



# SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



AEROPORTI DI ZURIGO E GINEVRA

## Si alza il vento della collera

Editoriale di Giorgio Tuti, presidente del SEV

▶ p. 2 e 3

**L**e mobilitazioni dei nostri colleghi e delle nostre colleghe dell'aviazione presso gli aeroporti di Ginevra Cointrin e Zurigo Kloten, sono esempi da seguire. In totale quasi 2000 persone hanno manifestato contemporaneamente contro il deterioramento delle loro condizioni di lavoro e gli annunciati tagli salariali. Il personale di terra ha potuto contare e può sulla solidarietà e sulla forza del nostro movimento sindacale. Questa solidarietà, del resto, è la nostra grande forza. E tale deve rimanere. Gli attacchi ai posti di lavoro e alle condizioni di lavoro stanno colpendo duramente tutti i settori, ma soprattutto l'aviazione. E la crisi legata al coronavirus viene usata come pretesto per giustificare piani di risparmio massicci che vanno oltre ogni logica.

Negli ultimi tre anni Swissport ha

realizzato utili per diverse centinaia di milioni di euro. La compagnia aerea Swiss, dal canto suo, approfitta del sostegno pubblico. Non è dunque tollerabile che il personale debba subire misure di risparmio ed essere costretto a passare alla cassa. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il Parlamento ha approvato una legge federale urgente per sostenere l'intero settore colpito dalla crisi causata dal Covid 19. Il Parlamento, come noto, ha migliorato il disegno di legge originale includendo le imprese turistiche e i trasporti locali; tuttavia, il trasporto a lunga percorrenza è stato estromesso. Questo sostegno finanziario è una gradita e giusta boccata di ossigeno. Non dobbiamo dimenticare che la mancanza di entrate delle aziende di trasporto pubblico è legata all'appello rivolto dalla Confederazione alla popolazione al culmine della crisi

pandemica. In sostanza si chiedeva di rinunciare agli spostamenti. Eppure a queste medesime aziende era stato chiesto esplicitamente di garantire quasi tutti i servizi di base.

Nonostante l'aiuto della Confederazione, tuttavia, le aziende di trasporto pubblico non possono ancora tirare un sospiro di sollievo, poiché non è ancora chiaro quali saranno le conseguenze della crisi sanitaria sulle finanze dei Cantoni e dei Comuni. A seconda della situazione, la pressione sulle imprese che dipendono dai sussidi cantonali e comunali potrebbe aumentare.

In questo contesto cupo, spetta quindi a noi difendere i posti di lavoro, da un lato, e le condizioni di impiego e di retribuzione, dall'altro. I nostri colleghi e le nostre colleghe degli aeroporti hanno chiaramente indicato la strada. E meritano il nostro rispetto.

### Donne

Una sessione femminista per ribadire chiare rivendicazioni per la parità

5

### Ceneri

Una rivoluzione dei trasporti con un impatto sul lavoro del personale

6 e 7

### USS

Rivendicati aumenti salariali e misure contro gli abusi in materia di stage

9

HANNY WEISSMÜLLER PRESIDENTE CENTRALE LPV

## Macchinisti: elezione storica!



Piccola rivoluzione nel mondo dei macchinisti svizzeri. Hanny Weissmüller è infatti la prima donna ad assumere la presidenza del personale di locomotiva del Sindacato del personale dei trasporti (SEV). È stata eletta lunedì scorso dall'assemblea dei delegati a Losanna. La vallesana 47enne succede a Hans-Ruedi Schürch. Hanny Weissmüller, bilingue, sarà in grado di rappresentare le rivendicazioni di tutti i macchinisti e, in particolare, delle donne, che sono solo il 4% circa degli effettivi del settore. Auguri e buon vento Hanny!

FFS

## Cifre semestrali: nessuna misura precipitosa

**SEV** Il 10 settembre le FFS hanno presentato i risultati del primo semestre. «Nonostante le cifre rosse, non dobbiamo perdere la testa. La ferrovia è un'attività a lungo termine, il cui valore non può che riflettersi in maniera insufficiente nelle cifre annuali», spiega Barbara Spalinger, vicepresidente SEV.

La carenza di macchinisti ne è un esempio lampante. «È vero che le FFS hanno finalmente ammesso di aver commesso gravi errori di pianificazione nella previsione del fabbisogno di personale. Questo è un buon primo passo. Ma oggi, però, la difficile situazione finanziaria causata dalla crisi sanitaria viene affrontata come se non ci fosse un domani. I dipendenti sono chiamati a fare sacrifici. Contemporaneamente allo sviluppo del sistema salariale, si pianificano risparmi,

il che è un segnale difficile anche se le due questioni non sono collegate», dice Barbara Spalinger.

Naturalmente, ora è necessario prendere in considerazione delle misure, ma è importante mantenere il sangue freddo. «È ancora troppo presto perché non sappiamo come si sta evolvendo la situazione, che è ancora meno chiara di quanto non fosse già. Negli ultimi anni le FFS hanno fatto ricorso a misure di riduzione dei costi che hanno colpito duramente i dipendenti e hanno portato l'azienda ai suoi limiti. Sulla base di queste esperienze, siamo pronti a pensare a un modo intelligente di risparmiare. Ma non vogliamo che si trovi una soluzione in fretta e furia a spese dell'insieme del personale», sottolinea Barbara Spalinger.

SOSTEGNO FINANZIARIO AI TP

## Traffico a lunga percorrenza a bocca asciutta

**SEV** Ci sarà un sostegno finanziario per il trasporto pubblico, che ha subito pesanti perdite a causa della crisi sanitaria. Il Consiglio nazionale ha esteso questo sostegno a settori importanti.

Sviluppo interessante, dunque, rispetto al progetto del Consiglio federale: la Camera del Popolo ha seguito la Camera dei Cantoni e ha incluso il trasporto turistico e quello locale. «Accogliamo con favore l'ampliamento e ci siamo sempre impegnati a sostenere l'intero sistema di trasporto pubblico.

Dopo tutto, i nostri soci e i loro colleghi di tutti i settori, danno un contributo importante al sistema dei trasporti pubblici svizzeri», afferma con piacere il presidente del SEV Giorgio Tuti.

D'altra parte, però, i consiglieri nazionali borghesi hanno respinto la proposta di minoranza della consigliera nazionale e segretaria sindacale SEV Edith Graf-Litscher, che si è

espressa a favore dell'inclusione del traffico a lunga percorrenza nel disegno di legge. L'UFT è tuttavia giunto alla conclusione che nel traffico a lunga percorrenza non è necessario alcun sostegno supplementare: con gli utili che anche le FFS hanno realizzato negli ultimi anni, la situazione è sotto controllo. Questa è perlomeno la posizione del Parlamento e della Presidente della Confederazione.

Tenuto conto della perdita semestrale di CHF 479 mio annunciata dalle FFS (cfr. sopra), possiamo tuttavia chiederci se sia effettivamente il caso. Il SEV teme che il personale sia ora sotto pressione. «Faremo tutto il possibile affinché le eventuali riduzioni dei costi non vadano a scapito dei collaboratori, che - va sottolineato - con il loro prezioso lavoro, hanno saputo tenere unita la Svizzera in queste difficili circostanze», chiosa Giorgio Tuti.

AVIAZIONE

# Tagli del 25%? No grazie!

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Più di 150 dipendenti dell'aeroporto di Ginevra hanno manifestato l'11 settembre contro i licenziamenti e lo smantellamento delle condizioni di lavoro. Allo stesso momento, a Zurigo Kloten sono scesi in campo 1500 manifestanti.**

La crisi del settore dell'aviazione sta avendo i suoi primi effetti. Una mobilitazione storica ha avuto luogo a Ginevra e Zurigo. Su richiesta dei sindacati SEV-GATA, SSP/VPOD traffico aereo e UNIA, le proteste si sono concentrate sul deterioramento delle condizioni di lavoro e dei salari in un'area dove molti lavoratori hanno già un lavoro precario. Fischi e slogan hanno accompagnato l'azione sindacale. «Oggi sono qui a manifestare per mantenere la nostra dignità sul lavoro. Ciò che la direzione di Swissport propone è di diventare ancora più precari e lavoratori più poveri», ci ha detto un collega di Swissport. Anche se finora non sono stati annunciati licenziamenti, la società di assistenza a terra ha comunicato l'intenzione di ridurre i costi del 20-25% sulle spalle del personale. Pablo Guarino, segretario sindacale SEV responsabile del dossier, ha denunciato «questa doppia sanzione»: dover accettare una riduzione duratura delle condizioni di lavoro senza alcuna garanzia che non sarà seguita da un'ondata di licenziamenti, come è successo a Newrest (catering) o ad Air France-KLM. Contemporaneamente, un'azione simile ha riunito circa 1500 dipendenti e le loro famiglie all'aeroporto di Zurigo Kloten con lo slogan «Insieme contro i tagli».

A Ginevra, «Dnata non ha più un contratto collettivo, il che mette sotto pressione Swissport. Ma il problema è sistemico. Con l'idea di sviluppare l'aeroporto e di aumentare il numero di passeggeri, le autorità hanno permesso alla legge della giungla di prosperare per anni e le compagnie sono state mes-

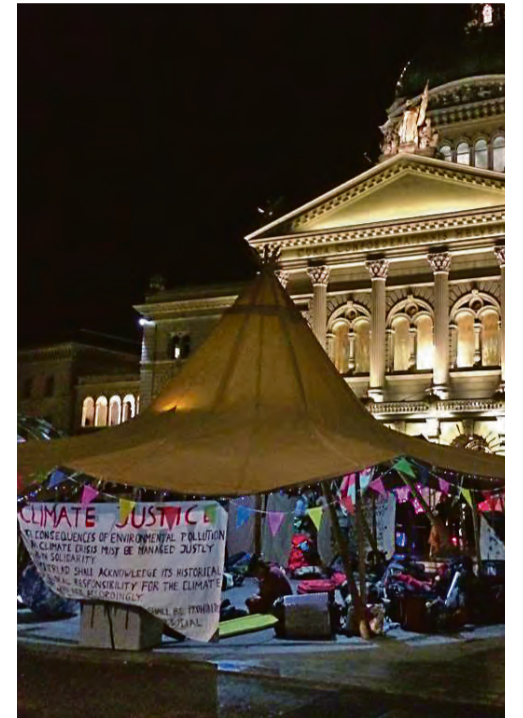
se in feroce competizione tra loro. Per l'occupazione locale è solo un disastro», analizza Sébastien, coordinatore dello scalo presso Swissport, citato dal periodico «L'Événement syndical». In quanto istituzione parastatale, l'aeroporto di Ginevra ha il dovere di garantire il rispetto della legislazione all'interno della piattaforma aeroportuale. Al fine di porre fine agli abusi e alla deregolamentazione in atto presso l'aeroporto, i dimostranti di tutte le società presenti sul sito hanno accettato una risoluzione adottata per acclamazione e consegnata alla direzione.

Il mandato ai tre sindacati dell'aeroporto è molto chiaro. Si chiede in particolare: di rifiutare i licenziamenti, «in particolare fin tanto che le imprese possono beneficiare di aiuti pubblici durante il periodo del lavoro ridotto; di chiedere la firma di un CCL, pena l'esclusione dalla concessione; di creare un fondo di compensazione per soddisfare le esigenze dei lavoratori nella precarietà. Tale fondo deve essere alimentato dalle imprese che hanno realizzato profitti negli ultimi anni, nonché dall'aeroporto di Ginevra e dal Cantone». Mentre la durata di validità dei CCL termina alla fine del mese, Swissport rimane totalmente inflessibile sul suo desiderio di risparmiare dal 20 al 25% come condizione per accettare di prolungare i CCL. Lunedì l'assemblea generale dei collaboratori di Swissport a Ginevra - molto frequentata - ha respinto all'unanimità questo piano di austerità, sui cui l'azienda non ha fornito precisazioni. L'assemblea ha deciso di intraprendere misure di lotta. Per prima cosa i sindacati si rivolgeranno alla Camera delle Relazioni Collettive di Lavoro (CRCT), la cui missione principale è quella di mantenere la pace del lavoro. Si è anche deciso di esercitare pressioni politiche sul Parlamento e sul Consiglio di Stato di Ginevra perché le autorità non possono permettere lo sviluppo della legge della giungla e del dumping salariale a favore delle imprese non convenzionate in un aeroporto parastatale.





Lunedì mattina, centinaia di persone del movimento per il clima hanno occupato Piazza federale per protestare contro questo sistema economico e politico, responsabile della crisi climatica. Militanti ambientalisti di tutta la Svizzera hanno allestito un campo climatico. Questa azione ha segnato l'inizio della settimana «Stand Up for Change». I movimenti per il clima chiedono a tutta la popolazione di unirsi alla lotta contro la crisi climatica.



L'ultimo sondaggio della SSR del 16 settembre sulle intenzioni di voto del 27 settembre dimostra che tutto è aperto. **Il congedo paternità** sostenuto dal SEV è in lieve calo ma ottiene il 60% dei voti. Il SEV è schierato **contro le deduzioni fiscali** per i figli di cui approfitterebbero però le famiglie più ricche. Il no ruota per ora attorno al 52% delle intenzioni di voto. L'altro tema centrale per il SEV riguarda la cosiddetta **iniziativa per la limitazione** promossa dall'UDC, che sarebbe respinta con il 63% dei voti. Quanto al rinnovo della flotta degli **aerei da combattimento**, sarebbe purtroppo approvato dal 56% dei votanti.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI TS

# Sandro Kälin eletto presidente

Peter Moor  
giornale@sev-online.ch

**L'assemblea dei delegati TS, svoltasi ad Aarburg il 10 settembre, oltre a rinnovare le cariche direttive, ha analizzato le incertezze sul futuro delle FFS e quelle, ancora più marcate, di FFS Cargo.**

Dallo scorso novembre, la sottofederazione è guidata ad interim da Sandro Kälin, poiché Claude Meier, suo predecessore, ha cambiato lavoro per diventare segretario sindacale al SEV. L'elezione definitiva di Sandro Kälin è stata diretta dal segretario centrale Daniel Huber e non ha richiesto presentazioni particolari, dato che è da anni vicepresidente (cfr. ritratto nel Giornale SEV 6/19). L'assemblea ha confermato anche dal punto di vista formale Sandro Kälin, 58 anni, controllore tecnico presso FFS Cargo, da anni attivo nel SEV, quale presidente centrale.

## Vicepresidente ticinese

Il cambiamento al vertice ha generato un posto vacante alla vicepresidenza, che è stato occupato da Maurizio Sulmoni, dipendente di FFS Cargo a Olten, ma con posto di lavoro effettivo a Chiasso, dove svolge compiti di disposizione e controllo finanze. Sulmoni è anche vicepresiden-

te di TS Ticino. L'assemblea ha poi dovuto nominare un nuovo cassiere, al posto di Kurt Wyss: a succedergli sarà Bruno Senn, sin qui presidente della commissione di verifica della gestione, che sarà a sua volta rimpiazzato in questa carica da Markus Vetterli. Gli altri membri attuali della commissione centrale Roger Derungs (servizio stampa) e Daniel Huber (segretario centrale), sono stati confermati. Durante l'assemblea sono poi state presentate diverse candidature spontanee, come quella di Adrien Bardet di Yverdon, eletto nella commissione giovani. Roger Derungs è invece stato eletto alla successione di Werner Schwarzer come delegato nel sindacato mantello

Durante la sua relazione, il segretario sindacale Patrick Kummer ha indicato che la cifra delle e dei dipendenti temporanei delle FFS è nettamente più elevata di quella presunta e che si situa al 10,8 per cento. Quest'affermazione ha suscitato un intenso dibattito sulle possibilità del SEV di agire per tutelare i diritti di queste persone che, molto spesso, non aderiscono al sindacato in quanto convinte di non restare molto tempo alle FFS. Difficoltà che Patrick Kummer ha confermato, pur ricordando come alcune prestazioni del sindacato,

europeo ETF. L'approvazione dei conti 2019, chiusi con un cospicuo utile grazie ad un inatteso risultato positivo dei titoli, a fronte di un preventivo in perdita, ha richiesto pochissimo tempo.

Il segretario sindacale Patrick Kummer ha parlato dell'attuale situazione presso le FFS, concentrandosi sui progetti presentati dal nuovo CEO Vincent Ducrot, che intendono rafforzare le attenzioni nei confronti della clientela e riunire a livello centrale tutti i settori fondamentali. Kummer ha criticato il ritmo con il quale le riorganizzazioni si succedono, che non tende a diminuire neppure sotto il nuovo direttore. Manca quindi ancora l'ottica a lungo termine, di cui le FFS avrebbero invece molto bisogno per raggiungere il successo. Nel dettaglio, ha biasimato l'intenzione di ridurre massicciamente il numero delle descrizioni dei posti di lavoro, che difficilmente saranno in grado di riprodurre correttamente le mansioni. Preoccupa anche il progetto «Silhouette» di FFS Immobili, settore in cui sarebbe necessario un cambiamento di filosofia nell'approccio con il personale. Sarà decisiva la fase di applicazione del progetto, che inizierà a gennaio 2021. Kummer ha quindi rivolto un appello a segnalare immediatamente ogni problema.

All'assemblea è intervenuta anche la vicepresidente SEV Barbara Spalinger, che dirige le questioni FFS. Ha dapprima ripercorso i giorni del lockdown, caratterizzati da frequenti colloqui telefonici con i vertici FFS per affrontare i vari problemi. Spalinger ha precisato che, in

questi frangenti, le FFS hanno dimostrato di essere un buon datore di lavoro, che non ha mai messo in discussione il principio di riconoscere lo stipendio intero. Inizialmente, era anche stato concordato che gli averi di tempo supplementare non sarebbero stati intaccati. In seguito, FFS Cargo ha però voluto sottrarsi a questi accordi, che erano però stati negoziati per tutto il gruppo. Il SEV intende quindi esigerne il rispetto integrale. A breve, inizieranno anche le trattative per l'evoluzione del sistema salariale, per la quale la conferenza CCL ha impartito consegne chiare alla delegazione alle trattative.

Presso FFS Cargo si profilano invece importanti problemi che però, secondo Barbara Spalinger, non giustificano in alcun modo la rimessa in discussione degli accordi contrattuali, compresa la guida per i processi di riorganizzazione. FFS Cargo ha ora comunicato ufficialmente ai sindacati di voler negoziare, nel corso del prossimo anno, un nuovo CCL diverso da quello della casa madre. Spalinger ha ribadito che per il SEV vi sono limiti invalicabili, come il contratto sociale che esclude i licenziamenti per motivi aziendali. «In questo ambito, dipendo però da voi», ha detto la vicepresidente ai delegati «dovremo mostrare la nostra forza per far passare le nostre rivendicazioni!». Ha quindi rivolto un appello a tutte e tutti i rappresentanti di Cargo a reclutare nuovi membri, per compattare i ranghi nei confronti dell'azienda.

## «Dobbiamo far di più per i temporanei»

quali per esempio l'assistenza giuridica professionale, possano risultare molto importanti anche per i temporanei. La vicepresidente SEV Barbara Spalinger ha inoltre riportato un'altra difficoltà: «il SEV non è un partner riconosciuto dalle agenzie, che sono le datrici di lavoro. I temporanei non sono infatti alle dipendenze dirette delle FFS». Spalinger ha inoltre preannunciato che il SEV intende indire un convegno rivolto esclusivamente alle lavoratrici e ai lavoratori temporanei, in quanto il SEV ha la precisa volontà di occuparsi di più di loro.



A sinistra il nuovo presidente

Pubblicità

## Il patrimonio non è importante per gli investimenti professionali. La banca, invece, sì.

**Crediamo che tutti debbano avere la possibilità di investire al meglio il proprio denaro e cogliere le opportunità di rendimento offerte dai mercati finanziari. Fin da subito alla Banca Cler può avvalersi dell'esperienza dei nostri specialisti già a partire da un capitale iniziale di 1 franco – e in qualità di membro del Sindacato del personale dei trasporti (SEV) beneficia inoltre di condizioni preferenziali.**



Il risparmio rimane sempre molto gettonato in Svizzera: in un recente sondaggio, più della metà dei partecipanti ha affermato di aver speso meno denaro durante il coronavirus e di volerne depositare ora l'80% circa su un conto di risparmio. Gli investimenti in borsa (12%) o nella previdenza per la vecchiaia (15%), per contro, non sembrano essere così apprezzati. Purtroppo gli interessi sui conti di risparmio sono pressoché a zero – non sarebbe meglio consentire ai suoi averi di godere di maggiori opportunità di rendimento a lungo termine? La previdenza privata (pilastro 3a) e le Soluzioni d'investimento sono alternative nettamente più

lucrativa rispetto al conto di risparmio.

### Soluzione d'investimento a partire da un capitale iniziale di 1 franco

Con le Soluzioni d'investimento della Banca Cler beneficia dei vantaggi di una gestione patrimoniale professionale – già a partire da un capitale iniziale di 1 franco. Ma cosa significa? La Soluzione d'investimento è composta da vari fondi strategici. Insieme al suo consulente sceglie la strategia d'investimento adatta a lei. In seguito, i nostri esperti finanziari investiranno il suo capitale su tale base. Investiamo in quote di fondi secondo il principio «best-in-class» – indipendentemente dalle società di ge-

stione di fondi – considerando principalmente aziende e organizzazioni operanti secondo i principi dello sviluppo sostenibile. Ogni semestre riceverà un rapporto e il suo consulente in investimenti rimane sempre a sua disposizione in caso di domande. Naturalmente a titolo gratuito.

Può modificare in ogni momento l'importo e la frequenza degli investimenti nella Soluzione d'investimento. Anche con un semplice ordine permanente, grazie al quale può costituire il suo patrimonio in modo regolare e a lungo termine. Acquisti e vendite sono esenti da commissioni, come pure il passaggio a un'altra strategia d'investimento.

### Anche per la sua previdenza per la vecchiaia

Nel quadro della «Soluzione d'investimento Risparmio di previdenza» può investire i suoi averi previdenziali in titoli, incrementando così la possibilità di conseguire rendimenti migliori per la sua previdenza per la vecchiaia. Siccome di norma si investe su un periodo più lungo, il rischio diminuisce rispetto agli investimenti a breve termine.

### La consulenza è fondamentale

Quale investimento si addice alla sua situazione personale? Lo scopra in occasione di un colloquio personale, durante il quale affronteremo anche temi quale la sua propensione al rischio, i suoi obiettivi in termini di proventi nonché il suo orizzonte d'investimento. Dopo aver costituito una solida base, si hanno molte opportunità di conseguire, a lungo termine, buoni rendimenti con gli investimenti.

Ogni soldo è quindi un'opportunità. Il primo passo per sfruttare quest'opportunità è avvalersi di una consulenza personale.

[www.cler.ch/investimenti](http://www.cler.ch/investimenti)

Le presenti informazioni hanno esclusivamente scopi pubblicitari. Per quanto riguarda i fondi d'investimento strategici rimandiamo al prospetto e alle Informazioni Chiave per gli Investitori, disponibili gratuitamente sul nostro sito al link [www.cler.ch](http://www.cler.ch) oppure in forma cartacea presso tutte le succursali della Banca Cler, la direzione del fondo o la banca depositaria.

### La Banca Cler le dà di più!

Nel 1927 l'Unione sindacale svizzera è stata una delle nostre fondatrici. Ancora oggi curiamo un rapporto stretto con associazioni e sindacati. In qualità di membro del SEV beneficia quindi di condizioni esclusive, come ad esempio di uno sconto del 25% sui diritti di custodia e le commissioni di borsa.

Maggiori informazioni sulle sue condizioni preferenziali:  
[www.cler.ch/sev](http://www.cler.ch/sev)

Ci contatti!  
0800 88 99 66 e [kooperation@cler.ch](mailto:kooperation@cler.ch)

Bank  
Banque  
Banca

CLER

COLPI DI DIRITTO

# Il diritto legale ad un attestato di lavoro

**§ Protezione giuridica SEV**

L'art. 330a CO obbliga il datore di lavoro a fornire alla lavoratrice o al lavoratore che ne fa richiesta un attestato di lavoro (chiamato spesso anche certificato). La richiesta può essere fatta durante il rapporto di lavoro oppure al suo termine.

**Tipi di attestati**

Gli attestati emessi durante il rapporto di lavoro vengono definiti attestati intermedi e valutano il periodo intercorso tra l'assunzione della lavoratrice o del lavoratore, rispettivamente la stesura del certificato intermedio precedente e il momento della stesura del nuovo attestato. Gli attestati finali sono invece stesi al termine e valutano l'intero rapporto di lavoro. La lavoratrice o il lavoratore può scegliere tra un attestato di lavoro completo (sia esso intermedio o finale) o parziale (comunemente chiamato conferma del lavoro). L'attestato completo, oltre alle informazioni sulla natura e la durata del rapporto di lavoro contenute anche dalla conferma del lavoro, informa pure sulle prestazioni e la condotta della lavoratrice o del lavoratore (art. 330a cpv. 1 CO).

**Requisiti formali dell'attestato di lavoro**

L'attestato di lavoro deve essere in forma scritta, redatto su carta intestata o corredata da un timbro leggibile del datore di lavoro, in modo da renderne chiara l'origine. Deve essere datato, firmato in forma legalmente valida e privo di errori grammaticali e ortografici e di cancellazioni. L'attestato di lavoro deve essere redatto nella lingua prevalentemente parlata nella regione dove è stata fornita la prestazione lavorativa. Qualora in un settore venisse utilizzata una lingua specifica diversa da quella del luogo di lavoro (per esempio nel traffico aereo), vi è il diritto di ottenere un attestato di lavoro in entrambe le lingue. L'attestato di lavoro deve assolutamente essere datato e la data corretta è quella dell'emissione, rispettivamente della firma (salvo se l'attestato viene emesso a seguito di un'ordinanza di un tribu-

nale). Qualora il datore di lavoro sia una persona fisica, è questa a dover firmare l'attestato. Se invece si tratta di una persona giuridica, la persona firmataria deve essere autorizzata a rappresentare la società ed essere superiore della lavoratrice o del lavoratore dal profilo gerarchico e funzionale. Nelle grandi aziende, la stesura degli attestati di lavoro viene spesso demandata a un ufficio centrale del personale. In tali casi, almeno una firma deve essere di un superiore diretto o in linea.

**Requisiti di contenuto**

Le informazioni minime che devono essere riportate dall'attestato completo di lavoro comprendono, oltre ai dati personali e all'elenco delle attività, una valutazione delle prestazioni, delle conoscenze specifiche e del comportamento verso superiori, collaboratrici e collaboratori e terze persone.

I contenuti dell'attestato del lavoro devono inoltre rispettare anche i seguenti principi:

- la completezza: devono essere riportate tutte le informazioni necessarie per valutare le prestazioni e il comportamento (riprendendo al minimo i dati menzionati poc'anzi);
- la veridicità. Tutte le indicazioni dell'attestato devono corrispondere a verità. Questa caratteristica è anche preminente nei confronti della benevolenza con la quale l'attestato deve essere redatto. Fatti particolari (positivi o negativi) vanno menzionati solo se pertinenti e necessari per la valutazione globale del rapporto di lavoro;
- la chiarezza: la formulazione dell'attestato di lavoro deve risultare tale da permettere al lettore di comprenderne chiaramente il contenuto. Sono inammissibili formulazioni equivoche o l'uso di codici tramite i quali agli addetti ai lavori vengono trasmesse informazioni nascoste;
- la benevolenza: il datore di lavoro è tenuto ad adottare una formulazione benevolente, senza tuttavia infrangere l'obbligo di veridicità. Gli aspetti negativi vanno tuttavia menzionati, nella misura in cui sono rilevanti per la valutazione globale della lavoratrice o del lavoratore. Devono quindi essere omessi eventi isolati o dettagli irrilevanti, non rappresentativi per la valutazione della o del dipendente.

CONSIGLIO FEDERALE

## Casse malati: ridurre le riserve

**Comunicato** Il Consiglio federale ritiene che gli assicuratori debbano ridurre le riserve troppo elevate a vantaggio degli assicurati e propone quindi di semplificare le condizioni necessarie che permettano a un assicuratore di ricorrere alla riduzione volontaria delle riserve.

Attualmente, le riserve disponibili in seguito a una riduzione devono comunque essere superiori del 50% rispetto al livello minimo previsto dalla legge. Per questa revisio-

ne sarà quindi sufficiente rispettare tale livello. Altro obiettivo della modifica dell'OVAMal è evitare che gli assicuratori utilizzino i due strumenti correttivi a fini commerciali, per acquisire nuovi assicurati.

La proposta rafforza la certezza del diritto definendo nell'ordinanza, invece che in una circolare dell'UFSP, le condizioni necessarie a una riduzione volontaria delle riserve. In virtù della legge, l'UFSP non approva premi che comportano riserve eccessive.

DONNE\*

## Contro le discriminazioni

**SEV** Il grande sciopero delle donne del 2019 è ormai storia, ma molti temi sono ancora attuali e vengono pertanto affrontati a vari livelli e in vari gruppi. Una panoramica non esaustiva.

Gli scorsi 11 e 12 settembre si è svolta la sessione speciale femminista come evento parallelo alla sessione delle Camere federali. Il programma di alto livello, organizzato dal comitato di sciopero di Berna e Zurigo, ha convinto. Ad esempio, il workshop con l'avvocata Zita Küng (nella foto) si è concentrato sullo «scandalo macroeconomico», uno scandalo di discriminazione che colpisce tutte le donne\* della Svizzera. Le proiezioni dell'economista Mascha Madörin hanno mostrato in modo impressionante le somme sottratte alle donne\* ogni anno - 100 miliardi di franchi svizzeri solo nell'ambito dell'occupazione; mentre il valore annuo del lavoro non remunerato ammonta a 248 miliardi di franchi. Di conseguenza, secondo l'USS, in questo paese le donne\* ricevono un terzo in meno di pensione rispetto agli uomini.



**Commissione donne**

Il ritiro della Commissione Donne SEV del 15 e 16 settembre ha trattato ancora una volta in modo approfondito le questioni legate alla digitalizzazione (accelerata dal Coronavirus) e ora anche all'intelligenza artificiale (AI). Gli impulsi proposti nel workshop dalla consigliera nazionale e segretaria sindacale SEV Edith Graf-Litscher, riguardano temi che ci occuperanno a lungo. A ciò si sono aggiunte le valutazioni di Daniela Lehmann, coordinatrice

Conferenza mondiale sulle donne. All'epoca, tra l'altro, erano stati elencati i settori in cui le donne\* sono ancora discriminate ed erano state formulate misure complete e concrete per eliminare queste discriminazioni.

Il 17 settembre scorso i membri della rete di ONG del post Pechino sono giunte da tutta la Svizzera per unirsi ad altre 50 organizzazioni attorno alla «Piattaforma Agenda 2030» per tracciare la strada del futuro in un'ottica femminista, ecologista e sostenibile. La Commissione Donne SEV è il collegamento con le donne sindacali\* di questa rete.

Tutte le informazioni sul tema donne\* sul nostro sito [sev-online.ch/it/il-sev/donne/](http://sev-online.ch/it/il-sev/donne/)

della politica dei trasporti presso il SEV. L'anno prossimo è previsto il Congresso delle donne USS, che si svolge ogni quattro anni.

**25 anni dopo Pechino - a che punto siamo?**

25 anni fa donne\* e uomini\* di tutto il mondo si erano riuniti a Pechino per la quarta

Nuova alleanza

Durante il confinamento, è stata creata un'ampia alleanza sotto la guida della consigliera nazionale Tamara Funicello e di Lucie Waser, delegata del SEV alle pari opportunità. Ne è scaturito un appello al Consiglio federale e al Parlamento, che indica la visione delle aspettative future delle organizzazioni femminili in Svizzera per quanto riguarda la politica.

TRATTATIVE SALARIALI BLS

## Risultato accettabile nonostante la scarsa disponibilità al dialogo

**Chantal Fischer** BLS ha informato l'altro giorno in che modo intende attenuare le riduzioni sulle prestazioni della cassa pensioni. Queste derivano dalla decisione del Consiglio di fondazione della CP Symova di abbassare il tasso d'interesse tecnico e le aliquote di conversione. Il SEV accoglie con favore le misure presentate, che consentono di mantenere le rendite al miglior livello possibile.

BLS ha al contempo reso nota la conclusione delle trattative salariali. Il SEV accetta i provvedimenti decisi. Esso valuta positivamente il fatto che la nuova ripartizione dei contributi di risparmio della cassa pensioni dal 1° gennaio 2022 per i collaboratori fino a 55 anni d'età comporti un aumento netto dei salari, nonostante la crescita dei contributi.

**Approccio contestato**

Il SEV tuttavia non è d'accordo con l'approccio adottato da BLS in questi negoziati. La comunità di trattative (CT) dei sindacati e delle federazioni del personale ha dato prova di grande flessibilità e a luglio 2020 ha preso parte in tempi brevissimi a due tornate di negoziazione. In tali occasioni però BLS non si è rivelata disposta a discutere le sue richie-

ste. L'azienda non è voluta entrare nel merito delle varie proposte della CT, né durante le trattative stesse né in seguito, dopo un intervento scritto presso la Direzione e il CdA BLS. BLS ad esempio si è rifiutata di negoziare un pur minimo compenso finanziario per il grande impegno mostrato dal personale a fronte delle difficili condizioni di quest'anno.

Che alla fine la CT sia stata praticamente costretta ad accettare l'offerta di BLS, perché altrimenti la nuova ripartizione dei contributi sarebbe stata fuori discussione per gli anni a venire, non corrisponde in alcun modo alla nostra idea di un partenariato sociale funzionante. Il SEV ribadisce inoltre che, nonostante gli accordi salariali così raggiunti, per due anni potranno essere avanzate richieste da parte dei nostri membri.

**Un po' di amaro in bocca**

Dopo le recenti accuse emerse sulle sovvenzioni ricevute in troppo, la partenza del CEO della BLS legata a questa storia con, non da ultimo, la ventilata continuazione del pagamento del salario per oltre mezzo milione di franchi, rimane davvero l'amaro in bocca.

GALLERIA DI BASE DEL CENERI

# Opportunità per la ferrovia

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Il 4 settembre sono stati inaugurati i 15,4 chilometri di ferrovia attraverso la galleria di base del Monte Ceneri. Dopo le corse di prova dei treni commerciali, il 13 dicembre prenderà il via l'esercizio normale. Cosa significa per il trasporto merci e il personale?**

Nel traffico passeggeri la galleria di base del Monte Ceneri (GbC) abbrevierà il tragitto tra Zurigo e Lugano di circa un quarto d'ora, portandolo a poco meno di 2 ore. Il viaggio tra Zurigo e Milano durerà 3 ore e 17 minuti, rispetto alle precedenti 3 ore e 40 minuti. Inoltre, nel triangolo Bellinzona-Locarno-Lugano il Canton Ticino avrà una nuova rete celere regionale. Il nuovo collegamento diretto ridurrà da un'ora a 30 minuti i tempi di percorrenza tra Lugano e Locarno. Il fatto che la GbC sia stata inaugurata con il passaggio di un treno merci ricorda

che la Nuova ferrovia transalpina (NTFA) attraverso il San Gottardo e il Lötschberg, approvata dal popolo svizzero nel 1992, è stata costruita in primo luogo per il traffico merci. «La ferrovia di pianura attraverso le Alpi è il cuore pulsante del corridoio merci europeo Rotterdam-Genova. Spostando le merci dalla strada alla rotaia, rafforza la protezione delle Alpi e la politica di trasferimento della Confederazione», ha scritto l'Ufficio federale dei trasporti in occasione dell'inaugurazione della GbC.

La galleria di base NTFA attraverso il Lötschberg (34,6 km) è in funzione dal giugno del 2007, ma sulla rampa meridionale del Sempione sono ancora necessarie locomotive di rinforzo in testa. Al Gottardo, dal dicembre 2016 le rampe verso la galleria di valico possono essere aggirate attraverso la galleria di base lunga 57 km. Ora vengono meno anche le grandi salite sul Ceneri. Ma tra il portale sud della GbC, dove termina la NTFA, e Chiasso rimangono brevi tratti in salita ripida. Non è

ancora dato di saper quando la NTFA sarà estesa fino a Chiasso. La ferrovia di pianura esiste dal dicembre del 2016 via Luino-Gallarate, ma soprattutto al Bözberg ci sono ancora pendenze dal 10 al 12 per mille.

## Ferrovia ormai più competitiva rispetto alla strada

Il giornale SEV ha voluto sapere da tre ferrovie merci i vantaggi connessi alla GbC. «Si tratta di un'importante pietra miliare per il trasporto merci su rotaia», risponde il servizio stampa FFS per FFS Cargo. «La GbC completa la NTFA in Svizzera. Grazie ad essa, il traffico merci su rotaia internazionale e nazionale lungo l'asse nord-sud dispone di maggiore capacità, collegamenti più veloci e maggiore affidabilità». Come precisa SBB Cargo International, «la ferrovia di pianura ci consente di far circolare attraverso le Alpi svizzere convogli di oltre 2000 tonnellate, aumentando così la capacità dei treni anche del 30 per cento - benché su alcune tratte sia ancora ne-

cessaria una seconda motrice. Ma a preoccuparci di più è il fatto che i lavori di ampliamento per i treni lunghi 740 metri non siano ancora ultimati ovunque. Con il nuovo standard P400 (= corridoio di 4 metri internazionale, n.d.r.) aumentiamo del 50 per cento il nostro potenziale di mercato, poiché ora possiamo trasportare anche rimorchi con un profilo elevato. Qui intravediamo un notevole potenziale di trasferimento dalla strada alla rotaia».

Scrivono BLS Cargo: «Il corridoio di 4 metri è ora disponibile ininterrottamente attraverso l'asse del San Gottardo. Si tratta di un'integrazione essenziale all'asse del Lötschberg, finora l'unico ad essere stato ampliato con il corridoio di 4 metri. In Svizzera ora esistono questi importanti assi ridondanti che, soprattutto in presenza di perturbazioni o di lavori, consentono di deviare il traffico da un'asse all'altro».

Con il completamento della NTFA, l'eliminazione delle locomotive di rinforzo e i treni più lunghi comporteranno

no una riduzione degli impieghi nelle ferrovie merci?

## Ancora incerti gli sviluppi per trasporti e personale

«No», spiega per FFS Cargo il servizio stampa FFS. «Il fabbisogno di risorse si orienta al mercato, ovvero alla domanda dei nostri clienti e al futuro sviluppo di FFS Cargo. Il mercato è generalmente soggetto a fluttuazioni. A causa del coronavirus e della situazione congiunturale questo è, ad esempio, un periodo di recessione». L'auspicato aumento del traffico grazie alla maggiore competitività rispetto al trasporto su strada porterà, a medio termine, alla creazione di posti di lavoro a FFS Cargo? «Il nostro fabbisogno di risorse si orienta al mercato e, pertanto, alla domanda dei clienti», risponde il servizio stampa. «Il cliente valuta sia la qualità che il prezzo. FFS Cargo ha costi strutturali ancora troppo elevati. Si tratta di un aspetto cruciale in termini di competitività rispetto alla strada. Come tutte le imprese



TESTIMONIANZE

## L'impatto sul lavoro del personale

a cura di Markus Fischer, Françoise Gehring e Ferruccio C. Noto

**L'entrata in funzione della Galleria di base del Ceneri il 13 dicembre porterà alcuni cambiamenti per le ferrovie e il loro personale. Cosa ne pensano i colleghi macchinisti di SBB Cargo International, BLS Cargo e FFS Cargo, il personale treno e il personale che si occupa della manutenzione della galleria?**

**Thomas Giedemann, presidente LPV Ticino:** La linea di pianura attraverso le Alpi esiste già dal 2016, ovvero dalla messa in esercizio della Galleria di base del San Gottardo: passando per Luino infatti si può circolare sia verso Milano, sia verso Novara con una sola locomotiva. Con l'apertura della Galleria di base del Ceneri, si ottengono ulteriori risparmi di tempo che permetteranno alle aziende attive nel traffico merci di pianificare presta-

zioni che rientrano, seppur non di molto, nelle 5 ore per il tragitto da Chiasso a Basilea. Tuttavia l'intenso traffico viaggiatori presente su questo asse, non permette ai treni merci un veloce attraversamento della Svizzera se non in piena notte. Per questa ragione, a mio modo di vedere, il rischio maggiore è costituito dall'entrata, da Nord e da Sud, di personale estero, con Bellinzona quale punto di scambio. È dunque di fondamentale importanza che l'Ufficio federale dei trasporti assuma pienamente i suoi compiti di vigilanza, controllando in tempo reale il rispetto della Legge sulla durata del Lavoro.

**Marco Belloli, presidente ad interim ZPV Ticino:** La nuova galleria di base del Ceneri e nel contempo la fine dei lavori fra Arth Goldau e Walchwil, il transito di alcuni treni EC alla stazione di Chiasso e la gestione di due tratte lungo la linea panoramica del Gottardo da parte della SOB, avranno dei riflessi nella nostra attività quotidiana. L'elevata velocità di spostamento e la conseguente riduzione dei tempi per raggiungere le varie destinazioni, significano aumentare ulteriormente la produttività del personale treno. Diventerà anche fattibile la possibilità di percorrere due volte in

ambidue le direzioni la tratta verso Zurigo o Lucerna anche per un deposito di confine come quello di Chiasso. A dipendenza delle preferenze del personale questo può essere visto come positivo o negativo ma personalmente lo ritengo poco attrattivo. Dovremo essere pronti ad accogliere l'utenza con materiale sufficiente, ma anche con un numero sufficiente di personale. Con l'apertura del Ceneri avremo pure un'elevata frequenza dei treni TILO pertanto aumenteranno pure le prestazioni di controllo sporadico sui treni re-



«L'Ufficio federale dei trasporti si assuma pienamente i suoi compiti di vigilanza, controllando in tempo reale il rispetto della Legge sulla durata del Lavoro».

THOMAS GIEDEMANN  
macchinista SBB Cargo International

gionali! Un'attenzione particolare dovranno avere i responsabili della pianificazione per trovare il mix giusto nell'organizzazione e strutturazione dei turni per rendere il lavoro interessante anche in futuro.

**Davide Perini, capo tecnico impianti di sicurezza e manager delle perturbazioni, FFS Infrastruttura:** La manutenzione ordinaria e gli interventi per perturbazioni della tecnica ferroviaria nella Galleria di base del Ceneri (GBC) sono affidati al personale dell'Infrastruttura FFS del perimetro di Giubiasco. Gli impianti sono gli stessi già in funzione nella Galleria di base del Gottardo (GBG), per cui anche se gli interventi richiedono in ogni caso una pianificazione e gestione specifica, da un punto di vista tecnico non si presentano in teoria problemi particolari. La galleria di base del Ceneri è una «piccola GBG», relativamente più semplice. Riguardo alle condizioni di lavoro, il personale interessato dovrà sostenere due turni settimanali notturni con impiego costante in galleria, e il carico psicofisico che ne deriva è significativamente più impegnativo. A livello di sicurezza sul lavoro e protezione della salute esistono dei protocolli ben definiti. Sarà però necessario verificare in concreto come essi ri-



orientate al mercato, anche noi dobbiamo fornire prestazioni commerciali. Per mantenere i costi a livelli sostenibili dobbiamo soprattutto semplificare l'organizzazione del lavoro e aumentare il coefficiente di sfruttamento». «Con il miglioramento dell'attività vediamo in primo luogo un rafforzamento dell'asse del San Gottardo e una chiara stabilizzazione dei nostri depositi di Basilea e Bellinzona», scrive SBB Cargo International. «Purtroppo l'effetto dei treni più lunghi non si fa ancora sentire, in quanto in diversi punti gli ampliamenti non sono ancora stati ultimati. La Germania, in particolare, è in ritardo rispetto agli obiettivi. (...) La nostra competitività aumenterà sicuramente. Ma la pressione sui costi è ancora enorme, perché il prezzo del gasolio è basso e quindi la strada è a buon mercato. Inoltre, ci vorrà un po' di tempo prima che gli spedizionieri possano convertire i loro concetti (dalla strada alla rotaia). Pertanto, il potenziale di crescita occupazionale non può ancora esse-

re stimato. Per BLS Cargo è chiaro: «Non ci saranno tagli di personale. Al contrario: la tanto discussa carenza di macchinisti è ben nota. (...) Se il volume di traffico aumenterà, avremo bisogno di più personale, soprattutto macchinisti».

#### La strategia d'insediamento sarà analizzata solo da FFS Cargo

Alle tre ferrovie abbiamo infine chiesto se la GbC comporterà dei cambiamenti nell'organizzazione dell'esercizio, come ad esempio altre sedi di deposito o trasferimenti di personale. «Non da noi», risponde BLS Cargo. Stessa risposta per SBB Cargo International: «Secondo lo stato attuale dei concetti di circolazione, il nostro concetto di localizzazione in Svizzera non cambierà». Mentre il servizio stampa FFS comunica che FFS Cargo sta effettuando un'analisi sistematica, per cui al momento non è possibile pronunciarsi su questo punto. «Considerata l'attuale carenza di macchinisti, tagli ai posti di lavoro sono comunque

fuori discussione», rassicura il servizio stampa.

## False logiche di risparmio

Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV

Le NTFA sono state costruite con un costo di 24 miliardi per trasferire la crescita del traffico merci alla ferrovia. La risposta di FFS Cargo (nel testo principale) alla domanda se l'aumento del traffico creerà posti di lavoro può sorprendere: lo sviluppo dipende dal mercato e dalla domanda dei clienti. La domanda può e deve essere stimolata! Naturalmente i clienti vogliono prezzi interessanti ma anche una buona offerta. Questa non dovrebbe però fare le spese di una politica di smantellamento e di risparmio a breve termine a causa di un autofinanziamento illusorio e del Covid. Cargo non deve perdere l'opportunità di svilupparsi di nuovo rapidamente dopo la crisi sanitaria.

Basilea e Bellinzona, se il treno ritarda a volte anche solo fino a Goldau. La GbC abbrevia i tempi di percorrenza soprattutto verso Chiasso per i miei colleghi del deposito di Bellinzona. Ma i nostri treni in transito continueranno verosimilmente a circolare sulla linea più pianeggiante via Luino-Gallarate. Tra il Mare del Nord e l'Italia settentrionale, ove possibile BLS Cargo cerca di utilizzare la stessa locomotiva senza doppia trazione. Alcuni dei nostri colleghi qui a Basilea viaggiano più o meno regolarmente in Germania. Al contrario, attualmente quasi nessun collega tedesco si reca in Svizzera per BLS Cargo e non ci sono nemmeno colleghi italiani lungo il Gottardo. Tuttavia dobbiamo essere vigili, perché i requisiti linguistici non sono stati modificati senza uno scopo: dopotutto, da qualche tempo si parla tedesco fino a Bellinzona e italiano fino a Goldau....

**Beat Kieliger, responsabile del comparto FFS Cargo nel Comitato LPV:** La galleria di base del Monte Ceneri non deve essere campata come scusa per chiudere il deposito Cargo di Goldau. Collegiamo il centro della Svizzera tra Chiasso e Basilea, Sotthurn Rbl e Buchs, con grande successo fino a Singen e persino Mannheim. Durante l'interruzione a Rastatt, il no-

stro deposito ha contribuito in modo significativo al mantenimento del traffico. Anche la nostra collaborazione con SBB Cargo International continua ad avere senso. Inoltre, molti della cinquantina di macchinisti di Goldau provengono dall'ex deposito Cargo di Erstfeld e non vogliono trasferirsi fino a Zurigo o Basilea. Alcuni di loro potrebbero passare ad altre ferrovie, il che non ha senso data la cronica carenza di macchinisti di cui soffrono le FFS. Non molto convincente è l'argomentazione di Infrastruttura secondo cui un cambio di macchinisti di circa 5 minuti a Goldau ritarderebbe la circolazione, giacché molti treni devono comunque attendere al portale della galleria di base del San Gottardo. Non è nemmeno vero che nella zona di Goldau mancano binari per permettere il sorpasso da parte di altri treni, tanto più che per ora non ci saranno molti treni di 750 metri in circolazione. Almeno la Germania è ben lungi dall'essere pronta per questo tipo di svoglio. Trovo piuttosto cinico snobbare cinquanta colleghi meritevoli per tre carri in più su qualche treno merci. L'espansione del traffico passeggeri nell'area di Bellinzona è benvenuta, ma occorre lasciare libere sufficienti tracce per il trasporto merci.

## TRASPORTO INTERNAZIONALE

# Scongiorare il dumping

**Markus Fischer** Le NTFA sono positive per la competitività del traffico merci su rotaia rispetto alla strada. Tuttavia, la riduzione dei tempi di percorrenza consente anche ai macchinisti esteri di attraversare la Svizzera in un solo giorno o di fare un viaggio di andata e ritorno in territorio svizzero. Se ciò avviene in condizioni di lavoro estere, i posti di lavoro delle ferrovie svizzere sono a rischio.

«Questa minaccia è iniziata già 15 anni fa ed è per questo che all'epoca il SEV aveva chiesto a voce alta, che le condizioni d'impiego svizzere venissero applicate su tutto il territorio svizzero», afferma il presidente del SEV Giorgio Tuti. «Sotto la pressione del SEV, il ministro dei trasporti Moritz Leuenberger era infine intervenuto presso le aziende ferroviarie svizzere del trasporto merci, che hanno poi proposto una soluzione pragmatica: il personale delle locomotive dei depositi esteri non può fornire in Svizzera più servizi del personale delle locomotive

svizzere all'estero. Ora che le NTFA sono state completate, è tanto più importante attenersi a questa regola per evitare il dumping, sia in transito che nel settore import/export».

Giorgio Tuti si aspetta inoltre che l'Ufficio federale dei trasporti - in qualità di autorità di vigilanza - garantisca che tutte le ferrovie rispettino la Legge sulla durata del lavoro e le altre norme sulla tutela delle condizioni di lavoro e di occupazione. Come? Mediante adeguati controlli e severe sanzioni. «Le autorità di vigilanza devono inoltre garantire che, in caso di impiego transfrontaliero di personale straniero, vengano rispettate le condizioni d'impiego usuali del settore in Svizzera», sottolinea Tuti. «Infine, queste condizioni devono essere definite in modo chiaro e inequivocabile. Un Contratto collettivo di lavoro (CCL) per il settore Cargo sarebbe molto utile. Per questo motivo conclude Giorgio Tuti - il SEV vuole negoziare un CCL con le aziende di trasporto merci su rotaia.

## RIVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO

# La Città Ticino tra sfide e occasioni

**frg** Un cambiamento senza dubbio epocale per il canton Ticino, sempre più interconnesso verso l'interno e verso l'esterno. Dimezzare i tempi di viaggio tra Bellinzona e Lugano e tra Lugano e Locarno, significa essere decisamente concorrenziali rispetto alla strada. Se si aggiunge l'impegno del Ticino nel potenziamento del trasporto pubblico - saranno investiti 461 milioni di franchi - si può senza dubbio parlare di rivoluzione nel trasporto pubblico in Ticino. Come ha spiegato il professor Remigio Ratti, grande esperto di politica dei trasporti - «la galleria del Ceneri è importante per la mobilità interna ma è solo una premessa per un diverso sviluppo territoriale. Si tratta di una sfida per la progettualità e la capacità di investimento, resa ancora più ardua - ha dichiarato dalle colonne del Corriere del Ticino (CdT) - in un periodo di grandi mutamenti ed incertezze».

Tuttavia, in un mondo dove tutti siamo spinti a correre e siamo tutti di fretta, occorre anche riflettere sul perché e sul come ci muoviamo. Il direttore del Dipartimento del Territorio Claudio Zali lancia una provocazione: «Tutti in movimento nella città Ticino? Si può vivere anche

in modo diverso». Personalmente - spiega al CdT - prediligo uno sviluppo territoriale che faciliti ma non incentivi gli spostamenti dei pendolari. Come Stato inseguiamo una domanda di mobilità che aumenta ed è immensa».

Se è vero che il Ceneri apre delle porte, non significa che quelle porte portino in un'unica direzione: «La galleria di base del San Gottardo - spiega Ratti - ha anche ambivalenti effetti drenanti rispetto ai poli di Zurigo, Zugo e Lucerna ancora difficili da leggere. Maggiori opportunità per i giovani, ma anche fuga delle forze migliori. Migliore integrazione nel contesto svizzero, ma anche maggiore dipendenza dai poteri decisionali d'oltralpe».

Sull'importanza dell'opera si è espressa anche la presidente della Confederazione Simonetta Sommaruga, ricordando il mandato dell'Iniziativa delle Alpi: «Il traffico merci deve spostarsi su rotaia. Per questo la galleria del Ceneri non è importante solo per il Ticino, ma per tutta la Svizzera. Inaugurata la galleria del Ceneri, i ticinesi chiedono il prolungamento a Sud di Lugano di Alptransit».

## Ampliare i CCL, rafforzare la base

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

Con l'apertura della Galleria di base del Ceneri a dicembre, il trasporto pubblico ticinese farà un grande balzo in avanti. Nel settore ferroviario e degli autobus, le aziende stanno espandendo i loro servizi e crescendo. In questa fase storica di sviluppo, è importante lottare per una buona occupazione e buone condizioni di lavoro. Ci aiuta il fatto che la stragran-

de maggioranza delle aziende di trasporto hanno già un CCL solido, grazie all'impegno del SEV. Negli ultimi anni, il nostro sindacato ha costruito un grande rapporto di fiducia tra i dipendenti e ha ampliato la base. Svolgiamo inoltre un ruolo di primo piano nel partenariato sociale. E per continuare a farlo, dobbiamo crescere ulteriormente in termine di membri. E ciò sarà possibile con un lavoro di prossimità.

spondano alle condizioni reali d'intervento durante l'esercizio. Come si è visto per la GBG, la realtà dei fatti non sempre corrisponde alla situazione simulata delle fasi di test. Occorrerà la più stretta sorveglianza sulle condizioni effettive di lavoro, anche e soprattutto su quelle del personale delle ditte private.

**Marcel Maurer, segretario centrale nel Comitato LPV:** Come macchinista di BLS Cargo, per me attualmente non cambia praticamente nulla. Faccio per lo più avanti e indietro tra



«Riguardo alle condizioni di lavoro, il personale interessato dell'Infrastruttura dovrà sostenere due turni settimanali notturni con impiego costante in galleria».

DAVIDE PERINI  
Sezione SEV-BAU Ticino




## Convegno della migrazione 2020 «Forme di lavoro digitale, integrazione e pari opportunità»

---

**Venerdì, 16 ottobre 2020 dalle 9 alle 16**



**Hotel Olten**  
Bahnhofstrasse 5, Zentrum im Winkel, Olten

### Programma della giornata

09:00	Caffè di benvenuto
09:45	Apertura della giornata
10:00	Lavoro di gruppo sulle «forme di lavoro digitale» Relazione di <b>Daniela Lehmann</b> , coordinatrice della politica dei trasporti del SEV, spuntino «standing lunch»
12:15	Relazione di <b>Michele Puleo</b> , direttore d'Integrations Aargau
13:45	Lavoro di gruppo su «Integrazione / pari opportunità»
16:00	Fine della giornata e aperitivo

**Chi può partecipare?**  
• tutte le e tutti i migranti interessati (anche se non membri del SEV)  
• tutti i membri del SEV interessati

I e le dipendenti delle FFS e di FFS Cargo possono chiedere il congedo di formazione per partecipare alla giornata.  
Per i dipendenti delle altre imprese di trasporto concessionarie (ITC) valgono le relative disposizioni in materia.

**Spese**  
Le spese per la giornata sono coperte dal SEV.

**Lingue**  
Tedesco, francese e italiano con traduzione simultanea.

**Iscrizioni**  
Entro al massimo il 25 settembre 2020 a:  
SEV Segretariato centrale  
Isabelle Magrini  
Steinerstrasse 35  
Casella postale 1008  
3000 Bern 6  
migration@sev-online.ch  
031 357 57 57  
www.sev-online.ch/migrazione





# Unisciti a noi su Facebook!



[www.facebook.com/  
verkehrsgewerkschaft](http://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)



## ASSEMBLEA SEZIONALE

# ZPV Ticino: 10 anni di vita 135 di storia

**Marco Belloli**  
giornale@sev-online.ch

**Si è tenuta il 28 agosto 2020 a Chiasso l'annuale assemblea della ZPV Ticino. Ha fatto molto piacere il buon numero di partecipanti che hanno risposto all'invito del comitato.**

Dispiace però l'assenza di giovani colleghe e colleghi, ovviamente senza offendere i più anziani presenti in piena forma. Un ringraziamento per l'ottima organizzazione dell'evento va a Beatrice e Mauricio che hanno fatto tutto il possibile per mettere a proprio agio i partecipanti. L'ordine del giorno prevedeva anche le nomine del comitato per il periodo amministrativo 2021-2024, con la speranza di un/una candidato/a dell'ultimo momento per l'importante funzione di presidente. La relazione - tenuta da chi scrive nelle veci di presidente ad interim - inizia esprimendo la gratitudine nei confronti del personale treno, perché pur sapendo dei rischi legati alla difficile situazione del coronavirus, il personale si è sempre esposto per garan-

tire un servizio importante all'utenza. In seguito ha poi tracciato un excursus sulle tematiche con cui il comitato, la sottofederazione e il SEV sono stati confrontati.

Il progetto accompagnamento alla clientela 2020, la difficile situazione alla quale è stato confrontato il personale treno per via dei treni stracolmi e l'impatto che sta avendo la crisi del coronavirus, sono stati alcuni temi affrontati nella sua relazione. Illustra le principali tematiche che saranno oggetto di trattativa e affrontate in modo prioritario con le FFS, quali un conto indennità Z per gli assistenti alla clientela, l'indennità giornaliera ai colleghi che si occupano della sorveglianza marciapiede e un'indennità unitaria a livello svizzero per i formatori di apprendisti. Il doppio accompagnamento, l'abolizione della targhetta con nominativo, una migliore strutturazione delle rotazioni annuali sono anch'esse rivendicazioni prioritarie che la sottofederazione ZPV dovrà riproporre e affrontare nuovamente e che impegneranno la sottofederazione per un lungo periodo.

Chiara e ferma la posizione della ZPV ovviamente contraria al progetto pilota per una par-



**Buona partecipazione a Chiasso**

tenza autonoma dei treni IR 13 Zurigo-Coira via Rheinthal. Un progetto che bisogna affossare per il fatto che avrà delle probabili conseguenze per la nostra categoria.

### Opportunità e criticità

Il presidente ad interim si sofferma sulla difficile situazione che si è venuta a creare con la mancanza di una guida alla testa della sezione da inizio anno 2020. Ricorda che quest'anno la ZPV Ticino festeggia i 10 anni di vita, però con alle spalle ben 135 anni di storia perché nata dall'unione di Chiasso e Bellinzona. Invita pertanto in particolare le giovani e i giovani colleghi, ad interessarsi maggiormente alle questioni sindacali. Giovani che dovranno assicurare la continuità della ZPV e che per il SEV rivestono un ruolo di primissimo piano. Interessante anche l'intervento del segretario sindacale Pascal Fiscalini che ha permesso di conoscere le molteplici sfide sindacali. Illustra l'attuale situazione e i provvedimenti delle FFS che toccano da vicino il personale, quali ad esempio il risanamento del modello di pensionamento e le misure di risparmio legate al coronavirus. Descrive anche delle azioni intraprese dal sindacato durante l'emergenza coronavirus per tutelare la salute delle colleghe e dei colleghi. Espone brevemente la situazione delle officine di Bellinzona e invita a firmare l'iniziativa a favore di una

13esima AVS. Si è poi aperto il capitolo delle nomine. Dapprima si è passati all'elezione del collega Roberto Mocchi quale membro di comitato per l'anno 2020. In seguito i colleghi Christine Fiscalini, Mauricio Hernandez, Roberto Mocchi, Gian-Marco Blattner, Roland Jud e Marco Belloli sono stati confermati nelle loro funzioni per il periodo amministrativo 2021-2024. Purtroppo non si è trovato una o un collega per occupare il posto di presidente.

In ogni caso il collega Mocchi valuterà in modo coscienzioso se assumere in futuro questa importante carica. Il collega Igor Ortelli è stato nominato supplente nella commissione di gestione. La parola è poi passata al cassiere Mauricio Hernandez per la presentazione dei conti dell'anno 2019, che si è chiuso con una piccola perdita. Dopo la lettura del rapporto dei revisori l'assemblea approva i conti. In seguito i presenti hanno pure approvato alcune modifiche al regolamento di gestione della ZPV Ticino che saranno valide dal 1. gennaio 2021.

L'assemblea si è conclusa con i ringraziamenti e un applauso ai colleghi Blattner Gian-Marco, Sonzini Fabio, Selmoni Vittorio e Meroni Luca che hanno raggiunto i 40 anni di affiliazione al sindacato SEV. Ringraziamenti che non sono mancati anche nei confronti di Bruno Castaldo e Alan Perli che hanno lasciato il comitato sezionale.



RIVENDICAZIONI USS

# Aumenti salariali possibili e necessari

uss/red  
giornale@sev-online.ch

**Gli effetti della crisi sull'economia sono molto variabili: in alcuni settori gli affari vanno bene o addirittura molto bene. In considerazione della bassa crescita salariale degli ultimi anni, le federazioni dell'Unione sindacale svizzera (USS) chiedono aumenti fino a 100 franchi al mese o fino al 2% nei settori e nelle aziende che se lo possono permettere. Il potere d'acquisto dei lavoratori e delle lavoratrici deve essere sostenuto, non minato.**

Molti dipendenti hanno dovuto compiere notevoli sforzi durante la crisi. Pensiamo agli ospedali, ma anche alla logistica o a parti della pubblica amministrazione. Allo stesso tempo, alcuni settori stanno andando bene. Sono pertanto possibili sostanziali aumenti salariali.

Negli ultimi anni, i salari hanno subito una stagnazione nonostante il boom economico. Solo nel 2019 e dopo due brutti anni, i salari reali sono aumentati di nuovo, di circa lo 0,5%. Questo aumento è chiaramente insufficiente in considerazione del favorevole sviluppo economico e della crescita del 5,9% del PIL (Prodotto interno lordo) dal 2017 al 2019. È quindi necessario aumentare i salari.

Dalla crisi finanziaria di oltre dieci anni fa, i datori di lavoro hanno sempre sostenuto che le attuali turbolenze sono un motivo per rifiutare gli aumenti salariali. Eppure spesso la situazione economica è migliore di quanto si cerchi di far credere. La crisi non può essere usata come argomento ovunque e per tutti: quando gli affari vanno bene, la situazione dei lavoratori e delle lavoratrici deve essere migliorata.

Le federazioni dell'USS chiedono quindi aumenti fino a 100 franchi al mese, ovvero il 2% nei settori e nelle aziende che se lo possono permettere. Inoltre, la tredicesima dovrebbe essere pagata per intero anche se l'azienda ha beneficiato del lavoro ridotto durante l'anno. Infine, laddove esiste ancora il lavoro ridotto, l'USS chiede ai datori di lavoro di pagare il 100% dello stipendio per i salari più bassi, come già fanno diverse aziende.

## Dividendi agli azionisti aumenti reali ai dipendenti

«Finché nel nostro Paese si pagano decine di miliardi di dividendi - ha sottolineato il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard - è legittimo parlare di aumenti salariali. Aumentare i salari in quei rami che possono farlo è un'esigenza che ora assume un'altra dimensione. Non è solo una richiesta di giustizia sociale o di riconoscimento per coloro che sono stati esposti durante questa crisi, nel servizio pubblico o nei servizi. È anche una forma di solidarietà con i settori che sono stati duramente colpiti, alcuni dei quali dipendono dai consumi interni».

Il presidente dell'USS ha rivolto lo sguardo anche sull'impostazione

della politica economica: «Questa crisi può essere superata rapidamente - ha evidenziato - se lo Stato e le imprese non entrano in una logica prociclica. È l'austerità salariale delle imprese beneficiarie e l'austerità di bilancio dello Stato che trascinerà l'intera economia in una spirale negativa. Questo è ciò che deve essere evitato a tutti i co-

sti. Altrimenti, l'alternativa sarà quella di concentrare il dibattito sulla politica fiscale. Se non si investiranno i profitti passati e presenti per superare questa crisi, la popolazione dovrà solo chiedere allo Stato di darsi i mezzi per andare a prenderseli per permettere la ripresa della nostra situazione economica e sociale».



Adeguamenti salariali per salvaguardare il potere di acquisto

## Generazioni stagisti: basta con gli abusi

In occasione dell'inizio dell'anno scolastico 2020 sono state presentate mozioni sulla situazione dei tirocinanti in oltre 15 Cantoni. Molti studenti, ma anche persone che vogliono iniziare un apprendistato o una formazione presso un'alta scuola, sono obbligati a compiere prima uno stage. Il Consiglio federale ritiene che non sia necessario intervenire a livello nazionale e lascia ai Cantoni il compito di disciplinare questa scandalosa pratica di stage. L'USS vuole quindi esortare i Cantoni ad assumersi le proprie responsabilità: gli stages devono essere regolamentati e, se necessario, vietati.

Nella sua risposta alla mozione 18.3489, che chiedeva la regolamentazione degli stages a livello federale, il Consiglio federale ha sostenuto che la vigilanza sul mercato del lavoro è esercitata dai Cantoni. I Cantoni dispongono quindi degli strumenti necessari per intervenire contro gli abusi nell'ambito degli stages. In pratica, tuttavia, pochi Cantoni dispongono di una regolamentazione efficace in questo settore. Eppure dal 2010 il numero di stagisti è in costante aumento. In Svizzera, circa il 10% degli impiegati tra i 15 e i 24 anni ha un contratto di stage.

La situazione è particolarmente

difficile nei settori della salute e dell'assistenza all'infanzia, dove i giovani a volte devono fare degli stages molto lunghi prima ancora di iniziare un apprendistato. Un altro settore in cui la precarietà è elevata è quello delle persone che, dopo aver terminato gli studi, trovano solo posti di stage per diversi anni.

Spesso anche agli stagisti viene rinnovato più volte il contratto di stage con il pretesto che la prossima volta ci sarà un contratto fisso. Insomma stiamo parlando di forme di dumping. Con i contratti di stage, i giovani devono accettare salari molto bassi e le conseguenze sono doppiamente dannose: non guadagnano abbastanza per vivere e prendono il posto di dipendenti a tempo indeterminato meglio retribuiti.

In linea di principio gli stages dovrebbero essere richiesti solo in circostanze molto specifiche, come l'integrazione nel mercato del lavoro. E dovrebbero avere una componente di formazione. L'USS chiede inoltre che siano vietati gli stages di pre-apprendistato, soprattutto nell'assistenza all'infanzia. La durata degli altri tipi di stages deve essere limitata a sei mesi e gli stagisti devono ricevere un sostegno adeguato durante questo periodo di formazione.

SHEILA BELOMETTI E MARIO SCHMID

## Segretariato regionale di Zurigo: due nuovi volti



Sheila Belometti

**Elisa Lanthaler** Iniziare una nuova attività lavorativa in questi tempi caratterizzati dal Covid è senz'altro particolare: per Sheila Belometti, 32 anni, che da inizio giugno si è ritrovata a riprendere gli incarti del segretariato regionale di Zurigo riguardanti le FFS dal suo predecessore Christoph Geissbühler, il bilancio delle prime settimane al SEV è comunque positivo: «Il mio inserimento è andato benissimo, grazie alla disponibilità e all'apertura del super team di Zurigo e della mia supervisora Barbara Spalinger, che mi hanno sempre aiutato».

### Poliglotta e impegnata

Sheila Belometti è nata in Ticino e cresciuta a Losone con i bisnonni che, molti anni fa, avevano lasciato Berna per il sud delle Alpi. Nel 2008 si è trasferita a Zurigo per studiare scienze delle religioni e scienze islamiche, conseguendo un Master presso il centro per religione, scienza e politica di Zurigo, Lucerna e Basilea. È molto portata per le lingue, dato che è perfettamente bilingue (tedesco e italiano), parla correntemente francese e inglese e sa esprimersi anche in spagnolo, persiano e arabo.

Grazie a queste capacità, terminati gli studi, è partita per uno stage di cinque mesi presso il DFAE in Arabia Saudita e poi presso l'ambasciata svizzera di Skopje. Nel 2017 ha poi lavorato come assistente di volo presso Helvetic, diventando capo cabina nell'agosto 2018. In questo periodo, ha realizzato l'importanza del lavoro sindacale, avendo anche constatato che Helvetic ancora oggi non dispone di un CCL.

«Allora ho cominciato a insistere affinché ci si organizzasse dal profilo sindacale, con il risultato di essere più volte convocata in direzione», ricorda sorridendo. Adesso ha cambiato fronte. «Ho sempre voluto lavorare nel settore Non-Profit». Del SEV le piace in modo particolare il fatto che sia concentrato su di un settore, ciò che rende il lavoro molto più specifico. «Io poi vengo dal settore dei trasporti, per cui il SEV è proprio il sindacato che fa al caso mio!».

Sheila Belometti trascorre molto volentieri il suo tempo libero in compagnia e con gli amici, le piace cucinare ma ha anche mantenuto la

sua grande passione per i viaggi. Sheila Belometti ha completato i ranghi del «Team Est» di Zurigo, che comprendono anche Regula Pauli, Markus Cadosch, Claude Meier, Angela Moonen-Herzog e, dall'autunno scorso, Mario Schmid.

### Da Berna al segretariato regionale di Zurigo

Nato a Zugo, Mario Schmid lavora al SEV dal 2011. In precedenza, era al segretariato centrale di Berna, dove si occupava dell'assistenza giuridica. Dal settembre 2019, è passato al segretariato regionale di Zurigo, dove continua a occuparsi al 60 per cento dell'assistenza giuridica e al 20 per cento delle questioni di elvetino in qualità di segretario sindacale. A 34 anni, apprezza questa nuova sfida: «è un lavoro molto interessante, anche se molto più politico, con numerose riunioni e trattative». La sua attività principale resta tuttavia la consulenza giuridica: «mi piace il contatto diretto con i membri e cercare con loro la soluzione del problema. Se possibile, lo facciamo anche con il datore di lavoro; se non funziona, con un procedimento legale nei suoi confronti».

Mario Schmid è cresciuto in città a Zugo, «in un luogo idilliaco, al margine del bosco, con tre sorelle». Dopo la scuola di commercio, ha ottenuto la maturità per adulti e ha studiato giurisprudenza a Zurigo. Durante questi studi, nel 2011, ha iniziato a lavorare per il SEV. Ora, Mario Schmid abita con la moglie e la piccola figlioletta, nata in aprile, a Escholzmatt nella regione lucernese dell'Entlebuch.



Mario Schmid

## Gioventù

**3.10**  
Museo dei trasporti

Una proposta da non perdere! Una proposta per rilanciare le iniziative della Commissione.

L'attività della gioventù SEV riparte infatti con una crociera da Lucerna a Brunnen, seguita dalla visita al Museo svizzero dei trasporti e dell'esposizione permanente: «NFTA – La porta verso il Sud». Ritrovo alle 10:05 al vecchio portale della stazione di Lucerna (Bahnhofstor).

Aspettiamo con piacere la tua **iscrizione entro il 25 settembre** via mail a [jugend@sev-online.ch](mailto:jugend@sev-online.ch) o WhatsApp allo 079 223 59 89. (Iscrizione franchi 20.-; apprendisti gratuito).

## Sezioni

**16.10**  
TS Ticino

L'assemblea generale ordinaria della nostra sezione avrà luogo venerdì 16 ottobre alla Casa del Popolo a Bellinzona, a partire dalle 17.00.

### Ordine del giorno:

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

L'assemblea è aperta a membri e interessati.

Al termine verrà offerto un rinfresco.

**Annunciarsi entro il 9 ottobre** a: Nicola Sacco, tel. 076 440 87 44, e-mail: [nicola.sacco@sev-ts.ch](mailto:nicola.sacco@sev-ts.ch)

**26.10**  
AS Ticino

Informiamo che l'assemblea generale ordinaria annuale si terrà lunedì 26 ottobre, alle ore 18.00, presso la Casa del Popolo a Bellinzona, con il seguente ordine del giorno:

1. Apertura e saluto del Presidente sezionale, lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori
4. Approvazione verbale dell'ultima assemblea
5. Breve relazione del Presidente / discussione, domande al Presidente centrale AS Peter Käppler
6. Rapporto del cassiere
7. Consegna distintivi 25° e 40° d'appartenenza a SEV / AS
8. Attualità sindacali con un collega del Segretariato regionale Ticinese
9. Eventuali

**Avviso importante:** colleghe/colleghi interessati ad entrare a far parte del Comitato regionale AS Ticino e poter così dare il proprio prezioso contributo, sono pregati di annunciarsi al presidente sezionale Vanni Nembrini: tel. 079.516.12.07.

Al termine sarà offerto un rinfresco al quale sono invitati tutti i presenti; chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 16 ottobre** a Albertini Attilio al seguente indirizzo e-Mail: [attilio.albertini@sbbcargo.com](mailto:attilio.albertini@sbbcargo.com)

## Formazione

**19-20.10**  
LPV: esami periodici

Hai degli esami periodici che ti aspettano? Non hai voglia di imparare a memoria da solo prescrizioni e regolamenti? Allora il **corso di preparazione agli esami periodici** organizzato dalla LPV e che avrà luogo a Bellinzona fa sicuramente al caso tuo! Sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di aggiornare le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro e puoi prepararti agli esami esercitandoti anche con prove fittizie. Inizio ore 08.15.

In base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo International e BLS, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Costo: membri LPV: Fr. 50.-; non membri: Fr. 650.- (compresa documentazione corso, pranzo, bevande)

**Iscrizioni** e maggiori informazioni: direttamente a Thomas Giedemann, telefono: 079 505 04 57.

## Assemblee delegati

**30.09**  
ZPV

La ZPV organizza la propria assemblea il 30 settembre a Langnau i.E.

**30.09**  
PV

Si terrà a fine settembre a Muntelier, l'assemblea dei delegati dei pensionati.

**5-6.10**  
RPV

L'assemblea dei delegati congiunta con la conferenza dei presidenti sezionali (e CC) si svolgeranno dal 5 al 6 ottobre al «Seehotel» a Bönigen, con inizio ore 08.00.

**Iscrizione:** al più presto presso il cassiere centrale Heinz Schneider, Hochhausweg 9, 9470 Werdenberg; mail: [heinzschne@bluewin.ch](mailto:heinzschne@bluewin.ch)

**20.10**  
VPT

L'assemblea dei delegati VPT è ora riproposta il 20 ottobre presso la sede di UNIA all'Egghölzli a Berna, con un numero limitato di delegati per rispettare le misure sanitarie legate al Covid-19. Maggiori informazioni seguiranno.

**29.10**  
AS

La sottofederazione AS ha messo in agenda per il 29 ottobre la propria assemblea dei delegati. Si terrà a Olten presso l'Hotel Olten.

## USB

**30.09**  
Assemblea delegati USB

L'assemblea dell'Unione sindacale di Bellinzona si terrà mercoledì 30 settembre alla Casa del Popolo di Bellinzona, con inizio ore 20.15.

Fra i punti dell'ordine del giorno la nomina di un nuovo membro di comitato.

Possono partecipare i delegati designati dalle sezioni.

## COLONIE SINDACATI USS Vieni anche tu

**Colonie dei sindacati USS** Dopo la bella esperienza dell'edizione 2019, le Colonie dei sindacati invitano nuovamente tutte le associate e gli associati a partecipare alle giornate di volontariato presso la Casa Poli-

valente di Rodi Fiesso, in Leventina.

Un modo per prendersi cura di un bene comune e vivere momenti di condivisione indimenticabili! **Info e prenotazioni 076 3813878**



Bildarchiv

VPT

## Molti nuovi membri: grande soddisfazione

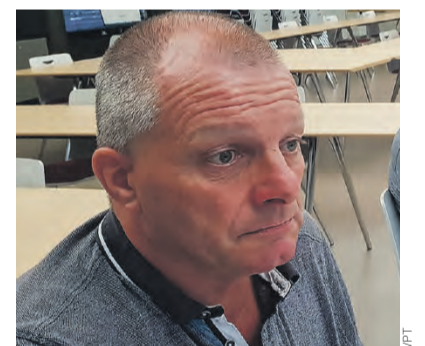
**Christophe Locher** Dopo che la riunione di primavera del Comitato centrale VPT ha dovuto essere annullata a causa del Covid-19, l'intero comitato si è riunito il 10 settembre a Egghölzli. Il presidente del giorno, Peter Bernet, è stato visibilmente contento di essere di nuovo insieme a tutti i colleghi.

Il presidente centrale Gilbert d'Alessandro ha descritto come il SEV si è preoccupato fin da subito e dall'inizio della pandemia per la protezione dei dipendenti dei trasporti pubblici. Il SEV ha pure fatto pressione affinché la Confederazione e i Cantoni si assumessero le loro responsabilità finanziarie nei confronti delle imprese. Attualmente c'è ancora molta incertezza, soprattutto tra le aziende turistiche, sulle quali planano inevitabili le conseguenze finanziarie. Il SEV si è chiaramente schierato vigorosamente contro i licenziamenti e le riduzioni salariali.

Il presidente centrale ha ricordato che il 20 ottobre si terrà l'assemblea dei delegati VPT, precedentemente rinviata. La discussione non ha potuto non toccare l'attuale situazione sanitaria: in caso di aumento di contagi e di peggioramento della situazione occorrerà di nuovo valutare un eventuale annullamento.

Il comitato ha incaricato il presidente centrale di proseguire le discussioni sul progetto di legge sulla tassa sul CO2 all'interno degli organi SEV. Il comitato fa notare che saranno i dipendenti con i redditi più bassi ad essere fortemente colpiti.

Il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser ha informato sulle attività sindacali. Il comitato ha deciso di ritirare la mozione al congresso per creare un osservatorio



**Christian Neff alla sua ultima riunione come segretario.**

nazionale contro la violenza. Ciò nonostante si constata che le leggi vigenti in materia di aggressioni ai danni del personale dei trasporti pubblici non sono ancora sufficientemente conosciute da tutti i Cantoni e da tutte le aziende. Di conseguenza, non sempre vengono applicate.

Dopo aver dovuto annullare diversi appuntamenti, il comitato si sta già chinando sulle giornate VPT del 2021. Resta da sperare che si possano tenere regolarmente la prossima primavera.

Nonostante il Covid-19, i nuovi membri della sottofederazione VPT sono in crescita. Le cifre sono molto vicine a quelle dell'anno precedente. Per cui si ringraziano tutti coloro che hanno continuato a promuovere il SEV nonostante le avversità. Il comitato ne è convinto: «Continuiamo a lavorare bene, perché solo insieme siamo forti». I mezzi per il reclutamento saranno pertanto mantenuti.

Al termine dell'incontro, il Presidente ha dichiarato che questo è stata l'ultima seduta di comitato di Philippe Chambovey (GPK), del vicepresidente Peter Bernet e del segretario Christian Neff. Li ha ringraziati calorosamente per il loro grande e prezioso lavoro.

# Agenda 13

### CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino porge sincere condoglianze al collega **Athos Peng**, in lutto per la perdita della mamma Renata.

### IMPRESSUM

#### Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV.

Publicazione quindicinale.

**Editore:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

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

**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, telefono 091 825 01 15,

e-mail: [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**Tiratura:** edizione italiana: 3 199 copie; totale: 37 927; certificata il 9.12.2019

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

**Publicità:** Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00,

[www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

e-mail: [SEVZeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVZeitung@fachmedien.ch);

**Prestampa:** AZ Verlagsservice AG, Aarau; [www.chmedia.ch](http://www.chmedia.ch)

**Stampa:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau; [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

**ISSN** 2624-7836

**Prossima edizione: 8 ottobre.**

**Chiusura redazionale: 1. ottobre, ore 10.00.**

## ORIZZONTI

# Iniziativa per multinazionali responsabili: necessaria la responsabilità globale



**Lavinia Sommaruga**  
Alliance Sud e membro del coordinamento della campagna per la Svizzera italiana

Condizioni lavorative catastrofiche nelle fabbriche tessili in Asia, lavoro minorile nelle piantagioni di cacao dell'Africa Occidentale, contadini cacciati con forza dalle loro terre in Perù: troppo spesso multinazionali con sede in Svizzera sono coinvolte in scandali perché violano i diritti umani e inquinano l'ambiente. Con l'Iniziativa per multinazionali responsabili vogliamo porre fine a queste pratiche.

Da decenni ci sono multinazionali che sfruttano i vuoti legislativi oppure la debolezza del sistema giudiziario di taluni paesi del Sud del mondo per violare sistematicamente i diritti umani e gli standard ambientali. Tranne qualche caso di scandalo mediatico o tentativo di azione legale, la maggior parte delle volte le imprese in questione la fanno franca e continuano impune a distruggere la vita delle persone in questi paesi: tra di esse ci sono anche diverse multinazionali con sede in Svizzera, come Glencore, Syngeta e LafargeHolcim.

Per porre fine a queste pratiche commerciali inaccettabili, nel 2015 è stata lanciata l'Iniziativa per multinazionali responsabili che ha rapidamente raccolto oltre 120'000 firme. Dopo una lunga odissea parlamentare, in cui la lobby delle multinazionali ha sfruttato tutti i mezzi a propria disposizione per respingere un controprogetto vincolante, l'Iniziativa approderà finalmente al voto il prossimo 29 novembre.



Per saperne di più: [www.iniziativa-multinazionali.ch](http://www.iniziativa-multinazionali.ch)

Il principio che risiede nel cuore dell'Iniziativa è un'ovvietà: se imprese come Glencore inquinano l'acqua potabile oppure avvelano bambini con metalli pesanti, devono rispondere delle loro azioni assumendosi le proprie responsabilità. Nel concreto ciò significa che le multinazionali aventi sede in Svizzera sono responsabili, in virtù del diritto civile, delle violazioni dei diritti umani o delle norme ambientali perpetrate dalle imprese che esse controllano all'estero, a meno che riescano a dimostrare di aver compiuto il proprio obbligo di dovuta diligenza. Una regola equa nei

confronti di quelle multinazionali che effettuano i controlli in modo corretto, che hanno quindi la possibilità di liberarsi da ogni responsabilità.

Non sorprende quindi che l'Iniziativa sia sostenuta da un'ampia coalizione, di cui fanno parte 114 organizzazioni provenienti dall'ambito della politica di sviluppo, dei diritti umani, dei diritti delle donne, della protezione dell'ambiente, delle Chiese, ma anche da federazioni sinda-

cali e da gruppi di azionisti. Non essendo legata a nessun partito politico, l'Iniziativa per multinazionali responsabili dipende dall'impegno di migliaia di volontari della società civile, che appendendo la bandiera al proprio balcone, scrivendo una lettera ai giornali oppure informando i propri conoscenti della votazione renderanno possibile un SI all'Iniziativa: una storica vittoria il 29 novembre.

## Bambini avvelenati

A Cerro de Pasco (Perù) l'aria e l'acqua sono contaminate da metalli pesanti. Questo è dovuto ad una gigantesca miniera controllata da Glencore. L'avvelenamento da piombo ha ripercussioni drammatiche soprattutto per i bambini: anemia, disabilità, paralisi. L'aria, il suolo, l'acqua, tutto è contaminato. L'aspettativa di vita degli abitanti è di cinque anni inferiore alla media, con una mortalità infantile superiore a quella di altre città peruviane. I bambini sono particolarmente colpiti dal momento che, a parità di contaminazione ambientale, i loro organismi assorbono molto più piombo rispetto agli adulti. Ci sono 2'000 bambini nella regione

che presentano un'intossicazione cronica da metalli pesanti. Contrariamente a quanto sostenuto da Glencore, l'inquinamento non rappresenta solo una parte della storia del sito. Un'analisi di laboratorio sui capelli dei bambini mostra che la concentrazione di piombo ha continuato ad aumentare negli ultimi anni.

Ciò che cambia con l'iniziativa: Glencore dovrebbe immediatamente smettere di avvelenare i bambini e gli adulti di Cerro de Pasco con metalli pesanti. L'iniziativa per multinazionali responsabili chiede che Glencore sia ritenuta responsabile di questi inquinamenti e avvelenamenti.



**VERSUS**

@l\_u\_t\_h\_o\_r

Rimanete in contatto, per non perdere nulla di noi stessi.

Con il suo nome d'artista l-u-t-t-h-o-r, Romain dedica da tempo un 10% per cercare di vivere di fotografia accanto al suo altro lavoro.

Sul suo conto Instagram, vedrete altre

belle foto della stazione ferroviaria di Losanna, ma anche del lago di Ginevra, dei concerti o del trampolino della spiaggia di Lutry (VD).

Insta: @l\_u\_t\_h\_o\_r

FB: @tre voltebang

Web: [www.troisfoisbang.com](http://www.troisfoisbang.com)

?

QUIZ

Lettura  
attenta,  
risposte  
sicure

**1. Quante persone hanno partecipato alla manifestazione di protesta a Zurigo contro il deterioramento delle condizioni di lavoro e dei salari?**

- a. 150
- b. 750
- c. 1500

**2. Di quanto sarà ridotto il tempo di percorrenza tra Zurigo e Milano grazie alla nuova galleria del Ceneri?**

- a. 15 minuti circa
- b. 23 minuti circa
- c. 30 minuti circa

**3. A quanto ammonta all'anno la quantità di lavoro gratuito svolto dalle donne?**

- a. 28 miliardi di franchi
- b. 100 miliardi di franchi
- c. 248 miliardi di franchi

**4. Qual è la professione di Sandro Kälin, presidente centrale TS?**

- a. Controllore tecnico presso FFS Cargo
- b. Elettromeccanico presso FFS
- c. Addetto alla manutenzione del materiale rotabile delle FFS

Potete rispondere alle domande del concorso **entro mercoledì 30 settembre 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](mailto:mystere@sev-online.ch);

**internet:** su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà 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 12: b/a/a/c

I buoni libro del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Denise Felix, Genolier. Sezione SEV GATA**

SULLE ORME DI...

## Laurent Juillerat, da spazzacamino a macchinista

Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**Incontriamo Laurent Juillerat su una linea ferroviaria destinata a scomparire dal 2025 per essere sostituita da un autobus elettrico. Il presidente della sezione ferroviaria del TRN-rail guida infatti «Le Régional» tra Le Locle e Les Brenets. Spazzacamino, poi macchinista, ha anche la patente di autista di autobus. Gioviolate, sempre, si impegna per il SEV a 360 gradi.**

Ci incontriamo alla stazione ferroviaria di Le Locle venerdì 11 settembre per schizzare il suo ritratto. A bordo del «Régional» gestito dalla compagnia TransN dove lavora dal 2007, Laurent Juillerat ci porta a Les Brenets, che molti turisti frequentano per recarsi al Saut du Doubs. Guidare questo veicolo (di che anno?) richiede una grande concentrazione: «A bordo hai il controllo della macchina. Non esiste un'elettronica che garantisca un sistema di frenatura automatizzato, se necessario. E a volte la macchina risponde lentamente quando deve obbedire ai nostri ordini. Occorre quindi mantenere il sangue freddo», afferma sorridendo.

Per questo 43enne abitante di Les Brenets, l'annunciata scomparsa della linea ferroviaria entro la fine del 2023, seguita dalla ripresa dell'esercizio permanente con un autobus elettrico a partire dal 2025, è uno strazio. «La linea non è

abbastanza redditizia, ma lo sarà mai? Sulla carta, il progetto è interessante perché prevede di utilizzare parte dell'attuale percorso ferroviario e di estendere la linea di autobus fino al lago e possibilmente oltre il confine. Ma ci sono ancora molte incognite. Ci dicono che la cadenza aumenterà di mezz'ora. Per il lavoro, sembra interessante, ma non abbiamo ancora fatti concreti».

**Presidente di sezione da tre anni**

E come sindacalista, le questioni occupazionali sono naturalmente cruciali per lui, che presiede una delle tre sezioni SEV all'interno dell'azienda TransN di Neuchâtel, la sezione TRN-rail. «Nella sezione abbiamo circa settanta membri. Le questioni relative al tempo di lavoro - in particolare il giusto equilibrio dei minuti, il rispetto delle 2042 ore annuali - e alla corretta applicazione del CCL sono le due principali linee d'azione del SEV. Tra i servizi che i nostri soci apprezzano c'è la protezione giuridica professionale del SEV. È blindata. Nel CCL abbiamo ancorato con precisione i passi e i diritti dei dipendenti in caso di procedimenti disciplinari. Un membro del sindacato ha il diritto di essere accompagnato durante un colloquio. Noi saremo lì a sostenerlo», assicura Laurent.

Anche se la ferrovia faceva parte della storia della sua famiglia, non vi è approdato subito al termine della scuola dell'obbligo. «Il mio bisnonno era capostazione a Le Creux nel Giura berne-



se, mentre mia nonna era una guardia barriera. Mio padre avrebbe voluto fare il capostazione, ma non è stato accettato. Io sono entrato nelle FFS nel 2006 per diventare macchinista B100, dopo una formazione iniziale come... spazzacamino. Ho lavorato in questa funzione qualche anno dopo aver ottenuto il mio attestato federale di capacità. Ma in realtà non mi piaceva il lavoro e le condizioni di impiego non erano molto allettanti...».

Sindacalista nell'animo, Laurent Juillerat si è trovato di fronte ad un bivio: «Avrei dovuto seguire una specializzazione per migliorare le mie condizioni di lavoro come spazzacamino, ma non ne avevo la motivazione. Mi piaceva guidare. Ho esitato tra l'altro a diventare un istruttore di guida o macchinista di locomotive. Mio padre, grande appassionato di treni, mi ha fatto notare che le FFS erano alla ricerca di persone. Durante la mia formazione, TransN (TRN prima della fusione con TN) ha indetto un concorso per la posizione di guida del «Regional». Ed è così che ho cambiato strada».

Ma Laurent ha un'altra corda al suo arco, visto che dal 2017 è in possesso di una patente per guidare l'autobus; licenza che la sua azienda ha finanziato quando la linea tra Les Brenets e Le Locle ha dovuto essere chiusa per lavori di ristrutturazione. «Sono versatile, ma il lato negativo è che raramente guido autobus per l'azienda. Quindi, a volte è difficile cambiare velocemente d'abito quando è necessario. I veicoli sono

a volte lunghi 8 metri, o anche 10 o 12 metri. Quando non si guida da sei mesi...».

**Impegno sindacale e politica**

Se il suo coinvolgimento sindacale lo ha portato a far parte del comitato del settore ferrovia della VPT, Laurent Juillerat è impegnato politicamente anche nel suo comune, dove nel Legislativo siede tra i banchi dell'Unione Democratica... di sinistra, una formazione politica di rappresentanti eletti di vari partiti. Sarà anche candidato alle elezioni comunali di quest'autunno nelle file socialiste del nuovo comune di Le Locle-Les Brenets. «Ero in politica prima di far parte del comitato della TRN-rail. La politica mi ha sempre interessato. Si impara molto su come funziona la democrazia, sulla vita locale e si scopre anche se stessi. Prendere decisioni, partecipare, essere coinvolti: i punti in comune tra la politica e il sindacato sono molti», dice.

Per i suoi impegni, ha potuto usufruire dei corsi Movendo di Mind Mapping che ha frequentato grazie alle prestazioni del SEV. «Mi sono stati molto utili perché sono fondamentalmente disordinato. Grazie a questo corso ho potuto strutturare meglio il mio pensiero e il mio discorso».

Infine, questo padre di due figlie di 12 e 10 anni, trova ancora il tempo di impegnarsi per «Ludesco» un festival di giochi di società che si svolge a La Chaux-de-Fonds. Non sorprende, da parte di un uomo gioviolate.

## PROSSIMA FERMATA NATURA

Louiza

