte le aziende che forniscono servizi negli aeroporti di Zurigo e Ginevra regolano le condizioni di lavoro nei CCL negoziati con i sindacati.
- le concessioni necessarie possono essere accordate solo se le condizioni di lavoro sono regolamentate nei CCL.
- i datori di lavoro, le autorità e la politica contribuiscono a garantire che i CCL possano essere dichiarati generalmente vincolanti e che si tro-

vino soluzioni settoriali per evitare il dumping sociale.

**Assumere personale sufficiente e prevedere tempi di riposo**

La risoluzione formula inoltre due ulteriori richieste alle compagnie degli aeroporti:

- che il personale sia finalmente sufficiente, anche nelle ore di punta.
- che venga previsto un tempo di riposo e che vengano richieste solo prestazioni ragionevoli.

«I livelli di personale sono ancora troppo bassi a causa dei tagli effettuati durante la pandemia e i dipendenti sono già esausti. Senza personale aggiuntivo, non sarà possibile gestire il traffico delle vacanze estive», avverte Philipp Hadorn. «I passeggeri meritano di viaggiare senza inconvenienti come ritardi e perdita di qualità del servizio. I dipendenti meritano condizioni di lavoro dignitose, dignità e riconoscenza», si precisa a chiare let-

tere nella risoluzione.

SEV-GATA (Groundstaff Aviation Technics and Administration), il Sindacato del personale di terra dell'aviazione, difende gli iscritti di un'ampia gamma di contesti lavorativi, come per esempio Swiss Int. Air Lines Ltd., Swissport, SBS, Engie, ISS, Ve-

bego, ecc.

**Trattative in corso a Ginevra**

Sono iniziate le trattative per il rinnovo del CCL di Swissport a Ginevra il prossimo ottobre. Le discussioni proseguiranno ad un ritmo più intenso da qui all'autunno.

**Concorrenza: non sulle spalle del personale**

*Commento di Philipp Hadorn, presidente SEV-GATA e segretario sindacale/responsabile SEV del Team aviazione.*

Siamo stufi. Non solo i colleghi e le colleghe che hanno scioperato all'aeroporto di Ginevra all'inizio di luglio, bensì anche tutte le persone coinvolte. Persino le aziende. La rovinosa concorrenza negli aeroporti porta a condizioni di lavoro che devono essere considerate «precarie». Mentre i/le dipendenti soffrono di stress, di cari-

co di lavoro difficilmente sostenibile, di orari di lavoro incompatibili e di salari bassi, le aziende con CCL si lamentano della pressione sui prezzi. Durante la pandemia di Covid-19, il trasporto aereo è stato riconosciuto di importanza sistemica. I cantoni di ubicazione e i (co)proprietari degli aeroporti ne sono responsabili. Negli aeroporti deve pertanto essere applicato quanto segue: nessuna concessione a compagnie senza CCL. Fermiamo la spirale negatival.



**Il CCL di FFS Cargo è stato prolungato fino al 30 aprile 2025.** Questa decisione è stata presa dalle parti sociali in considerazione delle discussioni politiche e della maggiore integrazione di FFS Cargo nel Gruppo FFS. In questo modo è garantita la stabilità delle condizioni di lavoro. Inoltre, i CCL di FFS e FFS Cargo avranno nuovamente la stessa durata, mantenendo così la condizione di parità di trattamento per i collaboratori di FFS e FFS Cargo. Allo stesso tempo, sono possibili miglioramenti concordati del CCL già durante il periodo di validità.

Il Consiglio federale propone di stanziare **15,1 miliardi di franchi per l'esercizio, la manutenzione e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria per gli anni dal 2025 al 2028.** Sebbene si tratti di 0,7 miliardi di franchi in più rispetto al periodo 2021-2024, **i fondi disponibili saranno probabilmente inferiori in termini reali rispetto al periodo 2021-2024** a causa dell'inflazione, dell'aumento dei prezzi dell'elettricità e dei minori introiti derivanti dalle tariffe delle linee ferroviarie. Ciò che non è urgente deve quindi essere rimandato.



Infrastruttura ferroviaria: l'aumento del traffico rende necessario decongestionare gli snodi ferroviari come Wylerfeld (BE). Altrove, potrebbe essere necessario aspettare.

**SIMON BURGUNDER** risponde

## Modello di cooperazione non negoziabile

**?** Come procedere con l'UE? Perché per il SEV il modello di cooperazione nel traffico viaggiatori internazionale non è negoziabile?

Il sistema svizzero dei TP poggia fondamentalmente sull'idea della cooperazione. Significa che le imprese di trasporto non sono essenzialmente in competizione tra loro per accaparrarsi singole tratte redditizie e trarre il massimo vantaggio per sé, ma gestiscono in maniera cooperativa una rete globale quale servizio pubblico.

Così facendo si riesce ad assicurare per il nostro Paese una rete di trasporti geograficamente strutturata e performante, utile all'interesse generale e non al profitto di singoli grandi azionisti. Esiste un consenso politico comune a tutti i partiti per mantenere l'attuale sistema di TP. Non si vede quindi alcun motivo per sacrificare il modello di cooperazione nelle trattative con l'UE, mettendo così a rischio il sistema svizzero di

trasporti pubblici nel suo insieme.

Un'apertura del mercato nel Traffico viaggiatori internazionale (TVI) equivarrebbe a un cambio di paradigma, che porterebbe fatalmente a un peggioramento dei salari e delle condizioni di lavoro per il personale dei trasporti, ma che metterebbe a rischio anche il sistema complessivo di trasporti in Svizzera, dato che non sarebbero più garantiti l'integrazione del sistema e il finanziamento.

Per tale ragione il SEV respinge qualsiasi soluzione negoziale a spese del personale – sulle rotaie svizzere salari svizzeri – e del modello di cooperazione. In particolare, il SEV si oppone all'idea di concedere al Flixbus l'accesso alla rete ferroviaria svizzera. Il SEV vuole un TVI basato sulla cooperazione tra le ITF, come oggi è pratica comune anche nell'UE.

Simon Burgunder è il nuovo coordinatore della politica dei trasporti al SEV. Avete domande? Scriveteci a giornale@sev-online.ch



Nessun compromesso quando si tratta di sicurezza nei cantieri delle FFS. Questo è un appello a tutti: in caso di pericolo dite stop!

## INCIDENTI SULLE AREE DEI LAVORI FFS

# La pressione è efficace: le FFS agiscono

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**I gruppi di lavoro per il miglioramento della sicurezza sulle aree dei lavori FFS, istituiti lo scorso autunno su intervento del SEV dopo una serie di incidenti mortali, hanno presentato le loro proposte di misure. Si tratta ora di metterle rapidamente in pratica.**

Dopo l'aumento registrato lo scorso anno degli incidenti sulle aree dei lavori FFS, a ottobre il SEV e la sua sottofederazione Bau/Lavori hanno scritto una lettera alla direzione di FFS Infrastruttura. Nella stessa essi elencavano alcuni punti che, a loro parere, andavano migliorati riguardo alla sicurezza, e chiedevano un incontro. Questo si è tenuto in tempi rapidi, già il 1° novembre, e la direzione di Infra si è detta disponibile a esaminare i punti citati nell'ambito di gruppi di lavoro composti da rappresentanti delle FFS e del sindacato. Sono stati formati i sette gruppi di lavoro seguenti:

**1. Controllo dei lavori di società terze – Tesi:** carente implementazione dei requisiti di legge da parte di terzi, ivi inclusi esempi lampanti come i doppi turni nella medesima giornata. Assenza o carenza dei controlli.

**2. Fiumana di informazioni, sistemi, strumenti di lavoro – Tesi:** i collaboratori sono correntemente sommersi da sistemi, strumenti di lavoro, processi e moduli aggiuntivi; ciò offusca la distinzione fra ciò che è importante e ciò che è irrilevante. La situazione pregiudica sia l'attenzione sia la sicurezza.

**3. Bandi di concorso e aggiudicazioni – Tesi:** a detta di molti collaboratori e del SEV,

alcuni bandi di concorso e alcune aggiudicazioni non sono comprensibili, soprattutto nell'ottica della sicurezza. Vengono segnalate assenza d'esperienza e persone scarsamente qualificate.

**4. Tempo e risorse sufficienti per le formazioni – Tesi:** conoscenze sempre più superficiali o assenza di conoscenze sui temi importanti. Le direttive in materia di sicurezza e di lavoro non possono essere delegate alla responsabilità personale e allo studio individuale.

*Commento di Urs Huber, segretario sindacale e responsabile del team SEV Infrastruttura. «Non si può più andare avanti così!» Il SEV aveva reagito con queste parole alla serie di tragici infortuni, e si era rivolto alla direzione di FFS Infrastruttura. Alle FFS chiedevamo di agire. FFS Infrastruttura è stata subito disponibile ad affrontare concretamente con noi le tematiche, nell'ambito di sette gruppi di lavoro. Questi hanno analizzato i temi e le possibilità di miglioramento durante innumerevoli incontri. Alla fine è stato presentato una specie di rapporto finale. La mia valutazione: l'inizio è stato molto intenso e impegnato. Poi, quanto più i temi si sono fatti concreti, tanto più difficili sono diventate le cose, almeno nell'ottica del SEV. Riguardo alla tematica delle attribuzioni a ditte private e alla sorveglianza di terzi abbiamo potuto dare molti input. Bisogna eliminare le incongruenze e migliorare le future messe a concorso. Nel gruppo di lavoro «Comunicazione» si è rimandato ogni volta alle «Segnalazioni del futuro»; vedremo mai avverarsi questo futu-*

**5. Coinvolgimento degli utenti negli sviluppi del sistema – Tesi:** i sistemi vengono troppo spesso sviluppati e implementati senza un sufficiente coinvolgimento del personale di base.

**6. Stabilità nella gestione del personale/pianificazione dei turni – Tesi:** i frequenti cambiamenti di turno sul breve termine mettono a rischio la concentrazione e l'attenzione. Nella pianificazione insorgono troppi attriti che,

### *Sicurezza: il SEV non demorde*

ro? Appare ovviamente molto difficile migliorare la pianificazione dei turni, per avere impieghi più stabili per il personale e meno cambiamenti dell'ultimo minuto. Questo gruppo di lavoro ha ottenuto poco. In nessun caso però chiediamo miglioramenti solo di facciata: si alla possibilità di visionare gli esami, ma in un modo tanto complicato che nessuno lo farà? Vogliamo che i collaboratori sappiano dove sbagliano, in modo da potersi migliorare. È questo il senso del provvedimento, o no?

Ora la sicurezza dovrà rimanere un argomento fisso, il SEV e le FFS vogliono restare sul pezzo. La sicurezza è in assoluto la cosa più importante! A quanto pare, tutti alle FFS la pensano così. Se qualcosa non va per il verso giusto, grande o piccolo che sia, reagite sempre e segnalatelo sempre! Sulla sicurezza non si deve scendere a compromessi! Questo è anche il mio appello a voi, colleghe e colleghi: se qualcosa non va, dite basta! E ditelo anche ai vertici delle FFS. Perché ne va della vostra sicurezza, della vostra salute!

nell'immediato, possono essere fonte di incertezze sotto ogni punto di vista.

**7. Comunicazione – Tesi:** le notifiche di infrazioni, scampati infortuni, ecc. sono palesemente troppo poche. Problemi di comunicazione e di approccio con gli uffici FFS o loro assenza di reazione («Alla fine non succede niente!»).

In occasione di un secondo incontro tra le parti sociali, il 13 dicembre, alcuni temi sono stati raggruppati. Altri colloqui a gennaio e maggio hanno permesso di valutare i progressi fatti. I gruppi di lavoro hanno presentato i rispettivi risultati al quinto incontro del 13 giugno.

#### **Risultati dei gruppi d'attività**

In base alla presentazione delle FFS del 13 giugno, i risultati principali sono i seguenti:

• **Pacchetto di lavoro (PL) «Formazione e sviluppo del sistema»:** la riduzione a una mezza giornata dei corsi di ripetizione per le funzioni di sicurezza, decisa nel 2016, è stata analizzata e, a detta delle FFS, la scelta fatta si è dimostrata valida. Su questo punto la posizione del SEV è sicuramente differente. Per tutti gli attuali e aspiranti capi della sicurezza che, nel lavoro quotidiano, hanno a che fare con movimenti di manovra, da maggio 2024 verrà organizzato un nuovo modulo obbligatorio «Competenza nel servizio di manovra». Esso si svolgerà volutamente come insegnamento in presenza. Da gennaio 2024 la documentazione d'esame dovrà poter essere visionata, anche in caso di esame superato, in modo da poter imparare dagli errori. Nell'ambito del progetto del Gruppo FFS «Semplificazione delle norme», i collaboratori dovranno ricevere le prescrizioni e le rispettive modifiche necessarie per il loro lavoro in manie-

ra personalizzata secondo la loro funzione. Ulteriori misure dovranno ridurre la massa delle istruzioni.

• **PL «Comunicazione»:** le segnalazioni via banca dati degli eventi Sicurezza e qualità (ESQ) saranno un argomento delle giornate sulla sicurezza 2024 del settore aziendale Disponibilità e manutenzione (I-VU). Qui l'accento sarà posto sul ruolo dei superiori nel processo di segnalazione e nel sensibilizzare i collaboratori ad annunciare le irregolarità, avvalendosi inoltre dell'offerta del Servizio segnalazioni riservate di Infrastruttura (VMS). Tale offerta andrà altresì illustrata da collaboratori del VMS nei vari settori aziendali. Alle parti sociali sarà accordata una rappresentanza fissa nel team del progetto «Segnalazioni del futuro» del settore centrale FFS Sicurezza e qualità della produzione.

• **PL «Fiumana di informazioni, diversità di sistemi, strumenti di lavoro»:** Si è giunti alla conclusione che i potenziali di rischio del lavoro con esercizio in corso possono essere coperti con le disposizioni vigenti, questo tuttavia presuppone grande attenzione e la costante consapevolezza della situazione da parte dei lavoratori. Determinate misure dovranno semplificare l'attribuzione delle informazioni importanti, evitare i doppi e assicurare che le informazioni rilevanti per la sicurezza giungano effettivamente ai collaboratori.

• **PL «Stabilità nella gestione del personale/pianificazione dei turni»:** all'inizio nel gruppo di lavoro era stata avanzata la tesi che i responsabili di progetto pianificano sistematicamente turni troppo lunghi e annullano troppo tardi i turni di riserva. Questo punto di vista tuttavia non ha trovato conferma con esempi concreti. Si è nondimeno constatato che a causa dei tempi di trasferimento (troppo) lunghi dei team, in particolare in caso di clustering e quando le succursali si aiutano tra loro, molto spesso si creano turni di più di nove ore, ciò che porta ad adattamenti nella pianificazione dei turni per poter rispettare la LDL («regola delle 63 ore»). Badare a tempi di viaggio il più corti possibile nella disposizione del personale è stata individuata come l'unica misura attuabile in tempi rapidi. Altrimenti non è stato possibile trovare altri accorgimenti su come ovviare in modo mirato a questa circostanza. (Nel passato, ad esempio, il pernottamento in albergo dei collaboratori sul posto era stato respinto quale possibile misura dai diretti interessati.) A mente del SEV i risultati di questo gruppo di lavoro sono poco utili, vale a dire che non hanno un grande potenziale di miglioramento in quanto a sicurezza.

• **PL «Lavori di ditte terze»:** il gruppo di lavoro osserva che in generale le esigenze poste al personale di sicurezza – interno o esterno che sia – non si differenziano. Le imprese terze devono rispettare il diritto vigente. Dal 1° gennaio 2021 è in vigore il nuovo diritto in materia di appalti pubblici, che dà ai committenti la facoltà di escludere una ditta offerente da una procedura di aggiudicazione, di stralciarla da un elenco o di revocare l'aggiudicazione già conferita, se per l'offerente vengono constatate determinate fattispecie. Verranno inoltre precisati i requisiti in materia di competenze linguistiche, e saranno controllati nel caso di nuovi bandi. Il personale di imprese terze verrà registrato nell'assistente di cantie-

re (BSA), ciò che tuttavia richiede un certo tempo. Questo per poter constatare meglio le violazioni contro la legge sulla durata del lavoro (LDL) e la legge sul lavoro (LL).

• **PL «Bandi e aggiudicazioni»:** l'unità aziendale I-SQU di Infrastruttura include la sezione IKI «Controlli interni di Infrastruttura», che con i suoi nove collaboratori dal 2018 accerta le anomalie sulle aree dei lavori interne ed esterne. IKI svolge annualmente 1500 verifiche a sorpresa (ca. 3000 verifiche parziali) e stila i relativi rapporti. Le FFS valuteranno se sia necessario potenziare la sezione IKI, se si debbano integrare ulteriori tematiche nel catalogo dei difetti e se mediante controlli intensivi sia possibile svolgere verifiche delle norme LDL/LL.

Da gennaio 2023, all'ordinazione di prestazioni le FFS richiedono le qualificazioni del personale previsto delle imprese terze, indicandone il nome, e le controlla. In caso di cattiva condotta, il soggetto può e deve essere allontanato. Altra procedura: se vengono constatate irregolarità, le FFS possono avvalersi dello strumento degli audit di sistema presso i fornitori. È stato concordato che le parti sociali condivideranno rapidamente con le FFS le informazioni ottenute sui fornitori. Inoltre, a scadenza trimestrale esse discuteranno i temi suddetti con l'azienda in una cerchia ristretta.

Il segretario sindacale SEV Urs Huber annota: «Adesso le ditte devono mettere preventivamente a disposizione delle FFS i necessari documenti del loro personale. Questo comporterà che molti lavoratori non vengano più ammessi, qualora ad esempio non abbiano un'attestazione valevole e non possano più lavorare. Finora in questo ambito spesso nessuno ha notato e segnalato nulla. È importante annunciare tutte le infrazioni.»

#### La sicurezza resta al centro

Alla riunione del 13 giugno i gruppi di lavoro sono stati ufficialmente sciolti. Vari temi saranno portati avanti e, in futuro, verranno trattati a ogni riunione ordinaria della direzione di Infrastruttura con le parti sociali, sotto la trattanda standard «Sicurezza». In avvenire dunque la sicurezza sarà un punto preminente delle discussioni tra FFS e SEV fino a sei volte l'anno.

Alla luce della recrudescenza di infortuni sulle aree dei lavori dello scorso anno, anche l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) preme sulle imprese ferroviarie: «Le ferrovie (...) sono chiamate a ridurre il rischio di infortunio sui cantieri dei TP con misure aggiuntive», scrive il 27 giugno nel suo «Rapporto sulla sicurezza nei trasporti pubblici 2022». Interpellato dal giornale SEV, l'Ufficio federale precisa: «Fra i temi vi sono la maggiore considerazione dei fattori umani e organizzativi, come pure la cultura della sicurezza. Si tratta fra l'altro di garantire la sensibilizzazione alle tematiche della sicurezza, di prevedere realistici decorsi temporali, di assicurare una corretta implementazione delle attività, di curare la Safety Leadership a tutti i livelli e di intensificare la presenza dei dirigenti sul posto.» L'UFT intende altresì svolgere più controlli d'esercizio non preannunciati sulle aree dei lavori e valuta il lancio di una campagna di sensibilizzazione per i superiori delle imprese ferroviarie.

## Le nostre competenze tecniche nei gruppi di lavoro



Il SEV era rappresentato in tutti i gruppi di lavoro sulla sicurezza nelle aree dei lavori FFS. Si è dato grande valore ai colleghi con molta esperienza. Nell'immagine, da sinistra: Urs Huber, segretario sindacale SEV; Thomas Kaderli, presidente BAU/Lavori sezione Svizzera nordoccidentale; Philippe Schibli, segretario centrale Lavori; Hans Ulrich Keller,

membro di comitato centrale Lavori; Jan Weber, presidente centrale Lavori; Peter Käppler, presidente centrale AS. Nella foto mancano Thomas Zgraggen, presidente Lavori sezione Svizzera centrale e Markus Neuhaus, presidente Lavori sezione Berna-Vallese, che pure hanno collaborato nei gruppi di lavoro..



Sélim Taboubi (a sinistra) e Robin Gygax (a destra)

### GIURA BERNESE

# Urgente bisogno d'agire

Yves Sancey, avec le Journal du Jura  
yves.sancey@sev-online.ch

**Da qualche settimana, i ritardi e le soppressioni di treni si accumulano sulle tratte FFS che collegano Bienne a Moutier e La Chaux-de-Fonds. La sezione biennese della LPV punta il dito contro materiali vetusti e poco affidabili. Una presa di contatto è in corso con le FFS.**

La situazione è molto tesa nel Giura bernese. Dal 1° maggio, secondo la LPV di Bienne, circa settanta problemi tecnici hanno causato ritardi, di cui 38 dovuti a problemi di accoppiamento e 29 a cancellazioni di treni su queste linee del Giura bernese. I passeggeri, stupefatti dal ripetersi di questi problemi, si stanno arrabbiando. La frustrazione e la rabbia si sono riversate sul personale FFS presente sul terreno. Per smorzare questa situazione esplosiva, la sezione di Bienne del SEV LPV ha lanciato l'allarme in una lettera dei lettori pubblicata sul Journal du Jura a fine giugno.

«Nelle ultime settimane, l'affidabilità dei collegamenti ferroviari tra Bienne e La Chaux-de-Fonds o Moutier è nettamente peggiorata. Sono pochi i giorni in cui non si verifica un guasto al treno o un "problema tecnico agli impianti ferroviari". Ritardi imprevisti e treni cancellati sono diventati un evento quasi quotidiano per i passeggeri della valle di Saint-Imer e della valle di Tavannes». Queste le parole di Sélim Taboubi, presidente del SEV LPV Biel/Bienne, a nome della sezione locale della sottofederazione dei macchinisti.

#### Smorzare una situazione tesa

«Abbiamo preferito prendere l'iniziativa per disinnescare una situazione che stava diventando sempre più tesa con i passeggeri», spiega Taboubi. Robin Gygax, anch'egli membro del SEV LPV, aggiunge: «Verbalmente, gli animi si scaldano già regolarmente quando ci sono ritardi su questa linea... Vogliamo evitare l'aggressione fisica. Questi macchinisti capiscono la rabbia dei passeggeri, ma anche se generalmente sono i primi a riceverla, non possono farci molto.

Puntano il dito contro il materiale rotabile fatiscente e inaffidabile. «Abbiamo aggiunto il nuovo al vecchio. Per un po' ha retto, ma gli accoppiatori automatici che sono stati aggiun-

ti non funzionano più come quando erano stati progettati e integrati all'inizio», spiega Sélim Taboubi. «Da più di un anno, la flotta che collega Bienne e la parte alta del Giura bernese risale agli anni Ottanta. I problemi tecnici si presentano a ondate», osserva. Secondo lui, gli intoppi principali si verificano quando i convogli vengono accoppiati e disaccoppiati a Sonceboz, quando vengono separati per Moutier o La Chaux-de-Fonds, o quando vengono messi in una doppia unità per Bienne.

I due treni che sono stati insieme fino a quel momento si separano, proseguendo ciascuno in direzione opposta: «Questa manovra avviene due volte all'ora e si verifica quasi quotidianamente. In un viaggio just-in-time, i meccanici possono perdere circa dieci minuti quando devono intervenire manualmente per staccare i convogli, quando l'orario ne prevede solo cinque. Questi ritardi si ripercuotono sugli altri treni, a causa della linea a binario unico.

#### Esistono delle soluzioni

Grazie alla loro presa di posizione sul giornale, i sindacalisti, che speravano in una rapida reazione da parte della direzione, hanno ottenuto ciò che volevano. Attualmente sono in corso discussioni con le FFS. Queste ultime si dicono pronte a cercare soluzioni. Sélim e Robin ne hanno solo una o due da proporre. La più semplice sarebbe quella di sostituire le apparecchiature obsolete e investire in attrezzature più affidabili, con il sostegno del Cantone. Anche le FFS riconoscono i problemi di affidabilità dei treni Domino. L'altra soluzione, a breve termine, sarebbe quella di abolire il principio del "taglia e aggancia", poiché la separazione e l'aggancio dei treni è la causa di gran parte dei disagi. «Questo significherebbe un collegamento in più a Sonceboz. È già stato fatto una decina di anni fa ed è possibile coordinare la coincidenza sullo stesso marciapiede, sul binario di fronte» sostiene Sélim Taboubi. Invece di attendere il disaccoppiamento del treno, un convoglio sarebbe pronto per la partenza sul binario di fronte.

Per l'incolumità fisica dei nostri colleghi e il comfort degli utenti di una regione che merita un servizio pubblico degno di questo nome, ci auguriamo che le discussioni con le FFS portino rapidamente a misure che allentino la tensione.

## COLPI DI DIRITTO

# Quando il datore di lavoro non versa i contributi AVS

§ Servizio giuridico del SEV  
giornale@sev-online.ch

**Andrea, 64 anni, pensa già alla meritata pensione che si godrà dall'anno prossimo. Per questo ha richiesto un calcolo anticipato della rendita alla sua cassa di compensazione. E, guarda un po', mancano anni di contribuzione. Si scopre che, a quanto pare, la ditta per cui ha lavorato qualche anno prima non ha versato i contributi AVS alla cassa di compensazione. Che fare?**

Il versamento dei contributi AVS alla cassa di compensazione è compito del datore di lavoro. Egli deduce i contributi dei suoi dipendenti ogni

volta che paga gli stipendi, poi li riversa - unitamente alla sua quota - alla rispettiva cassa di compensazione. Quest'ultima registra i redditi da cui sono detratti i contributi AVS. La cassa di compensazione tiene, per ogni assicurato, un cosiddetto «conto individuale», nel quale figurano non solo tutti i redditi, ma anche i periodi di contribuzione e gli accrediti per compiti assistenziali. Il conto individuale è, per così dire, la base di calcolo per la futura rendita AVS. Gli anni di contribuzione mancanti possono quindi avere conseguenze. In cifre, ogni anno di contribuzione in meno comporta una riduzione della rendita di almeno il 2,3 per cento.

Se - come in questo caso - il datore di lavoro non rispetta i suoi obblighi legali e non versa i contributi, di principio Andrea non subirà uno

svantaggio. Questo a condizione di poter provare che, a quel tempo, era effettivamente impiegato presso il datore di lavoro in parola. La cosa migliore per lui sarebbe di riuscire a trovare i conteggi del salario sui quali figurano le effettive detrazioni per le assicurazioni sociali. A questo scopo egli può richiedere dalla sua precedente azienda la documentazione salariale fino a dieci anni prima. Altre possibilità di prova sarebbero gli estratti bancari, i certificati di lavoro, i documenti fiscali e così via. Quanta più documentazione che attesti di aver lavorato per la ditta in questione Andrea potrà presentare, tanto più facilmente egli riuscirà a dimostrarlo, e i contributi mancanti gli verranno accreditati sul conto individuale.

Spetterà allora alla cassa di compensazione

richiedere all'ex datore di lavoro il versamento a posteriori degli importi dovuti, fissandoli se necessario con una decisione. Anche se non fosse più possibile esigere questi importi dalla ditta - vuoi perché già prescritti, vuoi perché impossibili da riscuotere - Andrea non ne avrebbe alcun danno. I contributi mancanti gli verranno comunque accreditati sul conto individuale.

In conclusione: i lavoratori non possono e non devono confidare nel fatto che i contributi AVS vengano senz'altro versati da ogni datore di lavoro. È buona cosa tenere e conservare in modo ordinato i documenti più importanti quali certificati di salario, attestati ecc. E non fa mai male richiedere, ogni due o tre anni, un estratto del proprio conto individuale alla cassa di compensazione. Non costa niente. Basta saperlo.

## TRASPORTO DELLE TIFOSERIE

## I Club devono assumersi la responsabilità

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Il SEV è preoccupato per le segnalazioni dei ferrovieri in merito alla violenza e al vandalismo dei tifosi di calcio sui treni delle FFS. Rivendica una maggiore sicurezza per il personale treno e per i macchinisti. Chiede inoltre che la Swiss Football League e le singole squadre di calcio - come pure i corpi di polizia cantonali, le FFS e le altre imprese ferroviarie - si assumano le proprie responsabilità e investano nella sicurezza del personale ferroviario.**

Uno degli incidenti più gravi si è verificato alla fine di maggio, quando circa 250 tifosi del Servette hanno fermato un treno di ritorno a Ginevra. Non erano su un treno speciale per tifosi, ma su un treno normale non accompagnato dalla polizia dei trasporti. A Morges, il treno si è dovuto fermare a causa di un allarme antincendio. Diversi tifosi hanno quindi aggredito verbalmente il personale treno e il macchinista. Poi uno dei tifosi ha colpito qualcuno in faccia. Il personale treno ha immediatamente chiamato la polizia. Tuttavia, ci sono voluti più di 40 minuti prima che la polizia cantonale arrivasse e riuscisse a garantire la sicurezza e l'ordine.

Secondo quanto riferito dal personale treno, durante l'ultima stagione calcistica sono aumentati gli atti di vandalismo e gli episodi di violenza da parte dei tifosi, sia sui treni speciali per i tifosi, sia sui treni normali in cui erano presenti molti

tifosi. Molti i disagi: sono stati tirati i freni di emergenza, c'era chi fumava nelle carrozze e spesso l'atmosfera era così minacciosa nei confronti del personale che non poteva intervenire o controllare i biglietti. A volte il personale treno ha dovuto ritirarsi nella cabina di guida per proteggersi dalle minacce dei tifosi. Sui treni regolari frequentati dai tifosi, il personale ha spostato i passeggeri che non facevano parte dei gruppi di tifosi in un'altra carrozza o in prima classe per proteggerli dalle aggressioni. Per le due sottoferozioni del SEV interessate, la ZPV e la LPV, è chiaro che è necessario fare qualcosa.

Il SEV è consapevole che la maggior parte dei trasporti dei tifosi alle partite di calcio si svolge in modo pacifico. Poiché in Svizzera il trasporto è obbligatorio, è chiaro che il trasporto dei tifosi non può e non deve essere impedito. Ciononostante, il SEV avanza una serie di richieste alle varie parti interessate:

**Club della Super League e della Challenge League:** il lavoro professionale dell'organizzazione «Fanarbeit», che ha un effetto di de-escalation, deve essere ampliato e promosso. Oltre al lavoro di «Fanarbeit», gli steward dei club dovrebbero anche accompagnare i gruppi di tifosi sui treni, se necessario. In particolare, i club in cui la comunità dei tifosi è cresciuta negli ultimi anni, sono chiamati a intervenire in questo senso. Devono investire molto di più in questo settore.

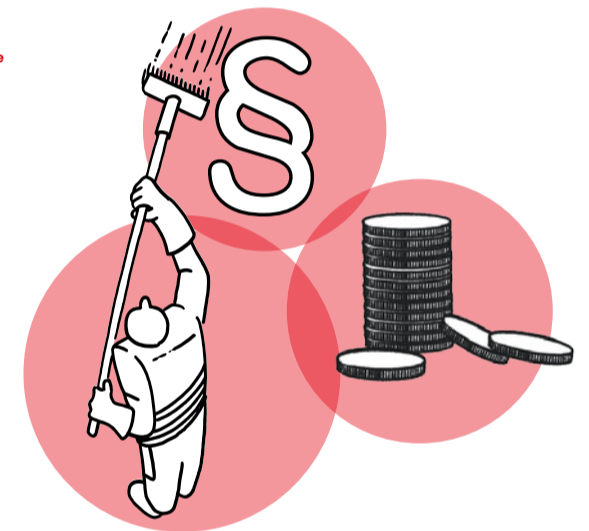
**Swiss Football League:** la SFL e i suoi club devono assumersi maggiori responsabilità nei confronti dei propri tifosi. Analogamente ad altre

leghe in Europa, devono contribuire ai costi del trasporto dei tifosi in condizioni di sicurezza. Inoltre, devono poter essere perseguiti legalmente se i tifosi causano danni alla proprietà e violenza sui mezzi di trasporto pubblico mentre si recano alle partite.

**Polizia cantonale (o CDDGP):** non è sufficiente che la polizia cantonale responsabile si limiti a proteggere gli stadi e le stazioni ferroviarie vicine agli stadi. La polizia cantonale responsabile deve anche essere pronta a intervenire immediatamente nel caso in cui si verificano episodi di violenza da parte dei tifosi lungo il percorso tra le sedi delle partite di calcio.

**FFS (e altre compagnie ferroviarie):** È indispensabile che le FFS si attengano alla "Carta contro la violenza nei trasporti pubblici", che hanno firmato nel 2002. Devono ottimizzare la pianificazione del personale per i treni dei tifosi e per i treni regolari su cui sono presenti molti tifosi e aumentare il personale treno dove necessario. Inoltre, le FFS dovrebbero negoziare con la Confederazione l'aumento del numero di agenti della Polizia dei trasporti.

Poiché due nuovi club giocheranno nei campionati professionistici a partire dalla stagione 2023/24, il trasporto dei tifosi aumenterà. Poiché un maggior numero di club della Svizzera francese giocherà in Super League, le distanze che i tifosi dovranno percorrere per raggiungere le partite in trasferta aumenteranno in alcuni casi. Per questo motivo è necessario intervenire subito con urgenza.



### Giornata della Migrazione 2023

## Per la partecipazione politica e le pari opportunità sul lavoro

Venerdì,  
22 settembre 2023, 09:00 – 16:30  
Hotel Olten,  
Bahnhofstrasse 5, Olten

#### Chi può partecipare?

- Tutti i migranti interessati (anche non membri SEV)
- Tutti i membri SEV interessati

#### Punti centrali:

- Mattina: sostegno a favore dell'iniziativa di «Aktion Vierviertel», «per un diritto fondamentale alla naturalizzazione»
- Pomeriggio: lavoro temporaneo e transfrontaliero come sfida sindacale.

#### Iscrizione online:



#### SEV commissione migrazione:

SEV Segretariato centrale  
Steinerstrasse 35,  
3000 Berna 6,  
migration@SEV-online.ch

ASSEMBLEA DEI DELEGATI VPT

# «Sì, voglia di futuro, accidenti!»



Una novantina di partecipanti, tra membri e ospiti, all'Assemblea dei delegati VPT per discutere di futuro

Michael Spahr/Ueli Müller  
michael.spahr@sev-online.ch

**Circa una novantina di persone ha partecipato all'Assemblea dei delegati della sottofederazione del personale delle aziende private di trasporto SEV VPT. La riunione si è tenuta lo scorso 22 giugno nella sede UNIA all'Egghölzli di Berna. Oltre a diverse risoluzioni, si è discusso di reclutamento e della manifestazione del 16 settembre. I delegati hanno inoltre reso un doveroso omaggio a vari membri.**

«Si alla lotta per la libertà, per una società multiforme. Sì alla lotta per una vita migliore. Il futuro è quello che riusciamo a fare nel presente. Ciò che ci dà senso oggi, da cui ricaviamo speranza per il domani. La politica non è solo l'arte del possibile. La politica dev'essere anche l'arte del cambiamento, del rendere pensabile l'impensabile e possibile il pensabile. Cavolo, forse sono parole dure, ma a mio parere

re ci stanno! Vogliono esprimere la forza con la quale diciamo «sì», sono espressione dell'urgenza con la quale picchiamo i pugni sul tavolo. Diciamo basta! Basta con il negare e minimizzare il cambiamento climatico. Basta con il dire sempre «no». Con i dibattiti fasulli e fuorvianti. Con l'aggrapparsi ai privilegi». Il presidente dell'AD René Schnegg ha aperto i lavori con un intervento dal titolo «Sì, voglia di futuro, accidenti!», aggiungendo: «Guardiamo in avanti, non indietro. Perché se tutto resta com'è adesso, tra un po' non sarà più così».

E sul futuro sarà incentrata anche la manifestazione che avrà luogo a Berna il prossimo 16 settembre. Così il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro: «La VPT esorta le sue sezioni a partecipare e a mandare un messaggio in favore della compensazione del rincaro, della 13esima rendita AVS e contro la riforma della LPP. Ovunque si riduce il potere d'acquisto! La colpa è anche della ventilata riduzione del 7,8 per cento dei sussidi fe-

derali al traffico viaggiatori. E già sono stati annunciati rincari dei prezzi dei biglietti. Queste misure di risparmio mettono a rischio gli sforzi di protezione del clima». Vi sono molte ragioni per scendere in strada a settembre. Un delegato ha rincarato: «È importante che l'Unione sindacale svizzera lotti per la previdenza di vecchiaia anche dopo la manifestazione nazionale del 16 settembre. Perché se sarà approvata la revisione della LPP, assisteremo a un massiccio peggioramento per le prossime generazioni di pensionati».

Il potere d'acquisto è stato anche il tema di una risoluzione. I premi di cassa malati salgono, i prezzi dell'energia elettrica aumentano mentre quelli del petrolio, del gas e della benzina restano elevati. All'unanimità i delegati hanno approvato la «risoluzione sul rincaro per il 2023». La stessa chiede a gran voce alle aziende dei TP e ai cantoni di prendere una decisione univoca. E l'indicizzazione automatica delle pensioni. La VPT pro-

mette inoltre di sostenere la ZPV nella sua lotta contro gli atti di violenza e le aggressioni al personale.

Per quanto riguarda gli effettivi, anche nel 2023 la VPT registra cifre positive, e resta la sottofederazione che cresce più di tutte. Per la VPT è importante che si prendano in maggiore considerazione i giovani. Non è intenzione del Comitato centrale allettare i giovani membri offrendo quote più vantaggiose. Verrà invece istituito un gruppo di lavoro, composto da giovani colleghe e colleghi impegnati, che si chinerà sulle esigenze della generazione più giovane. Quest'anno inoltre la VPT promette un premio supplementare per le reclutatrici e i reclutatori: oltre ai 50 franchi pagati dal SEV, verranno versati 30 franchi per ogni nuovo membro di età inferiore ai 30 anni. Anche il reclutamento degli altri membri sarà promosso con vari incentivi finanziari.

I delegati hanno poi votato all'unanimità anche la risoluzione «Rispetto

per il personale e tutela della salute». Nonostante la crescente quota di donne nel settore dei TP, mancano spesso spogliatoi e WC per queste colleghe. La VPT chiede rapidi miglioramenti: «Anche se la LDL consente parti di turno di cinque ore, è indispensabile assicurare la possibilità di andare in bagno durante questi periodi». Il fatto che i TP debbano finalmente capire che ci sono sempre più donne che lavorano nelle aziende, è stato ripreso anche dal presidente SEV Matthias Hartwich nel suo intervento.

Al termine dell'AD, i delegati VPT hanno reso omaggio a vari ospiti e membri. Con una «standing ovation» per il suo instancabile impegno hanno ringraziato il vicepresidente SEV Christian Fankhauser, che partirà a fine anno. Un grande applauso ha salutato e ringraziato i colleghi Marc-Henri Brélaz (VPT TPG), Christoph Locher (VPT SOB), Urs Hunziker (VPT MGB) e infine Vivian Bologna, già responsabile della comunicazione del SEV.

E-BUS

# Non scordare le officine



A Soletta, BSU vuole autobus 100% elettrici entro il 2035. Una sfida per i colleghi delle officine.

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Il trasporto pubblico è la soluzione all'emergenza climatica. Il passaggio al trasporto interamente elettrico ridurrà drasticamente le emissioni di CO<sub>2</sub>. Nell'entusiasmo di questa rivoluzione verde in atto, però, non dobbiamo dimenticare due questioni: quella delle materie prime e la necessità di formazione nelle officine.**

Secondo gli esperti dell'IPCC (Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico), la finestra di tempo per mantenere le temperature globali al di sotto di 1,5°C si chiuderà presto. Restano tre anni per invertire la tendenza all'aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> ed evitare che l'umanità debba affrontare conseguenze troppo gravi. Le soluzioni sono possibili, ma la nostra società deve fare le scelte giuste. Il nostro settore è una delle risposte all'emergenza climatica. I treni non hanno praticamente alcun impatto sul clima e, in termini di consumo energetico, sono da quattro a cinque volte più efficienti delle automobili. Oltre il 90% dell'elettricità prodotta dalle ferrovie è rinnovabile.

Per quanto riguarda gli autobus, i numerosi annunci di passaggio a veicoli completamente elettrici entro il 2030 o il 2040 sono un segno di questa crescente consapevolezza. Sulla carta, le nuove generazioni di veicoli elettrici hanno tutte le carte in regola per ridurre le emissioni di gas serra. Tuttavia, il passaggio dagli autobus termici agli e-bus pone almeno due problemi che spesso vengono trascurati nel dibattito in corso.

**Impatto ambientale a monte**

Il primo problema è che, se da un lato la guida di un autobus non emette più CO<sub>2</sub>, dannosi per l'ambiente o particelle fini cancerogene come nel caso del diesel, dall'altro lato la costruzione di veicoli elettrici comporta un'elevata emissione di gas a effetto serra e consuma una grande quantità di metalli: litio, terre rare, alluminio, rame, cobalto, ecc... Le tecnologie verdi si basano in gran parte sull'industria mineraria, considerata

la più inquinante al mondo. Dalla produzione delle batterie e dalla loro durata di vita alla fonte della corrente che le ricarica e all'afflusso di veicoli di seconda mano inquinanti nei Paesi poveri, non c'è assolutamente nulla di evidente sulla natura ecologica dei veicoli elettrici. La produzione di massa di batterie genera nuovo inquinamento. L'impatto ambientale è stato spostato a monte, nelle fasi di estrazione e raffinazione. Intere regioni della Bolivia, del Cile, della Cina e della Repubblica Democratica del Congo sono state devastate dalle miniere a cielo aperto e soffrono di carenza idrica. E dalla dipendenza dal petrolio stiamo passando alla dipendenza da metalli e minerali rari.

**Anticipare la formazione nelle officine**

Il secondo problema è la possibile mancanza di anticipazione delle esigenze di formazione e formazione continua nelle officine richieste da questo rapido passaggio dal trasporto termico a quello elettrico. Focalizzandosi sul prezzo di acquisto degli autobus elettrici, che sono più costosi degli equivalenti diesel, e sui costi infrastrutturali (stazioni di ricarica, attrezzature di deposito, ecc.), le aziende potrebbero trascurare l'impatto sul personale delle officine. Un'intera generazione di colleghi formata per la riparazione di guasti meccanici deve essere formata per la riparazione di guasti elettronici. Queste nuove competenze richiederanno tempo per la formazione e l'aggiornamento professionale e dovranno poi essere riconosciute nei profili professionali e a livello salariale. Molte questioni rimangono aperte e dovranno essere chiarite nei prossimi mesi. La tentazione di esternalizzare questo servizio potrebbe essere grande. Tecnicamente, però, sembra difficile trasportare questi autobus alle officine di riparazione Hesse, Solaris o Mercedes in Svizzera, Polonia o Germania. Sarebbe più saggio mantenere i depositi nelle mani delle aziende di trasporto. Il riscontro iniziale di TPF e TransN è stato rassicurante. Le aziende che forniscono gli e-bus stanno formando i nostri colleghi alla riparazione e alla manutenzione di questi nuovi autobus. Torneremo in ogni modo a parlarne.

HELVETIA

## Di quale copertura assicurativa beneficiano notebook e cellulari?

### Ho bisogno di un'assicurazione speciale per i miei dispositivi elettronici?

I dispositivi elettronici come il notebook o il cellulare ci servono nella vita di tutti i giorni come mezzo di comunicazione, calendario, metodo di pagamento, macchina fotografica, strumento per svolgere il nostro lavoro, ma anche come fedele compagno per il tempo libero e lo sport. Se si rompono o li perdiamo, ovviamente è una grande scocciatura, anche perché dobbiamo attivarci immediatamente per trovare una soluzione e, fra le altre cose, finiamo per sostenere dei costi.

A casa, i vostri dispositivi sono coperti contro furto e scasso dalla vostra assicurazione mobiliare domestica di base, che si fa carico delle spese di riparazione e sostituzione del vostro notebook e cellulare anche se dovesse scoppiare un incendio o si dovesse rompere una conduttura dell'acqua e la vostra casa dovesse essere allagata.

### Una protezione ulteriore per quando si è fuori casa

La situazione cambia se il furto avviene quando non siete a casa: in questo caso, per beneficiare della copertura dovete integrare la vostra assicurazione mobiliare domestica con il complemento «furto fuori casa», questa soluzione è valida anche all'estero. Se il vostro dispositivo dovesse cadere e il display ad esempio, dovesse rovinarsi, il danno viene risarcito dalla vostra assicurazione se avete incluso il complemento «all risk» nella polizza mobiliare domestica. Tale complemento tutela anche altri oggetti, come attrezzature sportive o droni, da danneggiamenti imprevisibili e improvvisi.

### Protegersi dai criminali informatici

Notebook e cellulari sono anche una porta di accesso a Internet, dove possono verificarsi attacchi di hacking e phishing. Il complemen-



to «Cyber» per l'assicurazione mobiliare domestica vi tutela dai danni derivanti dalla navigazione in rete, come ad esempio l'abuso di carte di credito, le frodi legate agli acquisti online, i furti d'identità o il cybermobbing.

L'assicurazione mobiliare domestica protegge gli oggetti che sono importanti per voi. Con il complemento giusto, potete estendere la copertura secondo le vostre esigenze. Se sia consigliabile o meno optare per un complemento specifico per i vostri dispositivi elettronici dipende da quali rischi siete disposti a correre e quali invece volete assicurare. Individuate le vostre esigenze assicurative durante un colloquio personale. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione. Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

In partenariato con

**helvetia**

La Sua Assicurazione svizzera

REKA

## Vacanze in Ticino al Parkhotel Brenscino Brissago

**Il Parkhotel Brenscino Brissago è una delle migliori destinazioni sul Lago Maggiore. È famoso per la sua vista impareggiabile sul Verbano, il parco subtropicale, la piscina panoramica e la cucina mediterranea del ristorante «Al Fresco». Anche tu sei cordialmente benvenuto/a.**



Mozzafiato: la vista panoramica sul lago dal Reka Parkhotel Brenscino Brissago.

### C'è di più in Ticino: Vacanze Reka al Parkhotel Brenscino Brissago

Chi ha bisogno del mare con questo lago? Un clima mediterraneo e tanta italianità ti aspettano in quel di Brissago. In albergo puoi star comodo nella tua camera «Vista lago». Quando ti affacci al balcone, non puoi fare a meno di fermarti ad ammirare il panorama. La vista spazia dalle Alpi alle isole in mezzo al lago, ai tetti di Brissago.

Nei dintorni c'è molto da scoprire. **Sentieri escursionistici** e **piste ciclabili** partono direttamente dalla porta...dell'albergo. Il **lido di Brissago** invoglia a fare il bagno in riva al lago. Le **serate estive nelle vicine Ascona e Locarno** offrono cultura ed eventi in abbondanza. E puoi ristorarti come un re. Rilassati a bordo della piscina panoramica con un buon libro e una bibita fresca del bar della piscina,

mentre i bambini si divertono in acqua.

Il nostro consiglio: nel **grande parco botanico dell'albergo** potrai passeggiare all'ombra di alberi secolari tra i profumi delle fioriture subtropicali. E la sera, prima di cenare sulla terrazza panoramica, goderti la fresca brezza del lago al tramonto. **Attenzione:** il Parkhotel Brenscino Brissago chiuderà quest'anno **domenica 22 ottobre 2023**. Più informazioni si trovano su [brenscino.ch](http://brenscino.ch)

### Reka, per avere ovunque di più

Scopri i villaggi turistici e le strutture turistiche Reka in Svizzera e le offerte sulle coste più belle d'Europa. Soprattutto per le famiglie, non c'è niente di meglio di Reka. Vi sono però offerte speciali anche per coppie, gruppi, giovani e appassionati di bicicletta. Risparmia anche qui con il tuo buono di vacanza Reka. Maggiori informazioni si trovano su [reka.ch](http://reka.ch)

Prenota subito la tua Vacanza Reka: l'occasione è ghiotta!

### Condizioni speciali SEV da Reka

– **CHF 100 con il tuo buono di vacanza Reka.** Nel 2016 hai ricevuto per posta un buono personale per le tue prenotazioni presso il Parkhotel Brenscino Brissago e negli alloggi di vacanza Reka.  
– **Sconto speciale del 20% presso il Parkhotel Brenscino Brissago.** Se prenoti le tue vacanze direttamente presso il Parkhotel Brenscino Brissago, oltre al buono vacanza Reka beneficerai di uno sconto del 20% su camera e colazione.  
**Non perdere l'attimo:** il buono di vacanza Reka per i membri SEV è valido solo fino alla fine del 2023. Il Parkhotel Brenscino Brissago può essere prenotato per la stagione estiva 2023 fino al 21 ottobre 2023.

## CONFERENZA DONNE SEV

# Meccanismi sessisti: capirli

Patricia Alcaraz  
[patricia.alcaraz@sev-online.ch](mailto:patricia.alcaraz@sev-online.ch)

**Il 2 giugno 2023 resterà negli annali come la prima giornata dedicata esclusivamente alle donne del SEV. Lo scopo: creare delle connessioni tra colleghe che lavorano nelle ITC e alle FFS; discutere delle problematiche delle donne nei trasporti pubblici e creare un cahier di rivendicazioni femministe.**

Una quindicina di colleghe hanno risposto presente all'invito. Le attese erano grandi e c'era una volontà comune: incontrare altre donne per sentire quello slancio e quella solidarietà necessari a far cambiare le cose.

La giornata è cominciata con un po' di storia della lotta femminista in Svizzera, con l'evocazione di alcune date importanti, a sottolineare la lentezza dei progressi politici e sociali.

Parlare dello sciopero del 14 giugno del 1991 ha evidenziato i progressi ottenuti – legge sulla parità, assicurazione maternità – ma ha anche

mostrato che, 32 anni dopo, le rivendicazioni restano più o meno le stesse: possibilità di formazione identiche, lotta alle molestie sessuali sul lavoro, parità nell'ambito della sicurezza sociale, più posti negli asili nido, orari continuati nelle scuole e condivisione paritaria dei compiti domestici.

Grazie allo sforzo del Collettivo di sciopero femminista, che ha estrapolato le cifre dell'Ufficio federale di statistica, le disparità di genere sono state spiegate con numeri concreti e ragge-lanti. Ad esempio quando abbiamo constatato che nel 2020 ci sono stati due femminicidi al mese in Svizzera, semplicemente insopportabile. O quando ci siamo rese conto che la parte inspiegata del divario salariale tra donne e uomini era del 48%, ossia 717 franchi, nel 2020 e che dal 2016 è aumentato, o ancora quando abbiamo visto che il lavoro non remunerato è effettuato per il 60% dalle donne, per un valore niente meno che di 259 miliardi di franchi.

Informazioni queste che hanno suscitato una discussione appassionante tra le colleghe pre-

senti, le quali hanno potuto portare le proprie testimonianze riguardo alle difficoltà riscontrate nel quotidiano, sia sul piano professionale che personale. Ad esempio dei commenti sessisti fatti a una macchinista, passando per le difficoltà incontrate nell'ottenere un posto di responsabilità, avere accesso a delle toilette o ancora ottenere un'uniforme che sia adatta alla morfologia femminile: gli ostacoli dovuti al semplice fatto di essere donna sono frequenti.

Le radici di queste problematiche sono profonde, come ha spiegato la dottoressa in scienze sociali Eglantine Jamet, che ha fatto un intervento sulla questione degli stereotipi di genere. Una presentazione appassionante che ha messo in luce come il genere sia una costruzione sociale e che le differenze che vengono fatte derivano essenzialmente dal fatto che la società di consumo sia strutturata in generi. Due messaggi chiave

vengono indirizzati alle bambine: l'apparenza fisica e l'accudimento. Il problema di questo sistema è che rinchioda in due poli (femminile e maschile) senza possibilità di scelta. Peggio, andando dal lato femminile ci si declassa. Basta guardare il modo in cui vengono considerati, ad esempio, i maschi che fanno danza classica. Per le donne che occupano posizioni di quadro in settori prettamente maschili, il diritto all'errore è inesistente. Rompere questa dinamica non può che passare dalla formazione, già dalla più tenera età; dall'introduzione di équipes miste a tutti i gradini della gerarchia nelle aziende; da una vera ripartizione paritaria dei compiti nella vita privata. Le colleghe riunitesi il 2 giugno hanno elaborato delle rivendicazioni (sotto) che ogni sezione delle aziende di trasporto pubblico potrà portare alla propria direzione per organizzare degli scambi regolari su questi temi.

### Rivendicazioni:

#### • Migliore conciliazione fra vita privata e professionale:

- tempi parziali per tutti/e;
- creazione di asili nido azioendali;
- **Rispetto e sicurezza sul lavoro:**
- creazione di una carta "tolleranza zero" verso la violenza sessista e sessuale, le molestie e la discriminazione in tutte le sue forme;
- formazione continua obbligatoria in materia di discriminazioni, molestie, violenze sessiste e sessuali e mobbing;
- **Parità salariale:**
- creazione di una procedura di controllo che garantisca la parità salariale;
- controlli regolari della parità salariale nel rispetto della LEg e griglie salariali;

#### • Salute:

- miglior considerazione delle problematiche di salute prettamente femminili;
- **Maternità - Paternità:**
- miglior considerazione delle problematiche legate alla gravidanza;
- Protezione dal licenziamento al rientro dalla maternità di un anno;
- considerazione nell'esperienza professionale degli anni dedicati all'educazione dei figli;
- **Infrastrutture:**
- Bagni e spogliatoi adatti a personale femminile e in numero sufficiente;
- uniformi che rispettino la fisionomia delle donne;
- locali allattamento adatti.



SOTTO-FEDERAZIONE TS

## «Ammettere gli errori e tornare a negoziare»

**Servizio stampa SEV-TS.** Sono già trascorsi cinque anni dall'attuazione delle nuove figure professionali a Operating (oggi PP-UHR).

L'unità organizzativa di allora, P-OP-ZBS con alla testa Claudio Pellettieri, che ne porta la responsabilità, non esiste più da aprile 2019. Il trasferimento del personale delle officine in quattro diversi livelli (di competenze) è invece rimasto, e ha lasciato il segno.

Con queste scelte la manutenzione tecnica è finita in un vicolo cieco. L'attuale emorragia di dipendenti, la riduzione dei salari a medio termine e la carenza di personale specializzato sono all'origine dell'odierna situazione. Al momento, in più impianti di servizio la manutenzione d'esercizio ordinaria può essere assicurata minimamente solo grazie all'impegno straordinario degli addetti e alla riduzione dei tempi di addestramento dei nuovi collaboratori. Molti dei colleghi appena formati lasciano nuovamente l'azienda dopo 2 o 3 anni, allorché capiscono quanto sia difficile poter progredire all'interno dei singoli livelli.

Dobbiamo inoltre constatare come, in varie sedi, lavoratori con una formazione meccanica vengono fatti evolvere a impiegati del livello 3, mediante discutibili corsi preparatori di scuole tecniche. E ciò unicamente per poter offrire qualche prospettiva di crescita a questi colleghi, dato che con le figure professionali esistenti possono essere assunti solo fino al livello 2. Si è poi rivelato vero quanto previsto dal SEV: le FFS non riescono a trovare

quasi nessun dipendente con diploma di scuola tecnica di elettricista o di tecnico in automazione da inserire nel livello 4. Diversi posti sono al momento occupati da collaboratori con diplomi di ingegnere meccanico. Nella pratica questo non è un problema, visto come anche con i moderni veicoli motore si verificano spesso guasti di tipo meccanico. Il fatto è che durante la formazione di base e continua anche chi ha una formazione meccanica ha frequentato una parte consistente di corsi di elettrotecnica, automazione e informatica.

Non si era tenuto conto di queste circostanze al momento della messa in atto delle nuove figure professionali, e ora i responsabili non le vogliono adeguare a posteriori. Chiediamo perciò alla dirigenza di PP-UHR di riconsiderare le figure professionali e la suddivisione in livelli, conformandole alla realtà. In effetti i vertici di UHR farebbero bene ad aumentare rapidamente il livello dei salari, per gestire autonomamente la manutenzione tecnica, senza ulteriori outsourcing di incarichi a ditte private, così da salvaguardare le competenze in seno all'azienda.

Le criticità, legate all'introduzione e al trasferimento delle figure professionali, corrispondono integralmente a quanto previsto dal SEV e dalla sottofederazione TS, che già si era espressa in tal senso durante le trattative. Chiediamo perciò: maggiore apprezzamento; abolizione dei livelli; aumento dei salari; nessun ordine di manutenzione e di controllo ai privati.

COMMISSIONE CENTRALE ZPV

## Molte preoccupazioni

**Susanne Kratzer.** Per noi il reclutamento è una priorità, per poter raggiungere le cifre del 2022 servivano tuttavia molti altri sforzi. Tra i temi sul tavolo per il 29 giugno: la disponibilità della flotta, i trasporti di biciclette, la situazione del personale e l'attuazione della decisione UFT. Quello che ci preoccupa di nuovo tanto sono i treni delle tifoserie di calcio (vedi articolo a p.6).

Inoltre, tra Briga e Aigle / Bex è il selvaggio west: a tutela della sicurezza dei viaggiatori dovrebbe essere presente la Polizia dei trasporti (TPO), ma di regola non si vede, poiché le loro sedi sono lontane. Spesso il personale è costretto a mettersi in salvo nelle cabine di guida non occupate. Nemmeno la scorta in doppio dopo le ore 22 viene più rispettata e altrettanto raramente avviene l'accompagnamento di Transsicura, come invece era stato concordato. Ci si sente abbandonati ai propri problemi. Che poi nel 2002 le FFS abbiano firmato una «Charta della sicurezza» sembra essere stato dimenticato e il presidente centrale ZPV Ralph Kessler si è visto obbligato a ricordarlo in un incontro con Reto Liechti, chiedendo che l'impe-

gno venga rispettato. Non siamo disposti ad attendere che si arrivi a episodi ancora più gravi. Vi sono stazioni critiche, con marciapiedi insufficienti per alcuni treni troppo lunghi. Pensando all'«Horaire Romandie 2025», questo problema si ripresenta esattamente a Renens VD e tra Ginevra e Annemasse.

Riguardo al tema della «pianificazione della produzione integrata (IPP)» le FFS sostengono di aver coinvolto le parti sociali, ma le nostre proposte vengono ignorate. Per la ZPV il partenariato sociale è tutt'altra cosa. Nelle ultime settimane si è discusso molto anche di rispetto delle BAR KB P 131.2 (Norme specifiche sulla durata del lavoro). Nella Regione Ovest ci siamo dovuti opporre per iscritto e direttamente con la locale dirigenza, affinché i/le colleghi/e possano finire il turno secondo le BAR prima di un giorno libero. Leggiamo dal rapporto della CoPe Superficie KB che è stato analizzato il sondaggio della Regione Centro. I risultati sono stati valutati con la rispettiva direzione regionale e verranno resi accessibili anche al personale interessato, così come avviene nelle altre regioni.



AEROPORTO DI GINEVRA

## Sciopero storico a Cointrin



Lo spirito combattivo e la solidarietà tra colleghi sono stati decisivi.

**Yves Sancey** Dopo aver bloccato tutti i voli il 30 giugno dalle 6 alle 10 del mattino, il personale impiegato direttamente dall'aeroporto di Ginevra - 960 dipendenti - ha ottenuto un accordo inaspettato. Il SEV ha sostenuto gli scioperanti. Il sindacato ssp e la direzione dell'aeroporto hanno concordato un nuovo quadro di discussione. Questo rinvia la prevista riforma salariale dal 1° gennaio 2024 al 1° settembre 2025, e nel frattempo devono accordarsi sui parametri e le modalità di attuazione. Il progetto di riforma non è certo stato abbandonato, ma i rapporti di forza sono ora chiaramente a favore dei dipendenti. Per l'Ssp, soddisfatto dell'accordo, questo passo segna l'apertura di una nuova «pagina bianca». Il partenariato è stato rimesso al centro.

Al centro del conflitto c'era la decisione della direzione, confermata dal Consiglio di amministrazione, di introdurre una «nuova politica salariale» che prevedeva una revisione

della scala salariale, decretata senza una vera e propria negoziazione. L'obiettivo era quello di porre fine agli aumenti lineari («annualità» e «premi di fedeltà») a favore di un bonus basato su obiettivi annuali e criteri arbitrari. Dopo 20 anni di servizio, questo potrebbe rappresentare l'equivalente di una tredicesima.

Per giustificare queste misure, la direzione si basa su previsioni pessimistiche di una crescita debole nei prossimi anni. Tuttavia, un esperto di trasporto aereo citato da Le Temps parla di un possibile raddoppio del numero di passeggeri trasportati entro il 2050. Inoltre, le cifre attuali dell'aeroporto sono eccellenti. L'anno scorso l'utile netto è stato di 60 milioni di franchi svizzeri, a fronte di un monte salari di circa 120 milioni. Il profitto previsto per il 2023 è di 100 milioni di franchi. La direzione sta quindi deliberatamente dipingendo un quadro drammatico della situazione per peggiorare le condizioni di

lavoro. In un contesto di carenza di personale, il buon senso imporrebbe di migliorare le condizioni di lavoro.

E se bisognava risparmiare, il personale si chiede perché questa riforma riguardi solo più piccoli (pompieri, agenti di sicurezza e ambulanzeri), coloro che svolgono un lavoro duro e con orari irregolari. Come non stupirsi che lo stipendio del direttore, André Schneider, sia salito a 488.844 franchi all'anno, l'equivalente di un consigliere federale e il più alto di qualsiasi direttore di un'istituzione pubblica a Ginevra?

L'arroganza di una dirigenza fanatica e la necessità di una riforma dai contorni salariali vaghi e dalle conseguenze basate su proiezioni discutibili, per non dire fantasiose, hanno radicalizzato una categoria che non ha mai scioperato in 104 anni. Con un calendario favorevole - la decisione del Consiglio di Amministrazione è stata presa il giorno prima del primo giorno di vacanza - e la presenza nelle file degli scioperanti degli agenti responsabili delle operazioni in pista, senza i quali nessun aereo può muoversi, anche la forza di blocco è stata senza precedenti. Lo spirito combattivo e la solidarietà dei colleghi sono stati decisivi per il successo di questa mobilitazione, che è servita a ricordare che, senza i lavoratori, la direzione e gli azionisti potrebbero cancellare gli 800 miliardi di ricavi generati dal settore.

TILO

## Il nuovo CCL frutto del lavoro sindacale



**Thomas Giedemann.** Il primo luglio è entrato in vigore il nuovo Contratto collettivo di lavoro (CCL) presso TILO, frutto di quasi due anni di lavoro sindacale (ne avevamo parlato nel giornale SEV n.15 del 2022). I lavori preparatori erano cominciati già nell'agosto del 2021 con l'organizzazione di tre assemblee, di cui una digitale, con lo scopo di raccogliere i desiderati del personale e in seguito alle quali è quindi stato allestito un catalogo delle rivendicazioni SEV. Catalogo che è poi stato condiviso con le altre due associazioni del personale firmatarie e in seguito fatto pervenire alla direzione TILO.

Sono seguiti non meno di 25 incontri, suddivisi tra incontri con la direzione e tavoli tecnici sulle BAR dei macchinisti (le regolamentazioni specifiche sulla durata del lavoro). Incontri durante i quali il SEV ha svolto il suo lavoro difendendo i diritti e gli interessi di tutto il personale, ammi-

nistrativo e operativo, a volte cercando soluzioni di compromesso quando queste erano l'unica via per giungere a un miglioramento del CCL.

Quando a fine settembre 2022 una serie di risultati dei vari tavoli negoziali era concreta (BAR, salari e indennità), il SEV ha quindi ritenuto necessario confrontarsi con chi un anno prima gli aveva conferito il mandato negoziale, organizzando un'assemblea e, dopo un opportuno lavoro di rifinitura, il 22 novembre si è infine giunti ad un accordo con la direzione sui punti sostanziali del CCL: tempo di lavoro e salario.

Va aggiunto che lo scoppio della guerra in Ucraina ha provocato una spirale al rialzo dei prezzi, in buona parte frutto di speculazioni, ma che si sono ripercossi sotto forma di inflazione, aggiungendo così un ulteriore tema di peso nelle trattative. Rincarato peraltro compensato con aumenti reali degli stipendi del 2,5%

a partire da gennaio 2023. La successiva votazione digitale su tutti questi risultati ha plebiscitato il lavoro del Sindacato SEV con una percentuale di approvazione dell'86% a fronte di una partecipazione al voto del 98% degli aventi diritto.

Il lavoro però non era ancora finito: cominciava infatti una revisione redazionale completa di un CCL che, dalla sua prima versione datata 2005, per varie ragioni aveva vissuto pochi aggiornamenti. Un lavoro per niente semplice di ricerca, di analisi, di rifinitura e di mediazione portato avanti dal SEV. A titolo di esempio, nonostante la nostra delegazione non abbia tra le sue fila donne, è stato il SEV a fare in modo che fosse inserito un nuovo articolo sulla protezione della salute in caso di gravidanza e maternità.

Con la firma del nuovo CCL viene dunque fatto un importante passo verso un miglioramento progressivo delle condizioni di lavoro in TILO.

## VPT Pensionati

**11.09.**  
Giornata di settore

**Quando:** lunedì 11 settembre alle 10.30.

**Dove:** alla Centrale di UNIA Centrale UNIA, Egghölzli, Berna.

**Temi principali:** • Perché restare membri del SEV anche in pensione?  
• Elezione del Comitato di settore.

### Iscrizioni a:

vincent.brodard@sev-online.ch

marc.brelaz@vpt-online.ch

eric.russi@vpt-online.ch

Oppure presso il vostro presidente di sezione.

Vi aspettiamo con piacere, il vostro comitato di settore.

compensazione coerente del rincaro per i salari e le pensioni. Ci battiamo per gli aumenti salariali e per la tredicesima AVS. Vogliamo inoltre lanciare un segnale contro l'ingiusta riforma della LPP.

**Ritrovo:** sabato 16 settembre 2023, **ore 13.30, Berna, Schützenmatte.**

**Manifestazione: ore 14** corteo per la città di Berna, **ore 15** concerti e discorsi sulla **Bundesplatz.**

**Seguiranno ulteriori informazioni.**

## Commissione Donne

**24.11**  
Giornata di formazione

**Quando:** venerdì 24 novembre 2023.

**Dove:** presso l'hotel Bern a Berna  
**Tema:** «Movimenti femminili nonostante i tempi di crisi»

Si tratta di una giornata delle e per le donne, completamente dedicata alla formazione. L'elevato numero di partecipanti e gli echi positivi suscitati dalle passate edizioni dimostrano il successo e l'apprezzamento per questa giornata di formazione, che costituisce l'organo supremo della commissione donne.

È prevista una traduzione simultanea in francese e tedesco.

**Iscrizioni:** trovate il formulario d'iscrizione sulla pagina del nostro sito [sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=322791](http://sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=322791) Qui invece il programma dettagliato: [sev-online.ch/site/assets/files/326150/flyer\\_bildungstag\\_sev\\_frauen\\_2023\\_it\\_web.pdf](http://sev-online.ch/site/assets/files/326150/flyer_bildungstag_sev_frauen_2023_it_web.pdf)

## USS

**16.09.**  
Manifestazione nazionale

Sabato 16 settembre 2023 manifesteremo a **Berna** per un maggiore potere d'acquisto, ossia per una

# Agenda 9/23

### I NOSTRI MORTI

**Vanzetta Silvano**, Biasca, anni 85

**De Angelis Franco**, Calonico, anni 79

**Monticelli Luciano**, Balerna, anni 89

**Bernasconi Francesco**, Canobbio, anni 96

**Marcacci Maria**, Lumino, anni 96

**Lanfranchi Guido**, Bellinzona, anni 97

**Aliprandi Giuseppina**, Giubiasco, anni 94

**Lupi Raffaele**, Vacallo, anni 89

**Solcà Claudio**, Coldrerio, anni 87

**Informazione importante:**

Il 1 settembre 2023 entrerà in vigore

la nuova legge sulla protezione dei dati. In futuro non potremo più pubblicare i decessi senza il previo consenso dei membri o dei parenti. Chiediamo pertanto ai membri o ai loro parenti di comunicarci la loro volontà (seguono i dettagli). Chiediamo ai parenti di dare il loro consenso al momento della segnalazione del decesso.

### ASSEMBLEA SEZIONALE ZPV TICINO

## Personale treno sempre più sotto pressione

**Thomas Ghiedemann.** Il 29 giugno ha avuto luogo presso la Casa del Popolo di Bellinzona l'annuale assemblea sezionale della ZPV Ticino. Il presidente Roberto Mocchi ha condotto i lavori in maniera esemplare, spaziando con i suoi interventi in tutti gli innumerevoli ambiti che contraddistinguono il campo d'azione del Sindacato SEV, della Sottofederazione ZPV e della Sezione Ticino.

Prendendo con piacere atto del ritorno dei passeggeri sui treni con cifre paragonabili alla situazione pre pandemica, è stato ribadito con forza che i risparmi nell'ordine di miliardi che le FFS intendono operare da qui al 2030 non saranno accettati dal personale se fatti sulle loro spalle. Questo anche per il fatto che il quadro lavorativo nel quale il personale treno opera oggi è già al limite. A cominciare dai nuovi treni a due piani FV Dosto, con gravi problemi presenti sin dalla consegna, quali la stabilità di viaggio

(così pessima da pregiudicare la salute di chi deve lavorarci), gli impianti di aria condizionata, le toilettes e le porte fuori uso. Disagi ai quali le FFS non sembrano cercare adeguate soluzioni. Senza contare poi gli altrettanto annosi nodi nella manutenzione, che non è in grado di riparare in tempi brevi le disfunzioni segnalate tempestivamente.

Questo quadro desolante offerto dalle FFS al proprio personale si somma ad una clientela diventata sempre più esigente, oltre che ad un sensibile aumento di situazioni di non facile gestione legate a profughi e migranti.

Insomma il lavoro quotidiano del personale treno è esposto a tante e diverse sollecitazioni, tra le quali figura anche una nuova impostazione data alla formazione degli apprendisti.

In questo ambito, dalla sala si sono levate voci critiche riguardo alla monotonia nella loro formazione pratica, in quanto pianificata

esclusivamente sempre solo sugli stessi tre turni, come pure rispetto alla qualità delle informazioni ricevute e necessarie per trasmettere nel migliore dei modi le proprie conoscenze.

Si è poi passati alla parte più statutaria dell'assemblea, con l'approvazione dei conti 2022 e il ringraziamento al cassiere Mauricio Hernandez per l'ottimo lavoro svolto, nonché la nomina di Pascal Fiscalini quale supplente nella commissione di gestione. Si è reso omaggio ai colleghi Marco Bickel, Mauro Ghilardi e Roberto Zehnder per i 40 anni di appartenenza al SEV e sono state approvate alcune modifiche nel regolamento di gestione, una delle quali come adattamento alla nuova Legge sulla Protezione dei Dati che entrerà in vigore il prossimo primo settembre.

Alla fine dei lavori assembleari si è poi passati ad una sfiziosa apericena offerta dalla sezione.

### PV TICINO

## Un'altra vacanza nell'album dei ricordi



**Massimo Piccoli, vicepresidente PV Ticino.** Anche quest'anno le vacanze a Zadina di Cesenatico sono terminate all'insegna del successo e non solo per la grande partecipazione. Un bel gruppo di pensionati (33 partecipanti), infatti, ha approfittato delle ferie organizzate dal Comitato PV Ticino e Moesano, con la nostra presidente Eliana Biaggio a dirigere magistralmente tutto il soggiorno.

Molto apprezzato il pomeriggio culturale con visita al Museo navale di Cesenatico seguito da una cena gastronomica fuori porta in un buon ristorante dove tutti sono rimasti sorpresi dalla bontà delle pietanze.

Un gruppetto di inossidabili amanti della bici, quasi ogni mattina ha inforcato le due ruote per lunghe e piacevoli escursioni che hanno permesso di apprezzare la pianura romagnola. Come sempre - ormai è un classico - ha riscosso un grande successo il torneo di scala 40, organizzato dal nostro cassiere Alberto Rusconi. Quest'anno è stato caratterizzato dalla supremazia delle donne che hanno surclassato il folto gruppo di uomini. In finale sono rimaste 3 donne su 4. E la finalissima, molto combattuta, ha visto la vittoria sul filo di lana

della nostra carissima Gabriella Genini che si è imposta per pochi punti su Ernestina Realini. Al terzo posto il nostro rappresentante di Comitato Marco Hefti che ha avuto la meglio su Marialuisa Panzeri, giunta quarta.

A parte alcuni giorni di mare un po' mosso - con conseguente acqua non troppo limpida come succede sul litorale adriatico - tutti gli altri giorni si è potuto fare il bagno nel mare di Romagna. Una regione purtroppo flagellata dal maltempo, come tutti noi abbiamo potuto seguire dalle nostre comode case in Ticino. Anche in questo senso la PV Ticino e Moesano ha voluto dare un segnale di speranza e di vicinanza a tutta la popolazione romagnola colpita dall'alluvione confermando il soggiorno balneare.

Il successo del soggiorno - durante il quale si stringono anche preziosi legami di vicinanza e di amicizia - è un buon auspicio per l'edizione 2024. Il Comitato PV Ticino e Moesano auguri a tutti e a tutte una splendida estate e invita a riservare la data del 17 ottobre per un altro grande classico: la castagnata che si terrà nel solito ristorante e alla medesima ora.

Tenere d'occhio l'agenda per i dettagli.

### 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](http://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 8250115, [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6,

[mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

**Pubblicità:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, 0449285611, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch) SEV Zeitung@fachmedien.ch

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)

**Stampa:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Prossima edizione: 1 settembre 2023.**  
**Chiusura redazionale: 22 agosto, ore 10.**

## INIZIATIVA PER IL FUTURO

# Una politica climatica sociale. Ora



**Thomas Bruchez,**  
vicepresidente della GiSo  
svizzera

**L'iniziativa per il futuro della GiSo svizzera mira a dare una risposta socialmente giusta a quella che è la più grande crisi del nostro tempo. Facendo pagare ai super ricchi, l'iniziativa permette di finanziare una politica sociale sul clima, che comprende anche una massiccia espansione del trasporto pubblico.**

La crisi climatica è la più grande crisi del nostro tempo. Le sue manifestazioni, sotto forma di incendi boschivi, siccità o uragani, sono sempre più frequenti e violente. Secondo l'IPCC (il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico), per evitare il peggio, è essenziale limitare il riscaldamento globale a 1,5°C rispetto all'era preindustriale. Abbiamo già raggiunto 1,1°C. Siamo in piena urgenza!

In Svizzera, la risposta della maggioranza di destra borghese è del tutto inadeguata. Se dovessi riassumere la loro politica climatica in tre punti, sarebbero: responsabilità individuali, meccanismi di mercato e soluzioni tecnolo-

giche. Invece di riconoscere il nostro sistema economico, che pone il profitto al di sopra di tutto, come la causa della crisi climatica, lo vedono come una soluzione, affidandosi esclusivamente agli sforzi individuali delle persone (comprare meno vestiti, guidare meno, ecc.) e credendo ciecamente in una tecnologia miracolosa che ci salverà. Questa risposta è, nel migliore dei casi, totalmente inadeguata e, nel peggiore, socialmente ingiusta quando costringe i lavoratori e le lavoratrici a basso reddito a pagarne il prezzo.

Abbiamo quindi urgentemente bisogno di un altro tipo di politica climatica. Una politica che affronti le cause sistemiche della crisi climatica, una politica climatica socialmente giusta. È quello che proponiamo con l'Iniziativa per il futuro. L'obiettivo è far sì che i super ricchi paghino per finanziare una politica climatica sociale.

### **Facciamo pagare ai super ricchi per la politica climatica!**

I super ricchi sono le persone che beneficiano maggiormente del sistema alla base della crisi climatica: il capitalismo. Con i loro massicci investimenti nei combustibili fossili, hanno una pesante responsabilità nella crisi climatica. Si stima che le 15 famiglie più ricche della Svizze-

ra emettano una quantità di gas serra pari al 99% della popolazione. Tra queste famiglie c'è la famiglia Aponte, proprietaria di MSC, un'azienda che emette una quantità di CO2 pari a quella dell'intera Svizzera. Per quanto riguarda gli investimenti di questa famiglia a capo di un patrimonio di 20 miliardi, essi sono responsabili di più emissioni di CO2 dell'intera popolazione di Ginevra, il cantone in cui la famiglia si è stabilita. Infine, i super ricchi hanno anche uno stile di vita distruttivo, con i loro super-yacht e altri jet privati. Una persona normale impiegherebbe circa 1500 anni per inquinare quanto Ernesto Bertarelli in un anno.

Alla luce di quanto sopra, è logico e giusto che siano i super ricchi a passare alla cassa. Per far pagare i super ricchi, proponiamo un'imposta del 50% sulla parte di eredità e di donazioni che superano i 50 milioni di franchi. Questa tassa colpirebbe circa 2000 persone, con un gettito medio di 6 miliardi di franchi all'anno.

### **Lavorare, vivere e abitare in modo ecologico**

Questo denaro sarà poi utilizzato nella trasformazione ecologica dell'intera economia, di cui abbiamo urgente bisogno, in particolare nei settori del lavoro, degli alloggi e dei servizi pub-

blici. Questo ci permetterebbe, ad esempio, di finanziare programmi di riconversione professionale dei settori inquinanti verso settori ecologici, di promuovere sussidi per la ristrutturazione energetica degli edifici e di sviluppare in modo massiccio le energie rinnovabili. Molti investimenti sarebbero possibili anche nel set-



Per maggiori informazioni:  
<https://iniziativa-per-il-futuro.ch/>

tore dei trasporti. Ad esempio, potremmo finanziare una massiccia espansione del trasporto pubblico, come pure misure volte a garantirne l'accessibilità per la popolazione. Anche lo sviluppo sostanziale dell'infrastruttura ferroviaria, necessario non solo per il trasferimento modale dei privati, ma anche per il trasferimento delle merci su rotaia, potrà essere finanziato attraverso l'iniziativa.

L'iniziativa per il futuro – che viene allegata a questa edizione del giornale – è quindi un modo per perseguire una politica climatica sociale e contribuire a costruire una società basata sulla solidarietà, l'uguaglianza e l'ecologia. Firmate l'iniziativa per il futuro e fatela firmare!



## **UN NUOVO LAGO**

Omar Cartulano

Il ghiacciaio del Trift, nell'Oberland bernese, è tra quelli che in Svizzera più hanno sofferto del cambiamento climatico in corso. Il suo progressivo scioglimento negli ultimi decenni ha

portato alla nascita di uno dei tanti nuovi laghi glaciali che si stanno formando nelle Alpi. Proprio qui si vorrebbe allora approfittarne per costruire una diga: secondo i promotori del

progetto, sfruttando le acque di scioglimento del ghiacciaio, si potrebbe fornire corrente elettrica per 30mila economie domestiche.  
ocartu.ch / IG: @ocartu

?

QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

### 1. La consigliera federale Keller-Sutter ha dei progetti per il trasporto regionale. Quali?

- Vuole investire nel trasporto regionale e renderlo più sostenibile entro il 2050.
- Vuole risparmiare sul trasporto regionale e ridurre i finanziamenti del 7,8%
- Vuole investire circa 92 milioni di franchi svizzeri nel trasporto regionale.

### 2. Che cosa non prevede la risoluzione SEV-GATA?

- Che finalmente sia disponibile personale sufficiente anche nelle ore di punta.
- Che il personale degli aeroporti di Zurigo e Ginevra riceva una settimana di ferie in più.
- Che vengano programmati tempi di recupero e richiesti solo servizi ragionevoli.

### 3. Il SEV vuole mantenere il principio del ... e rifiuta l'apertura del mercato nel traffico internazionale di passeggeri.

- Personale svizzero su treni svizzeri
- Salari svizzeri su binari svizzeri
- Treni svizzeri su binari svizzeri

### 4. La VPT ha adottato una risoluzione sull'inflazione nel 2023 e chiede

- Un tetto massimo agli stipendi dei dirigenti.
- Che i salari del personale dei trasporti aumentino dell'8%.
- Che le pensioni vengano indicizzate automaticamente.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 22 agosto 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](mailto:mystere@sev-online.ch); internet: su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà 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 8 /2023:**  
b/c/b/c

**Il buono FFS per un valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Martin Häfeli, di Ossingen**, membro TS Svizzera Orientale

SULLE ORME DI ...

# Fritz Hänni, autista di bus e accompagnatore

Yves Sancey  
[yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

**Fritz Hänni ama guidare. Camion e autobus turistici in passato; autobus TPF e il suo camper oggi. Trasmette la sua passione ai giovani conducenti accompagnandoli/e nei loro primi viaggi di servizio. Abbiamo trascorso una mattinata con il presidente della sezione SEV-TPF.**

Se si osserva attentamente il volto di Fritz Hänni, si nota un luccichio negli occhi e un sorriso franco e amichevole. Ha quasi sessant'anni, ma con il suo aspetto giovanile è difficile da credere. I suoi baffi, discreti ma molto presenti, sono un po' un marchio di fabbrica, come dice lui stesso. Si è rasato solo una volta. L'aneddoto dà una buona indicazione su Fritz. È un uomo di forti convinzioni e leale. Non è il tipo di persona che ti dice le cose che vuoi sentire. Non gli piacciono i politici che cambiano posizione troppo in fretta per ottenere posizioni di prestigio. Né gli piacciono i colleghi che approfittano del CCL senza iscriversi a un sindacato. A suo avviso, sono egoisti e non stanno al gioco.

Le origini modeste della sua famiglia - il padre era meccanico in un'officina - spiegano senza dubbio il suo impegno incrollabile nei confronti dei meno abbienti. «Eravamo molto poveri, ma non abbiamo mai patito la fame. I

miei genitori lavoravano sodo. Forse è per questo che sono di sinistra e che mi batto per migliorare le condizioni di lavoro dei miei colleghi. Non dobbiamo perdere la nostra umanità».

Fritz è nato a Tavannes, nel Giura bernese, e all'età di due anni si è trasferito in campagna nei dintorni di Heitenried. Quando ha imparato il francese? «Non parlo francese», ama rispondere, naturalmente in un ottimo francese, anche se è vero che l'ha imparato solo tardi, al SEV. Quando è diventato presidente di sezione, alcuni lo avevano criticato per il fatto di provenire dalla zona germanofona di Friburgo. Ormai tutto questo fa parte del passato.

Quasi il più giovane di quattro sorelle e due fratelli, si è goduto l'infanzia in campagna. A differenza della scuola, dove ha sempre avuto problemi con gli insegnanti e la disciplina. Senza dubbio il prezzo da pagare per la sua franchezza. Quando è arrivato il momento di scegliere una carriera, la guida è stata la scelta più ovvia: «Ho da sempre sognato di guidare, anche quando ero molto piccolo». Un camionista gli ha mostrato tutti i trucchi del mestiere. «Da allora, sono sempre in viaggio. E da quasi 40 anni». Trasporta merci su camion in tutta Europa e poi guida autobus turistici per l'azienda Marti attraverso la Spagna e nel sud Italia, nella regione del Gargano. Si era poi registrato su una lista per poter lavorare un giorno per GFM, in seguito divenuta Transports publics fribourgeois



Autista presso i TPF, Fritz Hänni si impegna a difendere il diritto dei suoi colleghi a buone condizioni di lavoro.

(TPF). Poi un bel giorno, all'età di 40 anni, dopo che per anni non aveva avuto notizie, si è trovato a dover scegliere tra i viaggi a lunga distanza (Mosca, Scandinavia) con l'azienda Marti e i trasporti pubblici. Ha tentennato un po', ma poi ha optato per GFM. «Oggi sono molto contento della mia scelta».

Il giorno in cui lo seguì sulla strada, sta accompagnando un giovane conducente attraverso la campagna friburghese. È passato un po' di tempo da quando si è formato come accompagnatore; funzione che oggi svolge maggiormente rispetto alla guida. «È un piacere formare questi giovani. È molto importante che siano ben formati. Così, quando saranno sulla strada, si sentiranno molto meno stressati». Mentre il giovane guida, Fritz dà consigli. Ogni percorso ha le sue specialità: curve larghe, soste non segnalate o strade senza cartelli che sembrano tutte uguali.

Fritz dice scherzando. «Ho tre lavori: autista, accompagnatore e sindacalista». Non è del tutto falso. È stato presidente della sezione «Regionale» per quattro anni prima di diventare presidente della sezione SEV-TPF al momento della fusione, quattro anni fa. Potrà ancora negoziare il CCL. È fiducioso per il futuro. Nel comitato ci sono molti giovani. Il suo obiettivo è fare in modo che non ci siano più turni che superino le 10 ore di lavoro. Ci vorrà ancora un po' di tempo. «Nei prossimi anni saremo a corto di

conducenti. È quindi necessario assicurare buone condizioni di lavoro».

Uno dei motivi per iscriversi al sindacato? «È il CCL, per solidarietà. E per la tutela giuridica. Le condizioni di lavoro che abbiamo tuttora, sono state negoziate dal sindacato. Il sindacato funziona molto bene tra i conducenti: quasi l'85% dei nostri colleghi è iscritto al sindacato. Questo ottimo tasso di sindacalizzazione è frutto di uno sforzo collettivo, non solo del lavoro del comitato» sottolinea. La cerchia di persone che parlano del sindacato e del reclutamento è molto ampia. «Tutti si sentono coinvolti».

Quando non lavora, per rilassarsi, ascolta un buon brano degli Status Quo o guarda una gara di F1 con Alonso. Oltre alle passeggiate in montagna, come a Grindelwald, il suo grande piacere è viaggiare con la sua compagna, la sua ex parrucchiera.

Fedele, ama tornare nel sud Italia (Salento e Calabria) e nel nord della Spagna (Asturie). È pure un appassionato di Africa. In particolare del Sudafrica e della Tanzania. «Lì ho imparato molto». Un sogno lo attende ancora in Botswana e nei suoi ampi spazi a bordo di una Land Rover. E in vacanza... guida un camper. «Sono un uomo selvaggio. Vado dove voglio! Un giorno Christian Fankhauser mi disse: «Non ti capisco proprio: guidi tutto l'anno, vai in vacanza e guidi di nuovo!» Ma guidare è proprio la mia passione», conclude Fritz.

## AL MARE...!

Micha Dalcol

