



# SEV N.12

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



VICEPRESIDENZA

## Due nuovi volti

▶ p. 3

**EDITORIALE** di Michael Spahr, responsabile della comunicazione

## Attenzione alle belle promesse!

**A**l momento sono onnipresenti: sui cartelloni pubblicitari o nelle buca lettere: i volti sorridenti dei politici e delle politiche che fanno promesse a noi elettori. Il 22 ottobre si terranno le elezioni per il Consiglio nazionale e per quello degli Stati e gli elettori decideranno chi darà forma alla politica svizzera nei prossimi quattro anni. Per noi membri del SEV, la posta in gioco è alta. Per questo è importante per noi informarci su quello che sta dietro quei volti sorridenti e le loro promesse.

Prendiamo, ad esempio, la politica dei trasporti. I negoziati con l'UE eserciteranno, probabilmente, pressioni sulla Svizzera affinché faccia concessioni, specialmente per quello che riguarda il traffico viaggiatori internazionale. La politica permetterà che Flixbus viaggi presto sui binari svizzeri? L'UFT non è contrario. Il servizio pubblico persisterà o verrà invece venduto o

addirittura svenduto? Spostandoci al traffico regionale viaggiatori: cosa succederebbe se il Parlamento approvasse un bilancio in cui il contributo annuale al trasporto pubblico da parte della Confederazione venisse drasticamente ridotto? La situazione non è diversa per quanto concerne le FFS: la Confederazione intende assoggettare le proprie ferrovie al freno all'indebitamento, con la conseguenza che in futuro dovrà richiedere crediti all'Assemblea federale per equilibrare le finanze federali, senza garanzia di stanziare i fondi necessari? Stessa storia anche per traffico merci: verrà sacrificato il traffico a carri completi isolati? Saranno messi a disposizione fondi maggiori per la costruzione di strade e per il traffico pesante e fermato, invece, il passaggio alla ferrovia?

Nell'attuale politica dei trasporti è molto importante eleggere politici e politiche in posizioni chiave, che

hanno a cuore il destino dei trasporti pubblici. Tuttavia, anche nel settore della politica sociale c'è urgente bisogno di rappresentanti che pensino in primo luogo al popolo e non agli interessi per il profitto delle imprese nelle quali ricoprono funzioni redditizie. Non bisogna lasciare alle banche e alle assicurazioni la decisione riguardo alle pensioni e la politica sanitaria non dovrebbe essere nelle mani delle case farmaceutiche o delle casse malati.

Dobbiamo farci un'idea precisa dei politici e delle politiche e chiederci quale sia il loro coinvolgimento per quanto riguarda le questioni sociali e quelle dei trasporti.

Vale quindi la pena dare un'occhiata ai loro programmi per sapere le loro prese di posizione su queste questioni, oppure testare Smartvote. Il 22 ottobre abbiamo la possibilità di dare la nostra fiducia ai giusti candidati e alle giuste candidate.

### Lavori di sgombero

Reportage dalle zone più colpite della tempesta del 24 luglio

2

### Digitalizzazione

Viaggio con un treno della SOB a guida automatica

4

### Migliori reclutatori

Un viaggio nell'Emmental con mezzi d'epoca per i migliori reclutatori

8

## Ampliamento autostrada: è referendum

Il 29 settembre, sia il Consiglio Nazionale che il Consiglio degli Stati hanno approvato il programma di ampliamento delle autostrade. A pochi mesi dall'adozione della legge sulla protezione del clima, verranno investiti 5,3 miliardi di franchi in nuove autostrade, questo mentre i prezzi dei biglietti per il trasporto pubblico, più ecologico, continueranno ad aumentare l'anno prossimo. *actif-traffic*, *ATA* e altre organizzazioni e partiti di sinistra hanno aderito al referendum.



Sia i bus che i treni di TransN sono stati colpiti pesantemente dalla tempesta. A sinistra la linea della Itigne La Chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel.

## Sconti Splash&Spa

I membri SEV beneficiano di una riduzione del 20% sulle entrate giornaliere, le entrate di 4 ore e le entrate serali allo Splash & Spa Tamaro di Rivera. L'offerta è valida fino al 23 dicembre 2023 e dal 9 gennaio 2024 al 23 dicembre 2024, è per quattro persone al massimo per ogni tessera di membro che viene presentata. Offerta non cumulabile con altre offerte, buoni, forfaits e promozioni. Per maggiori info: [sev-online.ch/it/deine-vorteile/weitere-verguenstigungen/](http://sev-online.ch/it/deine-vorteile/weitere-verguenstigungen/)

## Presentata la petizione

Alla fine di settembre, al direttore dei Transports Public du Chablais (TPC) è stata consegnata una nuova petizione con le richieste del personale, firmata da 123 dipendenti. Le richieste del personale comprendono, oltre al rispetto e alla riconoscenza, una pianificazione rispettosa della legge, sale pausa attrezzate, servizi igienici puliti in tutte le stazioni terminali, il riconoscimento del lavoro e dell'esperienza professionale del personale, una comunicazione chiara e regolare da parte della direzione. Il 2 ottobre, il Comitato esecutivo della sezione si è riunito con il presidente del Consiglio di amministrazione e una delegazione della direzione dei TPC per discutere i problemi. Infine, sono stati concordati incontri regolari con la direzione per migliorare la cooperazione.

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

**Due mesi dopo la devastante tempesta che ha colpito La Chaux-de-Fonds e Le Locle, abbiamo fatto il punto della situazione con i nostri colleghi di transN, che hanno ripristinato la rete di autobus e treni con un impegno eccezionale.**

Steve Seiler non dimenticherà mai lunedì 24 luglio. Il responsabile del centro di manutenzione dei trasporti pubblici neocastellani (transN), situato nella zona industriale di La Chaux-de-Fonds, era in prima fila quando, intorno alle 11.20, la tempesta si è abbattuta sulla regione. Allertato da violente raffiche di vento, ha visto un muro bianco di pioggia scagliarsi verso di lui. Si è precipitato all'interno e ha chiuso le porte delle officine. In pochi secondi si è ritrovato inzuppato. La pioggia si è riversata per oltre 30 metri all'interno del deposito, mentre la tempesta arrivava dalla direzione opposta. Anche Aline Odot, responsabile della comunicazione, che ha il suo ufficio non lontano dall'officina, ha visto il passaggio della tempesta. «Non ci siamo resi conto della gravità della situazione. Poi abbiamo iniziato a ricevere video girati in città. È stato allora che abbiamo capito». La tempesta si è abbattuta sulla città orologiera. Sono state misurate raffiche di 217 km/h. Le pensiline degli autobus sono state distrutte. Più di 4000 case sono state colpite. Alcune sono state frantumate, altre hanno avuto i tetti scoperti. Gli alberi sono crollati ovunque. Le strade sono state bloccate. Le tegole sono cadute sugli autobus e si sono frantumate sui marciapiedi. È stato il caos. La stazione di La Chaux-de-Fonds ha subito danni, così come le linee circostanti, dove gli alberi sono caduti sui binari. Il traffico ferroviario è stato interrotto in tutta la città. La tempesta devastante è durata appena dieci minuti, ma



Steve Seiler, responsabile centro manutenzione.

## TEMPESTA SU LA CHAUX-DE-FONDS

# Ripristino del servizio pubblico

il bilancio è stato pesante: un morto, 45 feriti e danni tra i 70 e i 90 milioni di franchi. Senza le vacanze dell'industria orologiera, le vittime sarebbero state probabilmente più numerose.

### La solidarietà si organizza

Le strade vengono pulite. Nelle officine, la priorità è liberare gli accessi bloccati da grossi rami. «Il centro di gestione mi ha chiamato per dirmi che alcuni autobus stavano rientrando con i finestrini rotti. All'inizio pensavo che si trattasse di due o tre veicoli», ricorda Steve. Di fatto, 14 autobus avevano subito gravi danni, e si accumulavano. Abbiamo dovuto decidere quali potevano partire il giorno dopo e organizzare le riparazioni. «Neuchâtel ci ha messo a disposizione due veicoli per il giorno successivo e un carrozziere ci ha dato una mano perché i tetti di cinque veicoli erano bucati. Abbiamo dovuto incollare le lastre del tetto per renderle impermeabili». Le riparazioni procedevano rapidamente, sottolinea Steve: «Alcune linee erano bloccate, quindi non c'era più bisogno di autobus. Quando le linee sono state riaperte, sono stati aggiunti altri mezzi di trasporto. I meccanici hanno rimesso in servizio i veicoli sottoposti a manutenzione preventiva. Ho organizzato la sostituzione della ventina di finestrini rotti con un'azienda partner molto reattiva. Mercoledì, quasi tutti i nostri veicoli danneggiati erano di nuovo in circolazione. Ho un'ottima squadra. Ci siamo aiutati a vicenda, ci siamo rimboccati le maniche e abbiamo lavorato fino a tardi per rimettere in sesto il servizio pubblico».

### Alberi caduti come legnetti del mikado

Anche le infrastrutture ferroviarie sono state colpite. Lungo le linee ferroviarie, circa quaranta pali della linea di contatto sono stati piegati o spezzati. I binari, la linea di contatto e gli impianti di sicurezza sono stati danneggiati. Le squadre di transN sono intervenute sul posto fin dal pomeriggio di lunedì per rimuovere gli alberi caduti sui binari. Tra loro Régis Lachat, della squadra dei servizi ferroviari di Couvet (NE), nella Val-de-Travers. «I colleghi mi hanno chiamato per preparare l'attrezzatura, soprattutto motoseghe. Dovevamo venire a dare una mano perché lassù era tutto distrutto», spiega il 53enne caposquadra e costruttore di binari. «È stato impressionante. Grandi alberi giacevano sulla linea ferroviaria La ferrovia metrica transN è stata molto colpita, in particolare nel punto chiamato 'le Grenier', dove la ferrovia transN passa sopra le linee FFS verso Neuchâtel o Bienne». Un taglialegna professionista ha eseguito il taglio. «Noi ci siamo occupati della manutenzione, del taglio dei piccoli rami e dell'evacuazione di tutto nei cassoni. I tralicci erano

intatti, ma alcune staffe - i bracci che tengono il filo - erano rotte o piegate. Dovevamo rimuovere questi alberi senza causare ulteriori danni. Siamo riusciti a cavarcela, e questa è una grande soddisfazione! Dall'11 settembre i treni tra La Chaux-de-Fonds e Les Ponts-de-Martel hanno ripreso a circolare. I nostri colleghi del servizio di linea di contatto (LC) hanno fatto e continuano a fare un ottimo lavoro. La bucolica linea Le Locle-Les Brenets era un cataclisma, con alberi ammassati come bastoncini di Mikado». L'esercizio ferroviario su questa linea dovrebbe riprendere alla fine dell'anno.

### Un lavoro formidabile

Con tutto questo caos, il centro di gestione del traffico è stato sottoposto a un forte stress. I servizi marketing e di informazioni ai passeggeri, così come quelli di comunicazione, si sono rivolti ai colleghi del centro di gestione del traffico per ottenere informazioni da trasmettere ai media e agli utenti. «È andata bene - racconta Aline Odot - e lunedì pomeriggio abbiamo allestito l'unità di crisi. Il personale dell'infrastruttura che era in congedo o in vacanza è tornato volontariamente al lavoro. Abbiamo ringraziato tutto il personale per l'impegno profuso in questo momento eccezionale. Tutte le professioni hanno lavorato duramente. Hanno fatto un lavoro fantastico. L'azienda ha concesso a quattro dipendenti interessati le ore necessarie per ripristinare la loro abitazione. Abbiamo subito appreso che non ci sono stati feriti tra il personale o i passeggeri. Questa è la cosa più importante. È stata una di quelle settimane in cui il nostro lavoro ha avuto davvero senso. Sono felice di lavorare per un'azienda in cui siamo tutti solidali». A due mesi dalla violenta tempesta, è questo senso di orgoglio che accomuna i colleghi di transN, che hanno dato il massimo per ripristinare la loro regione e il servizio pubblico e per ridare mobilità al cantone.



Régis Lachat, squadra dei servizi ferroviari.

COMITATO SEV

# Nuovi vicepresidenti



Peter Käßler si congratula con Patrick Kummer, Danilo Tonina con Valérie Boillat per l'elezione alla vicepresidenza.

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Valérie Boillat sarà la nuova vicepresidente, Patrick Kummer il nuovo vicepresidente del SEV. Il Comitato SEV li ha eletti durante la riunione del 29 settembre. Sostituiscono Christian Fankhauser e Valérie Solano. Il Comitato ha pure deciso di opporsi ai piani di austerità della Confederazione per quanto riguarda il fondo per le infrastrutture ferroviarie e il trasporto regionale di passeggeri.**

«Trovo fantastico il funzionamento del SEV. Con una base forte, composta da numerosi membri volontari, pienamente coinvolti. Ne sono felice», afferma Valérie Boillat. La nuova vicepresidente del SEV lavora da dieci anni per Movendo, l'istituto di formazione sindacale con sede a Berna. La sindacalista 52enne ha radici giurassiane e vallesane. Ha conseguito un master in storia e successivamente si è formata come educatrice per adulti. Dopo gli studi, è stata assistente di ricerca per la Commissione Bergier e ha svolto ricerche sul ruolo della Svizzera nella Seconda guerra mondiale. Si è poi dedicata alla politica, lavorando per il

gruppo socialista alle Camere federali e in seguito come assistente personale dell'ex consigliera federale Ruth Dreifuss. Prima di intraprendere la carriera sindacale, è stata responsabile del dipartimento integrazione dell'Organizzazione di aiuto ai rifugiati. Ha lavorato per Unia dal 2005 al 2013 e già all'epoca era coinvolta in trattative congiunte con il SEV. Valérie Boillat è madre di due figlie e vive a Ginevra.

«Credibile, competente e forte nelle trattative. Ecco cos'è per me il SEV. Credibile per la sua vicinanza ai nostri membri. Competente grazie alla conoscenza e all'esperienza nella politica dei trasporti, nella contrattazione collettiva e nelle questioni legate al lavoro. E forte nelle trattative grazie alla collaborazione con i nostri membri, le sottofederazioni, le sezioni e il personale del segretariato centrale e dei segretariati regionali. Tre valori che fungono da bussola per me nel SEV e che guideranno il mio lavoro», afferma Patrick Kummer. Dal 2022 dirige ad interim il dossier FFS presso il SEV e il gruppo di negoziazione con le FFS. È inoltre responsabile delle divisioni del Gruppo FFS, di FFS Immobili, di Login Formazione professionale e di Transsicura. Ha condotto le trattative per il primo contratto collettivo di la-

voro di Transsicura. Prima di entrare nel SEV, ha lavorato per la «Kaufmännischer Verband» come istruttore di corsi e consulente di carriera, poi come direttore generale della «Kaufmännische Verbände» di Argovia. Oltre a lavorare presso il SEV, è membro del comitato esecutivo dell'USS del Canton Berna, del comitato esecutivo dell'USS della città di Berna e dintorni; fa pure parte del consiglio scolastico dell'istituto tecnico superiore di Berna e funge da esperto di diritto del lavoro presso il tribunale regionale di Berna-Mittelland. Vive a Berna con la moglie e i due figli.

I due nuovi membri della Direzione sindacale sostituiscono Valérie Solano, che ha lasciato il SEV e lavora per Unia da settembre, e Christian Fankhauser, che andrà in pensione alla fine del 2023. Il Comitato SEV li ha eletti all'unanimità.

#### Contro le misure di risparmio

Oltre all'elezione della nuova vicepresidente, il Comitato ha discusso due risposte alla consultazione a livello federale, presentate dal nuovo coordinatore della politica dei trasporti Simon Burgunder. La prima riguarda i tagli al fondo per l'infrastruttura ferroviaria e le misure di risparmio nel

trasporto regionale di passeggeri. Il Consiglio federale vuole infatti snellire il bilancio e vorrebbe risparmiare 150 milioni all'anno. Franchi in meno nel fondo per l'infrastruttura ferroviaria, inizialmente limitato a tre anni. Sono inoltre previste riduzioni annuali del 2% dei fondi federali messi a disposizione per coprire i costi non coperti. Tuttavia, poiché negli ultimi anni i fondi stanziati non erano sufficienti, è stato necessario concedere crediti supplementari per circa 100 milioni di franchi. Pertanto, la riduzione nel trasporto regionale di passeggeri nel 2024 è effettivamente del 7,8%, pari a circa 92 milioni di franchi. Nei prossimi anni, l'ammancio sarebbe di 20-30 milioni di franchi. «Questi tagli porterebbero a una riduzione dei servizi presso le aziende di trasporto, con gravi conseguenze per il personale e la sicurezza», spiega Simon Burgunder. «In tempi di cambiamenti climatici e dopo l'adozione della legge sulla protezione del clima, queste misure di risparmio sono del tutto insensate». Per questo motivo il SEV respinge chiaramente i tagli previsti.

Il SEV ha pure preso posizione nel quadro della consultazione sul futuro finanziamento della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli

investimenti negli impianti privati di trasporto merci. Anche in questo caso, per il SEV è chiaro che non ci devono essere misure di austerità. Il futuro del trasporto passeggeri e merci dipende dalla salvaguardia della sostanza (budget), che deve avere la massima priorità nella definizione del quadro dei finanziamenti 2025-2028. La Confederazione deve ridurre rapidamente gli arretrati nella manutenzione della sostanza. È importante che nell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria si tenga conto dei costi successivi per la manutenzione della sostanza. A tal fine è necessario disporre di personale sufficiente affinché i mandati e gli obiettivi possano essere portati a termine e raggiunti. Per questo motivo, nei contratti di servizio dovrebbero essere formulati obiettivi chiari per il personale. Entrambe le risposte alla consultazione sono state accettate all'unanimità dal Comitato SEV.

Durante la riunione del Comitato si è presentata anche Stefanie Fürst, la nuova segretaria sindacale incaricata del reclutamento dei soci e dei giovani. Il Comitato ha infine approvato lo scioglimento della sezione ZPV di Interlaken e il nuovo regolamento interno della LPV.



**Le escursioni in funivia** sono molto popolari, come dimostrano i dati dell'associazione di categoria. Rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, **è stato trasportato oltre il 10% in più di ospiti.** Un vero e proprio boom è stato registrato a settembre, dove il numero di ospiti a livello nazionale ha superato il 40% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il SEV si impegna affinché il personale delle società di funivie possa beneficiare del maggior fatturato.



**Il Parlamento ha deciso** di modificare la legge sulla locazione a favore dei proprietari e **di peggiorare i diritti degli inquilini.** Il diritto al subaffitto sarà limitato, così come la protezione contro la disdetta da parte dei proprietari in caso di proprie esigenze. **La sinistra e i sindacati** temono che la situazione del mercato immobiliare si deteriori ulteriormente a seguito di questi cambiamenti. Per questo motivo **stanno lanciando due referendum.**

**HANNY WEISSMÜLLER** risponde

## Meglio reintrodurre i controlli

**La mancanza di controlli sui treni regionali comporta l'aumento di viaggiatori senza biglietto. Sorgono però problemi anche per i macchinisti. Quali?**

INoi constatiamo come, nei treni del traffico regionale, i controlli dei biglietti siano ormai rarissimi. Se ne sono però accorti anche i passeggeri e quindi aumentano quelli privi di biglietto. Per il trasporto pubblico, avere passeggeri senza biglietto è un fatto molto negativo. Avere meno viaggiatori paganti, significa avere meno introiti per le imprese di trasporto e questo finisce per ripercuotersi anche sul personale. Ma non finisce qui: ogni giorno devo assistere a comportamenti inadeguati da parte di queste persone, che spesso ritardano la partenza del treno bloccando le porte delle vetture per verificare che non vi siano controlli in corso. Ciò evidentemente comporta ritardi, perché

non possiamo procedere tempestivamente alla chiusura delle porte. In questo modo, mi è già capitato di perdere diversi minuti, giungendo con molto ritardo a destinazione.

Oltretutto, questi viaggiatori senza biglietto spesso risultano aggressivi e maleducati nei confronti nostri e degli altri passeggeri. Mi è persino capitato di essere minacciata per aver richiamato una di queste persone sul suo comportamento sconsigliato.

Noi chiediamo pertanto alle imprese di trasporto di svolgere controlli più frequenti per, da un lato, ridurre il numero delle persone senza biglietto e, dall'altro, migliorare la sicurezza dei passeggeri e del personale di locomotiva.

Hanny Weissmüller è presidente centrale della sottofederazione personale di locomotiva LPV. Hai domande? Scrivici a giornale@sev-online.ch

## GUIDA AUTOMATICA

# Abbiamo bisogno dei macchinisti e delle macchiniste

Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**La sempre più presente digitalizzazione ha raggiunto anche le imprese ferroviarie, che si avvalgono ora della guida automatica come sta testando attualmente la Südostbahn. Una delegazione del SEV e di SEV-LPV era presente per un viaggio di prova nel Toggenburgo. Una cosa è certa: la professione del macchinista subirà, in futuro, grandi cambiamenti. Le lancette dell'orologio non si possono riportare indietro e perciò, il SEV ha intenzione di seguire questo cambiamento in modo attivo e critico. Lo scopo è quello di rendere i posti di lavoro attrattivi anche in futuro. Abbiamo infatti bisogno di macchinisti e macchiniste: ora più che mai, considerando la penuria di personale.**

Il cambiamento digitale è una realtà non solo per quanto riguarda i centri di controllo, bensì anche la guida automatica. Sono diverse, infatti, le im-

prese ferroviarie in Svizzera che stanno testando la guida automatica (Automatic Train Operation - ATO). Durante il viaggio di prova della Südostbahn (SOB) tra Herisau e San Gallo, il SEV ha potuto farsi un'idea.

## Obiettivo: grado di automatizzazione medio

Il progetto pilota della SOB si svolge su un tratto di 20 chilometri nel Toggenburgo e fa parte di Smartrail 4.0, un programma del settore ferroviario svizzero volto a modernizzare il sistema ferroviario. L'obiettivo del programma è quello di mantenere un grado di automatizzazione medio. Attualmente i test di guida eseguiti dalla SOB hanno un grado di automatizzazione 2, paragonabile a un pilota automatico nel traffico stradale. L'avvio e la frenata avvengono automaticamente premendo il pulsante «ATO ein». La manipolazione delle porte e l'intervento durante la guida in caso di incidente restano, tuttavia, compiti del macchinista da svolgere manualmente. Durante tutto il viaggio l'apparecchio di comando e di vi-



Il treno test della SOB con sistema di guida automatica.

sualizzazione presente nella cabina di guida mostra i dati necessari. Il laptop collegato memorizza invece il profilo della tratta e i comandi per ogni sezione, che si attivano non appena il treno viene localizzato.

## Sicurezza al posto dell'automatizzazione completa

Al giorno d'oggi un esercizio completamente automatizzato sarebbe, teoricamente, possibile. Tuttavia, non sarebbe totalmente sicuro. Come nel caso della Métro 2 di Losanna che è completamente automatizzata, l'intera tratta dovrebbe essere chiusa e le pareti e le porte delle stazioni dovrebbero essere installate sui marciapiedi. La completa automatizzazione del trasporto su rotaia rimane, non da ultimo per motivi di costo, un'idea irrealistica.

## Richiesta di competenze specialistiche

Un computer facilita sicuramente l'attività del personale di locomotiva, ma di certo non sostituisce la persona. Con l'automazione si modificherebbe, infatti, anche la formazione per i macchinisti e le macchiniste. Il test di guida in primis lo conferma: in caso di incidente, sono necessarie le competenze specialistiche dei macchinisti e delle macchiniste.

rebbe, infatti, anche la formazione per i macchinisti e le macchiniste. Il test di guida in primis lo conferma: in caso di incidente, sono necessarie le competenze specialistiche dei macchinisti e delle macchiniste.

## Accompagnare il cambiamento assicurando posti e condizioni di lavoro

Quanto sarà interessante e varia la professione dei sogni di molti ragazzi e ragazze in futuro? Su questo le opinioni si dividono. La posizione del SEV a riguardo è invece molto chiara: «Opporsi in maniera generale al cambiamento è controproducente. Dobbiamo invece accompagnarlo in modo attivo e critico. Solo così possiamo garantire buone condizioni di lavoro per i nostri colleghi e per le nostre colleghe, per i macchinisti e le macchiniste, e per rendere attrattivi i posti di lavoro nella cabina di guida anche in futuro», afferma il presidente del SEV Matthias Hartwich. Naturalmente, le condizioni di lavoro sono un fattore importante anche in considerazione della penuria di macchinisti e macchiniste.

## COLPI DI DIRITTO

# Videosorveglianza sul posto di lavoro

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

**Molte aziende di trasporto pubblico installano telecamere di sorveglianza nei loro veicoli o in alcuni depositi. Questa pratica è legale? Se sì, quali sono i limiti?**

La legge federale sulla protezione dei dati si applica alle aziende private (art. 2 lett. a LPD). Il suo scopo è quello di proteggere la personalità e i diritti fondamentali delle persone di cui vengono trattati i dati personali (art. 1 LPD). La legge definisce i dati personali come qualsiasi informazione relativa a una persona fisica identificata o identificabile (art. 5 cpv. 1 let. a LPD) e il trattamento di tali dati come qualsiasi operazione relativa a tali dati, indipendentemente dai mezzi o dal metodo utilizzato (art. 5 cpv. 1 let. d LPD).

La videosorveglianza costituisce un trattamento dei dati. Affinché la videosorveglianza sia lecita, devono essere soddisfatti alcuni criteri (art. 6 LPD): deve essere conforme ai principi di buona fede e proporzionalità; i dati personali possono essere raccolti solo per finalità specifiche riconoscibili dall'interessato e devono essere ulteriormente trattati in modo compatibile con tali finalità; i dati devono

essere distrutti o resi anonimi non appena non sono più necessari.

In caso di trattamento illecito dei dati personali, può verificarsi una violazione della sfera privata (art. 30 LPD). Il trattamento dei dati personali è considerato illegale a meno che non vi siano motivi giustificati, che possono essere i seguenti: Il consenso dell'individuo al trattamento dei suoi dati; un interesse pubblico o privato prevalente; se specificamente previsto dalla legge.

Sul posto di lavoro, l'uso di un sistema di videosorveglianza è vietato se viene utilizzato per monitorare il comportamento dei/delle dipendenti. L'uso della videosorveglianza per monitorare il comportamento di un/una dipendente costituisce un attacco alla sua personalità ed è vietato (art. 26 al. 1 OLL3, che si applica anche alle aziende di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 30 OLL3). Una sorveglianza costante, che mette sotto pressione i dipendenti, può anche avere un impatto sulla loro salute. Inoltre, la sorveglianza occulta del personale è contraria al principio della buona fede.

In alcuni casi, la videosorveglianza può essere giustificata per ragioni quali la sicurezza dei beni materiali o delle persone. In questi casi, deve essere attuata in modo da non ostacolare la libertà di movimento dei/delle dipendenti o danneggiare la loro salute (328 CO).

te (328 CO).

Nel settore dei trasporti pubblici, un sistema di telecamere può essere installato nei veicoli o in alcuni depositi per garantire la sicurezza e prevenire furti, incidenti o aggressioni.

Nel contesto della videosorveglianza sul posto di lavoro, la libertà di scelta del lavoratore della lavoratrice in merito a tale misura è limitata dal rapporto di subordinazione che deriva dal rapporto di lavoro. Ciò significa che, in linea di principio, la videosorveglianza è possibile anche senza il consenso del/della dipendente, ma è comunque necessario rispettare alcune regole.

Come già detto, in tutti i casi di elaborazione di dati personali, devono essere rispettati il principio di proporzionalità e quello di buona fede, al fine di evitare intromissioni illecite nei dati personali. Il principio di proporzionalità presuppone che non siano possibili altre misure per garantire l'obiettivo perseguito dalla videosorveglianza. Ciò presuppone anche che i dati siano trattati solo per raggiungere lo scopo previsto (sorveglianza). Ad esempio, sarebbe del tutto sproporzionato utilizzare il sistema video di un autobus per verificare che l'autista sia vestito secondo l'uniforme dell'azienda.

In linea di principio, ogni azienda che effettua sistematicamente la sor-



Il comportamento del personale allo sportello non dev'essere videosorvegliato.

veglianza dei luoghi di lavoro del proprio personale deve emanare un regolamento di videosorveglianza che stabilisca regole chiare sulla protezione dei dati, sulla riservatezza, su chi ha accesso alle immagini di videosorveglianza e sul termine per la distruzione delle registrazioni video. Ciò consente di inquadrare l'uso delle immagini video e di garantire la proporzionalità delle misure, in modo da trovare un equilibrio tra lo scopo di sicurezza della videosorveglianza e la protezione della sfera privata del personale. È tuttavia possibile che un da-

ttore di lavoro oltrepassi i propri diritti, che una norma sia sproporzionata o non venga rispettata correttamente. Se i dipendenti ritengono che la loro sfera privata sia stata violata, possono intraprendere un'azione civile contro il datore di lavoro (art. 32 LPD e 28 CC) per far vietare il trattamento dei dati o la loro divulgazione a terzi, oppure per farli correggere, cancellare o distruggere. In caso di violazione dell'art. 26 OLL3, il dipendente può anche rivolgersi all'Ispettorato cantonale del lavoro per denunciare il fatto.

SWISS

## I giorni in più pesano sui lavoratori a turni nella manutenzione

**Markus Fischer.** Dal 1° ottobre 2015, gli oltre 200 collaboratori Swiss addetti alla manutenzione dei velivoli (Line Maintenance) all'aeroporto di Zurigo devono prestare otto giornate lavorative aggiuntive all'anno, che corrispondono all'aumento di un'ora della settimana lavorativa che era stata portata a 42 ore con il rinnovo del CCL per il personale di terra di Swiss. Non è stato facile attuare questo aumento dell'orario di lavoro nel servizio a turni; molte persone direttamente interessate sono ancora oggi parecchio contrariate. Nel caso della Line Maintenance, i giorni aggiuntivi vanno ad aggiungersi al normale ritmo dei turni. Il centinaio di colleghi del servizio diurno lavorano in turni 6-4, ovvero a sei giorni lavorativi seguono quattro giorni liberi, mentre l'oltre centinaio di dipendenti notturni lavora in turni 5-5. «In entrambi i casi, i giorni in più sono un peso per il personale», spiega la segretaria sindacale SEV Regula Pauli. Se è vero che è possibile ridurre le giornate aggiuntive rinunciando al rispettivo salario, sono in pochi a poterselo permettere: i collaboratori più giovani nella progressione salariale ancor meno di quelli più anziani; inoltre, alla luce del forte rincaro è praticamente impossibile rinunciare a parte del salario. Esiste anche la possibilità di sacrificare dei

giorni festivi come giorni aggiuntivi. Ma anche se il personale di terra Swiss gode di cinque giorni di vacanza in più rispetto al minimo legale, ossia 25 all'anno fino alla fine dell'anno in cui si compiono 50 anni, questa opzione va comunque a scapito del riposo. Non sorprende quindi che il personale si lamenti regolarmente con SEV-GATA delle giornate aggiuntive ed esorti il nostro sindacato a migliorare questa situazione insoddisfacente. Insieme al personale, SEV-GATA ha già presentato diverse proposte di miglioramento alla direzione di Swiss, ma finora senza successo. Nella seconda metà di settembre, SEV-GATA ha tenuto due assemblee e ha ricevuto dai partecipanti l'incarico di intervenire nuovamente presso la direzione di Swiss al fine di trovare una soluzione migliore. Per raccogliere tutte le informazioni necessarie, SEV-GATA svolgerà prossimamente un sondaggio online fra il personale della Maintenance e spera in un'ampia partecipazione.

### Preavviso

Il 13 ottobre e l'8 novembre, SEV-GATA organizza degli incontri per i collaboratori impiegati nei turni notturni. Seguirà l'invito.

PARITÀ SALARIALE

## Swiss deve investire ulteriori risorse nei salari delle donne

**Markus Fischer.** Dopo tre anni, a luglio Swiss ha nuovamente effettuato un'analisi sulla parità salariale, come prescritto dal luglio 2020 dalla revisione della legge federale sulla parità dei sessi per le imprese a partire da 100 collaboratori. Dall'analisi è emerso che a luglio le 3006 collaboratrici donne di Swiss guadagnavano in media il 16,8% in meno rispetto ai 3710 collaboratori uomini. Sebbene la maggior parte di questo divario retributivo tra uomini e donne possa essere spiegato dalle differenze nelle qualifiche personali e nelle caratteristiche del posto di lavoro, rimane un divario salariale ingiustificato del 3,2% tra i sessi. Tale divario è inferiore alla soglia di tolleranza del 5% fissata dalla Confederazione. Swiss può così vantarsi del marchio «We pay fair» dell'Università di San Gallo. L'analisi ha preso in considerazione, oltre al salario di base, anche la tredicesima ed eventualmente la quattordicesima mensilità, le indennità e i pagamenti speciali.

Per un totale di 873 donne e 1701 uomini del personale di terra, il divario salariale non giustificato è del 4,6%. Per le 555 donne e 1048 uomini soggetti al CCL del personale di terra, tale differenza è attualmente del 4,5%. Nel 2020 era ancora del 3,8% (anche se quell'anno è solo parzialmente comparabile a causa di numerosi licenziamenti e assun-



zioni dovuti al Covid), nel 2016 era 1,1% e nel 2014 invece 1,8%. L'analisi effettuata nel 2019 non è paragonabile perché è stato utilizzato uno strumento diverso.

«Nel personale di terra le disparità sono aumentate», osserva il segretario sindacale Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA, la sezione SEV del trasporto aereo. «La buona notizia è che Swiss, in collaborazione con le parti sociali, intende esaminare in modo approfondito i risultati al fine di sviluppare misure atte a garantire che in futuro lo sviluppo vada nella giusta direzione. In ogni caso, tuttavia, Swiss deve investire ulteriori risorse nei salari delle collaboratrici per dimostrare di prendere con serietà la questione della parità. Evidente-

mente, infatti, le semplici parole non bastano».

Lucie Waser, responsabile delle pari opportunità al SEV, che il 16 agosto ha partecipato alla riunione di analisi con Swiss per conto di SEV-GATA, aggiunge: «Il SEV accoglie con favore i controlli regolari sulla parità salariale e auspica per il futuro una maggiore continuità nell'utilizzo dello strumento svizzero Logib (comparabilità) e nella programmazione dei controlli. Ciò che notiamo è che nel 2023 c'è un aumento della discriminazione salariale delle donne, che è inaccettabile se in Svizzera si vuole lavorare conformemente alla legge e diventare, allo stesso tempo, un datore di lavoro attrattivo anche per le donne».

EVENTO PER I MIGLIORI RECLUTATORI

# Tour nostalgico verso il futuro



I migliori reclutatori e reclutatrici in viaggio nell'Emmental con l'autopostale Saurer del 1958.

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

La direzione del SEV ha premiato i migliori reclutatori e le migliori reclutatrici del 2022, ossia tutti coloro che lo scorso anno hanno reclutato almeno otto nuovi membri, con una gita piena di sorprese. Sono stati scorrazzati attraverso l'Emmental da un'autopostale d'epoca e poi da una locomotiva a vapore e hanno visitato un caseificio dimostrativo ad Affoltern.

«Il futuro del SEV dipende dai suoi membri e la sua forza dal loro numero» sono state le parole di benvenuto del presidente del SEV Matthias Hartwich «In questo ambito, voi avete un ruolo fondamentale. Grazie per svolgerlo con tutto il vostro slancio». Nel 2022, una quarantina di reclutatrici e reclutatori hanno procurato al SEV oltre 600 nuovi membri. Essi meritano pertanto profonda riconoscenza e sono stati invitati a una festa a sorpresa. La ventina di partecipanti non aveva una benché minima idea di cosa li aspettasse.

La prima sorpresa è quindi stata di essere prelevati al segretariato centrale del SEV da un'autopostale Saurer dal caratteristico muso, costruita nel 1958, con la quale il gruppo ha tranquillamente preso la via della bucolica Emmental, con una prima pausa presso un antico ponte in legno dove l'autista Roland Stalder ha viziato tutti con caffè e cornetti.

Su e giù per le caratteristiche colline, l'autopostale ha portato i nostri reclutatori ad Affoltern, dove, nel famoso caseificio dimostrativo, hanno trovato ad accoglierli i tradizionali Röstli.

Al pranzo è seguita una visita all'esposizione multimediale dedicata al celebre formaggio svizzero con i buchi e poi il motore dell'autopostale ha ripreso a rombare per portare i suoi ospiti alla prossima sorpresa: la locomotiva a vapore E 3/3 Nr. 853, entrata in esercizio nel 1890 presso la ferrovia Giura - Sempione, con al traino una vettura panoramica ricavata nel 1997 da un carro merci pure risalente al XIX secolo. Con la ferrovia dell'Emmental, i nostri reclutatori hanno percorso da linea da Affoltern-Weier a Huttwil con ritorno a Sumiswald-Grünen, non senza aver fatto una piccola pausa per un aperitivo a Dürrenroth. La scampagnata si è infine conclusa sull'autopostale d'epoca che ha riportato tutti a Burgdorf.

I migliori reclutatori dell'anno verranno premiati dal SEV con un evento particolare anche il prossimo anno. Chi avrà reclutato nel 2023 oltre otto membri può già rallegrarsi. Per ogni nuovo membro, il reclutatore riceve un premio base di cinquanta franchi. Inoltre, tra i e le migliori reclutatori/trici di giovani membri sotto i 30 anni, la commissione giovani estrarrà a sorte un viaggio per più persone ad Amsterdam. Ai nostri membri conviene veramente reclutare nuovi membri.



Locomotiva a vapore E3/3, costruita nel 1890.

## HELVETIA

## Si riesce a far fronte agli interessi ipotecari percependo solo la rendita?

**Dopo il pensionamento, sarò ancora in grado di pagare l'ipoteca della mia abitazione di proprietà con la mia rendita?**

**Com'è noto, andando in pensione le entrate diminuiscono.**

Chi si trova nel bel mezzo della propria carriera professionale è abituato a percepire un reddito con cadenza regolare e i tassi ipotecari rientrano nel budget. Dopo il pensionamento, tuttavia, la situazione di solito cambia. Perché a quel punto il reddito percepito a cadenza regolare una volta andati in pensione è solitamente composto dalla rendita AVS e da una rendita della cassa pensione. Nella maggior parte dei casi si tratta di un reddito appena superiore al 60% di quello percepito in precedenza. Anzi, forse una quota dell'aver di vecchiaia della cassa pensione è già stata investita nell'abitazione di proprietà. Se non l'ha già fatto prima, a questo punto il creditore ipotecario si metterà in contatto con voi.

### La sostenibilità: un problema dopo il pensionamento

In relazione a un'ipoteca deve sempre essere garantita la sostenibilità, che viene calcolata raffrontando gli interessi ipotecari, i costi dei lavori di manutenzione e l'ammortamento con il reddito. I costi non dovrebbero superare un terzo del reddito. Dopo il pensionamento questo rapporto di solito peggiora perché si percepisce un reddito inferiore. Inoltre, quando si è in pensione l'ipoteca non può superare di norma il 65% del valore dell'immobile. Per questo motivo si richiede una riduzione dell'ipoteca affinché sia sostenibile. In questo caso può essere utile ricorrere a un ammortamento con il capitale di previdenza del terzo pilastro.

### Tenere sempre presente l'eventualità di un decesso

Per quanto concerne le coppie, una volta in pensione entrambi i redditi vengono som-



mati per formare il reddito familiare. Insieme, possono essere utilizzati per finanziare l'ipoteca. Se la partner o il partner dovesse decedere, una quota del reddito comune viene a mancare. Anche in questo caso si applica la regola della sostenibilità (i costi non devono superare un terzo del reddito). Un'adeguata assicurazione in caso di decesso può contribuire a ridurre l'ipoteca. L'onere finanziario è nuovamente sostenibile e non rischiate di perdere le vostre quattro mura.

### Pianificare in anticipo

La vita è piena di rischi e opportunità. Vi consigliamo di discutere con una persona specializzata la soluzione previdenziale più adatta alle vostre esigenze individuali, per permettervi di tutelare economicamente la vostra abitazione di proprietà e godervela senza pensieri anche quando sarete in pensione. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione. Per ulteriori informazioni potete consultare il sito [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

In partnership con

**helvetia**

La Sua Assicurazione svizzera

## 75 ANNI DI AVS

## Manifestazione dei pensionati e delle pensionate



Circa 1.200 pensionati e pensionate hanno manifestato il 25 settembre a Berna per un AVS forte. Gli oratori, tra i quali il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard, hanno ricordato che, secondo la Costituzione, l'AVS deve garantire il minimo vitale e hanno invitato tutti a votare per una tredicesima AVS. Nella foto Max Krieg, presidente della PV di Berna, co-organizzatrice della manifestazione.

## FFS E FFS CARGO

## Il SEV in visita a Chiasso



Il 22 settembre una delegazione del SEV, capitanata dal Presidente Matthias Hartwich, si è recata a Chiasso per fare visita ai ferrovieri che vi operano. Li hanno incontrato il personale amministrativo, i macchinisti e gli operai delle officine locomotive e riparazione carri di FFS Cargo, nonché il personale della biglietteria e della manovra a Smistamento.

## MANIFESTAZIONE PER IL CLIMA

## Striscione del SEV per i TP come parte della soluzione



Decine di migliaia di persone hanno sfilato in occasione della manifestazione per il clima il 30 settembre a Berna. Il SEV ha accolto i/le partecipanti alla stazione di Berna con uno striscione «Public Transport for future».

FONDAZIONE COLLETTIVA SYMOVA

## Franziska Schneider nel consiglio di fondazione!

**SEV.** Franziska Schneider si candida come rappresentante dei lavoratori nel Consiglio di fondazione di Symova. Il SEV raccomanda la sua elezione. La fondazione collettiva Symova è la cassa pensioni delle imprese medie e grandi di trasporto e del turismo, tra le quali molte imprese concessionarie.

Franziska è la responsabile del servizio giuridico del SEV ed è già membro del Consiglio di fondazione della cassa pensioni delle FFS. Porte con se una lunga esperienza ed è assolutamente atta ad assumere questa funzione e a rappresentare gli interessi dei lavoratori presso Symova.

PV

## Diritto all'AG nel 2024

**Comitato Centrale SEV PV** Nel corso del 2022 l'UTP e le parti sociali - con il SEV in prima linea - hanno sottoscritto la nuova intesa sulle facilitazioni di viaggio per il personale (FVP). Firmata a maggio, la stessa è stata messa in vigore con effetto retroattivo al 1° gennaio 2022. L'intesa avrà effetti per i pensionati a decorrere dal 1° gennaio 2024, quando entreranno in vigore nuove disposizioni sul diritto all'AG. Tutti i pensionati che a dicembre 2023 saranno in possesso di un AG

FVP, da gennaio 2024 potranno continuare ad acquistarlo con una riduzione del 50%. È importante ricordare che in futuro, per poter mantenere il diritto acquisito, l'AG dovrà essere rinnovato di volta in volta senza interruzione. Anche i pensionati che finora non avevano ancora un AG beneficeranno ovviamente di questa riduzione, a condizione che ne comprino uno al più tardi entro metà dicembre 2023. Importante: il primo giorno di validità dovrà situarsi ancora nel 2023!

COMITATO CENTRALE PV

## FVP importante per i pensionati

**Alex Bringolf, Segretario centrale.** Il presidente centrale Roland Schwager ha accolto i membri del Comitato centrale e i presidenti sezionali della Regione Est, come pure Vincent Brodard e Marco Blaser.

La revisione della legge sulla protezione dei dati è causa di lavoro supplementare per le nostre sezioni. I presidenti sezionali invitano i rispettivi membri a ritornare i moduli firmati con il consenso al trattamento dei dati. Al momento non si conosce la quantità esatta di moduli rientrati.

A livello locale ci si impegna molto per allestire programmi accattivanti per i nuovi pensionati. La sezione Turgovia ha avviato un sondaggio che mira a conoscere le attese dei suoi affiliati. Purtroppo i riscontri sono stati veramente pochi. Oggi le FFS non offrono più corsi di preparazione al pensionamento, i posti per quelli organizzati da Movendo e SEV invece vanno sempre subito esauriti. Nelle sezioni si osserva d'altronde che gli eventi di natura conviviale riscuotono maggiore interesse tra i membri rispetto alle assemblee sindacali.

Roland Schwager ha ricordato una volta di più la necessità di rinnovare senza interruzione l'AG FVP e/o il metà-prezzo FVP prima del cambiamento d'orario di dicembre 2023, per non perdere il ribasso attualmente accordato sulle facilitazioni di viaggio. Ribasso che sarà



Grazie mille a Marco Blaser...



...e a Vincent Brodard!

infatti ridotto con il nuovo anno 2024. Nelle prossime settimane il presidente centrale farà nuovamente pubblicare un promemoria a questo riguardo sulla stampa sindacale. Il collega Toni Feuz riprenderà il dossier FVP da Vincent Brodard, che va in pensione. Le facilitazioni di viaggio sono un tema importante per noi pensionati, molti dei nostri membri subiscono ancora oggi le conseguenze della classifica delle funzioni del passato, che aveva condizionato i salari e quindi le pensioni più basse.

Gli inviti e la documentazione per la nostra sessione autunnale di metà ottobre sono già stati inviati ai rispettivi delegati. Roland Schwager ritiene che questi due giorni siano un ottimo investimento: si incentiva la collegialità e si riannodano i rapporti tra i delegati, con un effetto positivo sul loro impegno per la PV. L'AD sarà pure chiamata a

discutere e votare una proposta della sezione PV Basilea, con la quale si incarica la PV di chiedere alla CP FFS una compensazione sul rincaro, non più riconosciuto da ormai troppi anni.

Il grazie dal presidente centrale è andato a tutti coloro che hanno preso parte alle manifestazioni di settembre a Berna sulle pensioni e sull'AVS; un tributo particolare va al collega Max Krieg per il suo impegno in quest'ambito. La Commissione pensionati dell'USS organizza per il 3 novembre un forum sul tema «Lavorare di più per meno rendite? O tutto o niente».

Per il segretario sindacale Vincent Brodard questa è stata l'ultima partecipazione al nostro CC. Il Comitato centrale lo ha ringraziato con un piccolo omaggio, unitamente al collega Marco Blaser, che per otto anni ha assicurato la presidenza della PV Buchs-Coira.

PUBBLICITÀ

# Più banking per i tuoi soldi. Con Zak come seconda banca.

Con Zak non solo hai una banking app gratuita, un conto gratuito e una carta gratuita, ma usufruisci anche di interessi allettanti sul pilastro 3a e, con i pratici contenitori di risparmio, hai sempre i tuoi obiettivi sotto controllo. In più, i soci SEV beneficiano di un avere iniziale di 25 CHF con il codice SEVZAK. Non importa se Zak è la prima, seconda o settima banca.



Maggiori informazioni su [cler.ch/zak-seconda-banca](http://cler.ch/zak-seconda-banca)



È ora di parlare di soldi.

Bank  
Banque  
Banca

**CLER**

## Sezione TS Ticino

**19.10**

Assemblea generale ordinaria

**Quando:** giovedì 19 ottobre 2023, ore 17

**Dove:** al Ristorante **Casa del Popolo** Bellinzona

**Ordine del giorno:** 1. Saluto introduttivo; 2. Verbale ultima assemblea; 3. Rapporti e approvazione; a) del presidente sezionale; b) del cassiere e dei revisori; c) approvazione dei conti; 4. Relazione sindacale su temi di attualità; a) attualità sindacale generale; b) situazione Officine e nei diversi servizi; 5. Consegna onorificenze per 25° e 40° di appartenenza al SEV; 6. Eventuali

L'assemblea è aperta a membri e interessati. Al termine **verrà offerto un rinfresco.**

## RPV

**21.10**

Assemblea straordinaria

RPV Ticino vi invita all'assemblea straordinaria che si terrà **sabato 21 ottobre alle 18.30** al ristorante **Stazione a Balerna.**

**Ordine del giorno:** 1. Apertura riunione; 2. Nomina presidente del giorno; 3. Intervento sindacale con Angelo Stroppini; 4. Nomina del presidente di Sezione; 5. Nomina dei membri di Comitato.

Seguirà la **cena offerta a tutti i partecipanti.** Per poter organizzare il tutto al meglio, siete invitati ad **annunciarvi entro venerdì 13 ottobre** a: **Juri De Biasi** 076 567.40.07; **Josè Morales** 079 230 06 03 oppure **Davide Bonolini** +39334113064

## LPV

**23.11**

Assemblea generale ordinaria

Il prossimo **23 novembre alle 16.30** si terrà l'Assemblea generale ordinaria della LPV Ticino.

**Dove:** presso la **sala istruzione** al 1° piano dell'**ex comando di Chiasso.**

Al termine verrà **offerto un aperitivo** dalla sezione e a seguire **la cena** presso l'albergo ristorante Svizzero a Capolago, a fianco della stazione.

**Iscrizione entro il 17 novembre** a **Marco Magistro**, presidente.ticino@lpv-sev.ch; 076 415 27 78; **Vincenzo Cartulano**, vincenzo.cartulano@sbb.ch; 0512 816 792.

## VPT

**23.11**

Giornata cantonale ICT

**Quando:** giovedì 23 novembre dalle 10 alle 13.

**Dove:** al ristorante **Castelgrande** di Bellinzona.

**Parteciperanno:** Gilbert D'Alessandro, presidente Centrale SEV VPT; Christian Fankauer, vice presidente del SEV; il team del segretariato SEV di Bellinzona. **Ospite della giornata il Consigliere di Stato, Claudio Zali.**

Alla giornata sono invitati tutte le colleghe e i colleghi affiliati al SEV, ulteriori info seguiranno su questo giornale.

**Iscrizioni: entro il 17 novembre** direttamente ai vostri segretari sindacali di riferimento:

. **FART, AB e SNL**, Angelo Stroppini, 079 479 05 63; angelo.stroppini@sev-online.ch;

. **TPL, FLP**, Pedro Bento, 078 647 04 45; pedro.bento@sev-online.ch;

. **AMSA e Tilo**, Thomas Giedemann, 079 505 04 57, thomas.giedemann@sev-online.ch.

## PV e pensionati VPT

**01.12**

Pranzo di Natale

Anche quest'anno vi proponiamo il tradizionale pranzo di Natale, che si terrà **a Bellinzona all'Hotel Unione**, che si trova a circa 5 minuti a piedi dalla stazione. **Quando: dalle ore 11.15**

Dopo l'aperitivo ed il saluto della nostra presidente Eliana Biaggio, **lo staff del ristorante Unione ci servirà:** risotto mantecato al merlot e al formaggio dell'Alpe Gorla a seguire fessone di vitello cotto a bassa temperatura con salsa al Porto, patate al gratin e verdure di stagione e come finale ci verrà servita una Crêpe farcita alla normanda con gelato alla vaniglia. Il tutto accompagnato da un ottimo merlot Riserva della Cagi di Giubiasco, acque minerali e Caffè. **Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione.**

**Costo: 50.- Fr a persona tutto compreso.**

**Iscrizione: entro martedì 28 novembre**, ma per questioni organizzative vi saremo grati per un annuncio tempestivo a: **Sopraceneri**, Marco Hefti, 078 846.91.73, heftimarco@gmail.com; **Sottoceneri**, Massimo Piccioli, 079 505.11.07, pimax1954@bluewin.ch

Seguiranno ulteriori info sul prossimo giornale.

SEV – PV TICINO e MOESANO (anche pensionati Sezione VPT Ticino)

## Vacanze a Abano Terme

27 dicembre 2023 al 6 gennaio 2024

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali presso **l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme**, come sempre a prezzi vantaggiosi:

- camera doppia: CHF 1300.- p.p.  
- camera singola: CHF 1400.- p.p.

**comprendenti il viaggio** in torpedone, la pensione completa include le bevande ai pasti (¼ vino, ½ acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

**Pure esclusa** dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

**Malgrado il forte** aumento sia dell'Hotel che del trasporto abbiamo deciso di non aumentare il prezzo del soggiorno. Preghiamo tuttavia chi è in possesso del BUONO REGALO di 50 € nominativo (regalato lo scorso anno dall'Hotel) di consegnare

al momento dell'iscrizione per aiutarci a contenere i costi della nostra sezione PV.

**Chi necessita di assistenza** dev'essere accompagnato da persona di fiducia

Il numero massimo di camere singole è fissato a 20 e farà stato il timbro postale!

Vi chiediamo cortesemente di iscriverci entro il 25 ottobre tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!).

**Pagamento:** Acconto di fr. 500 dopo l'iscrizione da versare entro 10 giorni dalla fattura. Saldo entro il 15 novembre con fattura e informazioni orari e luogo partenza

**Informazioni su viaggio e vacanze:**

Eliana Biaggio, resp. vacanze  
tel. 079 326 92 94,  
e-mail eliana.biaggio@hispeed.ch

**Per informazioni sul pagamento:**

Alberto Rusconi, cassiere,  
tel. 079 230 32 16

Vacanze a Abano Terme 2023/2024: cedola di iscrizione

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	_____
CAP-Località	_____	_____
Indirizzo e-mail	_____	_____
Telefono casa	_____	_____
Telefono cellulare	_____	_____
Data di nascita	_____	_____
Tipo di camera*	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola
* mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Data:	_____	Firma: _____

PV TICINO E MOESANO

## Attenzione ai falsi consulenti

**Comitato sezionale PV Ticino e Moesano.** Ci è giunta notizia che alcuni colleghi pensionati vengono contattati da presunti "consulenti" degli assicuratori di malattia, che a quanto sembra promettono cospicue riduzioni sui costi per il 2024, proponendo contratti individuali.

Da noi interpellata, Atupri ci ha risposto di non avere nessun consulente con l'incarico di prendere contatto con gli assicurati, e che i premi dell'assicurazione malattia per l'anno prossimo, con i previsti aumenti, sono tuttora sconosciuti e verranno comunicati a tempo debito dal Consigliere federale Alain Berset.

Per tale ragione raccomandiamo ai nostri soci di non dare seguito alle proposte dei suddetti consulenti di compagnie di assicurazione sanitaria, ma di attendere la lettera della Cassa malati con la comunicazione ufficiale dei premi. Nella stessa verranno tra l'altro dati consigli e suggerimenti su come risparmiare, modificando all'occorrenza gli importi delle franchigie.

Vi invitiamo a prendere nota che la Cassa malati Atupri ha adottato un nuovo numero di telefono unico: 0800 200 888.

Se necessario, il nostro comitato sezionale è a disposizione per eventuali domande.

## IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione tutte le tre settimane. ISSN 2624-7836

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

**Editore:** SEV, www.sev-online.ch

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

**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, giornale@sev-online.ch

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV,

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

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

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

**Prossima edizione: 3 novembre 2023.**

**Chiusura redazionale: 24 ottobre, ore 10.00.**

# Agenda 12/23



CGT FRANCIA

# Allerte sociali e democratiche



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Sophie Binet, nuova segretaria generale della CGT francese, è stata invitata a Losanna dall'Unione sindacale svizzera (USS) Ha fatto il punto sulla mobilitazione contro la riforma delle pensioni e ha parlato delle lotte e delle speranze di un autunno sindacale che si preannuncia caldo a partire dal 13 ottobre.**

Eletta alla fine di marzo alla guida della CGT francese, lo scorso 22 settembre Sophie Binet ha entusiasmato un pubblico di varia estrazione in una sala praticamente piena alla Maison du Peuple di Losanna. Il suo discorso è stato chiaro, concreto, intelligente e stimolante. La CGT è il secondo sindacato francese del settore privato per numero di voti nelle elezioni professionali e il più grande nel settore pubblico, compresi i ferrovieri. Per la prima volta dal 1895, la CGT ha una donna alla sua guida. Nella sua introduzione, Pierre-Yves Maillard, presidente dell'USS, ha ricordato che «Il movimento contro la riforma delle pensioni è stato seguito e sostenuto da vicino dalla Svizzera. Oltre a essere una riforma antisociale e un attacco al mondo del

lavoro, «Questa è anche una battaglia per la democrazia, che viene minata».

«Abbiamo visto il vostro sostegno durante la mobilitazione, in Svizzera e in Europa, e questo ha sostenuto anche noi», ha detto Sophie Binet nella sua introduzione. Per quanto modesta, ha anche espresso la sua ammirazione per la capacità delle donne svizzere di organizzare tre scioperi femministi su larga scala. Per il momento, la Francia non è riuscita a farlo, anche se la questione della parità salariale sarà al centro delle rivendicazioni di quest'autunno. Perché la battaglia sulle pensioni non è stata vinta? Binet ha spiegato che con la Costituzione della Quinta Repubblica il potere presidenziale è estremo. Si è quindi rammaricata di non poter disporre dei nostri strumenti: «Se avessimo avuto una democrazia di tipo svizzero, la riforma delle pensioni non sarebbe mai passata. L'80% dei dipendenti era contrario. Ma il nostro Presidente, Emmanuel Macron, vuole giocare il gioco del referendum solo se è a suo favore. I trucchi costituzionali gli hanno permesso di forzare la questione delle pensioni. Ma è stata una vittoria di Pirro e ne è uscito molto indebolito, senza maggioranza».

Secondo Binet «si è trattato anche di un segno che evidenzia un cambiamento nel neolibe-

rismo. Per il capitale, la democrazia è un problema perché la gente sta diventando sempre più lucida. L'autoritarismo e la repressione sono gli unici strumenti rimasti per far passare le loro riforme. Stiamo assistendo alla criminalizzazione del movimento sociale e all'attacco ai diritti sindacali. Inoltre, in Francia ci troviamo in una situazione tripartita con la sinistra, la destra e l'estrema destra. I vincoli posti dopo il 1945 vengono gradualmente rimossi con la complicità di Macron, del capitale e della stampa nelle mani di miliardari come Bolloré. Il passaggio forzato dà credito all'idea che l'azione collettiva sia inutile. È un trampolino di lancio per la signora Le Pen. La posta in gioco - aggiunge Binet - è il rapporto di forza economico e quindi la nostra capacità di scioperare. Alcuni settori sono molto forti (energia, trasporti, ecc.). Tuttavia, il 40% dei dipendenti del settore privato non ha un sindacato, il che ci ha impedito di fare scioperi a catena. Allo stesso tempo, questa lotta ha incoraggiato più di 100.000 francesi a iscriversi ai sindacati». L'altra buona notizia è che l'unità sindacale emersa nella battaglia per le pensioni continua anche dopo il conflitto. Questo è di buon auspicio alla vigilia di un autunno sindacale e sociale che si preannuncia molto caldo. Binet riassume la situazio-

ne in questi termini: «La CGT si trova di fronte a una triplice minaccia. La prima è di natura economica e sociale. La questione del costo della vita e dei salari, che si sono completamente bloccati, sarà al centro della nostra giornata di scioperi e manifestazioni del 13 ottobre. Oggi un terzo dei francesi dichiara di non potersi più permettere tre pasti al giorno e molti lavoratori non riescono più a vivere con il proprio stipendio. I prezzi degli alimenti, degli affitti e dell'energia sono in aumento. Scuole, ospedali e ricerca sono sottoposti a misure di austerità e temiamo che la Francia resti indietro rispetto al resto del mondo». Di fronte alle minacce ambientali e democratiche rappresentate dal calpesta dei diritti umani e sindacali, Sophie Binet ritiene che «la risposta risieda nell'unità e nella mobilitazione sindacale, che deve sconfiggere i programmi di austerità annunciati in Francia e in Europa, strappare il massimo progresso possibile nei prossimi mesi, riprendere il controllo sullo scopo e sul significato del lavoro e ripristinare la fiducia nel sindacalismo» Una sfida da raccogliere in Francia, in Svizzera e ovunque. Questa conferenza è stata una bocca d'aria fresca e una fonte di speranza.

Grazie, Sophie. Le tue lotte sono anche le nostre.



## L'AEROPORTO ABBANDONATO

Omar Cartulano

Graffiti sulle vetrine. Alberi al posto dei parcheggi. Qualche vecchia insegna ormai corrosa dal tempo. Sono passati oltre vent'anni dal 2001, quando all'aeroporto di Atene-Ellinikon dei

passaggeri da qui presero per l'ultima volta il volo con l'ex compagnia di bandiera Olympic Airways, poi fallita nel 2009. In vista delle Olimpiadi del 2004 fu costruito un nuovo scalo, più

moderno. In quello aperto nel 1938, come se tutto possa ancora cambiare da un giorno all'altro, sono però ancora parcheggiati alcuni aerei, tra cui un imponente Boeing 747.

?

QUIZ

Le risposte  
giuste  
tra le righe

**1. A quanto ammontano i danni causati dalla tempesta devastatrice che si è abbattuta a luglio su La Chaux-de-Fonds e Le Locle?**

- a. Poche migliaia di franchi.
- b. Tra i 2 e i 3 miliardi di franchi.
- c. Tra i 70 e i 90 milioni di franchi.

**2. Come si chiamano i due nuovi vice presidenti del SEV?**

- a. Peter Käppler e Danilo Tonina.
- b. Valérie Solano e Christian Fankhauser.
- c. Valérie Boillat e Patrick Kummer.

**3. Il progetto pilota di guida automatica della SOB si svolge su un tratto di...**

- a. 20 Km.
- b. 100 Km.
- c. 9 Km.

**4. In che anno è stata costruita la locomotiva che ha portato in giro i migliori reclutatori SEV?**

- a. 1990.
- b. 1890.
- c. 1700.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 24 ottobre 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 FFS 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 11/2023:**  
b/c/a/b

Il **buono libri del valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Robert Waldvogel**, di **Brugg (AG)**. Membro **PV di Zurigo**.

SULLE ORME DI ...

# Davide Perini, capo tecnico impianti di sicurezza interno



Davide Perini al lavoro cercando soluzioni ai problemi da risolvere.

Veronica Galster  
[veronica.galster@sev-online.ch](mailto:veronica.galster@sev-online.ch)

**Davide Perini, di formazione elettromeccanico, lavora alle FFS da oramai 33 anni. Ha iniziato come montatore impianti di sicurezza il 1° novembre del 1990 e oggi è capo tecnico impianti di sicurezza interno (SAI), ha lavorato anche come manager delle perturbazioni e piccola manutenzione degli impianti di sicurezza (NORS). In questi anni il lavoro è cambiato, ma Davide non ha perso la passione per il suo mestiere.**

Il lavoro agli impianti di sicurezza per le FFS non è certo monotono e in questi tre decenni ha subito un'evoluzione considerevole: «Quando ho iniziato, ogni singola stazione era assicurata da un suo impianto che era gestito sul posto. Negli anni la tecnologia ha fatto progressi e oggi gli impianti possono essere telecomandati a distanza (ILTIS) e sono più centralizzati», spiega Davide. Il suo lavoro consiste nella manutenzione degli impianti di sicurezza che gestiscono la circolazione dei treni, nella ricerca di eventuali guasti, nella loro riparazione e, a volte (anche se

sempre più raramente), nella costruzione degli impianti. «Oggi il personale d'esercizio gestisce la circolazione treni attraverso una tecnologia che raggruppa vari tipi di impianti di sicurezza, i più vecchi sono ancora a relais (i Domino 67), mentre i più nuovi sono elettronici», spiega ancora Davide, al quale brillano gli occhi mentre racconta del suo lavoro.

### Bisogna sempre ragionare

Quando non è di picchetto, la giornata lavorativa di Davide inizia al mattino in ufficio dove pianifica le manutenzioni, richiede gli intervalli fra i treni o gli sbarramenti definiti per poter entrare a lavorare nei binari/impianti, inoltra le richieste all'esercizio e prepara il formulario di sicurezza. Si occupa anche di preparare il lavoro per chi esce sul terreno ed esce lui stesso ad eseguire i lavori programmati.

Il suo compito è anche quello di garantire la sicurezza durante i lavori: «Se c'è un guasto improvviso e sono di picchetto, su allarme del OMC mi reco sul posto per risolvere la perturbazione in corso. Normalmente in questi casi vado da solo, quindi la sicurezza consiste nell'auto protezione in accordo con l'esercizio. Se invece siamo

più di uno ad intervenire, cambiano le modalità di messa in sicurezza. In sostanza devo fare attenzione sia a proteggere me stesso che l'impianto e la circolazione treni, perché l'obiettivo è quello di risolvere la perturbazione il più velocemente possibile, in sicurezza e con i dovuti controlli da effettuare per dare un buon servizio alla clientela.

### «Mi piace risolvere i problemi»

A Davide il suo lavoro piace, e lo si capisce da come ne parla. Gli piace soprattutto il fatto che si debba sempre tenere la mente in esercizio perché ogni volta le situazioni cambiano e bisogna sempre ragionare per valutare l'intervento più adeguato. «Mi piace fare ricerca guasti e cercare di risolvere i problemi, ma anche essere a disposizione dei colleghi più giovani». Inoltre, bisogna sempre restare aggiornati, perché la tecnica evolve, ci sono sempre nuove cose da imparare e gli aggiornamenti di tecnica e informatica sono più frequenti rispetto al passato.

### L'impegno sindacale

«Al SEV ho aderito subito appena iniziato a lavorare per le FFS, prima semplicemente come

membro, poi sono entrato nel Comitato per la sezione BAU Ticino e ho sempre cercato di avere un ruolo attivo», racconta Davide, che da 2 anni ne è diventato presidente, dove cerca «Di lavorare per il bene dell'intera Sezione, non è sempre facile, ma sono sempre pronto ad andare in prima linea quando serve».

A suo modo di vedere, il sindacato deve operare a seconda di come si comporta il datore di lavoro: «Se le FFS lavorano correttamente e rispettano le regolamentazioni verso i loro dipendenti al cento per cento, il sindacato deve solamente vigilare. Lavoratore e datore di lavoro devono lavorare assieme per far funzionare l'azienda, il sindacato serve a far sì che questo sia possibile, tutelando il lavoratore».

Davide fa parte anche della Commissione del personale, un ruolo che gli piace perché gli dà la possibilità di risolvere alcune problematiche: «Mi piace aiutare gli altri e facendo parte di FFS come lavoratore, del sindacato e della Commissione del Personale, ho una visione d'insieme che mi aiuta a gestire meglio ognuno di questi tre ruoli».

Davide Perini è sposato con Monica da 18 anni e ha due figli: Henrique di 21 anni e Lorenzo di 17 anni.

## SFORTUNA

Micha Dalcol

