



# SEV N.2

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



PARI OPPORTUNITÀ

## Prendersi cura della democrazia

Editoriale di Lucie Waser,  
delegata alla parità del SEV

► p. 3

**Q**uando una democrazia è «autentica» democrazia? Nella mia concezione di democrazia, la Svizzera ha fatto un passo importante verso una democrazia autentica 50 anni fa con l'introduzione del diritto di voto e di eleggibilità per le donne, che finalmente potevano avere voce in capitolo – ad eccezione delle appenzellesi per le votazioni nel proprio Cantone. Da allora sono successe molte cose in termini di pari opportunità. Eppure, c'è ancora molta strada da fare per raggiungere l'effettiva parità di genere.

Nel SEV, che per la sua struttura con una base democratica si avvicina molto alla democrazia svizzera, da sempre le donne possono partecipare. Ma affinché le preoccupazioni delle donne siano maggiormente considerate nell'attività sindacale, le donne devono

essere numericamente meglio rappresentate.

L'industria dei trasporti è ancora un settore prettamente maschile. Tuttavia, a causa dell'evoluzione demografica dipende vieppiù dalle donne. Ma per attirare più donne nelle professioni dei trasporti pubblici occorre creare strutture adeguate che consentano di conciliare meglio lavoro e vita privata.

In questo anno giubilare il SEV si concentra quindi sulle donne nel settore dei trasporti, adoperandosi (ad esempio in gruppi di lavoro con le FFS) per garantire l'attuazione delle rivendicazioni del progetto europeo «women in rail». In questo contesto il SEV si chiederà molto concretamente a che punto si trovano le imprese di trasporto e il sindacato in termini di parità di genere, quali condizioni quadro occorre migliorare, quali strutture di potere devono essere abbattute.

Un evento in autunno farà maggiore chiarezza su questi e altri punti – ma non vogliamo ancora svelarvi i dettagli.

La democrazia non è una legge di natura. L'esperienza dimostra che in alcuni Paesi poggia su basi molto fragili. Dobbiamo quindi prenderci cura delle nostre strutture democratiche.

Quanto più ampia è la partecipazione di persone con punti di vista diversi, tanto più solida può essere una democrazia. Ecco perché è così importante esercitare i propri diritti e partecipare attivamente, esprimere la propria opinione. In Svizzera, ma anche nel SEV.

Quindi, care donne: date voce alle vostre preoccupazioni, partecipate al processo decisionale e convincete le vostre colleghe ad aderire al SEV – così da non dover aspettare altri 50 anni per raggiungere la parità di genere!

### Macchinisti

Le competenze linguistiche si riflettono sulla sicurezza e aprono al dumping

2

### CCL FFS

Dentro alle principali conquiste che hanno fatto la storia

5

### Navigazione

Riflettori puntati su un settore che ha sofferto per la pandemia

7

## Trasporto merci diminuito

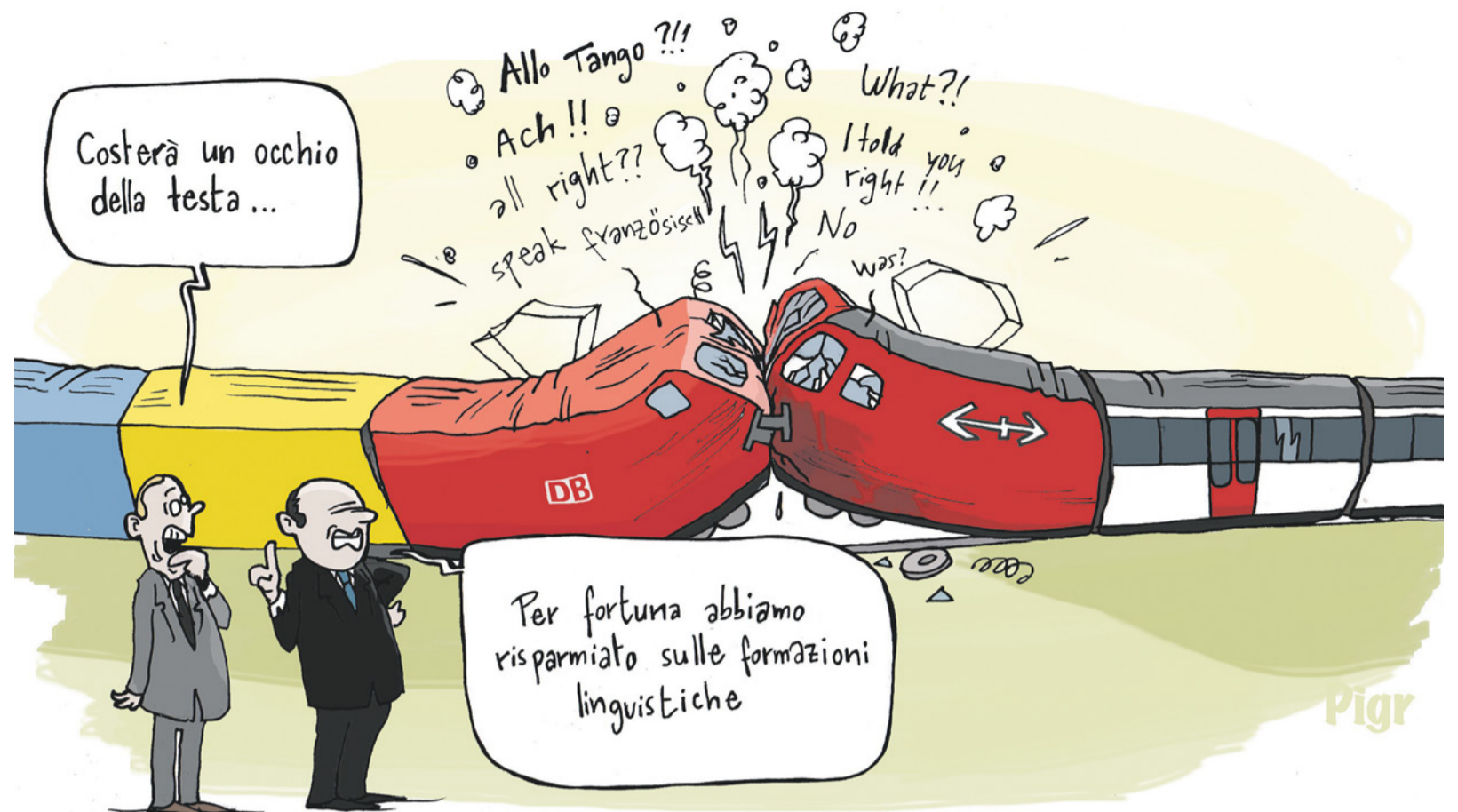
Nel 2019 le prestazioni del trasporto merci sono diminuite del 2,2% rispetto all'anno precedente. Su strada il calo è stato del 2,7%, su rotaia dell'1,4%. Circa un terzo del volume trasportato via ferrovia rientrava nel traffico combinato. È quanto emerge dalla statistica del trasporto merci realizzata dall'Ufficio federale di statistica (UST).

## Disabili e stazioni FFS

Delle circa 1800 stazioni e fermate ferroviarie in Svizzera quelle accessibili autonomamente da persone con disabilità motorie o altre disabilità fisiche, e in quanto tali conformi alla legge sui disabili, sono 873, ovvero 54 in più rispetto all'anno scorso. È quanto emerge dall'ultimo rapporto sullo stato dei lavori dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Le imprese che non riescono a rispettare la scadenza del 2023 stabilita dalla legge per la messa a norma devono inoltrare un piano di attuazione, allo scopo di evitare ulteriori ritardi.

## Rete ferroviaria

Nella sua seduta del 3 febbraio 2021 il Consiglio federale ha adottato il programma di utilizzazione della rete relativo alla fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria. Questo assicura al traffico merci e viaggiatori su rotaia le capacità previste da detta fase di ampliamento, aggiornando e sostituendo il programma di utilizzazione della rete 2025, in vigore dal 2017. Grazie al programma di utilizzazione della rete, creato in seguito alla revisione totale della legge sul trasporto di merci del 2016, le capacità previste sulla rete ferroviaria svizzera vengono garantite in maniera vincolante sia per i treni viaggiatori sia per quelli merci.



## L'INGLESE LA LINGUA DEI MACCHINISTI?

# Speak english?

**Yves Sancey**  
yves.sancey@sev-online.ch

**L'inglese potrebbe diventare la lingua comune parlata tra i macchinisti europei. Potrebbe anche comunicare con parole chiave attraverso ausili tecnologici di traduzione. Strumento di dumping sociale, questo indebolimento delle norme linguistiche è soprattutto una minaccia alla sicurezza ferroviaria.**

L'inglese diventerà la futura lingua comune tra le macchiniste e i macchinisti europei (e anche svizzeri), come i piloti d'aereo e i controllori sui voli internazionali? Un ferroviere ucraino con una conoscenza elementare o nulla del tedesco che transita attraverso la Svizzera, dovrà spiegare a un capo dell'esercizio o a un vigile del fuoco di Basilea il guasto del suo treno Deutsche Bahn Cargo che collega Milano a Rotterdam usando uno strumento di traduzione e messaggi standardizzati predefiniti?

Queste due domande potrebbero farvi sorridere se le loro risposte non rappresentassero un rischio di dumping sociale e un vero problema per la sicurezza ferroviaria. Soprattutto, non c'è nulla di teorico in questi interrogativi, poiché la Commissione europea (CE) invita il settore ferroviario «a sperimentare soluzioni linguistiche e/o tecnologiche alternative». Dal 2007, il punto 8 dell'allegato VI della direttiva europea 2007/59/CE ha definito gli standard minimi per i requisiti linguistici. Per guidare un treno sulla rete europea, un macchinista deve avere un livello B1 di competenza linguistica in ogni paese in cui guida. In Svizzera, con tre lingue nazionali, un A1 è sufficiente.

### Pressione del padronato della ferrovia

Le perdite dovute all'assenza di macchinisti cargo tedeschi che parlano francese per assicurare gli itinerari di deviazione dopo il crollo del tunnel del Rastatt (D) nel 2017, hanno traumatizzato i datori di lavoro ferroviari europei. Stanno facendo pressione sulla CE per allentare queste norme con argomenti quali le condizioni di concorrenza ineguali con la strada. Ha due potenti lobby, la Comunità europea delle ferrovie (CER) - che rappresenta le compagnie ferroviarie come SNCF, DB o FFS - e la European Rail Freight Association (ERFA), che difende gli operatori privati del trasporto merci.

Messaggio ricevuto. Dopo una rapida consultazione, la CE ha adottato, il 5 aprile 2019, il Regolamento 2019/554 che sostituisce la voce 8 dell'allegato VI. Il preambolo sottolinea la necessità di «esplorare opzioni alternative agli attuali requisiti linguistici per una maggiore flessibilità». Tale regolamento apre la porta all'abbassamento dei requisiti linguistici in due modi. Il punto 8.3 dell'allegato VI, ora permette "deroghe" al requisito di livello B1 per «l'esercizio di sezioni ferroviarie situate alle frontiere». Il punto 8.4 afferma che «progetti pilota» possono essere realizzati «per testare mezzi alternativi per assicurare la comunicazione efficace richiesta».

### Progetti pilota poco trasparenti

Su questi esperimenti regna l'opacità. La consultazione dei rappresentanti del personale, prevista dal regolamento, rimane una pia speranza. «Questo non è stato fatto», tuona Hervé Pineaud, un ferroviere della CGT e membro del gruppo consultivo dei macchinisti della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Quest'ultimo non crede troppo all'idea di usare l'inglese, promossa dai datori di lavoro ferroviari, come unica lingua dei lavoratori ferroviari europei: «Sarebbe molto complicato da implementare, se non altro per i costi di formazione. Ci sono molte barriere per avere un livello B1 di inglese tra tutti i controllori, tutti i conducenti e tutto il personale a bordo che ha compiti di sicurezza». Questo spiega senza dubbio perché i due progetti pilota che sono stati avviati si basano su una soluzione di traduzione.

L'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), che si occupa di norme a livello globale, sta lavorando con i gestori delle infrastrutture di RailNetEurope (RNE) sul progetto Translate4Rail. «Una serie completa di messaggi standardizzati predefiniti» permetterà «ai macchinisti e ai controllori di capirsi, anche se ognuno parla nella propria lingua madre attraverso un prototipo di strumento informatico», leggiamo sul sito translate4rail.eu. ÖBB Infra, RFI, Mercitalia, DB Cargo e RCG stanno testando il prototipo tra Austria e Italia sulla tratta di confine Villach - Tarvisio (Pontebba). Dopo la fase di test in laboratorio, seguirà una fase dinamica di test dello strumento linguistico sul campo, probabilmente nel 2° trimestre del 2021. Un secondo progetto DB-SNCF si sta svolgendo tra Saar-

brücken e Forbach in collaborazione con Microsoft.

Le questioni linguistiche interessano molto la Svizzera che, attraverso l'UFT, tende ad adottare le norme di trasporto europee. Con la galleria di base del Gottardo, la Svizzera serve da laboratorio liberista. Su richiesta di sei imprese di trasporto - tra cui FFS Cargo, SBB Cargo International e BLS - il direttore dell'UFT Peter Füglistaler ha concesso loro una "zona franca" tra Bellinzona e Goldau. Quanto richiesto per guidare è la conoscenza di una lingua. «Non solo questo potrebbe creare un rischio di dumping se la zona venisse estesa tra Basilea e Chiasso, ma pone anche un problema di sicurezza in caso di incidente se, per esempio, un macchinista italiano deve comunicare con un pompiere di Altdorf», sottolinea Thomas Giedemann, segretario sindacale SEV in Ticino che ha svolto il lavoro di macchinista fino al primo gennaio 2021 e ben conosce il settore.

### Dumping sociale e sicurezza a rischio

«Lo scopo di questo deterioramento delle competenze linguistiche, ovviamente, è quello di praticare il dumping sociale per abbassare i costi salariali della guida dei treni. Per liberalizzare, il livello delle lingue è il classico grimaldello per fare saltare tutto», riassume Hervé Pineaud. «Con la direttiva sui lavoratori distaccati, c'è già uno sfruttamento spregevole dei lavoratori dell'Europa orientale nei cantieri. È fuori questione riprodurre questa dinamica nelle ferrovie», aggiunge. «La loro idea è che i ferrovieri diventino come i camionisti e che una persona guidi da sud a nord. Vogliamo evitare lo stesso dumping salariale e le pause minime. Non si può dormire in una locomotiva» ammonisce Hanny Weissmüller, presidente centrale della LPV e attiva nel gruppo consultivo del personale di locomotiva dell'ETF. L'altro problema è la minaccia alla sicurezza: «In caso di incidente, senza una perfetta padronanza della lingua, le conseguenze possono essere gravi», deplora Pineaud. «La lingua ci protegge pure dai macchinisti formati in Germania in due mesi e mezzo. Se si imbattono nella complessa rete ferroviaria svizzera dove Cargo, Regio e lunga percorrenza sono sullo stesso binario, mi farebbe paura averne uno davanti a me» afferma preoccupata la presidente Hanny Weissmüller. L'ETF sarà pienamente coinvolta nel dossier.

IL SUFFRAGIO FEMMINILE COMPIE 50 ANNI

# Il diritto di voto delle donne tra delusioni e conquiste

**Françoise Gehring**  
francoise.gehring@sev-online.ch

**7 febbraio 1971: le donne svizzere ottengono finalmente il diritto di voto e di eleggibilità sul piano federale. Susanna Castelletti è storica, insegnante ed è anche un'esperta della storia delle donne e del suffragio femminile. Collabora assiduamente con l'Associazione Archivi Riuniti Donne Ticino (AARDT) ed è autrice di numerose pubblicazioni. Intervista.**



**La strada delle donne svizzere verso il diritto di voto è stata lunga. Quali sono stati secondo lei i momenti salienti?**

Il cammino delle donne elvetiche per l'ottenimento dei propri diritti politici è durato quasi un secolo ed è stato tortuoso e costellato da delusioni. I momenti salienti sono stati a mio avviso principalmente quattro. In primo luogo la costituzione, tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo di tutta una serie di associazioni suffragiste confluite poi, nel 1909 nell'Associazione Svizzera per il voto alla donna che, in qualità di associazione mantello, ha avuto il ruolo di coordinare le varie azioni mirate all'acquisizione della cittadinanza. Seconda-

riamente occorre citare i due conflitti mondiali: in entrambi questi periodi infatti le donne hanno ricoperto il cosiddetto fronte intero occupando tutti i posti lasciati vacanti dagli uomini per evitare che il Paese colasse a picco. Ciò ha sicuramente permesso di prendere coscienza delle loro qualità e dimostrando come anche le donne fossero in grado di occupare la scena pubblica. In terza battuta va citata la prima votazione federale del 1959: il popolo svizzero purtroppo non con-

cesse il suffragio alle donne ma finalmente si affronta in modo ufficiale la questione. Per concludere non va dimenticato il ruolo del 1968: vera chiave di volta per l'ottenimento della parità politica. In questo anno infatti si venne a sapere che la Confederazione intendeva firmare la Convenzione europea per i diritti dell'uomo con riserva legata ai diritti politici femminili. Il tutto provocò importanti proteste e si arrivò pertanto alla votazione del 1971 che rese finalmente le donne cittadine a tutti gli effetti.

**Che peso ha avuto il percorso della prima giurista svizzera, Emilie Kempin-Spyri (1853-1901), a cui il Canton Zurigo aveva negato l'accesso all'avvocatura perché, in quanto donna, non godeva del diritto di voto e di eleggibilità?**

Donne come Emilie Kempin-Spyri hanno osato, in tempi dominati dal patriarcato, far sentire la propria voce e rivendicare i propri diritti. È proprio al coraggio e alla perseveranza di queste figure sopra le righe, e anche a quello di tutte le don-

ne che hanno scelto di aderire alle associazioni suffragiste, dedicando energie e lavoro alla questione paritaria, che nel 1971 le donne hanno potuto ricevere diritto di voto e di eleggibilità.

**Quali altre figure femminili hanno svolto un ruolo propulsore in questa conquista?**

Difficile scegliere: pescando nella realtà ticinese mi piace ricordare Iva Cantoreggi, prima giornalista del Cantone, che, grazie ai suoi contributi radiofonici, ha contribuito alla sensibilizzazione dell'opinione pubblica. È però importante considerare il percorso suffragista come un qualcosa di collettivo dove l'associazionismo (e quindi l'unione di donne con idee, vissuti e condizioni sociali differenti) ha svolto un vero e proprio ruolo propulsore.

«I percorsi e le biografie delle pioniere dei diritti politici sono purtroppo spesso lasciati nell'ombra».

SUSANNA CASTELLETTI  
Storica

**In che modo le donne dei sindacati hanno contribuito a raggiungere questo traguardo?**

Le donne attive nei sindacati hanno contribuito, grazie alla loro esperienza sulla scena pubblica, lavorato-

va e politica, alla sensibilizzazione collettiva e a diffondere il concetto che solo grazie alla cittadinanza completa sarebbe stato possibile lavorare nel vasto campo delle libertà individuali e dei diritti femminili.

**Storica e insegnante: quando parla del diritto di voto delle donne in svizzera ai/alle suoi/sue studenti, qual è la loro reazione?**

La prima reazione è sempre quella di stupore: non è facile per loro concepire come la Svizzera, nazione democratica per eccellenza, abbia concesso uno dei diritti fondamentali così in ritardo rispetto a gran parte del mondo. Spesso faticano a immedesimarsi con le motivazioni utilizzate, nel corso delle varie campagne, dai contrari alla concessione del suffragio. È però interessante notare come da questo argomento possano scaturire dibattiti legati alla loro percezione della politica e della parità in generale: il suffragio porta infatti ad affrontare tematiche quali le quote rosa, le discriminazioni salariali e le difficoltà legate all'avanzamento di carriera. Parlare del passato aiuta quindi a comprendere e a riflettere sul presente e questo, in qualità di docente, non può che farmi piacere.

**Grande esperta della storia del suffragio femminile e autrice di numerose pubblicazioni, qual è la sua visione personale? Che cosa l'ha colpita di più?**

Personalmente trovo questo argomento fondamentale per la narrazione storica cantonale e mi colpisce sempre che venga poco affrontato anche a livello scolastico e scientifico. Così come mi dispiace vedere come i percorsi e le biografie delle pioniere dei diritti politici siano spesso lasciati nell'ombra, poco diffusi e poco conosciuti a livello di opinione pubblica. Penso infatti che riflettere sulle difficoltà affrontate dalle donne elvetiche, sui pregiudizi radicati nella società dell'epoca ci permetta di comprendere meglio la situazione attuale e di avere una visione più completa dell'attuale realtà svizzera.

**BARBARA SPALINGER** risponde

## «FFS Cargo: privilegiata la sicurezza»

**Il CCL di FFS Cargo è stato prolungato di 20 mesi. Perché non di tre anni come è stato il caso per quello delle FFS?**

Nell'ambito delle misure salariali 2021, il SEV ha potuto ottenere una proroga del CCL FFS Cargo 2019 sino a fine 2023, ossia 20 mesi dopo il termine originale. Purtroppo, non è stato possibile ottenere una proroga analoga a quella concordata con le FFS, a causa della situazione molto tesa che FFS Cargo sta vivendo in un mercato liberalizzato, messo sotto pressione dal calo generale della congiuntura intervenuto dall'autunno 2020 e dalla contrazione del traffico generata dalla pandemia da Corona virus.

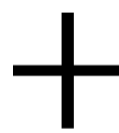
Abbiamo privilegiato la sicurezza offerta dal CCL, che include in particolare il Contratto sociale, in base al quale FFS Cargo non può licenziare, per motivi di ordine economico, dipendenti che hanno un contratto di durata indeterminata da almeno 4 anni. In contropartita a

questa proroga del CCL, per il 2021 abbiamo accettato la riduzione della quota di massa salariale destinata alla progressione dei salari, lo stralcio della quota di prestazioni unica (ELA) e quello delle ulteriori unità per accelerare la progressione delle e dei dipendenti nel 1° e 2° terzo della fascia salariale.

Abbiamo ottenuto anche il versamento di un premio straordinario unico alle e ai dipendenti assoggettati al CCL FFS Cargo che hanno un rapporto di lavoro ininterrotto da almeno il 1° luglio 2020 e ancora in vigore il 31 maggio 2021. Questo premio ammonta a 200 franchi per rapporti di lavoro di almeno il 50% e a 100 franchi per rapporti di lavoro sino al 49%.

Siamo convinti di aver ottenuto un buon accordo che corrisponde al mandato impartitoci dalle delegate e dai delegati della conferenza CCL di FFS Cargo.

Barbara Spalinger è vicepresidente del SEV, titolare del dossier FFS. Hai domande per lei o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch



La commissione competente del Consiglio degli Stati ha scandalosamente peggiorato la riforma dell'AVS 21 (vedi anche pagina 4). L'USS ha già dimostrato che le donne perderebbero circa 1200 franchi all'anno se l'età pensionabile fosse portata a 65 anni con l'AVS 21. Il magro compenso previsto dal Consiglio federale è stato corretto al ribasso dalla commissione. In risposta, l'USS ha lanciato un appello che ha già raccolto più di 300mila firme.

**Securitrans** non è il partner sociale ideale. Il SEV ha potuto rendersene conto ancora una volta durante le ultime trattative salariali. Anche se i membri hanno finalmente ottenuto qualcosa, la buona fede è stata calpestata: cifre con il contagocce, nessun accesso al rapporto annuale, informazioni dissimulate. Quando il SEV avrà avuto accesso al rapporto annuale del 2020, si riserva il diritto richiedere un premio unico per il 2021.



Le donne sono stanche degli attacchi ai loro diritti

## AEROPORTO DI GINEVRA

# Swissport: le trattative sono fallite

Yves Sancey  
yves.sancey@sev.ch

**Dopo più di un mese di lotta a Swissport (Ginevra), il 12 febbraio l'assemblea del personale – quasi 200 partecipanti – ha respinto a stretta maggioranza un "CCL di crisi" per la durata di due anni. La direzione intransigente non ha fatto concessioni sufficienti per convincere l'assemblea ad accettare pesanti sacrifici. Il SEV continuerà a difendere i suoi membri.**

Nessun accordo è stato raggiunto tra Swissport e i suoi dipendenti sostenuti dai sindacati. In conflitto dall'inizio di gennaio in seguito all'invio di contratti individuali, le parti avevano accettato di sottoporsi a una procedura di conciliazione sotto l'egida di David Hiler, il mediatore nominato dal Consiglio di Stato. Due settimane non sono state sufficienti per trovare un'intesa. Riuniti in assemblea il 12 febbraio, i dipendenti hanno rifiutato l'ultima proposta dell'azienda a stretta maggioranza: 104 no, 79 sì e 12 astensioni. Il risultato risicatissimo mostra che la decisione è stata difficile, sapendo che in entrambi i casi - accettazione o rifiuto del CCL di crisi - i dipendenti si sarebbero trovati di fronte a un forte peggioramento delle loro condizioni di lavoro, con la direzione arroccata sul suo piano di risparmio del 25% tra tagli salariali e aumento della flessibilità.

Da un lato, l'assemblea poteva decidere a favore della firma di un CCL di crisi per un periodo di due anni, dal 1° giugno 2021 al 31 maggio 2023. Tutte le disposizioni sarebbero

state ridiscusse e rinegoziate sei mesi prima della data di scadenza. Questo CCL di crisi avrebbe fornito un orizzonte di 18-24 mesi per una via d'uscita dalla crisi, da negoziare in un contesto più favorevole con la ripresa di alcune azioni aeroportuali. Le misure dolorose erano solo di natura temporanea, a differenza dei contratti individuali, che prevedono misure più strutturali. Inoltre, l'intenso negoziato di due settimane ha permesso di fare alcuni progressi, come il contributo per l'assicurazione malattia di 200 CHF al mese (su base proporzionale), mantenuto fino alla fine del lavoro ridotto.

Dall'altro lato, la firma di un CCL con il suo corollario della pace sociale, è stata vista da alcuni come l'accettazione di un peggioramento delle condizioni di lavoro senza poter ricorrere allo sciopero.

Dopo il rifiuto del CCL di crisi con una stretta maggioranza del 53%, l'assemblea ha votato un'azione immediata in città. Una delegazione dei tre sindacati è stata ricevuta dal consigliere di Stato Mauro Poggia. Le speranze di un sostegno politico per costringere l'azienda ad un accordo migliore, sono state purtroppo spazzate via. Come ha spiegato il SEV in assemblea, il ministro ginevrino ha confermato che mozioni e risoluzioni non possono obbligare Swissport a fare qualcosa. Per l'uso del personale ausiliario, possibili cambiamenti non sono previsti per diversi mesi o addirittura anni. Solo una maggiore mobilitazione nelle prossime settimane permetterà quindi di cambiare i rapporti di forza. Qualunque cosa accada in questa lotta, il SEV continuerà a difendere i suoi membri.

## APPELLO ALLA POLITICA

## AVS 21: giù le mani dalle pensioni delle donne

**Le pensioni delle donne sono ancora di un terzo circa inferiori rispetto a quelle degli uomini. È vergognoso! Eppure la Commissione della sicurezza sociale e della sanità del Consiglio degli Stati non ha esitato a presentare un progetto per ridurre l'AVS a scapito delle donne: semplicemente inaccettabile! L'Unione sindacale svizzera ha lanciato un appello che, al momento della chiusura redazionale, aveva superato le 300 mila firme.**

Da tempo chiediamo maggiore sicurezza economica nella vecchiaia e un aumento delle rendite per le donne. Ma nemmeno due anni dopo lo sciopero delle donne\*, sta accadendo l'esatto contrario: un vero e proprio attacco frontale a tutte le donne di questo Paese. Occorre assolutamente impedirlo: perciò abbiamo deciso di scrivere una lettera aperta a questi signori.

Quest'anno il diritto di voto delle donne compie 50 anni. La promessa fatta loro di poter vivere della rendita AVS dopo l'età di pensionamento risale più o meno allo stesso periodo. Ma invece di mantenere finalmente l'impegno, state facendo esattamente il contrario – a nemmeno due anni dallo sciopero

generale delle donne\*!

Ai/alle Consigliere/i agli Stati si chiede di fare un passo indietro e rimediare a questo affronto a tutte le donne del Paese. Le nostre rivendicazioni sono chiare:

- chiediamo un aumento delle rendite per le donne, così da garantire loro una sicurezza finanziaria dopo il pensionamento;
- rifiutiamo l'innalzamento dell'età di pensionamento delle donne perché sono già discriminate durante l'intera vita lavorativa.

Abbiamo bisogno di una riforma che migliori le rendite AVS, affinché le pensioni possano soddisfare i bisogni essenziali di ogni individuo.

Oggi, l'età pensionabile legale in Svizzera è di 64 anni per le donne e 65 anni per gli uomini. La proposta di innalzare l'età pensionabile per le donne a 65 anni, formulata dalla «Previdenza per la vecchiaia 2020», si è scontrata con la ferma opposizione di alcuni sindacati, di una parte della sinistra e di gran parte della popolazione. Tutti concordano sul fatto che le donne sono già sufficientemente svantaggiate a causa della disuguaglianza salariale, dei posti di lavoro meno retribuiti e del lavoro a tempo parziale.

## LPV

## «Zoom-Talk»: clicca per uno scambio di idee

**Hanny Weissmüller, presidente centrale LPV.** All'inizio del mio mandato, avevo programmato di visitare le sezioni e i membri, partecipando ad un'assemblea o ad altre manifestazioni. È importante per me avere uno scambio diretto con voi perché vorrei sapere quali sono i vostri problemi, cosa sta andando particolarmente bene, quali idee si stanno sviluppando sul posto ecc. La conoscenza del territorio è infatti molto rilevante. Purtroppo con l'attuale situazione sanitaria questo non è possibile. Ho perciò cercato un altro modo per entrare in contatto con tutti voi.

## Su Zoom una volta al mese

Sarò disponibile una volta al mese per uno «Zoom Talk». In questo contesto, seppure virtuale, potete farmi domande, portare idee, dare suggerimenti o semplicemente raccogliere informazioni legate all'attualità sindacale e di settore.

Le date e gli orari dello Zoom Talk per chi parla italiano sono:

**Giovedì 4 marzo**, dalle 08.30 alle 10.00.

**Giovedì 1 aprile**, dalle 11.00 alle 13.00.

**Martedì 4 maggio**, dalle 14.00 alle 16.00.

**Mercoledì 2 giugno**, dalle 08.30 alle 10.30.



<https://lpv-sev.ch/it/aktuell/news/2021/connettetevi-per-uno-scambio-di-opinioni/>

Le istruzioni su come partecipare con le informazioni necessarie si trovano sul sito della LPV e sono illustrate in modo dettagliato. Sono indicati i link e le parole d'ordine per ogni rispettivo incontro. Non vedo l'ora di avere con voi uno scambio vivace attraverso 'Zoom Talk' e, nel frattempo, vi auguro molta gioia nel vostro lavoro e, soprattutto, buona salute.

## GIOVANI SEV

## A tutta slitta...

**Victoria Abt.** Lo scorso 19 gennaio ha avuto luogo il nostro primo evento sotto la nuova rappresentanza giovanile ZPV RhB. In programma c'era l'escursione in slittino Preda-Bergün. Il tempo era dalla nostra parte e così tre agenti del treno e un macchinista sono partiti per Preda di buon umore e con un sole splendente. Abbiamo preso rapidamente le slitte e siamo partiti per il primo giro. Arrivati alla prima stazione di Darlux, abbiamo preso la seggiovia fino alla vetta. Una volta in cima, avevamo bisogno del nostro primo ristoro e ci siamo goduti gli ultimi caldi raggi di sole con tè e torta. Di nuovo pieni di energia, abbiamo preso la veloce pista da slittino per scendere a valle. Dopo altri due giri siamo andati a Bergün, dove abbiamo preso la nostra «Znacht» e abbiamo superato l'attesa del treno cercando di ristorarci e riscaldarci. Dopo qualche altro giro in slitta, era ora di consegnare le slitte a Bergün e tornare a casa. Stanchi ed esausti, ma comunque soddisfatti, siamo arrivati a Samedan a un'ora tarda. Rivolgendo lo sguardo a quel momento possiamo dire che è stato un primo evento di grande successo nel 2021!



La sezione SEV Lavori Ticino piange l'improvvisa scomparsa del collega **Roberto Saladini, di anni 41**. A nome di tutti gli affiliati, il Comitato sezionale esprime ai familiari la propria vicinanza e più profondo cordoglio.

## CONDOGLIANZE

SERIE SUI 20 ANNI DI CCL : SECONDA PARTE

# Dal contenuto di un armadio ad un prezioso volumetto

Peter Moor  
giornale@sev-online.ch

Ci vollero ben ventidue tornate di negoziati, due interruzioni e una manifestazione di protesta a Bellinzona per sottoscrivere il primo CCL nella storia delle FFS. Ciò che l'8 settembre 1999 aveva preso avvio formalmente nella sala principale della Banca Nazionale Svizzera a Berna, si concluse il 27 giugno 2000 con la cerimonia di sottoscrizione dell'accordo alla Grosse Schanze. Il CCL entrò in vigore il 1° gennaio 2001.

«La Conferenza SEV per il CCL ha discusso dettagliatamente il contratto collettivo di lavoro FFS nella riunione del 3 aprile 2000.

Con 98 voti favorevoli, nessun contrario e un'astensione, raccomanda agli aventi diritto di accettare il documento», riportava in grassetto l'allegato alla documentazione di voto che il SEV aveva inviato a tutti i membri impiegati presso le FFS in vista della votazione generale. L'appello ebbe successo: 12 678 dei 21'061 aventi diritto rispedirono la loro scheda di voto; la partecipazione fu del 60,2%. Delle 12 091 schede valide, 11 470 riportavano un «sì» e 621 un «no»; la quota di favorevoli fu di un incredibile 94,9%.

## Lo schiacciante consenso dei membri

Con un sostegno così palese, nulla poteva più frapporti alla sottoscrizione ufficiale. La cerimonia del 27 giugno 2000 segnò la fine di una vicenda durata quattro anni. Il SEV aveva avviato i preparativi per il CCL già nel 1997. Si dovettero creare strutture interne adeguate, istituendo in particolare la conferenza CCL, e coinvolgere Giorgio Tuti, un sindacalista esterno con la necessaria esperienza nella negoziazione di contratti collettivi di lavoro. È nota la storia di come, assunto l'in-



La voce dei militanti in difesa dei loro diritti.

carico, Giorgio trovò l'enorme volume di disposizioni sulle condizioni di lavoro e d'impiego delle FFS stipato in un armadio metallico a due ante (cfr. intervista sul giornale del SEV 01/2021). Montagne di carta che andavano tradotte in un contratto che fosse il più semplice possibile e si presentasse in un'agile pubblicazione.

## Un CCL particolareggiato

Fin dall'inizio fu chiaro che si sarebbe trattato di un contratto collettivo particolareggiato. Dopo tutto, il primo CCL FFS comprendeva 169 articoli e 14 appendici. Oggi come allora il

CCL si apre con una prefazione, una sorta di dichiarazione d'intenti, che nel corso di questi vent'anni ha mantenuto immutato il primo paragrafo: «Con il presente CCL, le parti contraenti intendono dare un contributo affinché le FFS possano operare con successo, assumendosi le proprie responsabilità dal punto di vista sociale ed ecologico come azienda gestita in modo integrato».

## Garanzie di impiego

Prima di dare inizio formalmente alle trattative l'8 settembre 1999, la delegazione delle organizzazioni del per-

sonale e la delegazione delle FFS si erano riunite varie volte per dare un indirizzo alla nuova forma di collaborazione. In precedenza – ai tempi della legge sull'ordinamento dei funzionari, delle ordinanze e delle circolari di lavoro – le due parti si incontravano già per negoziare, ma le trattative non si concludevano con accordi sottoscritti da entrambe le parti, bensì con direttive emanate unilateralmente dalle FFS. Nell'incontro decisivo si trattò quindi di ordinare le varie questioni che il CCL avrebbe dovuto regolare secondo la loro rilevanza e complessità. Gli aspetti più importanti e

articolati avrebbero alimentato gran parte del dibattito.

## La manifestazione di Bellinzona

Uno degli elementi più ardui fu la sostituzione del «contratto sociale» del 1993. Per il SEV la protezione da licenziamenti economici non era negoziabile – e tale è rimasta fino ad oggi. Verso la fine delle trattative il SEV chiamò i membri in adunata a Bellinzona per una manifestazione in cui si ribadì chiaramente il messaggio: nessun CCL senza garanzia dell'impiego! Fu la pressione necessaria che permise di tagliare il traguardo.

## Settimana di 39 ore: una svolta senza seguito

Uno degli elementi più sorprendenti del primo CCL FFS, fu concordato tra le parti contraenti ancora prima dei negoziati veri e propri: il 1° giugno 2000, le FFS ridussero la settimana lavorativa a 39 ore. Il personale partecipò alla riduzione dell'orario di lavoro rinunciando all'adeguamento del carovita nel 2000 e nel 2001.

L'annuncio di questo accordo tra FFS e SEV suscitò enorme scalpore – non solo perché permise di salvaguardare 500 impieghi presso le FFS, ma anche perché negli anni precedenti la barriera delle 40 ore era semplicemente considerata insormontabile.

L'opinione pubblica reagì di conseguenza: «Una svolta storica», scrisse l'Unione sindacale svizzera,

aggiungendo: «L'USS si augura che anche i datori di lavoro di altri settori rivedano finalmente il loro ostinato rifiuto di ridurre le ore di lavoro». Un auspicio che purtroppo rimase solo tale. «Un segnale nella direzione sbagliata», affermò l'Unione svizzera delle arti e mestieri; «Abbiamo bisogno di ben altro che di una riduzione delle ore di lavoro», seguì a ruota l'Unione svizzera degli imprenditori; «Solo un'azienda parzialmente statale come le FFS può permetterselo», rincarò l'Associazione dell'industria metalmeccanica ed elettrica.

In effetti, le FFS rimasero sole con la loro settimana di 39 ore, che scomparve già nel 2004 con la prima revisione del CCL. Ma la riduzione dell'orario di lavoro non subì la stes-

sa sorte: alla fine il personale si espresse chiaramente a favore di una settimana di vacanze supplementare come compensazione per il ripristino (matematico) di una settimana lavorativa più lunga.

Nell'allegato al voto generale sul contratto collettivo di lavoro, il SEV evidenziava i seguenti punti come un successo:

- il «contratto sociale»
- il passaggio di livello dal vecchio al nuovo sistema retributivo
- la settimana di 39 ore
- la salvaguardia integrale dei bonus e delle indennità precedenti
- l'ottimo livello delle prestazioni sociali generali (indennità di malattia ecc.)
- la prevista costituzione di commissioni del personale.

## Commissioni del personale: una novità

Il Sindacato del personale dei Trasporti (SEV) accolse con sentimenti contrastanti una rivoluzione del CCL: la partecipazione delle commissioni del personale.

Il governo federale aveva imposto la creazione di questo strumento ed era ovvio che le FFS speravano di arginare in tal modo il grande potere del SEV. Ma avevano fatto i conti senza l'oste.

Nelle prime elezioni del 2001 il SEV riuscì ad inserire in prima linea i presidenti centrali delle sottofederazioni: tutte le Commissioni del personale (CoPe) importanti a livello di impresa e di Divisioni finirono nelle mani dei presidenti centrali. Le rappresentanti e i rappresentanti del SEV riuscirono a conquistare la maggioranza anche nelle commissioni del

personale di livello inferiore.

All'epoca Roland Schwager, attuale presidente centrale della sottofederazione dei pensionati, sedeva nel comitato centrale dell'AS (sottofederazione del personale amministrazione e servizi) ed era delegato per il Comitato del sindacato. «Le FFS si resero conto che non potevano creare una frattura tra le commissioni del personale e i sindacati», ricorda. Nel frattempo le cose sono molto cambiate: con l'attuale CCL la struttura delle CoPe è stata riorganizzata, pur trattandosi ancora di una bilancia tra autonomia e influenza.

L'interazione rimane un atto di equilibrio, soprattutto perché le commissioni del personale sono molto più vicine all'impresa rispetto ai sindacati.

## COLPI DI DIRITTO

# Familiari curanti meglio riconosciuti

## § Protezione giuridica del SEV

Nel campo delle assicurazioni sociali, il nuovo anno porta diverse novità (vedi numero 1). Vi proponiamo su questo numero le ultime due modifiche di legge.

### Assistenza ai familiari curanti

Il nuovo anno vedrà anche l'entrata in vigore, in due tappe (1° gennaio e 1° luglio) della nuova legge concernente il miglioramento della conciliabilità tra attività lavorativa e assistenza ai familiari. Questa permette a chi esercita un'attività lavorativa di assentarsi brevemente dal lavoro, o di ridurre il proprio tasso di occupazione, o di prendere un congedo, per assistere un familiare, garantendo la parità di trattamento a tutte e tutti i dipendenti. Le disposizioni applicabili dal 1° gennaio chiariscono e estendono le condizioni per le assenze dal lavoro di breve durata per occuparsi di familiari ammalati o infortunati. Tra questi, non rientrano più solo i figli, i coniugi e i partner registrati, ma anche i conviventi, i genitori, i suoceri, i fratelli e le sorelle. Chi lascia il lavoro per assistere un familiare ha diritto al suo stipendio per un massimo di 3 giorni per caso e di 10 giorni complessivi all'anno. Il diritto all'accredito per compiti assistenziali nell'ambito dell'AVS viene esteso anche all'assistenza di beneficiari di assegni per grandi invalidi di grado lieve (prima era limitato al grado medio o grave). Questo accredito consiste in un importo fittizio computato nel calcolo del reddito determinante per la rendita AVS e verrà riconosciuto anche per l'assistenza al o alla

convivente nella stessa economia domestica da almeno 5 anni, oltre che ai genitori, suoceri, nonni, figli, figli del/la coniuge, fratelli e sorelle.

Con la nuova legge, il versamento dell'assegno per grandi invalidi e il supplemento per cure intensive dell'AI non sarà più interrotto in caso di ricovero del bambino. Se il ricovero dura oltre un mese, questi aiuti saranno tuttavia versati solo se la presenza dei genitori è ancora necessaria. Questa norma non riguarda il soggiorno in istituto, poiché in questi casi il bambino è integralmente preso a carico da terzi. La seconda parte della legge, che entrerà in vigore il 1° luglio 2021, prevede che i genitori possano beneficiare di un congedo pagato di 14 settimane per occuparsi di un/a figlio/a gravemente ammalato/a o infortunato/a. Tale congedo può essere ripartito tra i due genitori e essere preso in una volta o in giorni singoli. L'indennità di assistenza è finanziata dall'IPG e versata sotto forma di indennità giornaliera, che ammonta all'80% del reddito percepito prima del congedo, ma al massimo a 196 franchi al giorno. Nel contempo, il genitore beneficia anche di una protezione dal licenziamento e le sue vacanze non possono essere ridotte.

### Assicurazione disoccupazione

Durante il 2021 è prevista anche l'entrata in vigore di una revisione parziale dell'assicurazione disoccupazione, che prevede in particolare misure per facilitare la disoccupazione parziale. Chi si ritrova in questa condizione non sarà più obbligato a cercare un'occupazione provvisoria o ad accettarne una durante il periodo di riduzione dell'orario di lavoro o di intermittenza.

## PARITÀ

# Giurisprudenza alla lente

Ufficio federale dell'uguaglianza  
giornale@sev.ch

**Il Tribunale federale ha accolto il 27 per cento dei ricorsi interposti in virtù della legge sulla parità dei sessi. Questo il risultato di uno studio commissionato dall'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo. Dallo studio emerge inoltre che due terzi dei casi giudicati avevano per oggetto la discriminazione salariale e che oltre la metà riguardavano professioni del settore sanitario o della formazione. Il rapporto raccomanda tra l'altro di agevolare l'accesso alla giustizia delle lavoratrici e dei lavoratori in caso di discriminazione nella vita professionale.**

Lo studio analizza le 81 sentenze pronunciate dal Tribunale federale in virtù della legge sulla parità dei sessi tra il 2004 e il 2019. In due terzi dei casi si tratta di ricorsi per discriminazione salariale, il 40 per cento dei quali accolti. I ricorsi per molestie sessuali sono stati accolti nel 29 per cento dei casi, quelli per licenziamento discriminatorio nel 7 per cento dei casi. Questo non significa però che in questi casi la parte salariata vinca anche la causa, perché spesso il Tribunale federale rinvia il caso all'autorità inferiore per una nuova decisione.

Lo studio può essere scaricato su:  
[www.ebg.admin.ch/ebg/it/](http://www.ebg.admin.ch/ebg/it/)

### Settori della formazione e della sanità

Oltre la metà dei casi sottoposti al Tribunale federale riguardavano professioni del settore sanitario o della formazione. Il 63 per cento delle sentenze aveva per oggetto rapporti di lavoro retti dal diritto pubblico. Lo studio non ha potuto stabilire con certezza se le per-

soni che hanno un impiego retto dal diritto privato ricorrano meno al Tribunale federale perché temono maggiormente di perdere il posto. Dall'analisi emerge per altro che a rivolgersi all'Alta Corte sono soprattutto i privati - le organizzazioni esercitano con molta prudenza il proprio diritto di azione. Lo studio commissionato dall'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo all'Università di Ginevra amplia le conoscenze sulla prassi giudiziaria relativa alla legge sulla parità dei sessi. Nel 2017 era già stata analizzata la giurisprudenza cantonale.

### Raccomandazioni

Lo studio formula una serie di raccomandazioni finalizzate a migliorare l'accesso alla giustizia in caso di discriminazione nella vita professionale, per esempio rafforzando il diritto di azione delle organizzazioni o riconsiderando l'opportunità di estendere l'alleviamento dell'onere della prova ai casi di molestie sessuali e discriminazione nelle assunzioni.

Quest'estensione significherebbe che le o i ricorrenti non dovrebbero più dimostrare la discriminazione, ma soltanto renderla verosimile. Secondo lo studio andrebbe inoltre migliorata la formazione continua delle e dei giudici, delle avvocate e degli avvocati e dei membri delle autorità di conciliazione e rafforzata l'informazione del pubblico sulla legge sulla parità dei sessi.

La legge sulla parità dei sessi, entrata in vigore nel mese di luglio del 2020, vieta la discriminazione di genere nella vita professionale. L'effettiva parità fra donna e uomo nel mondo del lavoro è di fondamentale importanza anche per il Consiglio federale e costituisce uno dei temi prioritari della strategia per la parità dei sessi che si prevede di adottare quest'anno.

COPE  
FFS

## ELEZIONI SUPPLETIVE NELLE COPE PER FFS E FFS CARGO

# Candidature entro il 1° marzo

SEV/Fi  
juerg.hurni@sev-online.ch

Sono imminenti le elezioni suppletive per posti vacanti nelle seguenti commissioni del personale (CoPe) per le FFS e FFS Cargo, da occupare al 1° luglio 2021.

- **Divisione Viaggiatori: CoPe Divisione:** circoscrizioni elettorali Supporto Viaggiatori risp. Supporto Mercato [dal 1° maggio 2021] (1 seggio), UHR-SAN (1 seggio) e OES (un seggio).
- **CoPe superficie:** Condotta dei treni, circoscrizioni elettorali Centro (1 seggio) e Ovest (2 seggi); UHR-Impianti di servizio, circoscrizioni elettorali Zurigo (1 seggio) e Briga (1 seggio); UHR-Officine, circoscrizioni elettorali RLS (1 seggio) e Tecnica della flotta (1 seggio); Cleaning/Manovra, circoscrizione elettorale Est (1 seggio); Supporto, circoscrizione elettorale TCC, PLA, STN, GET (2 seggi).

- **Immobili e Settori centrali: CoPe Divisione:** circoscrizione elettorale Settori centrali (1 seggio).
- **CoPe Superficie:** Immobili Facility Management (1 seggio).

- **Infrastruttura: CoPe Superficie:** Design della rete, impianti e tecnologia (1 seggio); Progetti di ampliamento e rinnovo (3 seggi); Orario ed esercizio (FUB), Supporto (2 seggi); FUB Gestione dell'esercizio Regione Ovest (1 seggio), FUB Gestione dell'esercizio Regione Centro (1 seggio), FUB Gestione dell'esercizio Regione Est (1 seggio), FUB Gestione dell'esercizio Regione Sud (1 seggio); FUB Intervento Regione Sud (1 seggio); Disponibilità e manutenzione (VU) Operation Center Tecnica (1 seggio); VU Regione Sud; VU Supporto (1 seggio); Acquisti, Supply Chain e produzione (3 seggi); Energia, Finanze, Human Resources, Sicurezza/qualità/ambiente, Processi e trasformazione (2 seggi).

- **SBB Cargo AG: CoPe Superficie:** Aa-

reparck (2 seggi), Centro (2 seggi), Est (1 seggio).

### Perché candidarsi per la CoPe?

Il lavoro delle CoPe è importante perché esse assicurano, insieme con le sindacaliste e i sindacalisti del SEV, che le disposizioni dei CCL negoziati siano osservate e applicate correttamente. Possono inoltre esporre le esigenze dei loro colleghi e colleghe direttamente ai capi. I membri CoPe formano un team, entrano in contatto con molti colleghi e colleghe e hanno una visione più approfondita dell'azienda.

### Chi può candidarsi?

Per potersi candidare bisogna lavorare in una delle circoscrizioni elettorali elencate, essere assoggettati al CCL FFS / FFS Cargo, avere un rapporto di lavoro a tempo indeterminato, un grado di occupazione di almeno il 50% e aver concluso un eventuale periodo di prova.

### Come mi candido quale membro del SEV?

- **Il regolamento delle elezioni prevede una procedura di annuncio semplificata per i membri di un sindacato:** se sono proposti dal SEV essi non devono presentare alcuna firma. I membri SEV interessati si annunciano il prima possibile, ma non oltre il 1° marzo, al presidente della loro sottofederazione SEV o direttamente al segretario sindacale SEV responsabile per la loro Divisione FFS:

- **Viaggiatori:** Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch

- **Immobili e Settori centrali:** Patrick Kummer, patrick.kummer@sev-online.ch

- **Infrastruttura:** Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch

- **Cargo:** Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch

## NAVIGAZIONE

# Sperando in una stagione con molti passeggeri

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Il Covid-19 ha impedito al settore Navigazione del SEV di organizzare in gennaio la tradizionale giornata nazionale. Al suo posto, il comitato ha chiesto alle sezioni di riferire per iscritto della situazione nelle rispettive società. Da questa carrellata è poi scaturito il presente articolo.**

I partecipanti al sondaggio dovevano in particolare riferire dell'esito delle trattative salariali per il 2021, caratterizzate dalla crisi generata dal coronavirus.

## Introiti in calo ovunque

Tutte le società stanno attraversando un periodo difficile, dovuto alla perdita di introiti a seguito della pandemia. Il divieto dei trasporti turistici imposto dal Consiglio federale dal 21 marzo al 5 giugno ha di fatto bloccato la partenza della stagione, durante la quale sono poi venuti a mancare i turisti stranieri. Ma anche l'affluenza di quelli svizzeri è stata inferiore alle aspettative e alle speranze del settore, che ha inoltre dovuto fare a meno di tutti gli eventi, cancellando le corse speciali per gruppi e a tema. Ogni tanto, la crisi porta però anche nuovi stimoli: il 2 febbraio 2021, a Romanshorn, la motonave Thurgau è stata trasformata in centro di vaccinazione mobile del canton Turgovia, gestito dal gruppo di cliniche private Hirslanden, che servirà anche le località di Arbon e Kreuzlingen.

La situazione finanziaria è particolarmente difficile presso le piccole compagnie di navigazione a vocazione essenzialmente turistica, come quelle del lago di Bienna (BSG), Neuchâtel e Morat (LNM) o la Untersees und Rhein (URh), che anche in tempi normali sono in costante affanno per raggiungere il pareggio di bilancio e non dispongono di riserve cospicue. Le difficoltà non hanno però risparmiato nemmeno le società più importanti e affermate, come quella del lago dei quattro cantoni (SGV), che ha risentito in modo particolarmente marcato dell'assenza di turisti stranieri, tanto che l'afflusso di passeggeri del 2020 è risultato del 56% inferiore a quello del 2019. Quest'azienda dispone però almeno di riserve. Le società dei laghi Lemano (CGN) e di Zurigo (ZSG) si sono trovate in una posizione migliore grazie al fatto che gestiscono linee per pendolari, il cui esercizio non è stato interrotto dal lockdown e ha potuto beneficiare dei sussidi, nonostante il calo di passeggeri. Anche qui sono tuttavia venuti a mancare gli introiti della vendita di biglietti singoli e delle corse speciali. La ZSG ha registrato un calo dell'80% delle corse speciali e del 60% dei passeggeri sulle corse di linea. Considerata la situazione, le sezioni SEV hanno rinunciato a richiedere



I bei tempi in cui potevamo stare vicini vicini, senza mascherine ... come sul piroscampo Stadt Rapperswil il 21 ottobre 2012.

aumenti generalizzati di stipendio. «Abbiamo voluto dar prova di ragionevolezza e tutelare la nostra affidabilità di partner sociali, consci del fatto che, al di là di situazioni differenziate, i mezzi a disposizione delle società di navigazione sono molto limitati», commenta Michael Buletti, il segretario sindacale SEV che segue il settore.

## Solo aumenti individuali

Alla ZSG, il SEV ha chiesto invano una gratifica per premiare l'impegno e la flessibilità del personale. Caratteristiche che la direzione ha riconosciuto e sottolineato nella comunicazione sul risultato delle trattative salariali di novembre, aggiungendo anche un'ulteriore lode: «siamo lieti che i nostri dipendenti siano stati risparmiati dal virus, a conferma della loro disciplina nel rispetto delle norme igieniche e di protezione». Ha però anche precisato di non essere in grado di andare al di là dei ringraziamenti ed elargire una gratifica, poiché la comunità tariffale di Zurigo ZVV ha indennizzato solo i costi effettivi. Inoltre, per far fronte all'atteso calo di introiti, ha inasprito le direttive per il preventivo 2021. La ZSG ha quindi dovuto, nei conti 2020, sciogliere riserve dell'ordine di 2,8 milioni di franchi. Per gli aumenti individuali, la ZSG ha fatto uso di una possibilità prevista dal CCL e ha riconosciuto solo quelli previsti per esami professionali superati o per cambiamenti di funzione, ma non quelli per l'aumento dell'esperienza. In linea generale, società come BLS

navigazione, BSG, CGN e LNM hanno riconosciuto gli aumenti individuali previsti dai CCL. «Questa crisi dà un'ulteriore conferma della validità di uno strumento come il CCL, che impedisce alle direzioni di decidere unilateralmente misure di risparmio, senza negoziarle con noi», sottolinea Michael Buletti. La SGV, che non ha ancora di un CCL, ha riconosciuto gli aumenti individuali solo in parte.

## Posti salvati dal lavoro ridotto

Nella sua comunicazione sulle trattative salariali, la direzione della ZSG ha tenuto anche a sottolineare come l'integrazione nella ZVV abbia permesso di versare sempre gli stipendi interi e di evitare ogni licenziamento per motivi di ordine economico, soddisfacendo due importanti rivendicazioni sindacali: il mantenimento dei posti di lavoro e la tutela degli stipendi. Per mantenere i posti di lavoro si sono rivelate molto importanti le indennità di lavoro ridotto, che non sono però state riconosciute in modo automatico. Nel caso della URh, per esempio, è occorsa una forte pressione politica, alla quale ha contribuito anche il SEV, poiché l'azienda ha praticato il lavoro ridotto per sei mesi, ma non consecutivi. Il riconoscimento di queste indennità ha permesso di evitare licenziamenti e la società ha cercato soluzioni condivise anche per i lavoratori stagionali.

La Società del lago Bodanico SBS ha dovuto far capo al lavoro ridotto in primavera e poi da ottobre sino ad oggi. Nel corrente mese, alcuni dipendenti hanno potuto riprendere

l'attività in cantiere. Alcuni licenziamenti nel settore della gastronomia. La SGV è stata in regime di lavoro ridotto in primavera e poi dallo scorso dicembre, dopo aver azzerato i saldi del tempo di lavoro. Nel settore della gastronomia e dell'amministrazione vi sono stati alcuni licenziamenti (cfr. Giornale SEV del 19.11.2020) e alcuni dei 12 stagionali del settore navigazione non hanno ancora ricevuto la conferma di occupazione nel 2021. Nessuna società ha fin qui licenziato personale assunto in pianta stabile, con la sola eccezione del licenziamento collettivo sul Lago Maggiore (cfr. Giornale SEV del 29 gennaio). «Le società sono consapevoli delle difficoltà per trovare personale di navigazione formato», spiega Michael Buletti «e che avranno di nuovo bisogno di tutti non appena la stagione ripartirà. Speriamo al più tardi entro l'estate». Le incertezze legate alla pandemia hanno indotto le società a rinviare la partenza della stagione all'inizio di aprile e a ridurre l'offerta.

## Senza i Cantoni, nessun aiuto nemmeno dalla Confederazione

Restano molti punti da chiarire. Per esempio, alla LNM non si sa ancora quanti ausiliari potranno essere assunti per la prossima stagione. «Noi confidiamo nel fatto che Cantoni e Comuni siano consapevoli dell'importanza di una LNM o di una BSG per il turismo regionale e che queste società non vengano quindi abbandonate», continua Michael Buletti. «La concessione di aiuti cantonali è anche una condizione indispensabile per ot-

tenere quelli che la Confederazione riconosce alle aziende turistiche».

Il SEV si è evidentemente battuto contro ogni riduzione di stipendio, ma non è riuscito ad ottenere da tutte le aziende compensazioni per le perdite generate dalle indennità di lavoro ridotto, pario all'80% dello stipendio, al quale vanno aggiunte le indennità. Solo ZSG e CGN hanno pagato lo stipendio intero. BLS ha riconosciuto il 100% e le indennità per il primo mese, il 90% con indennità nel secondo e dal terzo mese il 90% senza indennità. La SGV ha pagato per i primi tre mesi il 90% dello stipendio e una quota delle indennità. Anche la BSG ha riconosciuto importi superiori al minimo legale, al quale si sono per contro sempre attenute LNM, SBS, SNL (per entrambi i laghi di Lugano e Maggiore) e URh. Michael Buletti precisa ancora che le riduzioni di stipendio avvengono a livello individuale a seconda delle ore che il/la dipendente ha effettivamente svolto in regime di lavoro ridotto. Non è per esempio stato il caso per il personale di navigazione di BLS impiegato nella disinfezione dei treni, oppure per il personale dei cantieri. Attualmente, nelle società più importanti, come SGV o CGN, sono ormai pochi a esserne toccati. Pianificare la ripartizione dei turni in modo equo, tenendo conto delle esigenze e delle ferie, non è semplice. «Un coinvolgimento delle parti sociali è però fondamentale per raggiungere il miglior risultato possibile e una miglior accettazione da parte del personale», conclude in modo convinto Buletti.

## VPT

**2021**  
Assemblee di settore

A causa della pandemia, il programma delle assemblee di settore è stato scombuscolato.

Per ora sono state provvisoriamente pianificati i seguenti appuntamenti:

**Assemblea Bus:** 18 maggio 2021, a Berna presso il centro di UNIA.

**Assemblea Ferrovia e turismo:** 27 maggio 2021, a Berna presso il centro di UNIA.

**Assemblea dei pensionati:** ancora da definire.

Dettagli seguiranno. Consultate sempre l'agenda.

## Formazione

**11.3.2021**  
Parità salariale

**La nuova legge sulla parità è in vigore dal 1° luglio 2020.** Le aziende con più di 100 dipendenti devono analizzare i loro salari per verificare

l'esistenza di discriminazioni. L'istituto di formazione sindacale Moven-do organizza due seminari sul tema rivolti ai/alle dipendenti dei sindacati, ai membri della commissione del personale e alle persone di fiducia. Nel caso in cui non fosse possibile organizzare il primo seminario in presenza a Bienna l'11 marzo, lo stesso si terrà via zoom. Chi fosse interessato/a chiami il segretariato di Bellinzona per i dettagli.

**2021**  
CoPe/LdL

A dipendenza dalla situazione pandemica e sanitaria, anche quest'anno si terranno dei corsi di formazione in Ticino, come quello sulla Commissione del personale e sulla Legge sulla durata del lavoro. Non appena la situazione sarà più chiara, e sarà pertanto possibile pianificare i corsi, verranno fornite precise informazioni.

# Agenda 2/21

RES RYSER

## Un ricordo colmo di stima

**Franco Panzeri.** A inizio dicembre è arrivata anche a noi la notizia della scomparsa, a 82 anni, di Andreas (Res) Ryser, ex presidente centrale della SBV, la sottofederazione del personale di stazione, che con la fusione con la VPV (personale amministrativo) è poi diventata l'odierna AS.

Res Ryser aveva assunto questa carica dopo una lunga carriera alle FFS, dapprima come dirigente d'esercizio in varie stazioni della Svizzera, poi come

sottocapo alla stazione di Langenthal, dove è vissuto fino alla sua morte.

In qualità di presidente centrale SBV, negli anni 80 / 90 si era fatto conoscere ed apprezzare, anche da noi in Ticino, per l'impegno e l'energia del suo lavoro sindacale, la grande competenza e la disponibilità al dialogo con le parti sociali. Fra l'altro, sono di quell'epoca la revisione della classifica delle funzioni e la riforma delle FVP. Res era solito sbrigare le incombenze d'ufficio già di buon mattino, con l'aiu-

to della moglie Käthi, prima di partire da Langenthal con il treno, in vista di un incontro con il personale delle stazioni o con i responsabili delle FFS. Andreas Ryser è stato l'ultimo presidente centrale a tempo pieno della sottofederazione SBV, le cui sorti sono poi state affidate a presidenti centrali a tempo parziale o a una co-presidenza. Lo ricordiamo con grande stima e affetto, certi di interpretare il sentimento degli innumerevoli colleghi che hanno avuto la fortuna di conoscerlo.

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

**Tiratura:** edizione italiana: 2 995 copie; totale: 36 256; certificata il 6.10.2020  
**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; 091 825 01 15, giornale@sev-online.ch

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

mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

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

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

**Prossima edizione:** 12.03.2021.  
**Chiusura redazionale:** 03.03.2021, ore 10.00.

**Stornetta Anna Maria,** Bellinzona, anni 92

**Pedrioli Renato,** Tenero, anni 93

**Ferrari Liliana,** Chiasso, anni 88

**Canepa Maria-Rina,** Mezzovico, anni 93

**Stroppini Americo,** Gnosca, anni 87

**Gianetta Regina,** Bellinzona, anni 89

**Walker Rudolf,** Brissago, anni 90

**A Marca Marco,** Mesocco, anni 90

**Ballinari Rina,** Dumenza (Luino), anni 88

**Martignoni Remo,** Bellinzona, anni 97

### IMPRESSUM

### I NOSTRI MORTI

Il Comitato PV Ticino e Moesano ha il mesto compito di annunciare la scomparsa dei seguenti affiliati e porge ai familiari sincere condoglianze:

**Agustoni Piera,** Minusio, anni 90

**Imperatori Adelina,** Pollegio, anni 100

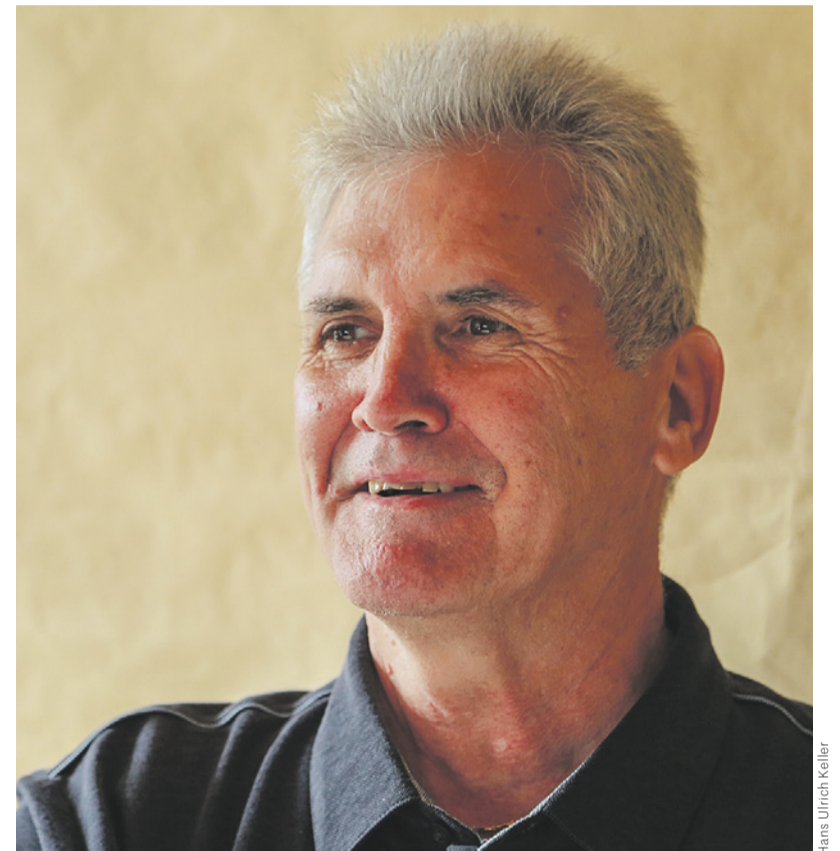
**Beffa Edo,** Airolo, anni 92

**Minotti Maria,** Bellinzona, anni 90

**Marioni Esterina,** Morbio Inferiore, anni 99

### BAU/LAVORI

# Una carriera che finisce



Hans Ulrich Keller

**Chantal Fischer.** Dopo oltre 48 anni di lavoro presso le FFS, Markus Kaufmann è andato in pensione e, al primo gennaio 2021, ha rimesso anche la sua funzione di presidente centrale della sottofederazione Lavori (BAU) a Jan Weber. Markus Kaufmann ha diretto la sottofederazione dal 2016, dopo otto anni in cui è stato vicepresidente. In questa intervista, rivolge un sguardo al passato e uno al futuro.

**Il passaggio al nuovo anno ti sta riservando molti cambiamenti. Quali ti fanno particolarmente piacere?**

Markus Kaufmann: sono lieto per questa sensazione di maggior libertà, di poter fare quello che voglio. Il pensionamento e il ritiro dalla presidenza hanno alleggerito di molto la mia agenda. Anche mia moglie è andata in pensione e assieme stiamo adesso cercando di definire una struttura ideale delle nostre giornate. Ci siamo per esempio ripromessi di andare alla scoperta di regioni della Svizzera che non abbiamo mai visitato, come l'Appenzello o il canton Turgovia, spostandoci ovviamente con i mezzi pubblici.

**Quali sono i ricordi più intensi della tua attività al SEV?**

La mia attività nel sindacato è iniziata nel 1976, prima come segretario in diverse sezioni e poi a livello della sottofederazione. Quello che mi ha sempre impressionato è l'ottima collaborazione a tutti i livelli, anche tra sottofederazioni. Penso che questa collegialità mi mancherà in futuro, nonostante negli ultimi mesi sia stata messa in secondo piano dalla pandemia. Mi spiace anche che, a causa di questa situazione, non sia nemmeno riuscito a congedarmi come si deve, né dalle FFS, né dal SEV.

Un punto che resterà nella mia memoria di sindacalista è il succes-

so ottenuto con l'indennità di mercato per i conducenti di veicoli ferroviari. La questione era stata lanciata da una petizione promossa dalla sezione Ticino e ripresa dalla sottofederazione. Abbiamo giocato di squadra e alla fine la direzione di I-VU ha dovuto cedere e riconoscere ai conducenti un adeguamento degli stipendi verso l'alto.

**Ora hai passato il testimone a Jan Weber. Quali sono le maggiori sfide per la sottofederazione?**

Quella più imminente è di portare a buon termine la questione dei macchinisti B100. Inoltre, si tratterà di definire un'evoluzione salariale in grado di soddisfare le esigenze di tutti.

Per questi e altri incarichi, Jan è senza dubbio la persona ideale. Il suo arrivo ha permesso di ringiovanire il nostro Team. Lui poi non lavora in ufficio come me, ma fuori, al fronte. È quindi a stretto contatto con colleghe e colleghi e in grado di rendersi conto immediatamente dei problemi e di reagire con tempestività.

**Conti di rimanere fedele al SEV anche dopo il pensionamento?**

Naturalmente. Ho anche deciso, almeno in un primo tempo, di rimanere nel BAU, dove ho molti amici e di non passare quindi nei ranghi della PV.

**Cosa ti senti di raccomandare ai nostri membri?**

Vorrei proprio raccomandare loro di reclutare nuovi membri, anche se questo diventa sempre più difficile. Nei prossimi anni, l'evoluzione demografica porterà a numerosi dipendenti alla pensione, sfoltendo i ranghi, anche nella nostra sottofederazione. Abbiamo quindi bisogno di forze fresche che contribuiscano a definire le condizioni di impiego e di lavoro.



ECONOMIA RESPONSABILE

# I commercianti svizzeri inondano l'Africa di carburanti tossici

**Public Eye**  
giornale@sev-online.ch

**Un'indagine esclusiva pubblicata nel 2016 da Public Eye rivela come i commercianti svizzeri di materie prime approfittano dei bassi standard ambientali in Africa per vendere combustibili ad alto tenore di zolfo che sono vietati in Europa. Le nostre rivelazioni hanno contribuito alla decisione di abbassare il limite di zolfo in diversi stati dell'Africa occidentale, migliorando così la qualità dell'aria respirata da milioni di persone.**

Risultato di tre anni di indagini, il rapporto «Dirty Diesel: How Swiss Traders Flood Africa with Toxic Fuels» ha evidenziato un modello di business che allora era noto solo agli addetti ai lavori. L'indagine di Public Eye rivela per la prima volta come i commercianti di materie prime stiano sistematicamente approfittando dei bassi standard in Africa per vendere combustibili tossici e fare profitti sostanziali a spese della salute degli africani. Queste compagnie producono e consegnano in alcuni paesi carburanti di scarsa qualità che non potrebbero mai essere

commercializzati in Europa. In questo modo, si rendono corresponsabili della morte prematura di migliaia di persone. Anche se legali, queste pratiche sono comunque illegittime.

**Inquinamento dell'aria in Africa: una bomba a orologeria**

Nelle città africane, l'inquinamento dell'aria è un grande problema di salute pubblica. Le malattie respiratorie sono una delle cause principali delle cure ospedaliere ad Accra o a Lagos. I gas di scarico sono una delle cause principali dell'inquinamento dell'aria con particelle fini. Anche se rispetto all'Europa in Africa ci sono meno automobili sulle strade, le emissioni inquinanti sono più alte in Africa perché i carburanti contengono molto più zolfo, uno dei prin-

▶ Per saperne di più su questa inchiesta vai sul sito [www.publiceye.ch](http://www.publiceye.ch).

cipali costituenti che causano le emissioni di particelle fini. Le grandi città dell'Africa sono in costante crescita. Entro il 2050, la popolazione urbana del continente sarà triplicata. Questa crescita della popolazione sarà accompagnata

da un aumento significativo del numero di automobili, che porterà ad un chiaro aumento delle emissioni di gas di scarico, dell'inquinamento atmosferico e delle malattie respiratorie e cardiovascolari. Uno studio pubblicato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) nel maggio 2016 ha mostrato che la città di Onitsha, in Nigeria, è la città più inquinata del mondo. I fumi di scarico sono una delle cause principali dell'inquinamento atmosferico da particolato fine, che ha importanti effetti negativi sulla salute: asma, bronchite, malattie cardiovascolari e cancro.

**Quasi 400 volte più zolfo del limite consentito in Europa**

Nella maggior parte dell'Africa, gli standard del carburante sono significativamente più bassi che in Europa. Ma qual è l'effettivo contenuto di zolfo dei combustibili commercializzati lì? Per scoprirlo, Public Eye ha analizzato campioni presi alle pompe in otto paesi. I risultati sono scioccanti: i combustibili analizzati avevano

fino a 378 volte più zolfo del limite consentito in Europa. Abbiamo anche rilevato altre sostanze molto dannose per la salute, come il benzene e gli aromatici policiclici, a livelli che sono vietati in Europa.

La nostra indagine mostra che i commercianti svizzeri dominano il mercato dei combustibili tossici in Africa. Vitol, Trafigura e il gruppo Ad-dax & Oryx hanno acquisito le loro reti di stazioni di servizio lì o sono coinvolti nella distribuzione di carburante. Anche Glencore, Mercuria, Gunvor e Litasco sono attivi nel commercio di questi prodotti.

Queste compagnie non solo vendono combustibili tossici, ma producono deliberatamente miscele di scarsa qualità. Approfittano dei bassi standard africani per massimizzare i loro profitti e quindi non hanno interesse a standard più severi. Se non si interviene, l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico stradale causerà la morte prematura di 31.000 persone in Africa entro il 2030, tre volte di più che in Europa.

«Queste compagnie non solo vendono combustibili tossici, ma ne producono deliberatamente anche di scarsa qualità».

**PUBLIC EYE**



**MEZZO SECOLO**

Omar Cartulano

Il 7 febbraio 1971, con ampio ritardo rispetto ai paesi limitrofi, gli elettori svizzeri approvano l'estensione del diritto di voto e di eleggibilità alle donne. Cinque decenni più tardi, le disparità di genere vanno tuttavia

ancora ben al di là dell'ambito politico e si riscontrano in tutta la società. Un nuovo incoraggiante vento sta però provando lentamente a prendere forza, anche grazie all'onda viola costituita da oltre 35mila anime che

il 14 giugno 2019 hanno invaso Berna per chiedere finalmente che l'uguaglianza di genere diventi realtà.

[www.ocartu.ch/](http://www.ocartu.ch/)  
Instagram: @ocartuh

?

QUIZ

## Basta un'attenta lettura

### 1. Fino a quando il CCL di FFS Cargo è stato prolungato?

- Fino alla fine del 2023
- Fino alla fine del 2022
- Fino alla fine del 2025

### 2. Da quanti anni le donne svizzere hanno il diritto di voto e di eleggibilità sul piano federale?

- Da 50 anni
- Da 100 anni
- Da 75 anni

### 3. Alla fine di gennaio i sindacati e i movimenti femministi hanno lanciato un appello contro la riforma AVS 21. Quante persone l'hanno già firmato?

- 50 000
- 200 000
- 300 000 circa

### 4. Quando è entrato in vigore il contratto sociale di FFS e FFS Cargo, che protegge il personale dal licenziamento per motivi economici?

- È una conquista del primo CCL, entrato in vigore nel 2001.
- Risale al 1993
- Le FFS lo hanno introdotto con RailFit 20/30a

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 2 marzo 2021**;

**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 **Reka-Check 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 01/2021:**  
a/b/c/b/a

I buoni libro del valore di 40 franchi sono stati vinti da:

**Gabriella Fey, Pollegio**, socia AS Ticino

SULLE ORME DI ...

# Aldo Sciamanna capo montatore alta tensione



Il lavoro fuori non conosce meteo e orario. Aldo davanti al carro di montaggio LC a Giubiasco.

**Ferruccio Calogero Noto**  
giornale@sev-online.ch

**Dopo moltissimi anni in prima linea nella milizia sindacale, Aldo ha lasciato il campo quale presidente della sezione SEV Lavori Ticino, ed è "tornato in panchina". Ma disposto a rientrare in gioco e a mettere a disposizione il proprio impegno e il proprio carisma, se ce ne fosse bisogno.**

Alla conclusione dell'ultimo periodo amministrativo, Aldo Sciamanna non si è ricandidato alla presidenza della sezione SEV Lavori Ticino, dopo essere stato al fronte fin dal 1997, quando venne eletto membro del comitato dell'allora sezione nazionale Linea contatto e ponti in rappresentanza della Svizzera italiana. «All'epoca avevamo sezioni strutturate per settore professionale specialistico. Dopo la fusione delle preesistenti sottofederazioni VAS (Servizi sorveglianza e sicurezza) e APV (Personale operaio) nella nuova sottofederazione Lavori nel 2000, abbiamo dovuto creare una sezione su base regionale riunendo più settori professionali. Dopo difficoltà iniziali a dar vita a un comitato sezionale stabile, siamo infine riusciti negli ultimi anni a creare un bel comitato, molto unito e motivato, capace di prendere iniziative e raggiungere risultati importanti, e che garantisce ora la continuità anche in futuro con il nuovo presidente Davide Perini. Un ricambio è importante anche per aver la possibilità di sviluppare nuove visioni e idee alla guida della sezione. I colleghi sanno che, comunque, in caso di bisogno potranno sempre contare su di me».

Nato e cresciuto a Lodrino, popoloso paese della Riviera dove i genitori, immigrati dalle Marche rispettivamente dall'Abruzzo, si erano trasferiti da Zofingen, due figli da poco maggiorenni da una precedente relazione, Aldo vive ora con la nuova compagna a Lumino, all'imbocco della Mesolcina. «Lavoriamo entrambi a turni, in parte notturni, e non avendo più figli piccoli, riusciamo a gestire bene i nostri orari e ad avere tempo per noi per seguire i nostri interessi e piaceri nel tempo libero: buona cucina e buoni vini, viaggi, e molto sport: bici, mountain bike, corsa, sci e snowboard, escursioni in alta montagna, nuoto...».

Aldo è entrato nelle FFS nel 1991, a 22 anni d'età, formandosi come montatore specialista sulla linea di contatto. Da allora non ha mai cambiato lavoro. «Può sembrare strano oggi, ma il mio lavoro continua a piacermi. Non faccio mai fatica, anche dopo tanti anni, ad iniziare un

turno. Continua a gratificarmi la soddisfazione di vedere il lavoro finito realizzato a regola d'arte, come si deve!». Anche se il lavoro non è certo semplice e le condizioni non sono per nulla facili...

### Polivalenza valore aggiunto

«La polivalenza che viene richiesta è un fattore importante che rende motivante e affascinante la professione: come capo montatore curo insieme all'assistente tecnico l'elaborazione esecutiva di dettaglio del progetto, occorre organizzare la squadra, e poi svolgere le varie operazioni sul terreno: disinserire e mettere a terra le linee, piazzare sul cantiere pali e travate dopo averli preparati a terra per poi montarli, tirare i fili... Nella squadra c'è bisogno del trattorista, del gruista, di chi esegue il lavoro in aria, etc. La flessibilità è molto importante, sarebbe tutto molto più complicato se ognuno sapesse fare solo una cosa. Per questo è fondamentale l'esperienza ed anche avere una continuità nel personale: nella squadra i colleghi devono conoscersi molto bene tra loro, perché devono poter avere anche piena fiducia l'uno nell'altro e nelle rispettive capacità. L'errore di uno potrebbe infatti mettere a rischio anche la vita degli altri! Poi, certo, lavoriamo all'esterno, nell'afa estiva o nel gelo invernale, con qualsiasi meteo e ad orari irregolari, molto spesso di notte: il lavoro è sicuramente molto usurante, e richiede una predisposizione fisica».

Aldo è affiliato al SEV dal... «appena sono stato assunto alle FFS. Entrato nell'ufficio del capo c'erano due cartoline: una per il SEV, l'altra per la cassa malati delle FFS, allora esclusiva per il personale, e volendo sono la stessa cosa! D'altra parte, per me era comunque del tutto normale iscriversi al sindacato». Oggi invece meno: la sezione Lavori Ticino si è però contraddistinta negli ultimi anni per essere stata una delle poche nel SEV a riuscire ad aumentare (e significativamente: circa il 20% dal 2016) il numero dei propri affiliati. Soprattutto i più giovani fanno fatica ad affiliarsi al sindacato: «Abbiamo fatto un bel lavoro negli scorsi anni! Ciò che dico ai colleghi, e in particolare a quelli appena entrati nelle FFS, è che innanzi tutto hanno un obbligo morale ad affiliarsi al SEV, perché è grazie al lavoro fatto prima dal sindacato che hanno potuto ottenere le condizioni alle quali sono stati impiegati. Certo, poi bisogna lavorare giorno per giorno, e seguire con determinazione le questioni che si pongono. Ciò che siamo riusciti a fare innanzi tutto alla base come sezione». Più siamo, più contiamo!

## TRAGUARDI

Alessandro Bianchi



Il 7 febbraio si sono festeggiati i 50 anni del suffragio femminile in Svizzera



Speriamo di poter festeggiare presto anche la parità salariale...



...e di non dover aspettare altri 50 anni!