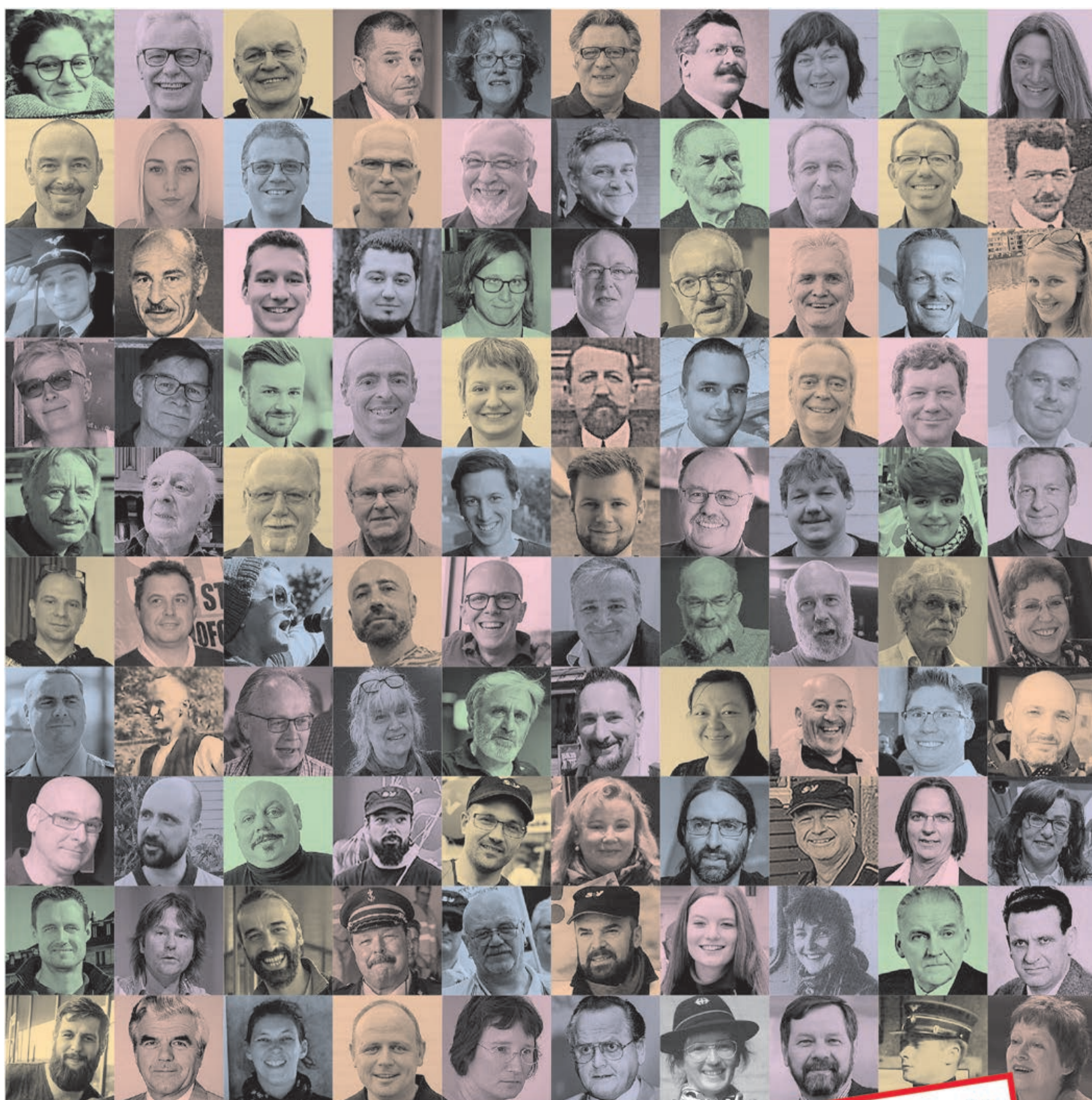




100 anni 100 volti

Il Sindacato del personale dei trasporti festeggia il suo compleanno



Franco Weller

Unità

Dalla creazione del SEV alle tappe più importanti nel suo cammino dei 100 anni

2, 3, 8 e 9

Diversità

Le molteplici sfaccettature del SEV: l'attuale diversità non è calata dal cielo.

13, 14 e 15



1885-1919

La via verso l'unità

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Dopo la morte improvvisa a 46 anni del primo segretario generale del SEV, Emil Düby, sopraggiunta nel 1920 a pochi mesi dalla sua elezione unanime (segno di riconoscimento e di fiducia), erano chiare le difficoltà incontrate dai ferrovieri lungo il cammino verso l'unità e il ruolo che egli svolse per la sua realizzazione.

Nel necrologio di Emil Düby pubblicato nel luglio 1920 dall'allora nuo-

vo organo di stampa «Il Ferroviere», si poteva leggere: «Düby sostenne costantemente l'idea che l'incurabile e dannosa divisione dello stato dell'organizzazione dei ferrovieri dovesse essere sostituita da un'associazione unica. Gli fu concessa la gioia di poter realizzare questa nobile idea. [...] Certamente, una serie di circostanze ha contribuito a raggiungere questo obiettivo più velocemente di quanto molti, e probabilmente anche lui, pensassero».

Ripercorriamo insieme a grandi linee questo lungo cammino.

L'organizzazione sindacale

Alcune professioni di ferroviere erano organizzate a livello sindacale già da qualche decennio. Il sindacato svizzero del personale di locomotiva (SLPV), che riuniva la maggior parte dei meccanici di locomotiva, si era costituito nel 1889, mentre il sindacato svizzero del personale treno (SZPV), creato nel 1885, organizzava capotreni, conduttori e frenatori.

Erano molti di più, invece, gli affiliati di altre due associazioni che presentavano la tipica organizzazione in sottofederazioni, così come il SEV più tardi: l'associazione per il personale delle imprese ferroviarie e di navigazione a vapore svizzere (VSEA), fondata nel 1889 e formata per lo più da personale di stazione e amministrativo, e l'unione degli operai delle imprese svizzere di trasporto (AUST) in cui si erano riuniti in seguito, nel 1895, i lavoratori ferroviari e le categorie del personale impiegato nei depositi e nelle officine, nella manutenzione delle linee, nella movimentazione delle merci e nella pulizia. Quest'attività di unificazione a livello di sottofederazioni fu fondamentale, giacché l'istituzione del SEV nel 1919 fu l'unione di questi



I «padri del SEV», membri del Comitato di Olten nel 1919: 1) Emil Düby, 2) Harald Woker e 3) Paul Perrin. Altri cinque ferrovieri figurano sulla foto.

quattro sindacati SZPV, SLPV, VSEA e AUST.

La «giornata di Aarau» e lo sciopero della Ferrovia del Nord-Est

L'unità si crea anche attraverso la lotta. A partire dal 1895 i sindacati dei ferrovieri avviarono il primo grande movimento di massa per i salari. Un primo episodio cruciale della mobilitazione fu il cosiddetto «Aarau Tag» del 6 febbraio 1896: 12 000 ferrovieri provenienti da tutto il Paese si riunirono nella capitale dell'Argovia per una manifestazione di protesta. La Ferrovia del Nord-Est (NOB) rifiutava in linea di principio i sindacati quali partner negoziali. Il 12 e 13 marzo 1897, pertanto, fu indetto lo sciopero (vedi foto). 5400 ferrovieri si astennero dal lavoro, paralizzando gran parte delle linee ferroviarie del Paese. Fu il primo grande sciopero ferroviario del continente europeo. Già il secondo giorno si giunse a un accordo.

Prima guerra mondiale e sciopero generale del 1918

Gli anni della guerra furono segnati da un massiccio rincaro che esacerbò le disparità sociali e degradò lo stan-

dard di vita delle fasce di popolazione salariate. L'impennata dei prezzi colpì anche i ferrovieri. Ciò spiega perché anche le federazioni dei ferrovieri aderirono al comitato di Olten, che riuniva le direzioni dei principali sindacati e quella del Partito socialista. I «padri fondatori del SEV» Emil Düby, Harald Woker e Paul Perrin sedevano nel comitato (foto). Il percorso verso un'organizzazione più unitaria dei ferrovieri non prese forma solo durante i tre giorni dello sciopero generale, ma in un movimento più diffuso che svolse un ruolo di acceleratore. I ferrovieri si unirono all'USS, non senza qualche resistenza, rafforzando la loro volontà di creare un sindacato comune. Il prestigio di Emil Düby, uno dei leader dello sciopero generale - che sarà anche il primo segretario generale del SEV - ebbe pure un ruolo. Lo sciopero nazionale abbatté anche gli ultimi ostacoli verso una fusione delle varie federazioni dei ferrovieri nel SEV. Il fatto che anche nella VSEA la dirigenza e la maggioranza dei soci fossero stati solidali con lo sciopero, dissipò fra le altre federazioni, tutte già affiliate all'USS, le ultime riserve nei confronti di questa grande organizzazione dei ferrovieri.



Lo sciopero della NOB alla stazione di Zurigo dal 12 al 13 marzo 1897.

RITRATTO DI THUILLARD

Nato nel '19, come il SEV

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Quest'anno a celebrare il centenario non è soltanto il SEV: anche 23 nostri soci sono nati nel 1919 e festeggeranno l'invidiabile traguardo dei 100 anni! Con Roger Thuillard abbiamo fatto un viaggio nella memoria di una lunga vita da ferroviere.

Roger Thuillard è nato il 17 settembre 1919 e vive a Renens con Georgette, la dinamica consorte 98enne,



Roger Thuillard, ginnasta iridato

ex sarta e figlia di ferroviere. Roger e la moglie si sono conosciuti giovanissimi a scuola, a Yverdon, e sono sposati da 76 anni. Nella vita hanno avuto «fortuna e salute», nonostante qualche acciaccio dovuto all'età che talvolta impaccia le attività quotidiane. Ma la coppia è autonoma e vive in un quartiere tranquillo, con le visite di figli e nipoti. «Trascuriamo una bella pensione», sintetizzano.

Socio SEV da 77 anni

Roger Thuillard serba ricordi molto nitidi della sua vita professionale e non esita ad utilizzare il mio cellulare per illustrare i tragitti effettuati dai vagoni per entrare nell'officina di riparazione. Le sue mani ripercorrono i gesti che eseguiva. Non proviene da una famiglia di ferrovieri ed ha svolto un apprendistato di metalmeccanico. È entrato nelle officine FFS di Yverdon nel 1942 per due anni, dopo aver incontrato degli ingegneri che controllavano i suoi cantieri. «C'era la guerra e allora ci occupavamo della riparazione pesante dei carri. I pezzi di ricambio erano introvabili, così dovevamo costruirli noi. E io ero un ottimo saldatore!» Avendo fatto la scuola reclute nel 1939, ricorda bene la guerra: «1200 giorni di mobilita-

zione», racconta, nella fortezza. Appena arrivati in officina, «si firmava subito l'adesione al sindacato. Ci dicevano che era necessario, perché tutti insieme noi operai eravamo più forti. Ed era vero!»

E così, eccolo socio SEV da 77 anni: «Abbiamo svolto molte uscite e congressi in Svizzera tedesca e assemblee a Losanna. E siamo sempre stati soddisfatti di quello che ci ha dato il SEV. Seguivo tutte le attività, anche se non ho mai fatto parte di un comitato. Avevamo dei buoni rappresentanti. Ci fu qualche diverbio riguardo alla durata del lavoro. «Dobbiamo andarci tutti!», dicevamo». Roger Thuillard ha poi lavorato nel deposito di Berna, dove riparava le trazioni delle «macchine elettriche». Non usa il termine «locomotiva», perché per lui le locomotive sono solo quelle che funzionano a carbone. «All'epoca vivevamo a Bümpliz e andavo al lavoro a passo di corsa. Ero in gran forma, a quei tempi! Praticavo la ginnastica dall'età di 8 anni. Dico sempre alla gente: «fate ginnastica, aiuta per quando si è vecchi!» Roger Thuillard è stato addirittura incoronato in atletica leggera. In seguito ha anche cantato nel coro dei ferrovieri di Renens.

«Porzioni» di carri

Dopo alcuni anni di permanenza a Berna, nel 1946 si è liberato un posto nel deposito di Renens ed è diventato capo operaio. «Lavoravo nella zona dove veniva riparato il materiale rotabile: i carri e le carrozze viaggiatori. Ad esempio, sostituivamo gli assi. Per cambiarli dovevamo calarci in una fossa. E poi ci toccava rimontare tutto! Ogni treno merci della Svizzera romanda passava da Renens. I «verificatori», come venivano chiamati, identificavano quelli da riparare e li contrassegnavano con un'etichetta rossa. Poi questi treni venivano trainati su una rampa per lo smistamento». Roger Thuillard divideva «porzioni» di carri, che scivolando da soli venivano convogliati dai deviatori su uno dei 28 binari verso l'officina giusta. «Era tutto un modo di fare particolare. Se la staffa per arrestare il treno non era stata posizionata correttamente, poteva succedere che i carri uscissero dalle rotaie», ricorda l'anziano ferroviere. Nel corso degli anni Roger Thuillard è diventato un vero specialista, molto ricercato in caso di deragliamenti: «Dall'officina ci ricavavo sul posto con alcuni martinetti per risolvere i carri sulle rotaie. Venivo chiamato spesso anche di notte, ma all'epoca le ore notturne non venivano conteggiate».

La Maison des Rails

Verso la fine della sua carriera alle FFS, Roger Thuillard ha contribuito in larga misura a trasferire e allestire il nuovo deposito di Denges (VD), che gradualmente ha sostituito il deposito di Renens. «Abbiamo abitato per vent'anni anni alla Ferme des Tilleuls, accanto alla stazione di smistamento di Renens». Il ferroviere rammenta il terribile frastuono, tra il rumore della strada e quello dello smistamento.

L'ultima locomotiva a vapore, il cui fuoco doveva essere tenuto vivo anche di notte, faceva sobbalzare la valvola «con un fracasso infernale, quando c'era troppo vapore. Proprio sotto la finestra della nostra camera da letto!» La sua salute era talmente provata dalla carenza di sonno che il medico non gli dava ormai più molto tempo da vivere. È allora che Roger Thuillard ha pensato di dare le dimissioni. Non trovando normale che non potesse dormire sonni tranquilli, le FFS gli hanno permesso di andare in pensione anticipata, all'età di 56 anni. Quindi ben 54 anni fa!

Una volta in pensione la coppia avrebbe voluto tornare a Yverdon, ma con tutta la famiglia in zona e gli amici a Renens, i coniugi Thuillard hanno deciso di restare e si sono trasferiti nel quartiere dove vivono ancora oggi.

Roger Thuillard è molto richiesto! Oltre al nostro ritratto, appare anche nel film La Maison des Rails, che racconta la vita degli abitanti della Ferme des Tilleuls, oggi adibita a centro culturale e dove il film sarà proiettato in prima visione pubblica il 16 giugno alle ore 17.



Il centenario nella sua abitazione

FONDAZIONE DEL SEV

30 novembre 1919 un «momento decisivo»

Yves Sancey Cento anni fa, domenica 30 novembre 1919, circa 170 delegati dei quattro sindacati attivi nel settore dei trasporti pubblici (vedi pagina 2) si riunirono nella sala del Gran Consiglio bernese per formare la Federazione svizzera dei ferrovieri (SEV). I delegati si erano già incontrati sabato sera 29 novembre per le sessioni preliminari. Il sabato pomeriggio e la domenica mattina alcuni delegati, con indosso rosette rosse, si sono fermati all'arrivo dei treni per accogliere i colleghi. Dopo l'assemblea del 30, un banchetto obbligatorio attendeva i delegati seppure «in un ambiente modesto, senza alcuna celebrazione, data la gravità del momento e l'importanza delle decisioni da prendere», scrive *Le Journal suisse des chemins de fer*.

«Alla vigilia del momento decisivo», come recitava questo quotidiano nell'edizione del 28 novembre, «l'opportunità di creare un'organizzazione unificata non sarà più discussa, poiché

verrà dato spazio ai lavori pratici». È susseguito il lancio di questo appello: «Solo la stretta e assoluta coesione di tutti ci porterà alle sfide che il futuro ci riserva. La nostra forza sta nella nostra unità, nella nostra coesione. Avanti! Avanti! Avanti!»

Una commissione presieduta da Düby, con Bratschi come segretario, era stata incaricata nella primavera del 1919 di valutare come procedere. Il 30 novembre, dopo aver ascoltato la presentazione di Düby, i delegati unanimi hanno accettato gli statuti loro sottoposti, garantendo alle sottofederazioni la loro autonomia. Ecco che nasce il SEV. E, nel frattempo, il suo organo di stampa *Il Ferroviere*, appare sulla scena nel gennaio 1920.

I delegati dell'assemblea costituente nominarono Emil Düby segretario generale del SEV e Harald Woker presidente, all'epoca titolo onorifico.

I «padri fondatori» del SEV

1. Emil Düby (1874-1920)

Entrato nell'azienda Jura-Simplon nel 1890, è diventato segretario sindacale nel 1902 e consigliere nazionale (PS BE, 1917-20). È uno degli artefici dell'unione dei ferrovieri e della fondazione del SEV, di cui è stato eletto primo segretario generale all'unanimità, e della sua susseguente integrazione nell'USS. Quando morì improvvisamente all'età di 46 anni, l'agente di stazione Robert Bratschi gli succedette nel 1920.

2. Harald Woker (1893-1944)

Dopo aver studiato legge e conseguito un dottorato, a 26 anni divenne presidente dell'Unione

svizzera dei lavoratori delle ferrovie (1916-19) e presidente del SEV. Si dimise nel 1920 e Gottfried Beck gli successe. Come amministratore delle FFS (1917-21), Woker entrò a far parte del comitato direttivo del PSS (1920-31). Deputato bernese a livello comunale e cantonale.

3. Paul Perrin (1896-1958)

Segretario amministrativo, poi telegrafista alle FFS. Dal 1919 al 1952, è stato Segretario generale Aggiunto del SEV (all'epoca una specie di vicepresidente). Editore francofono del «Cheminot» (1930-52). Consigliere nazionale (PS VD, 1919-53). Membro del comitato USS (1921-51).

TRE GENERAZIONI NEL SEV

Le conseguenze dello sciopero

Martin Brügger «Brüni» - era il nome dell'ultima mucca dei coniugi Gottlieb (1872-1952) e Elisabeth Brügger-Schenker di Winznau SO. Avevano sei figli, una piccola fattoria e anche molti debiti. Il terreno circostante era sufficiente per qualche albero di mele e le galline, ma non per produrre il fieno occorrente a sfamare una vacca e due capre, che dovevano accontentarsi del fogliame proveniente dall'Hardwald. Lui era impiegato alle officine FFS di Olten, lei vendeva uova, i pochi frutti e i legumi al mercato; così la famiglia riusciva più o meno a sbarcare il lunario. Nell'aprile del 1918, il figlio più grande Gottlieb (1901-1980) cominciava il suo primo lavoro alle FFS ad Aarburg come «assistente di 3a classe». Nessuno di noi discendenti sa se nel novembre 1918 i Brügger abbiano partecipato o meno allo sciopero. Non vi hanno sicuramente giocato un ruolo attivo. Era la madre Elisabeth a guidare le vicende familiari. Soprattutto, non si doveva mettere a rischio il nuovo impiego del figlio. Con un'unica mucca nella stalla non ci si poteva certo permettere un ruolo di primo piano fra i dimo-

stranti. Mio padre Gottlieb non ce lo ha mai detto esplicitamente, ma ribadiva sempre quanto lo sciopero sia stato importante e cruciale per il nostro Paese. Ci ha raccontato delle sanzioni, dei licenziamenti. Ai figli degli scioperanti, ancora anni dopo veniva rifiutato un posto alle FFS.

Mio padre mi ha spiegato spesso quanto sia importante battersi per la giustizia sociale. Era fiero delle conquiste che i lavoratori avevano potuto raggiungere solo grazie allo sciopero generale. Mantenerle era un compito importante: per quanto possibile, tutti dovevano essere organizzati sindacalmente. Ma mi ha anche consigliato di non far mostra del proprio impegno politico verso i datori di lavoro e il pubblico in generale. Aveva ancora bene in mente le conseguenze dello sciopero. Io non condivido la sua idea di tenere nascoste le proprie convinzioni politiche. Si deve lottare per la giustizia sociale. La solidarietà e l'impegno politico sono cose che possono e devono essere mostrate all'esterno - senza considerare quante mucche ci sono nella stalla.



Il nonno Gottlieb Brügger, nato nel 1872, con la mucca «Brüni».



Gottlieb B., *1901.



Martin B., *1959.

EDITORIALE di Giorgio Tuti

La nostra forza: noi, tutti insieme

Siamo ora al centro delle nostre celebrazioni per il centenario e voi avete nelle vostre mani il giornale speciale con una tiratura di 50.000 copie.

Abbiamo collocato questa edizione sotto il segno dei «100 anni - 100 volti». Una bellissima combinazione di testi sulla storia del SEV attraverso i principali attori coinvolti nella fondazione della Federazione svizzera dei ferrovieri il 30.11.1919. Ritratti dei membri di ieri, oggi e domani. È un tuffo nel SEV e nella sua diversità che vi offriamo, attraverso aneddoti a volte leggeri, a volte seri.

Oggi, sono un presidente orgoglioso della forza del nostro movimento e della sua diversità. Questo orgoglio non è per nulla solo mio. Ogni giorno vedo che i membri del SEV sono orgogliosi del loro sindacato. Sono sempre molto colpito nel vedere e sentire la motivazione e l'impegno dei nostri membri nei confronti del SEV. Sia sul posto di lavoro, sia nelle sezioni e nelle sottofederazioni, o quando si tratta di mobilitarsi per azioni o di partecipare attivamente a manifestazioni, possiamo sempre contare sui nostri affiliati e sulle nostre affiliate (attivi/e e pensionati/e). Sono ben organiz-

zati, sempre solidali e si sostengono a vicenda. Questa solidarietà si ritrova anche nella storia molto recente che si scopre nel bilancio sociale che completa questo numero speciale.

Inoltre, questa edizione è destinata a completare l'opuscolo speciale di circa 100 pagine, che sarà distribuito in via prioritaria a bordo dell'autobus che fa viaggiare la mostra itinerante in tutta la Svizzera, dal 3 giugno al 30 novembre.

Prima di augurarvi un'ottima lettura e un meraviglioso giubileo, vorrei ringraziare tutti coloro che hanno lavorato duramente per preparare i festeggiamenti e il programma di quest'anno, sia all'interno dell'apparato professionale, sia presso i militanti.

Desidero inoltre ringraziare calorosamente coloro che ci hanno dato il loro sostegno e formulato le loro congratulazioni, le cui inserzioni o loghi sono inseriti in questa edizione speciale del giornale.

E per concludere, invio un enorme ringraziamento a tutte le nostre affiliate e a tutti i nostri affiliati che sono il cuore pulsante del SEV.

La nostra forza! Noi, tutti insieme.

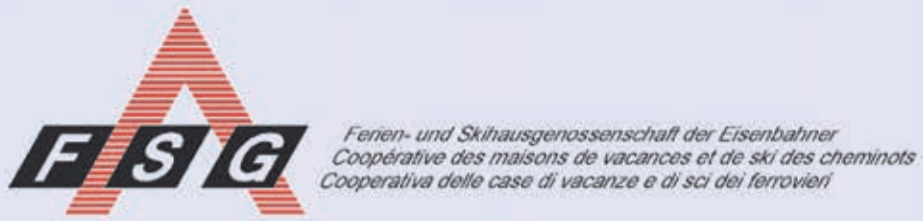
Happy birthday SEV! La lotta continua



www.14giugno.ch

UNIA

Ci congratuliamo con il SEV per il 100.mo anniversario!



garanto

Die Gewerkschaft des Zoll- und Grenzschutzpersonals
Le syndicat du personnel de la douane et des gardes-frontière
Il sindacato del personale delle dogane e delle guardie di confine

MOVENDO

Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften • L'Institut de formation des syndicats • L'Istituto di formazione dei sindacati

kapers
Cabin Crew Union

PVB APC

SVSEIUSSCIUSFS



Evviva, evviva!

100 anni e per nulla affaticato. Deciso e combattivo per i diritti dei lavoratori, come al primo giorno. Bravo SEV!

Congratulazioni

 **syndicom**

Da 100 anni in partenariato in viaggio

Abbiamo lottato insieme. Abbiamo discusso insieme. Abbiamo festeggiato insieme i successi. Per i nostri collaboratori. Oggi e domani. Ci congratuliamo vivamente con il SEV per il centenario.

bls.ch/vantaggi



Per gli iscritti al SEV c'è uno sconto fino al 10%.

È il momento di cambiare cassa malati: kpt.ch/sev-online/it

kpt: la cassa malati con una marcia in più



Die AUTO AG SCHWYZ gratuliert dem SEV ganz herzlich zum 100 - Jahr - Jubiläum.

Feilen 1 - CH-9320 Arbon - www.promonova.ch

promonova.
real impressions

„MANCHMAL ZEIGT SICH DER WEG ERST,
WENN MAN ANFÄNGT IHN ZU GEHEN“

Paolo Coelho

Wir gratulieren dem SEV zu seinem 100-Jahr-Jubiläum.
Ja, der Hundertste ist wirklich etwas Spezielles!

Eine grossartige Leistung der grössten Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs.

Wir wünschen alles Gute und ein sehr erfolgreiches und spannendes Jahr!

Wir freuen uns weiterhin auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

promonova.

Ihre Werbeartikelagentur



100 anni a favore dei TP Svizzera

L'UTP si congratula di cuore!

I trasporti pubblici della Svizzera sono una storia di successo. Mettono in movimento e collegano la Svizzera e rappresentano un importante pilastro del nostro Paese. Il SEV e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) sono collegati proprio da tali «TP». In partenariato entrambe le associazioni si impegnano a favore di TP forti e questo da 100 anni. L'UTP augura al SEV molti successi anche nei prossimi 100 anni!

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

100 **sev** JAHRE
ANS
ANNI

*Ci congratuliamo
vivamente con il
SEV per il 100.mo
anniversario.*

**MITTELLAND
ZEITUNGSDRUCK**

Une entreprise du groupe **ch media**



Ci congratuliamo con il SEV per il 100.mo anniversario!



W + H Messerli AG



Sanitäre Anlagen
Spenglerei – Blitzschutz



IL SEV NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Contro Hitler, ma non contro il transito

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

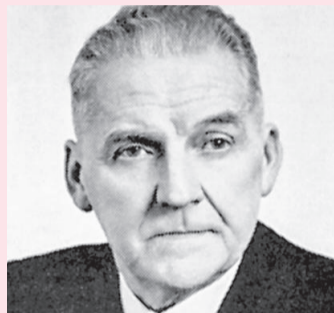
Il fatto che la Svizzera durante la seconda guerra mondiale non sia stata invasa, si deve essenzialmente ai servizi prestati alle potenze dell'Asse, che includevano anche il transito ferroviario. Il SEV non si oppose perché altrimenti si sarebbe isolato politicamente e perché le FFS, finanziariamente indebolite dalla situazione, ne traevano vantaggio.

La Germania dal 1940 fornì all'Italia carbone, ferro, acciaio e cereali e dopo l'occupazione nel 1943, il traffico sud-nord aumentò. Su pressione degli alleati, la Svizzera contingentò sempre più il transito, interrompendolo tuttavia solo nel mese di marzo del 1945, come riporta Urban Tscharland nel suo lavoro di licenza del 2002 «Die Eisenbahngewerkschaften und der Transit der Achsenmächte» (i sindacati dei ferrovieri e il transito delle potenze dell'Asse). Anche quando sempre più carri arrivavano danneggiati o sabotati al confine, le FFS continuavano per quanto possibile a trasportarli, senza troppi scrupoli di natura politica. Non esiste alcuna prova di trasporti di truppe e deportati e nemmeno di armi e munizioni, benché queste ultime non siano da escludere, in quanto i carri venivano controllati raramente. Dal 1941 al 1943 attraversarono la Svizzera ca. 600 treni speciali con a bordo lavoratori italiani, prima in direzione nord e poi di ritorno a partire dall'autunno del 1942. Tra questi nel 1941 vi erano forse dei soldati in civile. Tscharland ha accertato che il SEV non si oppose mai fondamentalmente al transito, benché lo storico chiarisce che l'allora influente segretario generale del SEV Robert Bratschi (1891-1981) «era sempre molto critico nei confronti della dittatura nazionalsocialista».

«All'interno del SEV e dell'Unione federativa la posizione di potere di Bratschi era talmente forte che l'atteggiamento politico di queste associazioni si allineava a quello di Bratschi.» In effetti Bratschi fu uno degli artefici della fondazione del SEV (in veste di segretario a tempo pieno della VSEA) e nel mese di ottobre 1920 succedette al primo segretario generale del SEV, Emil Düby, deceduto in luglio. Nel 1921 divenne membro del consiglio d'amministrazione delle FFS, nel 1922 presidente dell'Unione federativa del personale delle amministrazioni e delle imprese pubbliche e nel 1934 presidente USS. È stato Consigliere nazionale (PS/BE) dal 1922 e dal 1932 membro del Gran Consiglio del Cantone di Berna. Tscharland cita, quale esempio dell'atteggiamento antifascista di Bratschi, le lettere scritte tra il 1933 e il 1934 alla direzione generale delle FFS e all'allora capo del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, Marcel Pilet-Golaz. Bratschi chiedeva che il divieto di portare giornali comunisti (che il SEV comprendeva) nei locali del personale delle FFS dovesse valere anche per il foglio fascista «Nationale Front», perché questa organizzazione era sovversiva quanto quella comunista. Le FFS e il Consiglio federale preferirono chiudere gli occhi sull'atteggiamento autoritario e di destra dell'organizzazione. Dal 1937 Bratschi richiese più volte alle FFS l'allontanamento del loro medico di fiducia a Sciaffusa, un nazionalsocialista attivo politicamente, per le lamentele dei membri. Egli rimase in carica fino all'inizio del 1946 e il SEV sostenne i ferrovieri fuggiti all'estero ed ebbe contatti con la resistenza.

Il SEV sotto pressione

A partire dal 1939 la pressione si fece sentire anche dal fronte del «Bund der Subventionslosen» (Lega



«Nulla offende e insulta il personale tanto quanto attribuirgli una posizione esclusiva e il perseguimento di interessi particolari attraverso una malevola distorsione della verità.»

ROBERT BRATSCHI
Segretario generale SEV dal 1920 al 1945,
presidente SEV dal 1946 al 1953, in: «Mein Dienst – mein Stolz», 1941/42.

dei non sussidiati), che voleva riprivatizzare l'azienda statale e che lanciò il referendum contro la legge federale che intendeva ridimensionare la riduzione salariale del 1936 per il personale della Confederazione e risanare la cassa pensione delle FFS. La campagna denigratoria contro gli «impiegati statali privilegiati» e contro i costi di risanamento di presunti un miliardo di franchi portò a una sonora bocciatura della legge (62,2% nella votazione del dicembre 1939. Per il SEV fu uno shock. Decise quindi che l'opinione della popolazione nei confronti dei ferrovieri andava migliorata. In seguito il SEV continuò a dare rilievo alla piena disponibilità dei ferrovieri a impegnarsi a favore del paese e della popolazione e non si oppose alla decisione che da aprile 1940 imponeva ai ferrovieri soggetti all'obbligo, di prestare servizio militare di due mesi, nonostante l'acuta carenza di personale presso le FFS a causa dell'aumento del traffico.



Il convoglio mitragliato a Rafz il 9 settembre 1944 – cfr. sotto.

In generale il SEV si tratteneva politicamente per non offrire pretesti di attacco alle cerchie di destra, che volevano limitare o addirittura proibire i sindacati nel personale federale, e per non mettere a rischio i propri compiti principali. Opporsi al transito avrebbe isolato politicamente il SEV portandolo al conflitto con le FFS. Infatti nel 1939 le FFS erano in difficoltà finanziarie e i guadagni del transito erano un'importante boccata di ossigeno per ridurre il debito e ammortizzare gli investimenti, ad esempio l'elettrificazione. Il SEV non si oppose e prese le distanze dagli appelli dei comunisti al sabotaggio (a partire dall'attacco tedesco alla Russia nell'estate del 1941) e dalla Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti. Secondo Tscharland, praticamente non ci furono sabotaggi da parte di ferrovieri svizzeri, anche perché dovevano fare i conti con pene molto severe, in quanto sottostavano al diritto militare.

Concentrati sulla difesa del personale

Il SEV continuò a fare del suo meglio per i suoi membri. Già nel no-

vembre 1939 chiese alle FFS più personale, per le troppe ore supplementari e i giorni di riposo negati, che valutò corrispondere a «3000 lavoratori formati». Le FFS tra il 1939 e il 1943 aumentarono il numero di lavoratori da circa 28 700 a oltre 33 000. Nel bilancio del 1945 il 72% delle spese operative erano costi di personale.

Il SEV si occupò anche dei salari, poiché la guerra aveva spinto verso l'alto il rincaro, e nel mese di dicembre 1940 ottenne gli assegni familiari e per i figli. Infine il SEV e l'Unione federativa riuscirono a limitare all'1,7% la perdita del salario reale durante la guerra per i collaboratori sposati con salari bassi. I redditi medi ed elevati subirono una riduzione più marcata, ad es. del 16,7% per 7000 franchi all'anno. A partire da marzo del 1942 il SEV riottenne ufficialmente la compensazione in tempo e denaro delle ore supplementari, cosa che tuttavia non venne attuata ovunque fino al 1944. A partire dal 1943 l'Unione federativa e le FFS avviarono un nuovo progetto di risanamento delle FFS che, a inizio 1945, venne accettato in votazione popolare in seguito a referendum.

Sotto il tiro dell'aviazione

Il 9 settembre 1944, il socio della LPV Georg Gabriel (56 anni) viaggia a bordo di un treno merci da Rafz (a nord del Reno) verso Sciaffusa. Alle 12.40, poco prima della frontiera, il convoglio finisce sotto il fuoco dell'aviazione alleata. Mentre aziona la frenatura rapida, Gabriel sente un dolore lancinante ad un ginocchio e ad una gamba. È stato colpito! Le ferite sanguinano copiosamente. Gabriel si getta a terra e si fascia con un fazzoletto. Dopo un secondo attacco, striscia sotto la motrice. Quattro cacciabombardieri americani effettuano cinque incursioni in venti minuti. Quaranta minuti dopo, alcuni samarita-



ni provenienti da Rafz raggiungono Gabriel, che ha tre schegge conficcate nelle gambe e una in una mano, e lo trasportano all'ospedale di Bülach con un carro a cavalli – insieme al capotreno Frey, colpito a un piede, e a un doganiere tedesco, che perderà una gamba.

IMPEGNO A LIVELLO DI POLITICA DEI TRASPORTI

Per il trasferimento delle merci



Militanti del SEV nell'estate 1998 davanti al bus per la campagna sulla TTPCP.

Fi Dopo il secondo conflitto mondiale, l'eccellente congiuntura permise alle ferrovie di ottenere ottimi guadagni con il trasporto di merci. Ma poiché un numero crescente di abitanti poteva permettersi un'utilitaria, il traffico stradale crebbe rapidamente. La rete stradale fu notevolmente sviluppata, decretando la scomparsa di molte linee secondarie e di tram, incrementando anche la competizione tra camion e ferrovia. La crisi del 1974 fece precipitare il trasporto merci su rotaia. Consiglio federale e FFS perseguivano una politica del risparmio osteggiata dal SEV insieme al movimento ambientalista. Nel 1975 il presidente SEV in pensione Hans Düby fu fra i cofondatori della CITraP e il suo successore, Werner Meier, concentrò la sua attività parlamentare di consigliere nazionale sulla politica ambientale e dei trasporti. L'Associazione traffico e ambiente (ATA) fondata nel 1979 fu un'importante organizzazione partner del SEV. L'orario cadenzato e l'abbonamento metà-prezzo ribassato resero i trasporti pubblici di nuovo

più attrattivi. Nel 1984 il SEV si impegnò nelle battaglie politiche riguardanti la tassa sul traffico pesante e il contrassegno autostradale e in seguito per Ferrovia 2000 e la NTEA. Dal 1994 per il mantenimento della tassa sui trasporti pesanti e della vignetta autostradale; poi per il principio costituzionale di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e per l'Iniziativa delle Alpi, che voleva limitare il traffico di autocarri attraverso le Alpi. Il SEV promosse addirittura con un bus itinerante la TTPCP (approvata con il 57,3 per cento dei voti) e il Fondo di finanziamento dei trasporti pubblici FTP (63,5 per cento di sì).

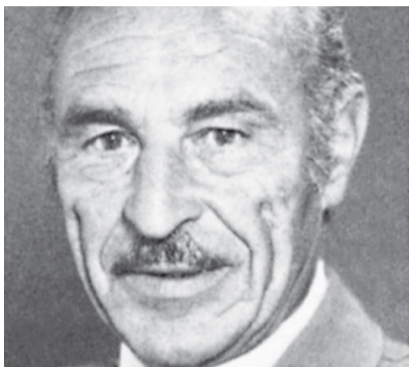
Nel 2004 riuscì a far respingere il controprogetto sull'iniziativa Avanti per una seconda canna autostradale attraverso il San Gottardo, raddoppio approvato poi nel 2016 dal 57 per cento dei votanti, grazie alla promessa che la capacità non sarebbe aumentata. Nel 2014 si batté con successo per il progetto FAIF per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

I presidenti dal 1953

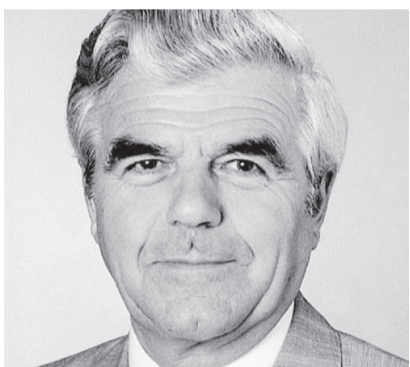


Photos de la Chronique SEV 1970-2010

1953–1971 Hans Düby (1906–1978)



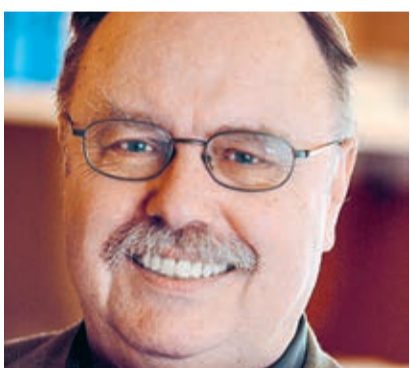
1972–1981 Werner Meier (1916–2007)



1981–1987 Jean Clivaz (1925)



1987–1996 Charly Pasche (1935)



1996–2005 Ernst Leuenberger (1945–2009)



2005–2008 Pierre-Alain Gentil (1952–2008)



Alexander Egger

Dal 2008 – Giorgio Tuti (1964)

QUANDO FU ABOLITO LO STATUTO DEI FUNZIONARI

L'avvento dell'era dei CCL

Fi Per il ramo dei trasporti pubblici svizzeri, l'epoca dei contratti collettivi di lavoro ha avuto inizio poco prima del passaggio di millennio con i negoziati per il CCL delle FFS e di FFS Cargo, come previsto dalla Legge sul personale federale (LPers, in vigore dal 2001). Fino ad allora i dipendenti delle FFS erano sottoposti allo statuto dei funzionari e quelli delle imprese di trasporto concessionarie (ITC) a regolamenti del personale. In passato tuttavia, il SEV aveva sottoscritto alcuni CCL, ma si trattava di casi eccezionali.

In vista delle trattative con le FFS, il SEV decise di assumere Giorgio Tuti, che per anni in Ticino aveva maturato preziose esperienze con la negoziazione e l'attuazione di CCL nel Sindacato edilizia e industria (SEI). Ricorda Tuti: «Quando, poco dopo il mio arrivo al SEV, domandai quali fossero i regolamenti, le istruzioni ecc. emanati dalle FFS, che bisognava riprendere nel CCL, un collega mi portò davanti a un armadio a due ante. Io chiesi: «Dove nell'armadio?» E lui: «Tutto l'armadio...». Dopo un primo incontro il 20 maggio 1998, furono necessarie 20 ulteriori riunioni e la manifestazione del

Il «Contratto sociale»

La riduzione dei posti di lavoro fatta a colpi di razionalizzazioni era un leitmotiv alle FFS sin dagli anni '60, poi fra il 1990 e il 2000 il numero degli impiegati scese da 37 700 a soli 28 300... Per attuare in maniera sociale questi tagli, il SEV e le FFS firmarono il 31 marzo 1993 il cosiddetto «Contrat social». Le FFS garantivano ai funzionari e agli impiegati in pianta stabile occupazione e diritti acquisiti, nella misura in cui essi fossero disposti ad assumere un'altra attività ragionevolmente accettabile. Fu stabilito un regolare scambio di informazioni e il diritto di codiscussione nell'ambito della messa in atto di ristrutturazioni.



Tavolo negoziale sul CCL tra FFS, SEV e sindacati minoritari, l'8 settembre 1999.

SEV a Bellinzona il 18 febbraio 2000, prima che le FFS fossero pronte a riprendere integralmente il «Contrat social», come avvenne poi il 29 febbraio dello stesso anno. Il SEV fu capace di salvaguardare in ampia misura i diritti acquisiti dallo statuto dei funzionari. Il CCL FFS si basava sulla LPers, di diritto pubblico, il CCL di FFS Cargo sul codice delle obbligazioni, di diritto privato, ma per quanto concerne i contenuti finora sono rimasti uguali.

Il primo CCL di FFS e di FFS Cargo è entrato in vigore il 1° gennaio 2001. Altri contratti sono poi seguiti nel 2005, nel 2007, e nel luglio del 2011, nel 2015 e nel maggio del 2019, come continuazione e sviluppo dei precedenti, al termine di trattative a volte assai difficili. Ma è stato grazie alla mobilitazione dei suoi membri che il SEV ha saputo mantenere finora l'elevato livello del CCL FFS e di FFS Cargo e il «Contrat social», importante oggi come allora anche per le ITC, per la sua funzione di punto di riferimento.

Dopo il 2001, in quasi tutte le ITC i regolamenti del personale sono stati trasformati in CCL aziendali, che non si possono modificare unilateralmente come i regolamenti, e per questo mettono il personale in una posizione mi-

gliore. Barbara Spalinger, che dal 2003 in veste di vicepresidente del SEV è responsabile per le ITC, spiega: «Nella Svizzera tedesca siamo riusciti a convertire abbastanza agevolmente i regolamenti in CCL, integrandovi una sezione relativa al diritto delle obbligazioni. In Svizzera romanda ci è voluto più tempo, ma ora abbiamo un CCL per tutte le aziende, salvo per i TPG - retti dal diritto pubblico - e TMR, che hanno un regolamento come alcune aziende della Svizzera tedesca».

76 CCL

A tutt'oggi il SEV ha sottoscritto 76 CCL, per la maggior parte nella forma di CCL aziendali. Ma vi sono anche il CCL quadro valevole sul piano nazionale per il traffico regionale a scartamento normale, come pure sette CCL di obbligatorietà cantonale: i contratti quadro per il settore autobus nei cantoni Berna e San Gallo, inclusi Turgovia e i due Appenzello, nei cantoni Neuchâtel e Vaud per l'intero settore dei trasporti pubblici, nel canton Zurigo per le aziende del traffico locale, a Ginevra per le aziende subappaltatrici dei TPG e con l'associazione dei datori di lavoro delle ferrovie bernesi di montagna.

POLITICA EUROPEA

Il SEV c'è

Fi Dal giugno 2017, il presidente del SEV Giorgio Tuti presiede anche la sezione ferrovie della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e, dal dicembre 2017, è a capo anche del dialogo sociale europeo nel settore delle ferrovie. Il SEV vuole infatti influenzare la politica dei trasporti dell'UE, dato che la Svizzera, pur non facendo parte dell'Unione, si trova ad applicarne le decisioni. È avvenuto con la direttiva del 1991 che prevedeva la suddivisione tra i settori dell'infrastruttura e del trasporto nelle imprese ferroviarie e l'apertura delle reti ferroviarie nazionali. Cosa pure avvenuta con i pacchetti ferroviari dell'UE del 2001 e del 2004, che hanno liberalizzato completamente il trasporto merci e sta avvenendo, sia pure in misura parziale, con i pacchetti del 2007 e del 2013, che prescrivono la costituzione di una holding con la suddivisione tra infrastruttura e trasporto, l'eliminazione di discriminazioni per l'accesso alle stazioni e agli impianti di manutenzione e di altri servizi, nonché la liberalizzazione nel traffico merci internazionale. «Dopo quattro pacchetti ferroviari, l'UE dovrebbe procedere ad una verifica oggettiva sulle conseguenze che anni di liberalizzazione, privatizzazione e concorrenza hanno avuto sul trasporto ferroviario». Tuti allude in particolare alla Svezia, capofila delle nazioni liberalizzatrici, dove il sistema ferroviario è frantumato in una miriade di attori, concentrati ognuno solo sul proprio guadagno. Tuti chiede più cooperazione, anziché una concorrenza basata sul dumping a spese dei dipendenti e migliori condizioni di lavoro nel settore stradale. L'ETF ha già ottenuto un primo successo: il Parlamento europeo ha migliorato la tutela dei camionisti, riducendo anche il limite di peso dei veicoli sottoposti a questa tutela da 3,5 a 2,4 tonnellate.

«Hip hip hurra!»

Creativ Software si congratula con il SEV per il suo centenario.

Ringraziamo per la fedeltà ventennale del nostro cliente.
creativ.ch dal 1989

creativ SOFTWARE
Semplifica processi complessi

Ci congratuliamo con il SEV per il 100.mo anniversario!

CGNI

MVR
TRANSPORTS
MONTREUX-VEVEY-RIVIERA

MBC

MOB
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
MONTREUX OBERLAND BERNOIS

NStCM

TPN

ti

travys
Transports Vallée de Joux
Yverdon-les-Bains
Ste-Croix SA

tpc

TRANSPORTS
VMCV
PUBLICS



UVTP UNION VAUDOISE DES TRANSPORTS PUBLICS

Una banca ha bisogno di amici?

Auguri per il
100° anniversario!

Indubbiamente! E siamo felici di avere al nostro fianco il SEV e di poter offrire ai suoi membri vantaggi esclusivi.

www.cler.ch/sev
kooperation@cler.ch
0800 88 99 66

Bank
Banque
Banca

CLER

Il SEV festeggia il centenario: congratulazioni!


Le FFS si felicitano con il SEV per il suo anniversario. Padroneggiare la ferrovia e dare forma alla mobilità del futuro, unendo le forze. Siamo lieti di poter proseguire il nostro partenariato.





Da 100 anni i membri
del SEV mettono in
movimento la Svizzera.

Congratulazioni!



Auguriamo al SEV altri 100 anni di
massimo successo e lo ringraziamo
dei buoni collegamenti e degli ottimi
rapporti che ci uniscono da 30 anni.

3 DOMANDE A ...

Lucie Waser delegata per le pari opportunità al SEV

Domande: Chantal Fischer

Tra due settimane si svolgerà il secondo sciopero nazionale delle donne*. Perché è necessario?

Il 14 giugno, sciopereremo perché in molti settori della società svizzera le donne sono ancora esposte a importanti discriminazioni. È scandaloso che da decenni in Svizzera si venga meno al mandato costituzionale per la parità di trattamento tra donne e uomini. Lo sciopero è pertanto più che legittimo!

Gli argomenti sono molteplici e vanno dalla dipendenza economica (derivante da disparità salariali e nella previdenza vecchiaia) all'autodeterminazione fisica e sessuale, dalla sicurezza negli spazi pubblici e in quelli virtuali alla sostenibilità della nostra economia in rapporto all'ambiente, in modo da dare un futuro anche ai nostri figli. Le rivendicazioni concrete sono state discusse al convegno nazionale del 10 marzo e riprese in un catalogo di 17 temi.

Il movimento dello sciopero delle

donne* 2019 gode di un sostegno molto ampio. Noi sindacati siamo solo una parte di questa organizzazione.

Per me, l'aspetto fondamentale è la mobilitazione e la politicizzazione di una fascia più ampia possibile di popolazione e fare in modo che le donne (e gli uomini solidali) riflettano sugli aspetti della vita importanti per loro e sulle opinioni che vogliono promuovere. Un futuro equo e sociale non può fare a meno di coinvolgere le donne nei processi decisionali, sia della vita privata, sia di quella politica. Nello sciopero delle donne* vedo un impulso in favore di un maggior impegno di ampie cerchie della popo-



Info sullo sciopero delle donne*: www.14juni.ch

lazione, che in Svizzera (e nel mondo intero) si contrapponga anche fermamente all'odio propagato da schieramenti fondamentalisti e della destra radicale.

Cosa ti aspetti da questo sciopero per il futuro delle donne?

Vorrei proprio che questo secondo sciopero nazionale delle donne* rilanci il miglioramento della parità tra donne e uomini, a livello sociale, economico e istituzionale. Alle donne deve finalmente essere riconosciuto il medesimo valore degli uomini, in quanto solo così anche il loro lavoro verrà considerato allo stesso livello. Credo sia fondamentale che nel 21° secolo gli stereotipi sui ruoli dei sessi vengano rimessi in discussione e superati, in modo da permettere una ridefinizione delle identità, nonché l'instaurazione e l'accettazione di nuovi concetti di vita.

Il lavoro retribuito, in particolare quello delle professioni femminili, deve essere rivalutato. Il lavoro di assistenza non retribuito deve essere maggiormente riconosciuto e ripartito sui due sessi, anche nell'ottica di permettere alle donne di impegnarsi in attività a titolo onorifico, come per esempio nel sindacato.

La mia visione è di una società in



Annette Bouffier

cui tutti si impegnano a tutti i livelli.

Come pensi che sarà la situazione della parità tra dieci anni?

La mia esperienza mi porta a dire che dieci anni non saranno sufficienti per far progredire in modo significativo i diritti delle donne e i temi riguardanti la parità. Spero tuttavia che l'accelerazione generale che stiamo vivendo nella società spinga avanti anche la parità. In Svizzera abbiamo un urgente bisogno di soluzioni per combattere la povertà, che spesso riguarda le donne e i bambini. Occorre inoltre un salario minimo di 4000 franchi su tutto il territorio nazionale. Secondo me, per lottare contro situazioni lavorative precarie, con le quali le donne sono spesso confrontate, dovremmo pensare anche ad un reddito minimo. Si tratterebbe della miglior prevenzione contro la violenza.

I cambiamenti in corso nella società devono portare ad una ridefinizione del lavoro e del tempo libero, in quanto una settimana lavorativa di

48 - 60 ore non è né sociale, né compatibile con una vita familiare. Occorrono scuole diurne su tutto il territorio nazionale, che offrano un'assistenza qualificata, in modo da garantire a uomini e donne la possibilità di avere un lavoro retribuito e ai loro figli pari opportunità. In particolare, laddove si lavora a turni occorre un'organizzazione ottimale per conciliare in modo ideale per tutti vita lavorativa e privata.

Il cambiamento verso una società paritaria, che metta sullo stesso piano tutti i sessi, comporterà inevitabilmente una dolorosa perdita di potere e di prestigio per alcuni settori. Essa sarà però inevitabile per migliorare la situazione per la maggior parte della popolazione. Questa nuova consapevolezza può essere favorita dalla riflessione di ogni singola persona: «cosa fa bene a me, cosa fa bene a te e come possiamo agire affinché stiano tutti meglio?». Occorreranno ancora molti anni, ma per riuscire ogni viaggio necessita di una buona partenza.

Sciopero delle donne* in Ticino

14 giugno 2019

Mendrisio

Ritrovo ore 10.45 sul Piazzale della Filanda.

- 11.00: Un corale fischio contro le discriminazioni
- 11.30: Creazione dell'album dello sciopero: «Indietro non si torna»
- 12.00: Spazio alle voci delle donne
- 12.45: «Siamo con voi» - Uomini solidali con le donne
- 13.00: Assemblea e risoluzione
- 13.15: Poetry slam a cura di Marko Miladinovic
- Il pubblico voterà la poesia dello sciopero
- 14.30: partenza verso la stazione FFS per prendere il treno speciale

Lugano

Ritrovo in Piazza Riforma

- 11.45: Apertura spazio «Ritratti e parole»
- 12.15 - 13.30: Le voci delle lavoratrici e testimonianze
- 13.30: Assemblea e risoluzione
- 14.30: partenza verso la stazione FFS per prendere il treno speciale

Bellinzona

Cittadella della parità in Piazza Governo

- 11.00: Inaugurazione
- 11.05: Flashmob
- 11.15: Narrazioni al femminile: le donne migranti in Svizzera e nel mondo
- 13.00 - 16.30: Azioni, atelier, testimonianze
- 17.00: Corteo unitario verso Piazza Governo
- 20.00: Concerto finale di Semilla e Lavinia Mancusi

Locarno

- 10.45: ritrovo Largo Zorzi, Passaggio del Naviglio vecchio
- 11.00: Apertura
- 11.45: Assemblea
- 13.00: Parola alle delegazioni di lavoratrici
- 14.45: Partenza per la stazione FFS per prendere il treno speciale

In tutte le città dello sciopero ci sarà un pranzo in comune offerto alle donne. Inoltre ci sarà la seguente attività comune: Le donne che leggono sono pericolose: Lettura collettiva del libro «Dovremmo essere tutti femministi» di Chimamanda Ngozi Adichie

Tutti i dettagli su www.nateil14giugno.ch

DONNE CHE CONTANO

Pioniere, non solo nel SEV



All'epoca non vi erano molte donne in ferrovia e nel SEV: solo alcune cuoche della squadra o impiegate negli uffici. Nonostante il numero esiguo, erano molto attive e impegnate. **Lina Mühlheim** (senza foto) è stata guardia-barriera e la prima donna nel comitato SEV dal 1955. **Vreny Zimmermann** (foto a destra in alto): prima donna conducente di trattori ferroviari.



Angela Cedraschi, prima Kuhn: una delle prime macchiniste e prima donna nella LPV

Doris Wyssmann: la prima presidente donna del congresso SEV nel 2009



Helène Weber: prima segretaria sindacale nel SEV dal 1991 e responsabile donne

Barbara Spalinger: per il momento la prima e l'unica vicepresidente donna del SEV. La sua nomina ha avuto luogo nel 2003 sotto la pressione della commissione donne.

PARI OPPORTUNITÀ PinkRail

Max Krieg Quando a suo tempo furono ufficialmente istituite la commissione donne e la commissione migrazione, proposi (come delegato del comitato sezionale SBV Ticino) di creare anche una commissione per gli omosessuali. La proposta venne respinta: non è necessaria, fu risposto, non ci sono problemi, e semmai ve ne fossero, questi rientrerebbero comunque nell'ambito delle mansioni del SEV... L'idea è rimasta in un cassetto per un po' di anni, quando ho casualmente incontrato Thomas Gyger. Eravamo presenti all'assemblea dei membri di Pink Cross del 1997 e decidemmo insieme di dar vita a questo proposito, ma fuori del SEV.



Max Krieg, membro fondatore di PinkRail e presidente della sezione PV Berna

Al primo incontro nel novembre 1997, con una quarantina di partecipanti in maggioranza uomini, fu deciso di creare un gruppo che fungesse da riferimento per Pink Cross e LOS (Organizzazione svizzera delle lesbiche). Le cose sono rimaste così fino a oggi. Durante i lavori per il primo CCL ci fu possibile ancorare le basi della non discriminazione (con il sostegno in particolare del presidente SEV Giorgio Tuti). Prima che fosse emanata la legge sull'unione domestica registrata, essa concerneva, anche in numerose questioni materiali, la parità di trattamento delle coppie (eterosessuali) in concubinato. Un nuovo tentativo di istituire una commissione nel SEV fu convertito (sotto la presidenza di Ernst Leuenberger) in una proposta della VPOD, secondo la quale l'USS avrebbe dovuto creare un simile organo, e che fu poi accettata al congresso USS del 2002. Prima di allora, un gruppo di lesbiche e di gay aveva elaborato direttive per corrispondenti clausole da integrare nei CCL, in modo da tutelare la parità di trattamento di queste persone nel mondo del lavoro. Inizialmente, le forze trainanti del gruppo eravamo io e Thomas Gyger. Oggi questo organismo si chiama commissione LGBT e, grazie al mandato nel comitato USS, si estende agli altri sindacati.

Al momento PinkRail esiste principalmente come organizzazione nel tempo libero.

Tutti i membri SEV interessati possono registrarsi nell'elenco degli indirizzi e-mail su info@pinkrail.ch.

Le FFS sostengono il gruppo con un piccolo contributo annuo.

3 DOMANDE A ...

Arne Hegland e la migrazione

Domande: Elisa Lanthaler

Con quali temi devono confrontarsi oggi i migranti nelle aziende dei trasporti pubblici?

Dipende da dove lavorano. Nel contatto diretto con la clientela sono confrontati con il fenomeno del razzismo, nascosto o palese. Esso spazia dagli sguardi sprezzanti ai commenti ostili o arroganti, agli insulti e persino alle vie di fatto. In altre posizioni, ad esempio come quadri, le difficoltà sono poche, a parte forse i problemi di lingua. Nelle professioni con salari bassi, i migranti sono fortemente sovrarappresentati e hanno difficoltà a passare ad attività più impegnative e meglio retribuite, anche quando vantano le necessarie capacità e qualifiche. Insomma: nessun riconoscimento dei diplomi esteri in Svizzera. Questo tuttavia non è un problema legato specificamente ai tp e i sindacati si battono da anni per soluzioni migliori e non macchinose. Finora purtroppo

con scarsi risultati. In generale, le e i migranti sono forza lavoro ricercata ovunque vi sia carenza sia di lavoratori specializzati o negli ambiti professionali dove il salario e/o gli orari di lavoro non sono interessanti (lavoro a turni). Così, accanto al settore dei bassi salari (ad esempio la pulizia o la gastronomia ferroviaria), troviamo molti colleghi e molte colleghe con un passato migratorio anche fra i conducenti di autobus o gli agenti dei treni.

Dove e in che modo la commissione migrazione è attiva?

Cerchiamo di occuparci attivamente di temi settoriali sul piano nazionale, che possano aiutare i soci. Organizziamo offerte di formazione e giornate per i migranti in relazione con le assicurazioni sociali o i diritti politici nella società. Oppure spieghiamo, molto praticamente, quel che occorre fare per la naturalizzazione. Ciò che non possiamo proporre è un aiuto diretto, per esempio nella compila-

zione della dichiarazione dei redditi o di moduli. E siamo attivi soltanto nelle nostre lingue nazionali.

E fra dieci anni?

Per me sarebbe bellissimo se la commissione non fosse più necessaria. Vorrebbe dire che i problemi che assillano i migranti nel contesto dei trasporti pubblici sarebbero o risolti – ciò che resta un puro auspicio – o di una natura tale da non essere più specifici ai tp.

Per il resto mi auguro che sapremo pensare più in là del nostro naso, sensibilizzare e diventare politicamente più attivi in quest'ambito. La migrazione continuerà a crescere, ma con questo diverrà anche un fatto normale. E questo ci darà l'opportunità, spero, di affrontare in maniera oggettiva e serena questa tematica – premesso ovviamente che si attenti la polemica strumentale fomentata dalla destra. Ciò che purtroppo sembra essere un altro pio desiderio. Pertanto occorre investire più energie in questa tematica e contrastare la tendenza.



COMMISSIONE MIGRAZIONE

Senza di noi ...



Giornata della migrazione del 2011...

Elisa Lanthaler «Senza di noi non ci sono trasporti pubblici!»; era lo slogan della campagna che il SEV aveva lanciato per la giornata della migrazione del 2011. Si volevano combattere così la xenofobia e il clima di

ostilità nei confronti degli immigrati e delle immigrate in Svizzera. In questa occasione, Giorgio Tuti aveva rammentato come le gallerie ferroviarie al San Gottardo, al Sempione e al Lötschberg fossero state realizzate soprattutto da lavoratori stranieri. Egli aveva inoltre affermato che «senza i migranti i trasporti pubblici sarebbero paralizzati», e che le aziende del ramo devono fare affidamento in grande misura su manodopera estera.

La storia della commissione della migrazione SEV è ancora relativamente breve: come per le donne e i giovani, il nostro sindacato ha voluto creare apposite strutture anche per le lavoratrici e i lavoratori provenienti dall'estero, agevolando la loro integrazione in seno al SEV. Per questo motivo, nel 1993 la Commissione direttiva aveva istituito un primo gruppo di lavoro per i problemi legati ai lavoratori stranieri. Nel 2001 su queste ba-

si è nata la commissione migrazione, riconosciuta ufficialmente al congresso del 2003 e che in seguito, in modo analogo alla commissione donne e quella dei giovani ha ottenuto di diritto una propria rappresentanza nel Comitato SEV e al congresso.



... e il materiale per il lancio della campagna.

Congratulazioni SEV!

... e arrivederci allo sciopero delle donne del 14 giugno 2019!

www.vpod-ticino.ch



vpod ssp
Il Sindacato dei servizi pubblici e socio-sanitari

Ci congratuliamo con il SEV per il 100.mo anniversario!



reka

3 DOMANDE A ...

Xenja Widmer, segretaria SEV per i giovani

Domande: Elisa Lanthaler

Come ti sei avvicinata al SEV, durante il tuo apprendistato?

Si, durante il mio apprendistato presso Login, il SEV è venuto a trovarci e si è presentato - e si sa che aderendo al sindacato ti regalano due buoni per il cinema. Così a 16 anni mi sono iscritta! Al terzo anno di apprendistato un amico mi ha proposto di partecipare a un fine settimana in slittino. È stato allora che mi sono resa conto di quante persone fantastiche riunisce il SEV. Da allora ho partecipato regolarmente agli eventi - e ho anche trovato tantissimi amici. Ad un certo punto Stefan Bruderer mi ha chiesto anche se volevo dare un'occhiata alla commissione giovanile. All'inizio è stato faticoso orientarsi in tutte le varie strutture del SEV. Ma poi è stato elettrizzante e nel contempo divertente.

Quando ho lasciato le FFS per andare a Bernmobil, per me era chiaro che non avrei rinunciato alle attività del SEV. Per fortuna, altrimenti non sarei segretaria SEV per

le questioni giovanili! Quando ho assunto questa funzione, per me si è realizzato un sogno - per quanto sdolcinato possa apparire.

Quali argomenti interessano i giovani delle aziende di trasporti pubblici?

I giovani si occupano di molti argomenti, che forniscono materiale di discussione anche agli altri soci: come la crescente digitalizzazione e l'impatto ancora poco chiaro sulla vita lavorativa. Sono anche preoccupati per le continue riorganizzazioni. Inoltre, riteniamo irragionevoli le condizioni in cui devono lavorare molti collaboratori e collaboratrici temporanei. In generale, si pretende sempre di più e spesso ci si aspetta dai giovani dipendenti che assumano un numero crescente di compiti. In contropartita sovente non c'è alcun riconoscimento, ma solo la consolazione che è per il tuo «bagaglio di esperienze professionali».

I ragazzi riempiono volentieri il loro bagaglio di esperienze, ma a condizioni eque!



Vivian Bologna

Cosa auspichi per il futuro della commissione giovani?

Mi auguro che anche in futuro la nostra commissione mantenga il suo atteggiamento attivo, critico e visionario. Sarebbe bello se molti nuovi soci potessero dare man forte alla commissione e se le competenze dei giovani fossero promosse per un ruolo attivo nelle sezioni e nelle sottofederazioni - perché il futuro siamo noi!

COMMISSIONE GIOVANI DEL SEV

Per il futuro

Elisa Lanthaler Il SEV ha strutture per i giovani soci da relativamente molto tempo. Già nel lontano 1961 decise di dare una base più solida alle attività sindacali dei giovani. Da allora, i gruppi giovanili sono parte integrante delle strutture del SEV. All'inizio le attività dei gruppi erano per lo più orientate al tempo libero e alle attività educative. Ma il movimento del 1968 influenzò anche i giovani del SEV e le attività di gruppo assunsero un carattere decisamente più politico. Molti giovani ritenevano la politica tradizionale del SEV come eccessivamente domita e chiedevano una linea più militante, come in passato.

Oggi tutti i soci fino a 30 anni sono organizzati nella Gioventù SEV. I giovani sono rappresentati nel comitato e in tutti gli organi importanti, anche oltre il SEV, come la commissione giovani dell'USS o la

Federazione svizzera delle associazioni giovanili (FSAG). Ciò garantisce che i giovani sindacalisti e le giovani sindacaliste abbiano voce in capitolo e che le loro preoccupazioni siano ascoltate.

La Gioventù SEV fornisce un aiuto orientato alla pratica per tutte le questioni riguardanti l'occupazione, visita le apprendiste e gli apprendisti sul posto di lavoro, organizza corsi su temi d'attualità e realizza attività per il tempo libero.



Gioventù SEV

Oggi giorno le «correnti» sono altre, ma la gioventù SEV è sempre piena di energia.



Domica 1970-2010

Alla conferenza che nel 1969 riuni i responsabili dei gruppi giovanili si discusse delle «nuove correnti dei giovani» e di una riforma sostanziale della politica d'istruzione.

« Da 100 anni il SEV si occupa del mio futuro. »

Jakob Rüegg



« O troviamo una strada o ne creiamo una noi ... per una gioventù forte, perché noi siamo il futuro! »

Céline Weiss



« Grazie al SEV, la stabilità dei posti di lavoro sarà garantita anche in futuro. Mi auguro un domani in un ambiente sereno nel quale possa svilupparmi anche nel privato. »

Jordi D'Alessandro



« La nostra generazione si trova confrontata ai grandi cambiamenti tecnologici del mondo del lavoro; il SEV sa chiaramente come occorre agire e ha proprie idee sul lavoro del futuro. »

Stefan Bruderer



« A causa degli errori commessi dai nostri adulti, ora è importante mutare la rotta e agire finalmente da esseri umani. Con questo intendo accettare le nostre differenze, le nostre preferenze, i nostri paesi e le nostre culture. Il SEV può diventare un elemento in grado di favorire buone condizioni di lavoro e di vita. »

Amalia Joana Brèchet



« È importante che anche in futuro vi sia un sindacato forte, che si batte per le necessità di chi lavora e curi le buone relazioni con i datori di lavoro. Il SEV è sulla strada giusta. »

Pascal Rindlisbacher



« È confortante sapere che c'è qualcuno che si impegna perché tu non sia lasciato da solo con le tue preoccupazioni. »

Thomas Burri



« È bello che il SEV lotti per noi lavoratrici e lavoratori e che organizzi momenti conviviali. »

Nadine Stucki



« In questi periodi di rapidi cambiamenti, il SEV è come un faro nella tempesta, forte e affidabile, anche in futuro. »

Peter Gerber



I vantaggi dei soci SEV

helvetia.ch/sev

Sempre in giro. Zero rischi.



Protezione completa.

In veste di soci SEV beneficiate di preziosi vantaggi e di un competente servizio di consulenza per tutte le questioni assicurative e previdenziali.

In collaborazione con



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

helvetia 

La Sua Assicurazione svizzera

Vantaggi
esclusivi per
i soci!

CARTA BIANCA di Pierre-Yves Maillard, presidente dell'USS

I 100 anni del SEV o la storia di un secolo di movimento operaio

Nato nel solco delle turbolenze del grande sciopero generale del 1918, durante la sua lunga storia il SEV ha vissuto tutti i grandi dibattiti che hanno agitato la Svizzera nel ventesimo secolo e agli inizi del nuovo millennio. È stato l'impegno in una lotta senza precedenti, nella quale il sogno del rapido progresso sociale si è scontrato con una repressione e una diffamazione ufficiali di vasta portata, a consolidare la volontà di unirsi delle federazioni sindacali del personale ferroviario e dei trasporti pubblici. Nei decenni successivi non sono tuttavia mancati i rischi di divisione o i conflitti interni. Le identità professionali sono rimaste forti, così come le differenze tra le varie realtà del lavoro quotidiano. Anche i dibattiti che hanno marcato la storia della Svizzera, dall'inizio

dei grandi flussi migratori, con le votazioni sulle iniziative Schwarzenbach, all'esordio delle donne in professioni da sempre considerate tipicamente maschili, sono stati altrettanto vivi all'interno del sindacato. Nella maggior parte dei casi, questi dibattiti si sono risolti con una spinta progressista che ha consolidato il radicamento del SEV nell'Unione sindacale svizzera. Non è così evidente. Avendo mostrato di quel che è capace durante lo sciopero generale, negli anni e nei decenni successivi il personale ferroviario ha meritato grande attenzione da parte delle autorità federali. Il rafforzamento della struttura sindacale e la qualità dei suoi negoziatori hanno portato al costante miglioramento delle condizioni di lavoro e alla completa integrazione in seno al personale federale, prima che l'offensiva neoliberaista degli anni 90 desse

avvio a un movimento inverso. Questa evoluzione piuttosto favorevole avrebbe potuto attenuare lo spirito di solidarietà del SEV nei confronti delle altre forze sindacali, in particolare di quelle che difendono le lavoratrici e i lavoratori del settore privato. Così invece non è stato. Al contrario, il SEV è diventato una delle colonne portanti dell'USS.

Fra le doti più straordinarie nella storia del SEV vi sono l'elevato livello di democrazia, il carattere decentralizzato e la quota di autonomia garantita dalla sua struttura organizzativa. Questa particolare organizzazione spiega senza dubbio perché, nel corso della sua lunga storia, talune posizioni progressiste assunte dall'USS siano state a volte oggetto di vivaci discussioni. In effetti, la grande vicinanza ai membri, accompagnata da un elevato grado di sindacalizzazione, ha sempre

implicato anche una forte diversità negli orientamenti e nelle sensibilità di natura politica. Quel che più conta è che questa cultura democratica ha rinsaldato il carattere sindacale e di solidarietà del SEV.

Ogni sindacato ha una propria storia, una sua cultura e un'organizzazione rispondente alle sue specifiche necessità. L'USS rispetta queste culture e queste differenze. Anche in futuro, come è stato nel passato, essa avrà bisogno di un sindacato SEV vitale e combattivo. Questo nell'interesse delle lavoratrici e dei lavoratori del trasporto pubblico, ma anche per l'insieme del mondo del lavoro, che ben conosce quale forza rappresenti la solidarietà che anima le donne e gli uomini che, a ogni ora del giorno e della notte, assicurano il trasporto delle persone e delle merci in tutto il paese.

CUPIDO NEL SEV

Colpo di fulmine



Vivian Bologna C'è stato un tempo in cui il giornale del sindacato era pieno di annunci per trovare un'anima gemella. Così abbiamo cercato di trovare una coppia che si è incontrata attraverso il SEV. Siamo onesti, la ricerca è stata laboriosa. Ma l'abbiamo trovata! L'amore ha colpito presso il segretariato centrale SEV a Berna nel 1987. «Dov'è Nick?» Nathalie Vi- ret ha sentito spesso questa domanda nel 1987, quando Nick Raduner non era nel suo ufficio. Anche se un anno prima la freccia di Cupido aveva colpito, sapevano separare il lato privato e quello professionale. C'erano anche altri limiti: Nick lavorava per gli svizzeri tedeschi e Nathalie per gli svizzeri francesi. Si sono sposati nel mese di maggio del 1989. Sono poi diventati genitori di tre figlie, ora già adulte. Insomma davvero una bella famiglia. Auguriamo a tutti loro tantissime belle cose e tanta felicità.

100 ANNI SEV

UNA RAGIONE PER FESTEGGIARE

Buon anniversario.
Le nostre rotaie si accompagnano e si incrociano da molti anni.
Apprezziamo molto la vicinanza e la buona collaborazione.

RAILplus
A scartamento metrico

SONO LORO A DECIDERE

Il comitato e la direzione del SEV



Vivian Bologna L'organo supremo del SEV è il Congresso, che si riunisce ogni due anni. Tra due congressi, è il Comitato a prendere le decisioni strategiche. Composto da due delegati/e per sottofederazione e da un/una rappresentante per ogni commissione (Donne, Gioventù, Migrazione), il Comitato SEV si riunisce una decina di volte all'anno. Definisce anche le parole d'ordine durante le votazioni.

La direzione sindacale è responsabile delle questioni operative ed è

lei che guida il SEV ogni giorno. Per il centenario del SEV, i membri del comitato, la direzione sindacale e la segretaria della nostra organizzazione si sono messi in posa.

Da sinistra a destra: Gilbert d'Alessandro (VPT), Roger Derungs (TS), Manuel Avallone (vicepresidente SEV), Jean-Pierre Genevay (PV), Peter Bernet (VPT), Eugenio Tura (Migrazione), Christina Jäggi (segretaria della nostra organizzazione), Peter Kämpfer (AS), Jordi d'Alessan-

dro (Giovani), Andreas Menet (ZPV), Markus Kaufmann (BAU), Patrick Bellon (AS), Giorgio Tuti (presidente SEV), Aroldo Cambi (capo delle finanze), Hans-Ruedi Schürch (LPV), Danilo Tonina (RPV), Barbara Spalinger (vicepresidente SEV), Jan Weber (BAU), Roland Schwager (PV), Hanspeter Eggenberger (RPV), Janine Truttmann (Donne), Carmine Cucciniello (ZPV), Claude Meier (TS); (assente nella foto Patrick Cavelti, LPV).

FESTEGGIAMENTI

Comitato di militanti e di professionisti per il centenario



Dall'alto in basso (lato rampa): Giorgio Tuti, Jean-Pierre Genevay, René Schnegg, Carmine Cucciniello, Sia Pollari. Dall'alto in basso (lato muro): Jürg Schneider, Martin Allemann, Peter Kämpfer, Daniela Lehmann, Vivian Bologna e Xenja Widmer. Manca Katrin Leuenberger.

03.06. Bern	Kursaal
04.06. Bern	Kursaal
05.06. Bern	Wankdorf
07.06. Solothurn	Werkstätte RBS
12.06. Spiez	Bahndienstgebäude
13.06. Thun	Aarefeldpl.
14.06. Bern	Wylerpark
20.06. Genève	Dépôt TPG de la Jonction
26.06. Lausanne	Place de l'Europe
27.06. St.-Maurice	Place de la Gare
02.07. Buchs	Busbahnhof
05.07. Altstätten	Depot Rheintal Bus
08.07. Dietikon	RBL
09.07. Dietikon	RBL
12.07. Winterthur	Rundstr. 5
15.07. Winterthur	Lindstrasse 35
16.07. Winterthur	Lindstrasse 35
08.08. Zürich	HB Halle
09.08. Zürich	HB Halle
10.08. Zürich	HB Halle
16.08. Luzern	HB Torbogen
17.08. Luzern	HB Torbogen
19.08. Hägendorf	
20.08. Bremgarten	Zürcherstr. 10
21.08. Olten	IW Olten
22.08. Olten	BZ Olten
23.08. Basel	SBB
24.08. Muttenz	RB
26.08. Lugano	Deposito TPL
27.08. Lugano	Cornaredo
28.08. Mendrisio	Mercato Coperto
07.09. Rütli ZH	VZO
10.09. Bern	Wylerpark
12.09. Bern	Bahnhofpl.
13.09. Brig	Bahnhofpl.
21.09. Biel/Bienne	
30.09. Yverdon-les-B.	Werkstätte
02.10. La Chaux de Fonds	
03.10. Aarau	Bahnhofplatz
07.10. Delémont	
09.10. Fribourg/Freiburg	
16.10. Zug	
17.10. Schwyz	
18.10. Romanshorn	
25.10. Landquart	RhB Werkstätte
26.10. Chur	
28.10. Rapperswil	
29.10. Wil	Depot FWB
30.10. St. Gallen	Dienstgebäude
31.10. St. Gallen	Dienstgebäude
11.11. Biasca	Deposito AB
12.11. Biasca	Deposito AB
13.11. Pollegio	
14.11. Locarno	
21.11. Erstfeld	
30.11. Bern	Bierhübeli

Sali a bordo del Bus!



SEV on Tour

(Ri)-scopri il SEV grazie al Bus che trasporta l'esposizione itinerante; percorrerà la Svizzera dal 3 giugno al 30 novembre in occasione dei 100 anni del sindacato.

Associato/a o semplicemente interessato/a, non sarai deluso/a

Ecco le date e i luoghi già noti

Per la lista completa e aggiornata con gli orari, basta andare su:

sev-online/bustour

Tutte le info, le immagini e il programma integrale dell'anno, sul sito speciale:

100.sev-online.ch

Hai già il tuo biglietto?



Unisciti a noi!

Adesione gratuita per le donne nel 2019 e 3 mesi di adesione offerte agli uomini: sev-online.ch/adesione (per i dettagli precisi della promozione)