

SEV N.1

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MANOVRA

Carenza effettivi: ora basta!

▶ p. 6 e 7

EDITORIALE di Barbara Spalinger
vicepresidente del SEV

Dalle parole ai fatti

Il 2 dicembre 2019 si è svolta una piccola manifestazione davanti alla sede centrale delle FFS. Circa 100 membri del SEV hanno consegnato alla Direzione del Gruppo FFS la risoluzione adottata dalla Conferenza CCL «Stop alle riorganizzazioni – vogliamo una pausa di riflessione!» insieme a una staffa d'arresto.

Questa risoluzione conteneva tre rivendicazioni: i/le delegati hanno chiesto una pausa di riflessione sulle riorganizzazioni; ma vogliono anche che le FFS si concentrino sulla stabilizzazione dell'esercizio e sul necessario aumento del personale per garantire il servizio pubblico; chiedono inoltre la disponibilità all'ascolto e una comunicazione onesta con i collaboratori e le collaboratrici.

La Direzione del Gruppo FFS ha ora risposto, affermando che intende procedere in modo più attento

con le riorganizzazioni. Ha pure precisato che la priorità è il materiale rotabile, le risorse e la conservazione del know-how ferroviario. Ha altresì assicurato che la comunicazione interna cercherà di evitare qualsiasi forma di ipocrisia.

Una risposta che fa ben sperare. Solo un anno fa la situazione sembrava completamente diversa. Potremmo quindi definirla come una risposta che segna l'inizio del disgelo.

Quel che è certo è che il SEV ha contribuito a questo disgelo con il suo posizionamento chiaro e inequivocabile nella seconda metà del 2019.

È altrettanto chiaro, tuttavia, che l'apertura dimostrata dalla Direzione del Gruppo FFS costituisce solo l'inizio a cui dovranno seguire fatti concreti ovunque nell'esercizio quotidiano: dalla zona dei binari, alla

centrale d'esercizio o nel deposito. Sarà possibile misurare la serietà della Direzione del Gruppo vegliando sul rallentamento delle riorganizzazioni e la sospensione di misure inutili.

Terremo gli occhi ben aperti soprattutto su un aspetto: la comunicazione. Che deve cambiare! Deve essere trasparente, più sincera e deve considerare il fatto che i collaboratori non sono solo i destinatari di messaggi di ogni genere, ma che hanno voce in capitolo. In particolare quando si tratta delle competenze in ambito ferroviario, la conoscenza non sta di casa ai piani alti della sede centrale, bensì tra i collaboratori e le collaboratrici ovunque in Svizzera.

Se questa comunicazione sfociasse in un dialogo, oltre a essere utile e necessaria per l'operatività quotidiana, sarebbe una dimostrazione di reale considerazione.

Settore clean

Maggiori indennità per i lavori sporchi.
Successo del SEV.

2

Orizzonte 2020

Il presidente SEV Giorgio Tuti torna sull'anno trascorso con lo sguardo in avanti.

5

Contro il dumping

Riuscita l'iniziativa popolare che chiede maggiori controlli contro gli abusi.

9

WEP

Il progetto WEP non sarà attuato come originariamente previsto. Sebbene il SEV ne avesse chiesto il totale abbandono, l'inversione annunciata a gennaio dopo una pausa di riflessione è già un primo passo, anche se il danno è fatto per alcuni dipendenti delle TCC che avevano già pianificato un cambio di posto di lavoro o che sono già stati trasferiti. «La stragrande maggioranza di coloro che lavorano al TCC Bollwerk di Berna restano dove sono», spiega Jürg Hurni del SEV. «Coloro che lavorano alla DGL di Zurigo restano dove sono. Gli specialisti dell'informazione ai clienti dovranno trasferirsi da Berna a Olten». Per più di 100 dipendenti, il nuovo progetto consente di evitare un viaggio più lungo verso il lavoro.

SEV-ZPV

Il 2019 è stato un anno difficile per il personale treno. L'instabilità degli orari e la carenza di materiale rotabile ha messo il personale a dura prova e, per di più, ha dovuto spesso scusarsi con l'utenza per i disagi quotidiani. Il SEV-ZPV ha quindi chiesto un concreto gesto di apprezzamento. Le FFS rispondono ora a questa richiesta e offrono a tutti i collaboratori del servizio di assistenza clienti 450 franchi svizzeri in Reka-Check.

Giornaliere ai pensionati

A titolo di precisazione vi informiamo che le carte giornaliera FFS ricevute dai pensionati prima di Natale **sono valevoli anche sui treni che percorrono le seguenti tratte:**

Berna - Konolfingen - Langnau - Lucerna;
Berna - Burgdorf - Langenthal - Olten;
Berna - Lyss - Bienne;
Berna - Kerzers - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds;
Berna - Flamatt - Friburgo - Laupen;
Berna - Schwarzenburg;
Berna - Thun - Interlaken Ost (via Münsingen o Belp);
Spiez - Briga - Domodossola (via Kandersteg o LBT/Visp);
Spiez - Erlenbach - Zweisimmen;
Soletta - Moutier;
Soletta - Burgdorf - Konolfingen - Thun;
Burgdorf - Ramsei - Langnau / Sumiswald-Grünen;
Langenthal - Huttwil - Wolhusen Bären a.A. - Lyss - Kerzers - Murten/Morat - Payerne;

Inoltre sui treni Thurbo, TiLo e Zentralbahn, società affiliate alle FFS. Questa informazione è stata data dal Servizio FVP.



Partecipanti al convegno Clean con Hans Ruh, che ha fornito un importante contributo a difesa dell'indennità per lavori sporchi per la pulizia dei WC (al centro).

GIORNATA CLEAN

Lavori sporchi: successo del SEV

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 18 gennaio si sono riuniti a Olten oltre 30 collaboratori Cleaning e manovratori che puliscono le carrozze FFS del traffico viaggiatori. L'incontro verteva sul risultato dei negoziati sui lavori con aggravamenti particolari e sulla «pulizia in base alle esigenze» (progetto «Cleaning 4.0»).

Il segretario del sindacato SEV Jürg Hurni ha brevemente ricordato che nella primavera del 2019 le FFS volevano sopprimere l'indennità per lavori con aggravamenti particolari («indennità per lavori sporchi») di 1 franco e 45 per la pulizia dei WC nei treni passeggeri. L'argomento delle FFS verteva principalmente sul fatto che la pulizia dei WC è stata inclusa nella descrizione delle mansioni del personale di pulizia dall'inizio del 2018 e sarebbe quindi coperta dal relativo stipendio. Il SEV ha respinto con sdegno un risparmio che tocca le categorie professionali con salari già bassi; inoltre la pulizia dei WC è chiaramente un'attività particolarmente sgradevole per la quale è comunque giustificata un'indennità di aggravamento ai sensi del regolamento R 113.2. E per quanto riguarda le modifiche alla descrizione delle mansioni, le FFS hanno apportato tali modifiche unilateralmente. Poiché le FFS hanno insistito sulla soppressione e volevano anche eliminare l'indennità per lavori con aggravamenti particolari per la rimozione dei graffiti, il SEV si è rivolto all'opinione pubblica. A quest'ultima non è piaciuto l'attacco al modesto reddito del personale di pulizia. La coraggiosa azione di protesta di Hans Ruh (vedi riquadro) ha contribuito a fare in modo che le FFS negoziassero con il SEV una soluzione transitoria accettabile per il 2019; in autunno verrà discussa una soluzione equa e sostenibile per il 2020 e gli anni successivi.

Pulizia WC: somma nettamente aumentata

Tale soluzione prevede quale indennità per lavori con aggravamenti particolari per la pulizia dei WC nei vagoni passeggeri i seguenti forfait giornalieri:

- 50 franchi per i collaboratori di Cleaning;
- 30 franchi per le/i responsabili turni Cleaning (poiché secondo il mansionario vengono impiegati al 60% in attività di pulizia);
- 20 franchi per i manovratori, che devono assumere lavori di pulizia.

«In futuro pertanto ogni collaboratrice/colaboratore Cleaning riceve per la pulizia di WC un'indennità per lavori sporchi di 600 franchi», ha spiegato Jürg Hurni. «In tal modo si è riusciti ad aumentare nettamente la somma di queste indennità per i collaboratori Cleaning.»

Non vi sono invece indennità forfetarie per la sverniciatura di graffiti dai veicoli e per lo svuotamento di sistemi di WC a circuito chiuso. Questi lavori continueranno ad essere registrati individualmente e le indennità saranno versate individualmente secondo la direttiva P 142.5.

Jürg Hurni ha sottolineato che il SEV ha accettato il pagamento forfetario dell'indennità per lavori sporchi per la pulizia dei bagni, solo a condizione che questo lavoro sia equamente distribuito tra i team. La pratica dirà se ciò funzionerà o meno con dei test previsti in diverse località nei mesi di marzo e aprile. «Per favore comunicate al SEV se solo determinate persone devono pulire i bagni», ha chiesto ai colleghi il segretario SEV Christoph Geissbühler. «Contattateci anche per altri problemi o incertezze».

Migliorare la situazione dei temporanei

Purtroppo le FFS non sono ancora disposte a concedere ai collaboratori temporanei un'indennità per lavori sporchi. Il SEV aveva proposto un bonus di tempo, poiché una parte dell'indennità in denaro sarebbe andata all'agenzia interinale. «Il SEV vuole migliorare in generale la situazione dei dipendenti temporanei», ha dichiarato la vice-presidente del SEV Barbara Spalinger. L'obiettivo del SEV è di ottenere salari e indennità almeno pari a quelli dei dipen-

denti a tempo indeterminato. «Aiutateci a reclutare temporanei», ha chiesto Spalinger, «faremo un incontro per loro in primavera». Ha ricordato che il SEV ha ridotto la quota per i lavoratori temporanei da 30 a 22 franchi al mese.

Intervenire presso FFS Immobili

Barbara Spalinger ha inoltre annunciato che il SEV intende avvalersi dei negoziati richiesti dalle FFS per un nuovo sistema salariale (probabilmente a partire da quest'estate) allo scopo di eliminare le disuguaglianze. «È incomprensibile che i collaboratori di FFS Immobili non ricevano un'indennità per lavori sporchi per la pulizia dei bagni. Dopo tutto, non è giusto che alcune persone ricevano un'indennità per lo stesso lavoro sgradevole e altre no!»

Suggerimenti dal Ticino

I colleghi ticinesi hanno proposto idee su come tutelare l'ambiente in Cleaning, ad esempio utilizzando più volte gli stracci. Hanno anche suggerito che i dipendenti potrebbero scoprire altri metodi di lavoro attraverso operazioni di volontariato in altri posti.

Cleaning 4.0

Poiché durante l'esercizio i margini di tempo per la pulizia dei treni diventano sempre più brevi e poiché le perturbazioni e i cambiamenti operativi a breve termine sono in aumento, nella pulizia dei treni è difficile realizzare piani di turni fissi, ha spiegato Tobias Strahm, responsabile del progetto FFS «Cleaning 4.0. Questo progetto mira pertanto a rendere la pulizia più flessibile e «basata sulle esigenze», grazie all'ausilio di strumenti digitali. Tramite l'app «Train Clean App» sul telefonino o sul tablet, i collaboratori di Cleaning vengono informati in tempo reale sulla posizione dei treni da pulire e sul loro stato: nell'app si vede ciò che i team di Cleaning – e in futuro anche il personale dei treni e delle locomotive – hanno inserito nel sistema sullo stato dei singoli treni e sui lavori di pulizia che sono stati recentemente eseguiti. Grazie a queste notifiche, alle statistiche (ad es. sul numero di clienti che sono stati sul treno dall'ultima pulizia) e ai messaggi dei sensori (ad es. sulle riserve d'acqua nei bagni), gli addetti alle pulizie decidono autonomamente le priorità, ossia quali lavori effettuare su quale treno nel tempo a disposizione, supportati anche dalla loro esperienza. L'app è attualmente in fase di test a Lucerna. Secondo Strahm, il personale apprezza l'accesso indipendente alle informazioni e non perde troppo tempo con l'app. Viene assegnata molta importanza a una buona introduzione e all'accompagnamento di tutti i dipendenti, dei responsabili dei turni e dei responsabili dei team.

Grazie, Hans Ruh!



Hans Ruh, Teologo ed ex professore di etica sociale all'Università di Zurigo, ha spiegato al convegno Clean il motivo della sua profonda indignazione per l'abolizione dell'indennità per i lavori sporchi, che lo ha portato ad occupare un bagno del treno tra Zurigo e Berna per protesta - in occasione del suo 86° compleanno: «Le FFS hanno così rafforzato la generale grande disparità salariale, un peccato mortale dell'umanità. In secondo luogo, mi ha indignato la mancanza di riconoscimento e di rispetto nei confronti del personale». Grazie all'eco dei media, le FFS lo hanno subito contattato e in un incontro hanno ammesso di aver commesso un errore. Non ha così dovuto dar seguito alla sua minaccia di occupare un gabinetto del treno ogni settimana. «Ho ricevuto più reazioni negative che positive sul treno e su internet», ha riferito Ruh. «È davvero triste che le persone in fondo alla scala sociale siano le più propense ad accettare condizioni ingiuste». Al convegno ha ricevuto un dono per la sua coraggiosa e utile azione.

Il 9 febbraio andremo a votare per tutelare lesbiche, omosessuali e bisessuali dalle discriminazioni. Perché questo è un argomento importante anche per il SEV?

GIORGIO TUTI risponde

Un taglio all'odio

L'estensione della norma penale antirazzismo riguarda la lotta all'incitamento all'odio contro lesbiche, omosessuali o bisessuali, così come già oggi è vietato incitare all'odio a causa della religione o della razza.

È ovvio che appoggiamo il progetto di legge, come del resto emerge chiaramente dai valori del SEV, in cui chiediamo uguaglianza indipendentemente dal sesso, dall'età, dalla nazionalità, dal background culturale e religioso – e anche dall'orientamento sessuale.

Assumiamo inoltre una posizione coerente contro tutte le forme di discriminazione.

La discriminazione ha luogo solitamente dove le per-

sone passano il loro tempo e quindi spesso sul posto di lavoro. Le persone LGBTI ne sono particolarmente colpite: le prese in giro, le osservazioni oscene e l'esclusione sociale sono purtroppo all'ordine del giorno sul posto di lavoro.

Tuttavia, la discriminazione può anche andare oltre, ad esempio quando le persone vengono licenziate o non vengono assunte sulla base del loro orientamento sessuale. È qui che entra in gioco la modifica del Codice penale, creando finalmente una base giuridica che consenta alle persone interessate di difendersi da tali pratiche abusive.

Non è ammissibile che delle persone siano escluse dalla società e che si accetti addirittura che questo odio venga incoraggiato. È il momento di dire basta.

La votazione del 9 febbraio invia un segnale forte. E noi diciamo chiaramente: sì alla tutela dall'odio!

Vuoi rivolgere una domanda a Giorgio Tuti o a un altro membro della direzione sindacale? Scrivi a: giornale@sev-online.ch



VPT NAVIGAZIONE

«Il capitano deve essere ben circondato»



Il comitato

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il 22 gennaio circa 40 persone hanno raggiunto il lago dei Quattro Cantoni a Lucerna per la giornata della navigazione. Per i/e partecipanti si è trattato di un'opportunità di scoprire le realtà di altri laghi e di condividere idee per difendere meglio le condizioni di lavoro durante le trattative all'interno delle loro aziende. Intanto gli attivi della VPT crescono.

Quando i capitani vengono citati in giudizio perché suonano la sirena, qual è il ruolo dell'azienda e qual è il ruolo del sindacato? Ci siamo già occupati di questo problema l'anno scorso in seguito alle lamentele ricevute dai capitani sul lago di Zurigo. Barbara Schraner è tornata su questa disavventura: «Un vicino del porto di Stäfa ha pre-

sentato una denuncia all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). L'UFT ha risposto che le sirene sono legali». Nonostante ciò, il ricorrente ha portato per la prima volta tre capitani in tribunale nel 2018, ma la sua denuncia è stata respinta. Nel 2019 ecco che si fanno strada altre denunce contro cinque capitani. I tribunali mantengono la loro linea.

Il SEV ha preso una posizione chiara in questo caso, ritenendo che fosse responsabilità dell'azienda fornire assistenza legale ai dipendenti che sono stati attaccati. Perché l'azienda ha il dovere di proteggere i propri dipendenti. Con successo. Argomento che ha fatto presa sui presenti. È stato inoltre ricordato che un capitano può essere perseguito se non ha suonato la sirena per evitare un incidente.

La situazione degli ex scioperanti sul Lago Maggiore è stata pure un argomento al centro dell'attenzione. «In questo momento la situazio-

ne è speciale», ha spiegato il segretario sindacale Angelo Stroppini. «Abbiamo un CCL con la SNL per chi naviga sul Lago Maggiore. È valido fino alla fine del 2021. I collaboratori di SNL sul Lago di Lugano, invece, non hanno CCL e la nostra presenza in loco è debole. Entrare in contatto con i collaboratori a Lugano - ha aggiunto Stroppini - è molto difficile». Il marinaio Gianluca Carini ha dal canto suo ricordato che «dei 34 scioperanti del Lago Maggiore, siamo ancora 14 e stiamo cercando di mantenere questa unità anche spiegando l'importanza del sindacato ai nuovi dipendenti. Solo uniti possiamo essere forti come eravamo».

Su questo punto è intervenuto anche Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT: «C'è un forte senso di solidarietà e di cameratismo in questo settore. Il capitano è al comando, ma non può fare nulla se non è ben circondato. La VPT è in fondo come una nave. Sono il capitano, ma non posso fare nulla se non ho una commissione, un comitato, membri che mi sostengono. Vi ringrazio per il vostro impegno e per il tempo che dedicate al sindacato».

Tra i temi evocati, la carenza di personale, l'assenza di CCL per i dipendenti sul Lago di Costanza, il numero di giorni di ferie e di riposo durante l'alta stagione e i risultati salariali. Tutte queste discussioni hanno permesso a ciascuna sezione di confrontare le proprie condizioni di lavoro con quelle degli altri colleghi del settore, anche se il confronto non è sempre corretto perché le situazioni possono essere molto diverse fra loro. Questi scambi permettono tuttavia di negoziare dei miglioramenti.

Reclutamento

Il responsabile del reclutamento René Schnegg si è congratulato con le sezioni. «Se il numero dei membri VPT è in leggero calo, il numero di membri attivi è in aumento. Questa è la prova della buona salute delle sezioni e della loro attività». Sulla stessa lunghezza d'onda il vicepresidente SEV Christian Fankhauser, che ha parlato della forza collettiva come uno strumento fondamentale nell'azione sindacale. Nel 2020 la VPT continuerà a sostenere finanziariamente le sezioni nell'attività di reclutamento. «Più le azioni sono mirate, più hanno successo», ha sottolineato René Schnegg. E la navigazione? «27 nuovi soci tra il 2018 e il 2019, una cifra in crescita da tre anni», ha dichiarato con soddisfazione Gilbert D'Alessandro.

Nuovo sito internet

Martin Ritschard ha presentato il nuovo sito web VPT, che ha un design simile a quello del sito web SEV. Il sito presenta contenuti specifici per la sottofederazione.

Da parte sua, Christian Fankhauser ha invitato a votare un doppio sì alle urne il 9 febbraio (vedi sopra e a pagina 5). Tra i momenti chiave del 2020, ha lanciato un appello alla raccolta firme per la 13a pensione AVS, che l'USS lancerà all'inizio di marzo. «In Svizzera abbiamo detto no a 5 settimane di ferie e al salario minimo! Invertiamo questa tendenza e miglioriamo le condizioni di vita dei pensionati». Lo sciopero per il clima del 15 maggio e la manifestazione dell'USS a settembre sono altri appuntamenti cruciali.

Infine Barbara Schraner della ZSG, Patrick Clot (CGN) e Roger Maurer (SGV) sono stati rieletti per il periodo 2021-2024; si aggiunge Martin Schild, 40 anni, elettricista e barcaiolo della BLS; è stato eletto membro supplente del comitato.



Tripla vittoria all'aeroporto di Ginevra. Nei tre mandati in cui è coinvolto SEV-GATA, sono stati ottenuti aumenti di stipendio.

Per **Swissport** l'aumento è dello 0,6% e un bonus equivalente per il personale ausiliario. Si accompagna da una proroga dei due CCL fino al 30 settembre, scongiurando così un vuoto contrattuale. Le trattative continuano.

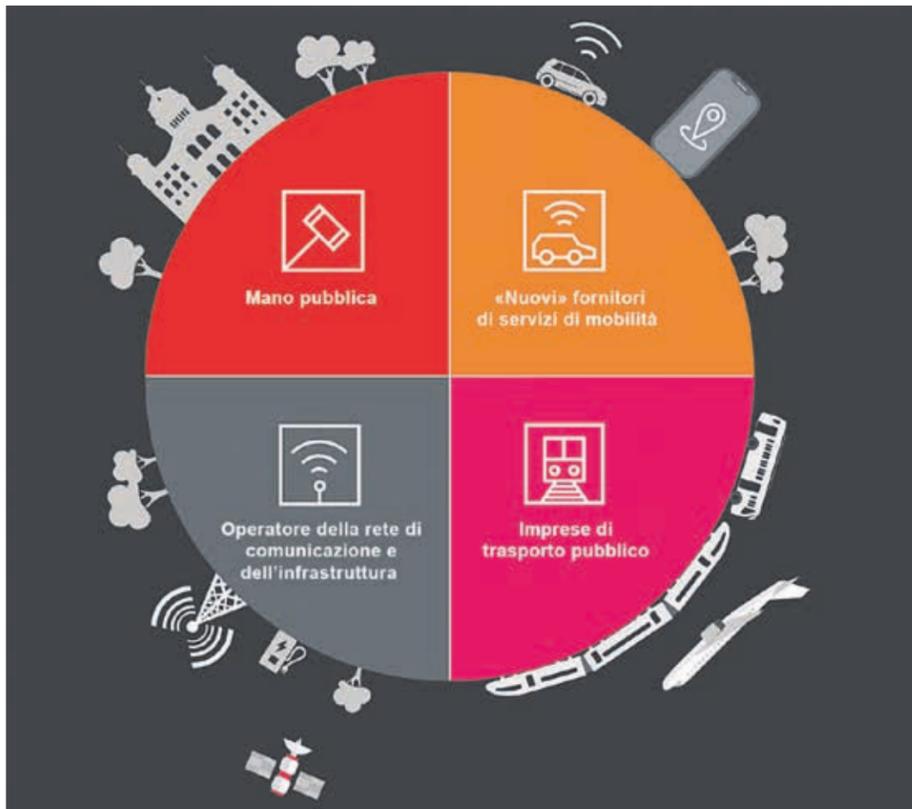
Per il personale dell'**ISS** l'aumento è di 25 franchi per i collaboratori mensili e di 20 centesimi per i collaboratori orari. Da sottolineare la concessione di 10 giorni di congedo di paternità.

Per **Engie** l'aumento mensile del salario è di 60 franchi. In tutti e tre i casi, i nostri segretari sindacali Pablo Guarino e Patricia Alcazar hanno potuto contare sulla partecipazione e sul lavoro sul campo dei delegati.

Dal 2012 al 2016 il catering sui treni ÖBB-Zügen è stato fornito dalla compagnia ungherese Henry am Zug tra Budapest e Salisburgo, rispettivamente Monaco. Il personale è stato sottoposto alle condizioni di lavoro ungheresi (500 euro netti al mese). Nel 2016 le autorità hanno imposto alla società una pesante sanzione amministrativa per il mancato rispetto delle norme minime e l'assenza dei documenti necessari per il personale distaccato. Un tribunale ha confermato la sentenza, ma il più alto tribunale amministrativo austriaco ha deferito il caso alla Corte di giustizia europea. Il 19 dicembre la Corte ha stabilito che tutto era in ordine perché i dipendenti avevano lavorato «in larga misura» a Budapest (logistica, contabilità) e avevano sempre iniziato e finito il loro servizio in loco. Entrambi sono sballati, secondo il sindacato Vida.

PWC PRESENTA LO STUDIO «PER UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE IN SVIZZERA»

Solo insieme la mobilità del futuro avrà successo



Quattro attori particolarmente interessati alla creazione di un ecosistema della mobilità

Peter Moor

La mobilità in Svizzera è in costante aumento. Diventa pertanto più esigente e digitale ed è quindi possibile gestirla solo se tutti gli attori svilupperanno una visione comune. Questa la conclusione di uno studio realizzato dall'azienda di consulenza PwC.

«La realizzazione di un ecosistema di mobilità integrato, analogico e digitale, è urgentemente necessario.» Questa la conclusione di uno studio di PwC (PricewaterhouseCoopers) in collaborazione con l'Università di San Gallo e l'Associazione svizzera delle telecomunicazioni Asut. Occorrono nuove forme di collaborazione per poter essere all'altezza degli sviluppi nell'ambito della mobilità.

Con il termine ecosistema gli autori intendono una nuova organizzazione del sistema di mobilità in Svizzera e non lasciano dubbi sul fatto che occorra agire. Da un lato si tratta di

integrare gli sviluppi tecnologici, dall'altro sorgono costantemente nuove aspettative da parte dei clienti; perché cambiano le abitudini dei pendolari oppure a causa dell'aumento della voglia di viaggiare dei pensionati. A tutto ciò si somma la forte pressione da parte degli operatori attivi a livello mondiale che con molti soldi e nuove idee penetrano anche in Svizzera.

Mantenere il controllo pubblico

Gli autori sottolineano il rischio che «alle autorità pubbliche sfugga a poco a poco di mano il controllo sugli sviluppi nel settore della mobilità». Questo perché le aziende tecnologiche globali sono molto attive, sussiste una forte pressione internazionale all'adeguamento e le disposizioni regolamentari faticano a stare al passo con il vertiginoso sviluppo digitale. Le autorità pubbliche devono pertanto «prendere saldamente in mano le redini e creare incentivi e obblighi mirati per il sistema della mobilità in Svizzera» afferma lo studio.

Daniela Lehmann, responsabile della politi-

ca dei trasporti nel SEV, condivide questo parere. Dal punto di vista del SEV è importante che vengano innanzitutto chiariti i ruoli e i diritti del settore pubblico insieme agli attori coinvolti. Lo scopo deve essere, tra gli altri, che l'autorità pubblica disponga di sufficiente margine di manovra per raggiungere gli obiettivi politici e che i nuovi modelli di business siano concordati con il servizio pubblico.

Digitalizzazione: il megatrend

Secondo lo studio la digitalizzazione cambierà radicalmente la mobilità. Questo avviene in modo diretto, in quanto nascono nuove offerte (ad es. Uber) e possibilità (collegamenti di prodotti), e indiretto perché l'individualizzazione aumenta grazie agli ausili digitali e nascono nuove forme di lavoro. Altre tendenze che influenzano la mobilità a prescindere dalla digitalizzazione sono lo sviluppo demografico e la consapevolezza ecologica crescente.

Lo studio evidenzia tuttavia anche delle contraddizioni riconoscibili nell'attuale sviluppo, ad esempio tra le pretese di comfort e le aspettative di prezzi più bassi oppure tra l'individualizzazione crescente attraverso i dispositivi digitali e l'aumento dei timori per la protezione dei dati.

Lo stato deve mantenere la guida

Non sorprende che gli autori dello studio di PwC menzionino la regolamentazione come primo ostacolo ai cambiamenti nel sistema della mobilità, ossia il tipo e la densità delle normative. Ulteriori elementi che gli autori indicano come ostacoli sono le strutture tradizionali, il finanziamento complesso e diverso del sistema dei trasporti, gli orientamenti diversi degli operatori privati e pubblici nonché la riluttanza nello scambio di dati.

Il loro appello si rivolge a quattro gruppi di interessati, che dovrebbero trovare un'intesa: in primo luogo l'autorità pubblica, quindi tutti gli attori di Confederazione, Cantoni e Comuni, in secondo luogo i mezzi di trasporto pubblici in veste di offerenti del servizio pubblico, in terzo luogo i nuovi operatori nel sistema dei trasporti come ad es. le aziende di car sharing e infine i gestori delle infrastrutture del traffico e della comunicazione.

Lo studio sprona tutti a sviluppare una visione comune, mentre la gestione generale e il coordinamento della mobilità dovrebbe rimanere nelle mani della politica e delle autorità. Gli altri attori della mobilità dovrebbero orga-

nizzarsi in «un organo di coordinamento e assumere in particolare il ruolo di esperti». In sostanza si chiede di creare un ufficio federale per la mobilità che «garantisca una visione complessiva e integrata sul sistema della mobilità e armonizzi meglio tra loro decisioni di ampia portata nel settore dei trasporti e della pianificazione del territorio». Per Daniela Lehmann questo è un approccio utile: «L'evoluzione verso catene di mobilità composte da diverse forme di mobilità e il crescente assottigliarsi dei confini tra trasporto pubblico e trasporto individuale motorizzato metteranno in discussione a lungo termine anche l'attuale suddivisione degli uffici federali.»

La visione comune è l'indirizzo strategico generale contenuto nello studio, seguito da altri sei il cui scopo è facilitare e promuovere la cooperazione e il collegamento in rete. Più volte viene citato come modello il trasporto pubblico con il suo sistema integrato. Lo studio sottolinea anche che il personale competente continuerà a svolgere un ruolo fondamentale in un sistema di mobilità integrato.

Il successo? Solo insieme

Il trasporto pubblico è tuttavia un sistema troppo chiuso su se stesso secondo lo studio. Anche l'integrazione dei vari offerenti - pubblici e privati, ferroviari e stradali, collettivi e

Trovate lo studio completo in internet: pwc.ch/future-of-mobility

individuali - viene evidenziata come una delle questioni principali: «Le mutate esigenze dei clienti e le abitudini d'utilizzo modificate esigono un adeguamento da parte delle aziende di trasporto pubbliche e prestatori di servizi di mobilità. Difficilmente un singolo attore in Svizzera è in grado di soddisfare da solo queste esigenze e di offrire i prodotti e i servizi desiderati da un'unica fonte.» Daniela Lehmann giudica tuttavia questa visione della mobilità del futuro in Svizzera in modo differenziato: «Il nuovo sistema di mobilità sarà un successo comune soltanto se tutti gli operatori - siano essi pubblici o privati - avranno come condizione quella di negoziare le condizioni di lavoro del personale in uno chiaro spirito improntato al partenariato sociale. Inoltre l'accesso dovrebbe essere concesso solamente a intermediari della mobilità senza fini di lucro».

ELEZIONI COPE PRESSO FFS INFRA E PARZIALI PRESSO P, C E K/IM

Candidati/e CoPe: fatevi avanti

SEV Ogni volta che un nuovo CCL FFS vede la luce, tutte le Commissioni del Personale vanno rielette. Cosa avvenuta nel 2019 nelle divisioni Viaggiatori, Cargo e Immobili & Unità centrali. Le elezioni generali in TUTTE le CoPe della divisione Infrastruttura iniziano oggi.

Il SEV cerca candidati/e per l'insieme delle CoPe Infrastruttura, a livello di divisione e di superficie.

Lavori in questa divisione? Ti interessa il lavoro molto variato della CoPe? Sei affiliato/a al

SEV? In caso di risposta affermativa fatti avanti entro il **21 febbraio** presso il presidente centrale della tua sottofederazione o al segretario sindacale SEV Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch.

Elezioni complementari CoPe Cargo

Il SEV cerca anche candidati/e per occupare i seggi della **CoPe superficie Cargo Ovest**. I membri SEV interessati possono annunciarsi entro il 21 febbraio presso il presidente centrale

della loro sottofederazione o presso il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch.

Elezioni complementari CoPe P

Si cercano inoltre candidati/ per la CoPe divisione Viaggiatori, circoscrizione elettorale P-Support (1 seggio). Per la **CoPe superficie P Operazioni-Assistenza clientela**, circoscrizione elettorale **Ovest** (4 seggi). Per la **CoPe superficie P-O-Cleaning/Manovra: Ovest; Centro/Sud** (1 seggio). Per la **CoPe superficie P TPO**, circoscrizione elettorale **Ginevra, Losanna, Friburgo, St-Maurice** (1 seggio). Per la **CoPe superficie P Support**, 3 circoscrizioni elettorali, tra cui **Bellinzona, Pollegio, Ginevra e Losanna** (1 seggio per circoscrizione). I membri SEV interessati possono annunciarsi entro il 21 febbraio al presidente centrale della loro sotto-

federazione o al segretario sindacale SEV Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch.

Elezioni complementari CoPe Immobili & Unità Centrali

Il SEV cerca pure candidati/e per la **CoPe divisione IM/K**, circoscrizione elettorale Unità centrali (1 seggio); per la **CoPe superficie Immobili-Facility Management**, circoscrizione

Maggiori informazioni sono reperibili sull'intranet delle FFS.

elettorale Centro (1 seggio). Membri SEV interessati annunciarsi entro il 21 febbraio al presidente centrale della loro sottofederazione o al segretario sindacale SEV Patrick Kummer, patrick.kummer@sev-online.ch.



Giorgio Tuti si prepara ad affrontare con il SEV un anno ricco di sfide

INTERVISTA DI INIZIO ANNO

Salari e rendite al centro delle priorità

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

In occasione del passaggio al nuovo anno passiamo in rassegna insieme al presidente del SEV Giorgio Tuti un 2019 ricco di eventi, tra cui il centesimo anniversario. Riflettori puntati, come doveroso, anche sulle tematiche e le sfide che il SEV dovrà affrontare come sindacato nel 2020. E di certo ci sarà da fare.

Nel 2019 il SEV ha festeggiato il suo 100° anniversario – basta questo a fare del 2019 un anno memorabile. Quali sono stati i momenti più belli?

Giorgio Tuti: Il 2019 è stato un anno incredibilmente impegnativo. Oltre all'operatività quotidiana, ossia oltre ai negoziati sui CCL, alle numerose e difficili trattative con le parti sociali, alle questioni di politica dei trasporti e di politica sociale, ci sono stati il Congresso e i 100 anni del SEV. Il lavoro non ci è mancato di certo e ha messo a dura prova la nostra organizzazione, spingendola al limite. Malgrado ciò guardiamo all'anno trascorso con soddisfazione, gioia e orgoglio. Dalla festa del 3 giugno con la presenza della consigliera federale Simonetta Sommaruga e di innumerevoli ospiti, al tour in bus e alla festa del 30 novembre, è stato fatto un lavoro enorme, di ottima qualità, insomma un lavoro di cui andare davvero fieri.

Colgo l'occasione per ringraziare ancora una volta le numerose persone che hanno contribuito al successo delle varie manifestazioni. Tra i momenti culminanti vorrei ricordare i numerosi incontri con i nostri membri durante il tour in bus e con le persone che si incontrano meno spesso. Per me è stato un piacere molto particolare.

E dal punto di vista delle questioni quotidiane: qual è il bilancio del 2019?

Il sindacato c'è, è presente, per migliorare le condizioni di lavoro e di vita. In quest'ottica nel

Abitazioni a prezzi accessibili e protezione contro la discriminazione basata sull'orientamento sessuale. Sono i due temi sui quali la popolazione elvetica voterà il 9 febbraio. Il SEV sostiene entrambe le proposte. Nella norma penale contro il razzismo deve essere integrato l'orientamento sessuale e pertanto proteggere anche le lesbiche, gli omosessuali e i bisessuali (dettagli a pag. 3).

L'iniziativa «più abitazioni a prezzi accessibili» vuole spingere Confederazione e Cantoni a promuovere maggiormente la costruzione di appartamenti a prezzi accessibili.

A livello nazionale, almeno il 10% delle abitazioni di nuova costruzione dovrebbe essere di pubblica utilità. Ciò significa che devono appartenere a

2019 abbiamo fatto molto: abbiamo rinnovato e migliorato i contratti collettivi di lavoro – e pertanto anche le condizioni di lavoro. Inoltre la programmazione e la realizzazione di grandi eventi ci ha permesso di evolvere e di consolidarci dal punto di vista dell'organizzazione.

Ma nel 2019 ci sono stati anche momenti difficili...

Sì, la morte del nostro collega Bruno ad agosto ha scosso tutta l'organizzazione. Il minuto di commemorazione a Zurigo è stato un momento molto difficile per noi tutti. Anche perché è capitato durante i preparativi della festa dei cent'anni. Qui non solo l'organizzazione, ma anche i colleghi a Zurigo hanno dimostrato una grandissima sensibilità.

Il tragico incidente ha sollevato molti interrogativi e discussioni che probabilmente continueranno ad occuparci anche nel 2020. Vero?

Abbiamo dovuto porci la domanda fondamentale su quali siano in realtà i compiti delle aziende di trasporto pubblico: servizi molto buoni e sicuri per la popolazione a prezzi ragionevoli, forniti da personale motivato, ben formato con condizioni di lavoro dignitose: questi sono i compiti principali. E le aziende di trasporto devono aver sotto controllo questo core business.

Dovremo fare una discussione sul servizio pubblico, in cui le aziende dovranno concentrarsi di nuovo sul loro mandato essenziale. E tutto il resto, come le riorganizzazioni a gogo, vanno rinviate fino a quando questo mandato non sarà di nuovo realizzato.

Cosa significa nei nostri rapporti con le FFS?

Continueremo a chiedere alle FFS di bloccare tutte queste riorganizzazioni e tutto ciò che impedisce alle FFS di svolgere i propri compiti fondamentali. È vero che non possiamo trascurare gli sviluppi e il futuro, ma possiamo oc-

cuparcene solo se padroneggiamo il core business nel presente. E attualmente non è il caso.

organizzazioni che non mirano al profitto. «L'iniziativa affronta il problema alla radice», afferma il presidente del SEV Giorgio Tuti. I comuni dovrebbero avere un accesso prioritario ai terreni per le abitazioni senza scopo di lucro. Perché quanto si paga per il proprio appartamento dipende molto dal proprietario: gli speculatori immobiliari sono responsabili dei prezzi eccessivi del mercato immobiliare, sono alla ricerca spietata di rendimenti elevati. «Queste speculazioni non fanno altro che rendere gli affitti inaccessibili ai giovani o alle famiglie», afferma Giorgio Tuti. Le famiglie a basso e medio reddito spendono ogni mese tra il 25 e il 35 per cento per l'affitto, ciò che per molti non è più sostenibile.

cuparcene solo se padroneggiamo il core business nel presente. E attualmente non è il caso.

Quali sono gli altri temi chiave per il 2020?

In termini di politica contrattuale, dobbiamo proseguire da dove ci siamo fermati nel 2019: dobbiamo esigere contratti collettivi di lavoro in tutte le aziende di trasporto pubblico a tutti i livelli. Rinnoveremo e miglioreremo i CCL e ne concluderemo di nuovi. Questa è la parte fondamentale del nostro lavoro, la nostra attività principale.



La visione 2020 di Giorgio Tuti? Ecco il video dell'intervista sul nostro sito web: sev-online.ch

Inoltre, nel 2020 ci saranno momenti in cui dovremo agire. Il primo è imminente: le buone condizioni di vita e di lavoro comprendono anche le pensioni. Nell'ambito dell'USS ci siamo impegnati per il lancio dell'iniziativa sulla 13a rendita AVS. La raccolta delle firme inizierà in primavera. Insieme alle sottofederazioni e alle sezioni, il SEV contribuirà attivamente a raggiungere la nostra quota e a raccogliere rapidamente le firme necessarie.

E il secondo momento?

Il secondo momento sarà il 15 maggio. La gioventù climatica ha proclamato lo «Strike for Future» che sarà supportato dal SEV. Il trasporto pubblico è infatti un elemento importante nell'ottica della soluzione del problema del clima. Ci organizzeremo di conseguenza e faremo sentire e vedere che il personale delle aziende di trasporto pubblico vuole dare il proprio contributo.

Nel 2019 l'AG FVP è stato attaccato. Il SEV come intende proseguire per difendere le facilitazioni di viaggio?

Continueremo a lottare contro ogni tipo di attacco. Da un punto di vista storico, l'FVP è parte integrante del salario e della pensione, non è un benefit. E non ammetteremo riduzioni salariali né delle rendite.

Nel 2020, il SEV si è prefissato ambiziosi obiettivi anche nel quadro del reclutamento di nuovi membri. Come lo affronteremo?

Come le aziende di trasporto pubblico, anche noi abbiamo il problema dei baby-boomer che vanno in pensione. Dobbiamo quindi riuscire a reclutare nuovi e più giovani collaboratori. Ci atteniamo al comprovato principio del «membro acquisisce membro», ma saremo sempre più presenti sul territorio per sostenerli. Dobbiamo riuscire ad attirare i giovani verso il SEV in misura superiore alla media per garantire livelli organizzativi adeguati nelle aziende. È la chiave per una forte posizione negoziale.

Votazioni federali: due volte sì il 9 febbraio

REPORTAGE A GINEVRA

Personale di manovra: condizioni di lavoro peggiori



Qamil Lutfiu, macchinista di manovra, ama il proprio lavoro ma lamenta il degrado delle condizioni in cui è costretto a lavorare per la carenza cronica di personale

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Alla fine di dicembre siamo a Ginevra per incontrare e ascoltare il personale di manovra, che da troppo tempo lavora in condizioni di sotto-organico in modalità degradata. Molti compiti legati alla qualità devono essere trascurati e viene messa a repentaglio la sicurezza e la salute dei lavoratori. I colleghi soffrono per questa situazione, denunciata dal SEV. Inoltre, gli strumenti di comunicazione e pianificazione come LISA e SOPRE stanno mostrando i propri limiti. Nonostante le misure adottate dalle FFS, ci vuole tempo per tornare alla normalità.

Nonostante la temperatura relativamente fresca, il sole di fine dicembre che spunta dallo spesso strato di nebbia rende più piacevole il lavoro all'aperto sui binari. Siamo a Montbrillant, dietro la stazione di Ginevra Cornavin, dove lavora il personale di manovra, ossia le persone che preparano i treni in uscita dalle officine, che compongono i convogli o parcheggiano i veicoli prima o dopo l'ora di punta. Normalmente, il lavoro viene svolto in coppia. Il macchinista di manovra guida i veicoli e il manovratore lavora sui binari o assiste la guida. Se questo lavoro non viene eseguito in buone condizioni, si creano ripercussioni immediate sui passeggeri che, ad esempio, non potranno usare i servizi igienici, poiché condurre i treni allo svuotamento è compito dei manovratori.

Informazioni contraddittorie

Al nostro arrivo a Ginevra, ci accoglie Qamil Lutfiu. Lavora da oltre dieci anni come macchinista di manovra e da quasi due è presidente della sezione di Ginevra della RPV. Prima d'incontrarci, aveva già svolto una serie di compiti. Il mattino l'hanno informato che il suo collega è ammalato e quindi assente dal lavoro. A causa della mancanza di personale di riserva, nessuno

può sostituirlo per tutto il giorno. Si prospetta quindi una giornata difficile: Qamil apprende con il contagocce che un collega gli sarà assegnato per un compito o per un altro. Quando lo incontriamo, ha appena letto sul tablet che il suo prossimo compito, ossia condurre una composizione al lavaggio esterno, è stato annullato. Nel frattempo, un suo collega manovratore, ha letto sul tablet che gli è stato aggiunto questo compito, che è stato quindi mantenuto, e pertanto deve dare una mano a Qamil. Questo è solo un esempio, tra gli altri, dei problemi con cui sono quotidianamente confrontati con SOPRE, il programma di distribuzione del lavoro e dei turni di servizio. Nel dubbio, Qamil chiede informazioni ai disponenti che gestiscono il loro lavoro dalla sede centrale di Losanna. Quando infine riceve le informazioni, è troppo tardi per svolgere il compito assegnato. Il collega che era venuto ad aiutarlo lo deve lasciare perché nel frattempo gli è stato assegnato un altro lavoro.

Secondo il suo programma, Qamil deve poi portare un secondo treno a due piani al lavaggio. Le prescrizioni non gli permettono di svolgere questo compito da solo. Non può guidare e contemporaneamente assicurarsi che le infrastrutture di pulizia non causino danni materiali alle carrozze, che possono facilmente raggiungere l'ordine di milioni. Eppure, anche se non gli è stato assegnato un sostituto per il suo partner, questa prestazione non è stata cancellata dal suo tablet. Probabilmente si tratta di un altro bug in SOPRE che «non è al top» critica Qamil. Inoltre, il sistema non consente più la collaborazione: «Anche se non posso sganciare o agganciare due veicoli, potrei dare una mano e guidare: ora no, non si può più aiutarsi. Adesso non so più cosa deve fare il mio collega, ma vedo solo i miei compiti», continua. Solo la centrale ha una visione d'insieme, cosa che prima non succedeva.

Qamil deve comunque spostare questa composizione non pulita perché deve fare spazio ad un'altra. I segnali luminosi dei movimenti di manovra indicano che può procedere; dopo al-

cune manovre, a malincuore lascia la composizione sporca. Un macchinista verrà a prenderla in seguito e la rimetterà nel circuito. Qamil incrocia un collega che non riesce a trovare il treno di cui deve occuparsi. «Non so su che binario della stazione arriva. Sul mio tablet c'è solo il numero del treno e il fatto che si trova a Ginevra!» gli spiega. Un altro macchinista di manovra racconta che giorni fa ha ricevuto sul tablet il compito di sganciare due composizioni. Per fortuna non ha accettato di farlo, nemmeno a titolo di favore, poiché non rientra fra i suoi compiti. Non ha l'equipaggiamento di sicurezza richiesto - guanti e casco - per svolgere quel lavoro e questo era potenzialmente molto pericoloso. E se poi dopo deve guidare, rischia di sporcare i sedili con il grasso dei respingenti.

Oltre alla carenza di personale, c'è anche scarsa chiarezza e molte incertezze su come si svolgerà la giornata, sulla validità delle info sul tablet e sulle decisioni da prendere. Il personale, già stressato a livello di sicurezza dovendo lavorare su binari su cui circolano treni ad alta velocità, farebbe volentieri a meno di questi problemi organizzativi e di comunicazione.

La spirale della modalità degradata

Il personale ci tiene a svolgere la propria missione di servizio pubblico, ma da qualche mese a Ginevra deve lavorare in «modalità degradata». A causa della mancanza di manodopera, il lavoro normalmente previsto per due persone in coppia viene svolto solitamente da una sola. Questo richiede più tempo per preparare un treno, ad es. quando occorre passare rapidamente dalla parte posteriore a quella anteriore del treno perché manca la supervisione del collega, che permette di manovrare senza dover risalire a piedi la composizione per portarla dall'altra parte. Altri compiti vengono semplicemente cancellati, non senza problemi di comunicazione, come abbiamo visto, e la pulizia dei convogli viene rimandata, con ovvie conseguenze sulla qualità per i passeggeri. Qamil dice che «è tutta una catena», dichiara di non sentirsi sostenuto dai suoi superiori e che spesso le decisioni sono prese a Berna, lontano dal lavoro sul campo: «Stabiliscono obiettivi di risparmio per centinaia di migliaia di franchi da realizzare sulle pulizie senza preoccuparsi troppo di come farlo in realtà. Ma poi siamo noi a



Ordine, contordine e confusione. Sul suo tablet, le informazioni di SOPRE sono spesso poco affidabili.



dover eseguire concretamente il lavoro e ci mancano le informazioni. Nessuno sa davvero cosa fare: dobbiamo trovare una soluzione. Oppure capita di ricevere le comunicazioni, ma all'ultimo minuto: allora dobbiamo correre alla stazione e questo influisce sulla sicurezza. E lavorare nove giorni di fila perché mancano i colleghi è davvero troppo», si lamenta.

Questa carenza di personale è legata a previsioni sul fabbisogno di organico sottostimate, conseguenza della volontà delle FFS di ridurre i costi a tutti i livelli ed eliminare le riserve considerate improduttive. La stanchezza si sta accumulando e l'assenteismo è in aumento. Le malattie o le dimissioni riducono ulteriormente l'organico. Occorre del tempo per costituire una nuova squadra, almeno qualche mese, per cui la spirale discendente fatica a essere riassorbita. Gli straordinari stanno esplodendo, mettendo a dura prova la salute e la sicurezza dei nostri colleghi della manovra. Di fronte alla pressione generata da questa modalità degradata, a farne le spese sono le persone. E con meno colleghi, l'intensità del lavoro aumenta ancora di più. Un vero circolo vizioso.

Risparmi che costano cari

Il timore è che la modalità degradata diventi tranquillamente la normalità. Non solo le condizioni di lavoro si stanno deteriorando, ma anche la qualità del servizio e l'immagine delle FFS. I risparmi realizzati in un'unità per rispettare il proprio budget finiscono quindi per costare molto cari all'azienda. Il SEV ha lanciato l'allarme già in aprile e le misure annunciate dovrebbero contribuire a distendere la situazione (vedi riquadro), nonostante le FFS non si impegnino a fare tutto il possibile per tornare alla normalità. Inoltre, in questo contesto già teso, con il nuovo orario del 15 dicembre e l'entrata in servizio del Léman Express, che richiede la copertura di tre turni giornalieri supplementari, ai servizi esistenti sono stati aggiunti servizi supplementari.

Questi momenti trascorsi con Qamil, anche se il suo lavoro può variare da un giorno all'altro, sono comunque relativamente rappresentativi delle conseguenze dei problemi di carenza di personale che si stanno accumulando e dei problemi di comunicazione e pianificazione con SOPRE. La «modalità degradata» si riferisce fondamentalmente a un funzionamento eccezionale nel contesto di una guerra o di una catastrofe (fail-safe). Non vi è alcuna giustificazione per l'estensione di questa modalità di lavoro da parte delle FFS. La filosofia del «fare di più con meno» è ormai sorpassata. Con l'insediamento di una nuova direzione alle FFS, si spera che si affermi un nuovo paradigma incentrato sul servizio pubblico e sulla disponibilità a fornire ai nostri colleghi i mezzi, in termini di personale e attrezzature, necessari per svolgere al meglio il loro lavoro.



Ai comandi di una RABe 511.

SCAMBIO DI CORRISPONDENZA

L'inizio del 2020 rimarrà teso

Yves Sancey

Le condizioni di lavoro estremamente difficili tra il personale di manovra a Ginevra dovute alla modalità degradata e che pesa sulla salute dei nostri colleghi, hanno portato a uno scambio di corrispondenza tra il SEV e le FFS e a misure che si spera contribuiranno a distendere la situazione.

Dopo una prima lettera del 25 aprile 2019, in cui si avvertivano le FFS dei problemi con l'orario di lavoro tra il personale di manovra di Ginevra, che hanno portato alla formazione di altri quattro macchinisti, con una seconda lettera del 5 dicembre il nostro collega René Zürcher, segretario sindacale SEV responsabile delle FFS nella Svizzera romanda, ha invitato la regia federale a intervenire. Il sindacalista ribadiva la sua preoccupazione per «le condizioni di lavoro del personale di manovra a Ginevra» ed esprimeva «preoccupazione per la salute del personale e la sicurezza dell'esercizio».

L'intervento del SEV

Il SEV ha chiesto che «vengano adottate misure supplementari per ripristinare una situazione accettabile per consentire ai collaboratori di beneficiare sia del tempo di riposo loro dovuto e necessario per preservare la loro salute, sia delle vacanze a cui hanno diritto.»

Nella sua risposta del 23 dicembre, Claudio Pellettieri, responsabile Condotta dei tre-

ni e manovra delle FFS, ha riconosciuto che le misure adottate nel 2019 «purtroppo non hanno dato i frutti sperati», che sta facendo del suo meglio «per evitare di lavorare in «modalità degradata», e che «nel 2020 la situazione deve assolutamente migliorare». A tal fine, annuncia di aver «intrapreso ulteriori azioni», ovvero l'assunzione di sette nuovi collaboratori operativi a partire da giugno 2020, tra cui tre macchinisti di manovra, e un pianificatore aggiuntivo a partire da gennaio. Ammette che «i primi mesi del 2020 rimarranno tesi» pur essendo convinto che questa «offensiva di reclutamento finirà

per distendere la situazione». René Zürcher è soddisfatto che le FFS stiano prendendo atto della gravità della situazione a Ginevra, preoccupandosi al tempo stesso di sapere se l'arrivo di queste nuove persone sarà sufficiente per restituire un po' di respiro ai nostri colleghi oberati da troppo tempo e che i licenziamenti o le malattie non si moltiplichino nella prima metà del 2020.

D'altro canto le difficoltà legate agli strumenti di comunicazione e di pianificazione come LISA e SOPRE rimangono e continueranno a creare problemi nel lavoro quotidiano.



INTERVISTA A HANSPETER EGGENBERGER

La RPV esorta ad assumere personale

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il giornale SEV ha chiesto al presidente centrale della sottofederazione del personale di manovra (RPV) del SEV come valuta la situazione del personale di manovra in seno alle FFS.

A causa delle pessime condizioni di lavoro del personale di manovra nel traffico viaggiatori a Ginevra, il SEV ha dovuto intervenire. Vi sono problemi simili anche altrove?

Hanspeter Eggenberger: Sì, la situazione del personale è molto tesa in diverse sedi e in tutte le funzioni. Capita spesso che le colleghe o i colleghi vengano chiamati a lavo-

rare nei giorni di libero con poco preavviso e che in tal modo accumulino straordinari. In questo modo non fruiscono dei tempi di riposo: stanchezza e stress aumentano il rischio di errori, incidenti e malattie. Purtroppo, sono molto diffusi anche alcuni problemi con SOPRE e LISA.

Le FFS hanno capito che devono assumere più personale?

È difficile giudicare l'impegno dedicato dalle FFS al reclutamento del personale: anche trovare persone adatte e motivate non è facile. Diverse persone alle prime esperienze di lavoro si sono licenziate dopo poco tempo perché non volevano lavorare di notte e nei fine settimana. E perché il salario di partenza nella nostra categoria è basso e raggiun-

gere il massimo salariale richiede 20 anni. A questi salari, è possibile trovare un lavoro anche nel settore privato, dove non si devono fare i turni.

Cosa chiede il SEV-RPV?

Da tempo facciamo notare che il personale di manovra invecchia sempre più, che le lesioni alle ginocchia, alle anche e altri problemi di salute si moltiplicano con il passare degli anni. Questo è il motivo per cui sono necessari più giovani collaboratori. Ovviamente le FFS hanno trascurato il reclutamento del personale, probabilmente perché finora l'attività ha comunque funzionato bene. Questo tuttavia solo perché i collaboratori hanno lavorato di più e più velocemente, sono stati sottoposti a uno stress maggiore e hanno quindi corso un rischio per la loro salute e sicurezza. Ma tutto ciò non è accettabile. Dobbiamo poter lavorare di nuovo normalmente, il che richiede più personale, altrimenti l'azienda non può più funzionare correttamente.



Hanspeter Eggenberger

SCIOPERO

Solidarietà del SEV con i ferrovieri francesi

Yves Sancey La Francia sta vivendo il suo più lungo sciopero dal maggio del '68. Esigendo il ritiro della riforma delle pensioni, i ferrovieri della SNCF e i/le dipendenti della RATP hanno vissuto senza stipendio per più di 45 giorni. Oltre 270 casse di sciopero hanno raccolto più di 4,8 milioni di euro. Il SEV ha versato 5.000 franchi al fondo di solidarietà della CGT e i nostri colleghi del SEV-tpg hanno raccolto 2.000 franchi; la somma è stata consegnata direttamente ai lavoratori delle ferrovie in sciopero presso il deposito di Annemasse. I colleghi e le colleghe della sezione SEV-tpg hanno voluto assicurare «pieno sostegno e solidarietà alle lotte sociali condotte in Francia dai lavoratori e dalle lavoratrici, dalle organizzazioni dei cittadini e da gran parte dei giovani. Una lotta per preservare le conquiste sociali e per far piegare il governo, che nella sua logica di economia liberista conduce le classi popolari verso una sempre maggiore sottomissione e povertà». Ovunque nel mondo e anche in Svizzera - è stato ricordato - i sistemi pensionistici sono nel mirino del capitale finanziario e dei governi che lo sostengono.

Il 15 gennaio, i collaboratori e le collaboratrici del SEV presso la sede centrale di Ber-

na, hanno mostrato il loro sostegno agli scioperanti anche con il messaggio «La vostra lotta, la nostra solidarietà». Il 10 dicembre, anche l'USS ha espresso «piena solidarietà ai lavoratori in Francia e ai sindacati, nella loro mobilitazione contro il progetto di riforma delle pensioni, considerato inaccettabile». La centrale sindacale svizzera ha pure augurato «coraggio, determinazione e successo». Il 19 dicembre è stata l'assemblea dei delegati della Comunità di azione sindacale di Ginevra (CGAS) a inviare il proprio «messaggio di sostegno e di fraternità a tutte le organizzazioni sindacali coinvolte nel movimento di sciopero e ai lavoratori in lotta».

Donazioni e messaggi di sostegno sono importanti perché la durata del conflitto comincia a pesare sulle finanze e sul morale degli scioperanti. Per non parlare delle conseguenze sulla vita familiare. «Dopo 40 giorni di sciopero, è comprensibile che alcuni pensino di fare marcia indietro. Per alcuni di loro, la busta paga di gennaio sarà difficile da digerire», dice Laurent, quadro presso SNCF Normandia, membro del sindacato della SUD Rail, citato da «Libération» a metà gennaio. Il governo scommette su questa fatica per spezzare il movimento.

COLPI DI DIRITTO

Assicurazioni sociali: le novità del 2020



Protezione giuridica del SEV

Il 1° gennaio 2020 entra in vigore la riforma fiscale e finanziamento dell'AVS (RFFA), approvata dal popolo il 19 maggio 2019. La maggior parte delle sue disposizioni riguardano l'imposizione delle imprese, ma tre di esse puntano ad aumentare gli introiti dell'AVS di circa due miliardi di franchi l'anno.

La prima prevede un aumento, per la prima volta da 40 anni, dei contributi AVS per le persone salariate dello 0,3%, che passano così dall'8,4 all'8,7%. L'aumento viene suddiviso pariteticamente tra i dipendenti e i loro datori di lavoro (0,15% ciascuno). Il totale dei contributi AVS/AI/IPG/AD aumenta di conseguenza al 12,75% (contro il 12,45% percepito nel 2019). Il contributo AVS per le persone indipendenti con un reddito annuo superiore a 56.900 franchi l'anno passa dal 7,8 all'8,1%. Ai redditi inferiori viene applicata una scala di contributi digressiva che va dal 7,55 al 4,35. In caso di reddito uguale o inferiore a 9.400 franchi, viene percepito il contributo AVS minimo aumentato da 395 a 409 franchi. Per le persone senza attività lavorativa, il contributo minimo AVS/AI/IPG passa da 482 a 496 franchi; quello massimo da 24.100 a 24.800 franchi l'anno. Per l'assicurazione facoltativa AVS/AI, il contributo minimo viene aumentato da 922 a 950; il contributo massimo da 23.050 a 23.750 franchi l'anno. Questo provvedimento dovrebbe assicurare all'AVS entrate supplementari dell'ordine di 1,2 miliardi di franchi. La seconda disposizione prevede di destinare all'AVS la totalità dell'1 per cento di IVA legato all'evoluzione demografica, prelevato dal 1999. Sino a fine 2019, il 17 per cento di questo «per cento demografico» era destinato al-

la Confederazione, che se ne serviva per finanziare la sua quota di spese dell'AVS. Questa riallocazione dovrebbe portare all'AVS introiti supplementari per circa 520 milioni di franchi. La Confederazione aumenta infine il suo contributo alle spese dell'AVS dal 19,55 al 20,2%, ciò che dovrebbe permettere di incrementare le entrate dell'assicurazione di circa 300 milioni di franchi.

2° pilastro - Previdenza professionale

Il tasso d'interesse minimo nella previdenza professionale obbligatoria per il 2020 resta fissato all'1%. Il Consiglio federale ha seguito la raccomandazione della Commissione federale LPP di mantenere il livello degli anni precedenti. Il tasso d'interesse minimo si applica solo agli averi accumulati nell'ambito del secondo pilastro obbligatorio. Negli altri ambiti, le casse pensioni sono libere di fissare un tasso d'interesse diverso. Il tasso minimo dell'1%, in vigore dal 2017, è il più basso nella storia della previdenza professionale svizzera.

Adeguamenti delle pensioni - A partire dal 1° gennaio 2020, alcune rendite per superstiti e d'invaldità della previdenza professionale obbligatoria sono adeguate per la prima volta all'andamento dei prezzi. Le pensioni iniziate nel 2016 sono aumentate dell'1,8%; quelle iniziate nel 2010, 2013 e 2014 dello 0,1%.

Assicurazione malattia - Aumento dei premi di cassa malati: nel 2020, il premio medio dell'assicurazione obbligatoria per le cure medico-sanitarie aumenterà dello 0,2%, raggiungendo i 315,14 franchi. Dieci cantoni (AG, BE, BS, LU, SH, SO, SZ, VD ZG e ZH) hanno fatto registrare una diminuzione, cinque (AR, GR, NE, TI e VS) un aumento superiore all'1,5% mentre nei restanti undici Cantoni l'aumento è stato compreso tra lo 0 e l'1,5%.

OBIETTIVI USS 2020

Scardinare le logiche neoliberali

frg/USS

francoise.gehring@sev-online.ch

Troppa economia liberale incide negativamente sulla solidarietà. L'USS critica lo stato attuale dell'economia e i suoi effetti sulla società, lancia l'iniziativa sulla 13esima AVS e prosegue la lotta contro la disparità salariale delle donne.

Siamo arrivati a un punto tale che talvolta il lavoro non protegge più né dalla povertà, né dall'incertezza. La fiducia nelle istituzioni cala, mentre si fa strada un desiderio di ripiego su se stessi che non può portare a nulla di buono. E anche la Svizzera deve fare i conti con le richieste di maggiore giustizia e uguaglianza, rivendicate in modo particolare dalle donne che, con lo sciopero del 14 giugno del 2019, hanno dato vita ad un movimento sociale dirompente, accanto a quello del clima.

L'Unione sindacale svizzera (USS) non ha dubbi: nel corso della conferenza stampa di inizio anno ha chiaramente detto che «l'orientamento economico sempre più liberale della politica sociale ed economica degli ultimi 30 anni ha portato a un calo della solidarietà in Svizzera». Il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard precisa questo pensiero: «L'erosione della solidarietà nella nostra società, assume forme insidiose. Penso per esempio alla precarizzazione del lavoro spesso mascherata da presunte nuove esigenze legate alla digitalizzazione, all'esternalizzazione, al crescente ricorso al personale interinale e ai subappalti. I datori di lavoro pretendono inoltre una flessibilità a senso unico. E al di là del mondo del lavoro, assistiamo a forme di segregazione residenziali a causa di una politica degli alloggi proibitiva dal profilo dei costi dell'affitto». Negli ultimi 30 anni, gli ha fatto eco il capo economista Daniel Lampart, la solidarietà è stata sempre più sacrificata a vantaggio della concorrenzialità: «Non è quindi una sorpresa se oggi molte persone si sentono abbandonate». Con il rischio che si faccia largo una guerra tra poveri, mentre le frange ricche della popolazione continuano a godersi i privilegi.

Maillard ritiene che lo Stato debba tornare ad assumere un ruolo strategico affinché i meccanismi di solidarietà tornino ad essere efficienti. Perché solo in questo modo si può assicurare quella coesione sociale così indispensabile in una società giusta ed equa. «Solo coesa - puntualizza il presidente - una società può rispondere alle grandi sfide sociali e ambientali».

Ma senza scardinare le logiche del neoliberalismo, sarà difficile difendere veramente la classe lavoratrice. «Da anni - osserva la presidente di UNIA Vania Alleva - le istituzioni politiche della solidarietà sono sotto attacco da parte delle forze neoliberali, nazionaliste e conservatrici che sognano un mondo dove la concorrenza può essere esercitata senza limiti e senza regole. In base, insomma, alla legge del più forte. Nel bersaglio della destra pure il partenariato sociale. E quindi i sindacati».

Altro problema, la cosiddetta uberizzazione del mercato, ovvero la diffusione di piattaforme - il cui esempio più noto è appunto Uber - che reclutano personale solo apparentemente indipendente, senza fornire protezioni sociali. L'uberizzazione del lavoro consente di comprare lavoro e competenze in caso di bisogno, scompone le organizzazioni d'impresa, flessibilizza ancora di più il mercato del lavoro e produce migliaia di falsi imprenditori di sé stessi. Creando, alla fine, nuovi precari.

Come rispondere a questi attacchi? Intanto aumentando il numero di contratti collettivi di lavoro, che fissano regole chiare per quanto riguarda le condizioni di lavoro e i diritti dei/delle dipendenti. Vanno poi combattuti in modo più risoluto gli abusi e i bassi salari, che costituiscono un grande problema, specialmente per le donne. «Ma è anche necessario - continua Alleva - difendere con le unghie le misure di accompagnamento, che l'UDC vuole sabotare con l'iniziativa contro la libera circolazione».

Tra gli obiettivi dell'USS, rafforzare il primo pilastro della previdenza vecchiaia. «Nella previdenza vecchiaia - osserva Lampart - la solidarietà si erode. L'abbassamento delle rendite del secondo pilastro deve essere compensato con il terzo pilastro, ovvero una previdenza privata individuale. Per le persone dal basso salario, non si tratta sicuramente di una prospettiva positiva». Proprio per questa ragione nel 2020 i sindacati passano all'offensiva, con un'iniziativa che verrà lanciata nel mese di marzo per chiedere una 13esima rendita AVS e con una campagna nazionale sui salari di tutti i settori.

Come se non bastasse, anche le prestazioni sociali in caso di disoccupazione o invalidità si sono degradate. Secondo l'organizzazione sindacale, la politica fiscale e in materia di spese obbligatorie è al servizio della classe superiore: regali fiscali per gli alti redditi e riduzioni insufficienti dei premi malattia per il resto della popolazione. Occorre quindi un chiaro cambiamento di rotta.

IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

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

Tiratura: edizione italiana: 3546 copie; totale: 39'774; certificata il 26.10. 2018

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:

SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch,

telefono 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

Pubblicità: Fachmedien Zürichsee Werbe AG,

Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11,

fax 044 928 56 00, www.fachmedien.ch

e-mail: SEVzeitung@fachmedien.ch;

Prestampa: AZ Verlagsservice AG, Aarau;

www.chmedia.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumatt-

strasse 1, 5001 Aarau;

www.mittellandzeitungsdruck.ch

ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 20 febbraio 2020.

Chiusura redazionale: 13 febbraio, ore 10.00.

INIZIATIVA RIUSCITA

Basta dumping: oltre 7 mila firme per maggiori controlli

frg/comunicato

L'iniziativa popolare denominata «Rispetto per i diritti di chi lavora! Combattiamo il dumping salariale e sociale!» lanciata in Ticino dal Movimento per il socialismo (MPS) è riuscita nello spazio di soli due mesi. Segno tangibile dell'interesse della popolazione.

Ciò è stato reso possibile prima di tutto dall'impegno dei/delle militanti dell'MPS che hanno organizzato bancarelle in molte località del Cantone e di chi si è messo a disposizione per far parte del comitato di iniziativa e a chi ha raccolto firme. Anche il SEV ha appoggiato l'importante iniziativa. Venerdì 17 gennaio gli/le iniziativaisti/e hanno consegnato alla cancelleria di Bellinzona 7352 firme.

Cosa chiede l'iniziativa?

Ricordiamo brevemente i punti principali dell'iniziativa.

1. La notifica di ogni contratto di lavoro e delle condizioni di lavoro (salario, orario, etc.) Quando una persona viene assunta, il datore di lavoro dovrà notificare all'autorità di controllo il contratto di lavoro e le condizioni di tale contratto. Lo stesso deve avvenire quando cessa il rapporto di lavoro. È in questo modo che si potrà verificare se i diritti di chi lavora vengono rispettati e se a chi è assunto per un posto occupato in precedenza da altri vengono garantite le stesse condizioni. In questo modo si potranno identificare i cosiddetti licenziamenti sostitutivi, cioè i licen-

ziamenti fatti con l'obiettivo di assumere nuovo personale a condizioni di lavoro e di salario inferiori.

2. Il potenziamento dell'Ispettorato del lavoro. Non passa settimana che non vengano segnalati nuovi casi di mancato rispetto dei diritti di chi lavora (salari, orari, trasferte, diritti diversi, etc.). Quasi sempre questo avviene perché nessuno verifica le condizioni di lavoro e di salario, e i lavoratori e le lavoratrici interessati/e non osano contestare tale situazione perché



Consegna delle firme alla cancelleria di Bellinzona

temono di perdere il posto di lavoro. Per questo proponiamo che l'Ispettorato del lavoro, per svolgere le dovute attività di controllo, venga potenziato nella misura di un ispettore ogni 5'000 persone attive in Ticino.

3. La creazione di una sezione dell'Ispettorato del lavoro che si occupi delle discriminazioni di genere. Le donne vivono una doppia discriminazione: come salariate (al pari degli uomini) e come donne. Basti pensare che i loro salari, a pa-

rità di lavoro, sono circa il 20% inferiori. Inoltre vengono sistematicamente negati loro dei diritti che pure sono fissati sulla carta (ad esempio il congedo maternità, il diritto ad allattare, etc.). Vogliamo che venga creata, all'interno dell'Ispettorato, una sezione che si occupi specificamente di questa discriminazione di genere: un'ispettrice ogni 2'500 donne attive in Ticino.

4. La pubblicazione di una statistica dei salari e delle condizioni di

lavoro. Grazie alle notifiche dei contratti di lavoro e delle relative condizioni (salario, orario, etc.) sarà possibile finalmente disporre di una statistica seria e affidabile del mercato del lavoro e delle condizioni di lavoro.

Obiettivo fondamentale dell'iniziativa è dunque combattere la concorrenza fra salariati, cioè quell'insieme di pratiche che spingono verso il basso, peggiorano o negano i diritti salariali e sociali di chi lavora.

ANITA MATTES IN PENSIONE

Versatile ed efficiente



Markus Fischer A fine 2019 Anita Mattes, collaboratrice amministrativa del SEV al segretariato regionale di San Gallo, è passata alla meritata pensione.

Prima di assumere il posto al SEV, nell'agosto del 2009 - nell'ufficio condiviso con la VPOD, l'Unione sindacale cantonale e il PS - era già stata attiva per il PS cantonale di San Gallo e il Sindacato della comunicazione (oggi Syndicom), dove si era creata una fitta rete di conoscenze. «Ho sempre considerato importante e interessante il lavoro dei sindacati», dice Anita.

La sua attività al SEV è stata molto variata, con al centro il sostegno al segretario regionale Peter Hartmann, a Felix Birchler dal 2013 ad agosto 2019 e per ultimo a Claude Meier. I suoi compiti spaziavano dall'assistenza alle sezioni e ai membri, alla consulenza telefonica, dall'organizzazione di eventi e manifestazioni all'intero ambito amministrativo: corrispondenza, gestione del materiale d'ufficio, informativo e di reclutamento, ma pure l'allestimento di conteggi anche per l'ufficio in comune, e molto altro ancora.

Grandi doti organizzative

Senza dimenticare le lettere ai membri e alle sezioni in occasione di votazioni, elezioni o i sondaggi, di cui a volte si occupava anche della valutazione. Il segretariato regionale di San Gallo si era dato molto da fare per l'elezione al Consiglio degli Stati di Paul Rechsteiner nel 2011. Lo stesso anno aveva organizzato un convegno dei pensionati a Gossau, con oltre 300 partecipanti e un altro a Rapperswil-Jona con 250 presenze, nel 2015. Ogni primavera era lei a mettere in piedi la conferenza delle sezioni a San Gallo, con relativa cena. Durante l'anno vi erano poi le otto-nove trasferte del «SEV tra la gente», con la visita ai membri sul posto di lavoro in tutta la Svizzera orientale, insieme al segretario regionale e ai rappresentanti delle sezioni. Erano momenti utili per avere, dalle colleghe e dai colleghi delle varie sedi e località, indicazioni sulla situazione e le esigenze.

Di queste visite, dove ogni volta

portava piccoli omaggi o altre prelibatezze, Anita ha riferito con fotografie e articoli anche nel Giornale SEV.

A fine anno, il segretariato regionale ha invitato a San Gallo i comitati sezionali e i fiduciari per una piccola cerimonia di commiato, in segno di gratitudine per la sua grande dedizione al SEV. Alla quarantina di partecipanti, Anita ha servito Siedwürste appenzellesi e insalate, preparate con le sue mani insieme al marito.

Lo scorso anno ha rappresentato per Anita una sfida particolare: dopo la partenza di Felix Birchler, si è dovuta occupare del coordinamento delle soste del bus per il giubileo SEV a Wil e San Gallo, e di tre serate al centro culturale Palace, con relativo rinfresco. In quest'ambito il SEV ha contribuito a una serie di spettacoli al Kinok, nella rimessa loc di San Gallo. «Senza i sindacalisti di milizia nel comitato organizzatore, senza la segretaria sindacale Lucie Waser e mio marito, non ce l'avremmo mai fatta», ammette Anita.

Ha osservato dei cambiamenti durante il suo periodo al SEV? «Tutto si è fatto più frenetico e veloce, ma questo ormai si nota ovunque.» Che cosa è piaciuto in modo particolare ad Anita, che cosa meno? «Il SEV può contare su membri molto simpatici e impegnati. Sono contatti che mi mancheranno sicuramente, anche se spero di poter nuovamente incontrare l'uno o l'altro di questi colleghi. Quello che non rimpiangerò saranno i problemi con la gestione degli indirizzi e le lunghe trasferte a Berna nei treni sovraffollati. Per me però è sempre stata una gioia poter parlare di persona con le colleghe e i colleghi di lavoro, invece di sentirli solo al telefono. Anche queste occasioni mi mancheranno».

Originaria di Heerbrugg, nella Valle del Reno, oggi Anita vive con suo marito a Rorschach. Madre di tre figli e pure nonna di due nipotini, si rallegra di poter avere più tempo per loro, come anche per i viaggi, il cucito e la maglia, la cucina, la lettura o la fotografia. «Insomma, avere tempo per sé e prendersela comoda!»

RAPPORTO OXFAM

Una Terra di grandi disuguaglianze e discriminazioni

Cresce nel mondo il divario tra ricchi e poveri: le 2'153 persone più facoltose detengono un patrimonio complessivo pari a quello di 4,6 miliardi di esseri umani, ovvero il 60% della popolazione mondiale. A denunciarlo è l'ONG Oxfam nel suo rapporto «Time to care» sulle disuguaglianze globali pubblicato alla vigilia del 50° Forum economico di Davos. La ricchezza dell'1% più facoltoso del mondo corrisponde a più del doppio del patrimonio cu-

mulato dei 6,9 miliardi di persone meno abbienti, ovvero il 92% della popolazione mondiale. «Il divario tra ricchi e poveri non può essere risolto senza politiche deliberate di lotta contro le disuguaglianze. I governi devono garantire che le aziende e i ricchi paghino la loro giusta quota di tasse» afferma Amitabh Behar, capo di Oxfam in India, che quest'anno rappresenterà l'organizzazione al WEF. La disuguaglianza colpisce anche le

donne che svolgono più di tre quarti del lavoro non retribuito nel mondo: il 42% delle donne del mondo non può avere un lavoro retribuito «a causa di troppi lavori di cura che devono svolgere nella sfera privata e familiare», contro solo il 6% degli uomini. L'ONG ha inoltre stimato che il valore monetario del lavoro non retribuito è di almeno 10'800 miliardi di dollari ogni anno, tre volte quello del settore digitale in tutto il mondo. *ats*

LPV Ticino

13.02.
Assemblea generale

L'assemblea generale LPV Ticino avrà luogo alla Casa del Popolo di Bellinzona, alle 16.30, con il seguente ordine del giorno:

Saluto e nomina presidente del giorno e lettura ultimo verbale
Rapporto del presidente
Relazione di Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV
Rapporto del cassiere e dei revisori
Nomina dei nuovi membri di comitato
Nomine delegati e revisori
Proposte per l'assemblea dei delegati
Modifiche Regolamento di gestione
Fissazione quota annuale
Onorificenze ed eventuali

Seguiranno il consueto aperitivo offerto dalla sezione e la cena presso la Casa del Popolo. Per quest'ultima vi preghiamo di **iscrivervi** presso Thomas allo 079 505 04 57. Vi attendiamo numerosi!

Pensionati

17.03.
Assemblea generale

L'assemblea generale ordinaria della sezione PV Ticino e Moesano 2020 (pensionati/e FFS) avrà luogo martedì 17 marzo alla Casa del Popolo a Bellinzona, alle ore 15.00. Dopo l'assemblea aperitivo e cena offerta. Dettagli e ordine del giorno seguiranno sulle prossime edizioni.

Gioventù

21-23.02.
Slittata sul Rigi

Fine settimana all'insegna del divertimento e slittate sul Rigi. Informazioni e **iscrizione entro il 14 febbraio** a: jugend@sev-online.ch oppure allo 079 223 59 89. Gratuito per gli apprendisti e da 40 a 50 franchi per gli altri membri SEV. Benvenuti anche non membri.

Formazione

08.04.
Corso SEV: reclutamento

Il reclutamento è una priorità del SEV. Questo **corso** tocca i temi del reclutamento sotto forma di scambio di esperienze, spunti e idee, con lo scopo di rinforzare e motivare i membri SEV attivi in questo ambito. I e le partecipanti saranno in grado di elaborare una strategia di reclutamento per la propria sezione.

Partecipanti: membri di comitato sezione e responsabili del reclutamento e altri interessati.

Corso gratuito per i membri SEV (non membri CHF 250.-).

Relatore: Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

Iscrizione: SEV, casella postale 1469, 6501 Bellinzona, mail: angelo.stroppini@sev-online.ch telefono 091 825 01 15 il pomeriggio.

LPV

7-8.04.
Esami periodici

Il prossimo **corso misto P/G di preparazione agli esami periodici**, avrà luogo a Bellinzona il 7 e 8 aprile. **Informazioni e iscrizione** a: Thomas Giedemann 079 505 04 57.

Agenda 01-2020

ZPV

Si profila un anno impegnativo

Roger Tschirky In occasione dell'ultima riunione della Commissione centrale, si è potuto constatare che la ZPV non rimarrà senza lavoro neanche nel nuovo anno.

L'elezione della CoPe KB superficie Regione Ovest, con il ricorso alla commissione elettorale, ha causato molte discussioni. Le nuove elezioni sono state insomma molto impegnative per la ZPV.

Tre gruppi di lavoro si sono riuniti per uno scambio sui seguenti temi: regioni linguistiche, rotazioni e tempo per i lavori accessori. I risultati saranno valutati dall'ufficio

della ZPV e le misure saranno implementate nel 2020. Nel progetto



Sicuro, la ZPV e la CoPe sono coinvolti in 6 gruppi di lavoro su 16. I gruppi di lavoro lavorano a pieno ritmo. Attendiamo con ansia i risul-

tati. Roger Gander e Jordi D'Alessandro si erano candidati alla carica di vicepresidente ad interim fino all'assemblea dei delegati del 27 maggio. È stato eletto Jordi D'Alessandro. Roger Gander succede a Reto Brüllhardt, che si è dimesso, nella Commissione LdL. Il membro supplente eletto è Susanne Kratzer. Le tre commissioni hanno riferito sul loro lavoro.

Infine, sono stati omaggiati Beat Gerber, René Schaller e Roger Gander che, come rappresentanti del traffico regionale, lasciano la commissione centrale.

PV

L'AG FVP deve essere mantenuto

Comitato centrale PV L'articolo della «SonntagsZeitung» del 17 novembre 2019 in cui, con riferimento ad una presa di posizione dell'UFT, si rimetteva ancora una volta in discussione il diritto all'AG FVP, ha riacceso gli animi, non da ultimo perché l'articolo ha messo l'accento proprio sul diritto dei pensionati di disporre di questo titolo di trasporto apprezzato. Secondo la «Sonntagszeitung» l'UFT avrebbe richiesto al settore dei TP di «chiare sino a quando e in che misura i pensionati debbano avere diritto a facilitazioni di viaggio». Il

comitato centrale della PV ha approfondito ancora una volta questo problema il 17 dicembre, ribadendo come il diritto dei pensionati a lle FVP sia assolutamente giustificato e non possa essere rimesso in discussione: «Sia ben chiaro: le «FVP» sono un diritto pienamente meritato dei pensionati. In occasione di precedenti classificazioni delle funzioni, i ferrovieri sono sempre usciti svantaggiati rispetto ad altri dipendenti federali: le FVP (i «biglietti gratuiti» di allora) furono computate nella classificazione come una componente del salario. Se

si fosse deciso diversamente, ossia accordando una o due classi di salario in più, queste persone sarebbero andate in pensione con un reddito assicurato più alto e oggi riceverebbero una rendita pensionistica maggiore. Togliere loro l'AG FVP significa punirle due volte». Nel frattempo, anche il capo del personale delle FFS si è schierato al nostro fianco: «L'AG FVP [...] per i pensionati non può essere messo in discussione». Il SEV e la PV, unitamente a FFS e UTP, si impegneranno al massimo per mantenere l'AG FVP.

ITC

Assemblee VPT

19.2./ 3.3./ 11.3 a Olten

Settore bus L'assemblea avrà luogo il 19 febbraio al Congresshotel Olten di Olten (a 5 minuti dalla stazione), dalle 10.00 alle 16.00 (dalle 9.30 caffè). Presenti il presidente del SEV Giorgio Tuti, il vice Christian Fankhauser, la consigliera nazionale Edith Graf-Litscher e Gilbert D'Alessandro. Si parlerà del sondaggio sulla salute sul posto di lavoro e di ritiro della licenza di condurre. Sono previste anche le elezioni per il rinnovo del comitato.

Le iscrizioni vanno inoltrate al più presto e non oltre il 10 febbraio tramite la nuova homepage VPT oppure direttamente a Peter Bernet, mail: peter.bernet@vpt-online.ch; o Peter Bernet, strada dar Forno 2, 6967 Dino.

Settore Ferrovia e turismo Assemblea prevista il 3 marzo al Congresshotel Olten di Olten, dalle 10.00 alle 16.00.

Iscrizioni entro il 15 febbraio direttamente alla pagina internet o eventualmente a M. Rit-

schard: martin.ritschard@vpt-online.ch. Tema principale: digitalizzazione sul posto di lavoro. Ospiti: Giorgio Tuti, Christian Fankhauser, Gilbert D'Alessandro e Xenja Widmer.

Informazioni e iscrizioni su vpt-online.ch

Vi attendiamo numerosi e ci farebbe piacere accogliere molti giovani!

Settore pensionati; l'assemblea è prevista l'11 marzo al Congresshotel Olten di Olten, dalle 10.00 alle 16.00. **Iscrizioni entro il 23 febbraio** direttamente al segretario sindacale SEV Vincent Brodard, al numero tel. 079 633 26 54 o mail: vincent.brodard@sev-online.ch, oppure via homepage. Si discuterà dell'iniziativa popolare per una tredicesima rendita AVS per i pensionati e di elezioni del comitato di settore.

AS

Prospettive 2020

Servizio stampa AS Durante la riunione del settore traffico viaggiatori del 19 dicembre 2019 abbiamo trattato i seguenti temi:

1. La centrale vendita viene integrata nel CC Briga

A partire dal 1° gennaio 2020, l'organizzazione della centrale vendita viene integrata nel CC Briga. Il luogo di lavoro rimane Berna. Per noi è indispensabile che anche in futuro vengano mantenuti gli standard attuali e le elevate competenze dei dipendenti.

2. Chiesta una pausa di riflessione OCP - TCC

In occasione dell'incontro con i partner sociali del 26 novembre 2019, i rappresentanti del SEV hanno chiesto una pausa di riflessione. Questo tempo deve essere utilizzato per mitigare le condizioni di lavoro dei dipendenti, soprattutto nelle sedi del Bollwerk di Berna e Langstrasse di Zurigo.

3. Organizzazioni e sindacato salgono sulle barricate

L'UFT ha chiesto che venga rivisto il gruppo dei beneficiari di AG scontati e, se necessario, limitarlo. In concreto, secondo l'UFT dovrebbe essere chiarito fino a che punto i pensionati dovrebbero in futuro

ancora avere diritto a tariffe ridotte. Significativo il fatto che in questa richiesta non vengano in alcun modo menzionati gli AG gratuiti dei parlamentari federali. Una situazione inaccettabile per il SEV, che ha deciso di salire immediatamente sulle barricate. Se in futuro verranno limitate o abolite le agevolazioni di viaggio per pensionati e persone attive, bisognerà aspettarsi malcontento presso il personale.

4. L'esperienza bus a lunga percorrenza fallimentare

Apparentemente in Svizzera il mercato degli autobus a lunga percorrenza non è redditizio. «Eurobus» ha cessato l'attività a metà novembre 2019. Dopo il fallimento di «Eurobus», la compagnia austriaca Dr. Richard ha intenzione di gestire il più rapidamente possibile quattro linee svizzere di autobus a lunga percorrenza. Ma «Eurobus» ha ancora una carta da giocare; secondo Andreas Meyer, le FFS prevedono una collaborazione, poiché «Eurobus» serve gli aeroporti la mattina quando non circolano ancora treni.

La domanda è stata inoltrata all'UFT.

FERROVIE FRANCESI

Tira aria di liberalizzazione



Vivian. Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Mentre le ferrovie europee si stanno aprendo alla concorrenza richiesta dal 4° pacchetto ferroviario europeo, i nostri vicini francesi vi stanno lentamente adattando. Lo stato di avanzamento del processo è forse meglio riassunto nell'edizione del 3 dicembre di *Le Monde*: «L'apertura alla concorrenza è un processo lungo, piuttosto che un momento chiave che cambierebbe il mondo delle ferrovie da un'epoca all'altra». Eppure, se il sisma annunciato non ha avuto luogo, la logica implacabile della competizione c'è davvero.

E il traffico regionale?

I bandi di concorso per il traffico regionale (TER) e per i treni d'equilibrio territoriale (TET) non sono ancora obbligatori. Tuttavia, sono possibili. Per esempio, alcune delle autorità organizzatrici - i committenti - hanno deciso di mettere a concorso tutte le loro linee. È il caso della regione Hauts-de-France, presieduta dall'ex ministro del Lavoro di Sarkozy, Xavier Bertrand.

«Altri, come la Bretagna, vogliono custodire gelosamente le loro piccole linee, i servizi TGV e la logica del servizio pubblico», ricorda Politis

in un dossier consacrato all'argomento e pubblicato lo scorso 3 ottobre. Una cosa è però certa: i bandi di concorso saranno obbligatori a partire dal 2023 per il traffico regionale. E per le regioni che non vogliono questa concorrenza o che vogliono garantire la gestione della rete da parte di SNCF, c'è solo la possibilità di rinnovare la loro fiducia in essa un'ultima volta prima del 2023 per un periodo di 10 anni.

E le linee ad alta velocità?

Per le linee ad alta velocità la situazione è un po' diversa. A partire dalla fine del 2020, la SNCF dovrà condividere le tracce con i potenziali concorrenti. «L'azienda pubblica italiana Trenitalia - sulla Parigi-Lione-Milano - e la spagnola Renfe - con in particolare la Lione - Marsiglia - hanno annunciato il loro arrivo su questo mercato», riferisce *L'Express* nell'edizione del 30 novembre 2019. Trenitalia ha annunciato che sarà in grado di collegare Milano e Parigi in sei ore, un'ora in meno rispetto ai TGV...

Ma mentre gli appetiti sono stuzzicati, la SNCF non se ne sta con le mani in mano e si è già preparata al rischio migliorando la sua offerta con inOui e sviluppando un'offerta a basso costo con Ouigo.

I timori dei sindacati

I sindacati francesi intendono salire sulle barricate. La riorganizzazione della SNCF, che

deriva dal Patto ferroviario concordato nel 2018, è in pieno svolgimento. Per i nuovi dipendenti, lo status di lavoratore ferroviario è scomparso il 1° gennaio. È quindi in un clima di forte concorrenza e di pressione sui costi che le condizioni di lavoro dei dipendenti della SNCF devono essere rinegoziate.

Appoggiandosi anche sui risultati dell'apertura del mercato del trasporto merci, la CGT-

Chemint ritiene che la concorrenza nel trasporto merci su rotaia abbia portato solo ad una diminuzione del numero di merci trasportate. La concorrenza ha avuto l'effetto di «riorientare il trasporto ferroviario sui segmenti più redditizi».

È quindi in questo contesto di insicurezza che la concorrenza sta lentamente prendendo piede in Francia.

Gli effetti della concorrenza si faranno sentire. Inevitabilmente

Daniela Lehmann Gli effetti dell'apertura alla concorrenza dei trasporti ferroviari nazionali non si faranno sentire da un giorno all'altro. Forse nella prima ondata di gare d'appalto, si risparmierà. L'esperienza ha tuttavia dimostrato due cose: in primo luogo, che a lungo termine i prezzi saliranno nuovamente a causa della regolamentazione del mercato e, in secondo luogo, se prendiamo l'esempio della Svezia, possiamo vedere che l'equilibrio finanziario della liberalizzazione è positivo solo se lasciamo da parte i costi indiretti, che in Svezia sono raddoppiati.

Ad esempio costi più elevati possono manifestarsi per l'acquisto e la messa in servizio del materiale rotabile, per il personale, nei depositi e nei locali di servizio, nonché nel quadro della manuten-

zione e nelle officine. Inoltre, purtroppo, le gare d'appalto vengono spesso indette a scapito degli standard sociali e salariali del personale interessato.

Sia in Gran Bretagna, sia in Svezia, ci sono stati enormi ritardi e molti treni sono stati cancellati a seguito della liberalizzazione.

A questo proposito, è importante ricordare gli obiettivi con cui l'UE ha lanciato il 4° pacchetto ferroviario: voleva ottenere risparmi fino al 30%, aumentare il numero di passeggeri e migliorare la qualità del servizio.

L'UE dovrà rispondere di questi obiettivi, ma anche della sostenibilità sociale dell'introduzione della concorrenza. Poi vedremo cosa ne uscirà veramente.



TRENI MERCI, UTAH

Céline Ribordy

Ore di guida sotto un sole cocente attraverso l'Ovest-Americano, e all'improvviso un treno merci appare dal nulla, corre lungo il nostro percorso per un breve periodo, prima di scomparire di nuovo. Giusto il tempo di catturare quel momento sfuggente, e il viaggio ricomincia. I pae-

saggi si susseguono e si assomigliano. Il tempo è come sospeso. È nello Utah che la congiunzione delle due linee della Union Pacific e del Pacifico centrale avvenne il 10 maggio 1869. La ferrovia è uno degli elementi della mitologia del Far West. Sito web : www.celineribordy.ch

?

QUIZ

Le risposte tra le righe del giornale

1. Quanti soldi il SEV ha devoluto in favore dei ferrovieri francesi in sciopero?

- a. 1000 franchi
- b. 3000 franchi
- c. 5000 franchi
- d. 2500 franchi

2. Come si chiama l'azienda di consulenza autrice dello studio sulla mobilità?

- a. PWC (PricewaterhouseCoopers).
- b. Mobility Tomorrow
- c. Agenzia per l'ecosistema della mobilità
- d. McKinsey & Company

3. In che mese verrà lanciata l'iniziativa USS sulla tredicesima AVS?

- a. Aprile
- b. Settembre
- c. Marzo
- d. Febbraio

4. Quali sono le indicazioni del SEV per le votazioni del 9 febbraio?

- a. 1 sì e 1 no
- b. 2 sì
- c. 2 no
- d. Libertà di voto

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 12 febbraio 2020**;

inviando una **cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;

e-mail: a mystere@sev-online.ch;
internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà chèques Reka 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 19 del 2019:
c/c/b/b

I buoni libro del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Luigi Biondi, S. Pietro, membro AS Ticino.**

SULLE ORME DI...

Patrick Cavelti: macchinista con tanti talenti



Da 30 anni alle RhB e da 30 anni membro del SEV

Karin Taglang
giornale@sev-online.ch

Il macchinista Patrick Cavelti ama la sua professione e anche nel tempo libero è sempre in movimento. Da trent'anni lavora presso la Ferrovia retica (RhB), ed è anche membro del SEV da trent'anni. Per lui è ovvio: chi lavora in ferrovia è anche sindacalista.

Un grosso masso blocca i binari, Patrick Cavelti ferma il suo treno. Scende e cerca di spostare il masso, ma è troppo pesante. Alcuni passeggeri lo aiutano senza esitare. Insieme spostano la pietra dai binari - si può proseguire.

Capita poi che l'aria condizionata di un vagone abbia un difetto e ai passeggeri venga concesso di viaggiare in prima classe in un vagone motrice. Patrick si intrattiene con loro e il viaggio si conclude spontaneamente con un pranzo in comune.

30 anni alla RhB

Durante i suoi 30 anni alla Ferrovia retica, Patrick ha vissuto molte esperienze. «Sono state in gran parte positive», afferma. «Quelle negative le ho semplicemente cancellate

dalla mia memoria.» È un macchinista appassionato e ama molto viaggiare. Anche se non è mai stato il lavoro dei suoi sogni...

«Quand'ero giovane mio padre lavorava in un'officina dove ogni tanto lo aiutavo» racconta. «Il mio insegnante mi aveva sempre detto di diventare artigiano.» Ma il lavoro era troppo noioso, perché il tempo in officina non passava mai. Patrick voleva scoprire il mondo, viaggiare e conoscere nuove persone.

In passato un suo amico assistente clienti gli parlò della sua professione. Tutto il giorno sui binari, contatto con i clienti, un lavoro interessante. Nel 1989 Patrick iniziò così la formazione di assistente clienti alla Ferrovia retica, che ai tempi si chiamava «agente del treno». All'inizio dell'apprendistato è subito entrato nel SEV. «Per me era ovvio», afferma. «Chi lavora in ferrovia è anche sindacalista».

Dopo essere entrato nel mondo della ferrovia, in Patrick è progressivamente cresciuto l'interesse per la professione di macchinista. Ma a quei tempi bisognava avere fatto l'apprendistato di meccanico, avrebbe dovuto comunque stare in officina. Alla fine è rimasto alla sua scelta iniziale di assistente clienti finché 15 anni dopo le premesse cambiarono.

Ha potuto così realizzare il suo sogno e diventare macchinista: Patrick Cavelti lavora

da 13 anni nelle cabine dei macchinisti della Ferrovia retica.

Attivo nel SEV perché la solidarietà conta

Già all'epoca in cui lavorava come assistente clienti, Patrick ha maturato le prime esperienze nel SEV. È assistente membro della commissione tecnica del Personale del treno. Dopo avere cambiato professione è stato avvicinato dal Personale di locomotiva: «Tu hai già una certa esperienza, mi dicevano», racconta sorridendo.

Inizialmente era solo rappresentante del personale della Ferrovia retica, ma poi tutto si è mosso rapidamente. «In realtà non ero intenzionato ad impegnarmi attivamente, ma a volte le cose vanno altrimenti». Oggi Patrick è nel Comitato SEV e nel comitato LPV, una funzione importante, basti pensare che partecipa addirittura alle trattative per il rinnovo del contratto aziendale di lavoro con la direzione della Ferrovia retica.

Patrick assegna molto valore alla solidarietà all'interno e all'esterno della propria categoria professionale. «La mentalità a compartimenti stagni non porta da nessuna parte» afferma deciso. «Ogni professione ha i suoi problemi e ha bisogno dell'aiuto degli altri».

Secondo lui la solidarietà è anche uno dei più importanti punti forti del Sindacato del personale dei trasporti: «Il SEV rappresenta tutti e ha i necessari accessi alla politica».

Sempre in viaggio anche nel tempo libero

A Patrick Cavelti piace molto viaggiare anche nel tempo libero. Padre di due figli (quasi) adulti, ama esplorare i meravigliosi paesaggi dei Grigioni in mountain bike o scivolare sull'acqua al timone di una barca a vela. Il polivalente macchinista produce anche la propria birra in una fabbrica di birra cooperativa.

Ma la Ferrovia retica è spesso presente anche nel suo tempo libero. Come fotografo freelance scatta fotografie per la Ferrovia retica, che si possono ammirare ad esempio sul calendario della Ferrovia retica di quest'anno. Gli piace in particolare fotografare con il suo drone, con il quale può scattare spettacolari foto aeree.

Patrick Cavelti ha tanti talenti, molte passioni e si impegna sempre al massimo in tutte le sue attività. Nel SEV si impegna attivamente per le colleghe e i colleghi della Ferrovia retica. Anche se ha molti altri interessi, non pensa mai di cambiare di nuovo professione: «Guidare il treno mi piace troppo».

ALTRE GENERAZIONI

Micha Dalcol

