



SEV N.6

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



PRIMO MAGGIO

Il SEV torna in piazza

▶ p. 5

EDITORIALE di Barbara Spalinger,
Vice presidente del SEV

IL SEV si è battuto per i salari!

Dopo l'accordo di prorogare il CCL FFS di tre anni, sino al maggio 2025, restava da sciogliere il nodo dell'evoluzione del sistema salariale. Approvando le modifiche, che entreranno in vigore il 1° giugno 2022 con i primi effetti concreti sui salari nel 2023, i delegati alla conferenza CCL hanno dato un segnale chiaro, che non riguarda i colleghi di FFS Cargo. Una chiara maggioranza dei delegati si è espressa a favore della soluzione negoziata. L'argomento decisivo è stato indubbiamente il consolidamento del modello di pensionamento anticipato Valida, che le FFS avevano posto in relazione proprio al raggiungimento di un accordo sul sistema salariale. Questo consolidamento è ormai garantito e permetterà a Valida di continuare a operare senza che gli aventi diritto, che già ricevono salari bassi, debbano subire riduzioni di prestazioni o

aumenti di contributi. Il nuovo sistema salariale ha anche vantaggi. L'evoluzione degli stipendi non dipenderà più dalla valutazione personale. Per i livelli di esigenze inferiori, la progressione è addirittura completamente garantita mentre più alto è il livello di esigenze, più la progressione salariale dipenderà dalla distribuzione operata dal capoteam. Questo aspetto ha suscitato le maggiori discussioni, poiché secondo i delegati apre la porta all'arbitrarietà. Il SEV ha comunque fatto in modo di evitare una ridistribuzione all'interno dei team: nessuno riceverà di meno perché un altro membro riceve di più. Le regole per la distribuzione degli aumenti sono chiare e verificheremo che vengano applicate correttamente. È anche positivo che non ci saranno più assunzioni sotto al livello base. Abbiamo così potuto concretizzare una vecchia richiesta dei nostri gio-

vani e abbiamo anche ottenuto che il trasferimento al nuovo sistema non vada ad intaccare le prospettive di progressione salariale di chi è ancora in carriera. Infine, il nuovo sistema non genererà alcun nuovo caso di garanzia, mentre quelli esistenti restano. La conferenza CCL ha per contro criticato che i macchinisti della Divisione passeggeri verranno privilegiati dal dimezzamento della durata della loro progressione salariale. Le giustificazioni delle FFS sono infatti valide anche per i macchinisti B100 della divisione Infrastruttura, che sono invece stati esclusi. La loro evoluzione rimane uno dei nostri obiettivi. L'approvazione di un risultato che porta grandi vantaggi ad alcuni gruppi professionali e meno ad altri, ha richiesto ai delegati della conferenza CCL una grande prova di solidarietà, che loro hanno saputo dare. Onore al merito!

Trasporti

La politica dei subappalti deve essere chiaramente contrastata

2

Officine

Il personale delle OBe non si arrende e rivendica lavoro e occupazione

4

Clima

La soluzione contro la crisi climatica passa anche dalla legge sul Co2

7

Privatizzare le pulizie? Stop!

Firma!

Le FFS vogliono concentrare i propri servizi di pulizia con il proprio personale unicamente nelle grandi stazioni. Le pulizie in tutte le piccole stazioni verranno privatizzate: perché privatizzare quando qualcosa funziona bene? Perché risparmiare sulle spalle dei più deboli? Perché continuare a scorporare le FFS? Il SEV ha lanciato una petizione a livello nazionale; in Ticino (vedi pagina 5) sta avendo un grande successo. I firmatari della presente petizione chiedono alla Direzione delle FFS: di rinunciare alla privatizzazione della pulizia delle piccole stazioni svizzere; di assumere con contratto FFS i tanti collaboratori temporanei. Parecchi dei quali in azienda da oltre 5 anni!



Vaccinazione al lavoro

Nell'ambito di un progetto pilota del Cantone di Berna, i dipendenti di Bernmobil, BLS e FFS possono essere vaccinati internamente in sei sedi da questa settimana. E volontariamente, come hanno sottolineato i portavoce del cantone e di Bernmobil il 3 maggio in "Schweiz aktuell". Il programma SRF voleva sapere come ci si assicurava che non ci fosse pressione sui dipendenti per essere vaccinati, e ha anche bussato alla porta del SEV. Il presidente Giorgio Tuti ha valutato il tentativo come sostanzialmente positivo, ma ha dichiarato: «Se si dice che questa offerta è basata sulla volontarietà e che non c'è nessuna costrizione a vaccinare, allora deve essere così. Per coloro che non si vaccinano per ragioni personali o convinzioni, non ci deve essere alcuna ripercussione negativa sul posto di lavoro e sull'occupazione». Vedi anche l'articolo a pagina 6.

Doppia pena

Il Consiglio federale attua la mozione «Nessuna doppia pena per i conducenti professionisti», promossa dal SEV - su spinta della VPT Sottoceneri - e adottata dal Parlamento. In futuro, gli autisti professionisti dovrebbero essere autorizzati a guidare per lavoro nonostante la sospensione della loro patente di guida. Il Consiglio federale ha messo in consultazione le corrispondenti modifiche dell'ordinanza fino all'11 agosto. «La nostra perseveranza è stata ripagata» dice la segretaria sindacale del SEV e consigliera nazionale Edith Graf-Litscher, che ha presentato la prima mozione in Parlamento.

TRASPORTI ED ESTERNALIZZAZIONI

«Un obiettivo chiaro: zero subappalti»

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

La questione del subappalto è al centro di diversi comunicati che hanno interessato il mondo dei trasporti. Alla luce dei rischi insiti in questa pratica in crescente espansione, abbiamo voluto conoscere l'opinione di Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV.

Il subappalto è un contratto con il quale un'impresa chiede a un'altra impresa di eseguire in parte o totalmente le prestazioni che dovrebbe fornire ai propri utenti. I sindacati non vedono di buon occhio questo trasferimento di compiti da un'impresa a prestatori di servizi esterni.

Nel Giura, AutoPostale - che nel maggio 2020 si è aggiudicata la gara d'appalto pubblica per le 39 linee di bus della rete giurassiana - non solo ne subappalterà diverse, ma a metà marzo ha pure rifiutato di affidare questo compito a CJ, che con il SEV ha sottoscritto un CCL. I rischi di dumping denunciati dal SEV sono reali, con il ministro dei trasporti giurassiano David Eray che per risparmiare non esita a ricorrere al CCL... bernese. Il Canton Svitto pare interessato al metodo giurassiano. Per il momento, solo Vaud ha annunciato il 15 gennaio che porrà fine al subappalto delle linee di autobus regionali. L'esternalizzazione minaccia anche altre imprese, come le FFS per il servizio di pulizia nelle stazioni piccole e medie, TPG per il settore che si occupa degli pneumatici e TPF, che subappalta a manodopera ausiliaria la pulizia notturna degli autobus. Nei primi due casi sta circolando una petizione, nel terzo sono in corso colloqui con la direzione.

Perché alcune aziende di trasporto ricorrono al subappalto?

Christian Fankhauser: Indubbiamente perché non hanno i mezzi o il personale per svolgere il lavoro, ma vogliono ottenere la concessione che permette loro di dettare poi le condizioni ai subappaltatori. È anche un modo per risparmiare denaro trasferendo il lavoro ad altri.

Qual è il problema principale del subappalto?
Il fatto che le aziende subappaltatrici spesso

non hanno un contratto collettivo di lavoro ed offrono quindi condizioni d'impiego molto peggiori rispetto alle altre imprese. Lo hanno dimostrato, una decina d'anni fa, i trasporti pubblici della regione di Losanna (tl): subappaltavano brevi linee di prova di minibus a MSA, una società priva di contratto collettivo di lavoro che offriva salari estremamente bassi. L'allora amministratore delegato giustificò esplicitamente la misura affermando che grazie al subappalto i costi erano dimezzati! Dopo una lunga battaglia sindacale con il SEV, i tl hanno nuovamente internalizzato queste linee.

Il problema non deriva essenzialmente dalla messa in appalto delle linee?

Sicuramente! Purtroppo la legge trasferisce ai Cantoni la competenza di indire gare d'appalto per le linee. Se lo fanno (c'è poco da ricamarci su) è per ottenere prestazioni a un prezzo inferiore a quello finora pagato. È quanto accaduto nel Giura, che ha cercato l'offerta migliore esigendo 4 milioni di risparmio annuo. I Cantoni dovrebbero assumere la propria responsabilità sociale e mettere in atto delle garanzie, come il divieto di subappalto e l'assicurazione che il fornitore di servizi abbia sottoscritto un CCL o sia disposto a negoziarne uno con i sindacati.

Secondo l'UFT, l'obiettivo delle gare d'appalto per i servizi di autobus regionali che si tengono dal 1996 è quello di migliorare l'efficienza e la competitività. Non è una buona idea?

L'efficienza ha a che fare con le prestazioni di una macchina. L'UFT si interessa poco alle persone! E la competitività rispetto a cosa? Sotto l'egida della consigliera federale Doris Leuthard, l'UFT ha voluto introdurre questo sistema di concorrenza, apparentemente per costringere le imprese a innovare. L'obiettivo era quello di abbassare i prezzi.

L'importante è avere delle aziende che fanno il loro lavoro nel miglior modo possibile e al giusto prezzo. Un personale motivato da un buon contratto collettivo di lavoro, salari di buon livello e turni di lavoro adeguati è la migliore garanzia di linee sicure e sostenibili.

L'outsourcing interessa anche mansioni come la pulizia o la revisione degli pneumatici.

Questo è un problema, perché si tratta di compiti importanti che devono essere svolti dall'impresa stessa. Sappiamo che spesso i CCL di questi rami professionali sono meno buoni di quelli dei TP. Si tratta nuovamente di una gara al ribasso. Per di più, esternalizzando queste prestazioni le imprese non possono offrirle ai colleghi che non possono più sedere al volante. Questi compiti devono essere nuovamente internalizzati. Quando le imprese li affidano ai propri dipendenti, la qualità è sempre palesemente superiore.

Il Canton Vaud ha annunciato di volere porre fine al subappalto delle linee regionali di trasporto di autobus. Un esempio da seguire?

Absolutamente! Il Canton Vaud si sta muovendo nella direzione giusta. Il nostro obiettivo è nessun subappalto! Seguiremo da vicino la vicenda per vedere come il Cantone verificherà il rispetto del divieto e cosa farà con le linee attualmente subappaltate. Siamo, invece, più preoccupati per la decisione del governo svizzese di abbassare i costi indicendo delle gare d'appalto.

Se avessi una bacchetta magica, in che modo porresti fine al subappalto?

Potrei non avere bisogno di una bacchetta magica: da tempo, ormai, i sindacati rivendicano il divieto dei subappalti, perché sappiamo che danneggiano la qualità del servizio e le condizioni di lavoro. Riteniamo che non dovrebbero trovare spazio nel servizio pubblico. Dobbiamo convincere i Cantoni e le persone che appaltano le linee. Più che magia, questo richiede soprattutto un intervento politico a livello sia federale che cantonale per introdurre delle regole chiare. Dobbiamo anche intervenire a livello sindacale ad ogni bando di gara, partecipare al dibattito pubblico spiegando perché è importante che le imprese con un partenariato sociale possano beneficiare di regole eque. La concorrenza tanto cara ai neoliberali è distorta se permettiamo a talune aziende che non rispettano i contratti collettivi di lavoro di abbattere i prezzi e aggiudicarsi in tal modo gli appalti.

PROGETTO CARGO «PN 2.0»

Smantellamenti da bloccare!



Anche i lavori d'ufficio esistono nella zona e non dovrebbero essere contrapposti ai "lavori produttivi".

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Con il progetto «PN 2.0», dalla fine del 2020 FFS Cargo sta riorganizzando la Produzione. Come già più volte tentato in passato, i nuovi dirigenti intendono scrivere cifre nere tramite nuove strutture e tagli occupazionali. Ma il problema di fondo rimane l'autonomia finanziaria (impossibile).

Il programma PN 2.0 persegue l'obiettivo di creare una «struttura organizzativa flessibile e al contempo efficiente» che agevoli la collaborazione nella Produzione, nell'ottica di «fornire un'esperienza migliore ai clienti», spiegava FFS Cargo al personale il 28 aprile nella newsletter che ha segnato l'inizio della seconda fase del progetto. La nuova struttura grezza era già stata definita nella prima fase, dal 1° marzo, con la fusione di unità, la riduzione delle regioni da sei a tre e la mancata rinomina di sei capisettore – che hanno dato le dimissioni o si stanno riorientando.

La seconda fase attualmente in corso riguarda la struttura delle tre

regioni restanti e di quattro settori fino al livello di team, la nomina dei capiteam e l'occupazione di ulteriori «funzioni chiave» a partire dal 1° luglio. Ogni regione ha ora un* «responsabile Processi e concetti» e da tre a cinque «capiteam Senior», che hanno il compito di migliorare la collaborazione tra la centrale di Olten e le regioni e di «rafforzare le competenze metodologiche nelle regioni» in vista dei «molti cambiamenti» che queste ultime dovranno affrontare, come spiega la newsletter.

La fase III comporterà poi la realizzazione dell'organizzazione dettagliata delle regioni e l'occupazione di tutte le posizioni di livello inferiore, i cui profili professionali sono attualmente in fase di elaborazione.

Nella fase II i quadri devono ricandidarsi e, se perdono il posto, riorientarsi. Ciononostante, la comunità negoziale (CN) dei sindacati guidata dal SEV ha rinunciato a una procedura di consultazione formale. «Non avrebbe dissuaso Cargo», spiega il segretario sindacale del SEV Philipp Hadorn. Per contro, la CN ha chiesto e ottenuto un comitato di controllo in cui si dovranno scambiare informa-

zioni ed elaborare congiuntamente soluzioni ai problemi. E per la terza fase Cargo dovrà di nuovo offrire una consultazione formale.

Tagli massicci di impieghi

«Uno svantaggio di PN 2.0 è che è la seconda riorganizzazione in un anno dopo «TRA-fit», ha ammesso la stessa direzione di PN il 26 marzo. «Ma contrariamente alle rassicurazioni della direzione di voler portare un po' di quiete e solidità nell'azienda dopo tutte le ristrutturazioni degli ultimi anni, si sta innescando un'altra riorganizzazione di vasta portata», commenta Philipp Hadorn, «e questo sebbene talune riorganizzazioni non siano ancora concluse, come i tagli alle funzioni «overhead» di «Struko».

«Ancora una volta, FFS Cargo reagisce alla pressione dei costi innescata dalla crisi del coronavirus operando massicci tagli occupazionali – e li presenta come «miglioramento dell'efficienza» e «semplificazione dei processi». Il SEV è sempre stato comprensivo nei confronti dei miglioramenti dell'efficienza e del progresso tecnologico – a condizione che i volumi di trasporto non diminuiscano, ma

umentino e che ci sia uno spostamento dalla strada alla ferrovia, non viceversa. E che tutti i dipendenti vengano accompagnati e preparati per le nuove mansioni, più impegnative e con molti più requisiti».

Dato che in generale il traffico merci è in crescita, e che quindi anche FFS Cargo dovrebbe operare più trasporti, il numero di impieghi non dovrebbe diminuire nonostante la maggiore efficienza, evidenzia Philipp Hadorn. Eppure Cargo intende tagliare diverse centinaia di posti entro il 2023! Ad essere colpito in modo sproporzionato è l'«overhead», compresi i lavori d'ufficio nella superficie. «Gli impieghi d'ufficio e i «posti di la-

voroso produttivo» non andrebbero messi in concorrenza: c'è bisogno di entrambi!».

In futuro FFS Cargo intende impiegare il personale in modo vieppiù multifunzionale. «Job enrichment non significa solo aggravio maggiore, ma anche attività interessante e migliori opportunità sul mercato del lavoro», osserva ancora Philipp Hadorn. «Il SEV vuole essere coinvolto nell'elaborazione dei profili professionali e della loro valutazione per i livelli di esigenze». E i manovratori formati come controllori del carico dei carri (PWL) devono ricevere le indennità promesse (vedi giornale SEV 4/2021).

Quei «rayon» discutibili

Poiché FFS Cargo impiegava il personale delle locomotive di manovra sempre più spesso su distanze sempre più lunghe, con il rischio di dumping a scapito dei macchinisti, nel 2013 le parti sociali hanno definito congiuntamente una cartina regionale («rayon»). Fu anche concordato che, in caso di impiego su una linea, i ma-

novratori avrebbe ricevuto un forfait giornaliero doppio. Da allora, FFS Cargo ha adattato unilateralmente i «rayon» e probabilmente non ha sempre versato la doppia indennità di 19 franchi. Per fare chiarezza per un pagamento compensativo, FFS Cargo e i sindacati hanno ora istituito un gruppo di lavoro congiunto.



La commissione dei trasporti del Consiglio nazionale vuole estendere il sostegno finanziario Covid per il trasporto pubblico al traffico a lunga distanza e accordare il sostegno al trasporto ferroviario merci, al traffico locale e turistico. «L'obiettivo dovrebbe essere una soluzione equa ed equilibrata tra Confederazione e Cantoni per tutti i settori del trasporto», scrive la commissione. «Questo è in linea con le richieste del SEV», dice Edith Graf-Litscher, membra della commissione e segretaria sindacale SEV.



La richiesta del Consiglio nazionale ha lo scopo di evitare che le imprese turistiche siano svantaggiate nell'uso delle riserve.

La Commissione salute e sicurezza del Consiglio nazionale ha perso l'occasione di migliorare significativamente la revisione dell'AVS. Secondo l'attuale progetto, le donne sosterebbero la maggior parte dei costi della riforma, che prevede l'aumento dell'età pensionabile da 64 a 65 anni. La commissione ha proposto misure di compensazione, ma queste sarebbero valide solo per un periodo transitorio di sei anni. La sinistra e i sindacati sono pronti a lanciare un referendum.

LUCIE WASER risponde

Donne e pandemia

Secondo Amnesty International, le disuguaglianze di genere sono state rafforzate dalla pandemia. Cosa pensa il SEV?

Storicamente, le donne hanno perso in ogni crisi. La povertà, la paura esistenziale e la violenza continuano ad avere un impatto negativo sulla popolazione femminile in molti modi. Alcuni esempi:

- le donne sono state e sono più colpite dal confinamento rispetto agli uomini, per esempio perché i circa 300 milioni di scolari dovevano seguire le lezioni a casa.
- In tutto il mondo, il 70% dei dipendenti delle professioni assistenziali e sociali sono donne, che devono quindi far fronte a un notevole stress fisico e psicologico. Anche in settori particolarmente colpiti come il commercio al dettaglio, il turismo e la ristorazione, le donne sono la maggioranza dei lavoratori. Sono pesantemente colpite dal lavoro ad orario ridotto e dai licenziamenti e sono

quindi dipendenti dal loro partner o dal clan familiare, il che aumenta la coercizione e la violenza. Gli studi hanno dimostrato che è due volte più difficile per le donne rientrare nel mercato del lavoro dopo essere state licenziate.

- In ogni caso, il SEV non ha osservato alcuna discriminazione nei confronti delle donne nel settore dei trasporti pubblici svizzeri a causa della pandemia.
- La pandemia aumenta lo stress in alcune coppie; un terreno fertile per la violenza contro le donne e le ragazze. A questo proposito, mancano gli organismi di controllo sociale come le scuole e le associazioni.
- I bambini senza accesso fisico alla scuola vivono in uno spazio virtuale e sono esposti alla violenza della rete; questo colpisce soprattutto le ragazze, anche in Svizzera.

Lucie Waser è responsabile delle pari opportunità al SEV. Vuoi porre altre domande a Lucie oppure a un/una segretario/a sindacale del SEV? Inviaci un messaggio a giornale@sev-online.ch.

FUTURO DELLO STABILIMENTO INDUSTRIALE

Il personale delle OBe non si arrende

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

E così per il piano industriale delle nuove Officine a Castione, occorre di nuovo attendere. Nel corso della riunione di Piattaforma, lo scorso 30 aprile, le FFS hanno comunicato che il documento - che i sindacati attendono ormai da un paio di anni - verrà presentato solo a settembre. Sarà successivamente sottoposto al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie entro l'inverno. Intanto all'interno dello stabilimento industriale tra le maestranze cresce la preoccupazione. Ma al tempo stesso si rafforza la fibra battagliera di chi al lavoro e all'occupazione conferisce un valore centrale. Non stiamo parlando solo dei sindacati e della CoPe, ma anche e soprattutto del personale delle Officine, che abbiamo incontrato un paio di giorni prima dell'incontro di Piattaforma.

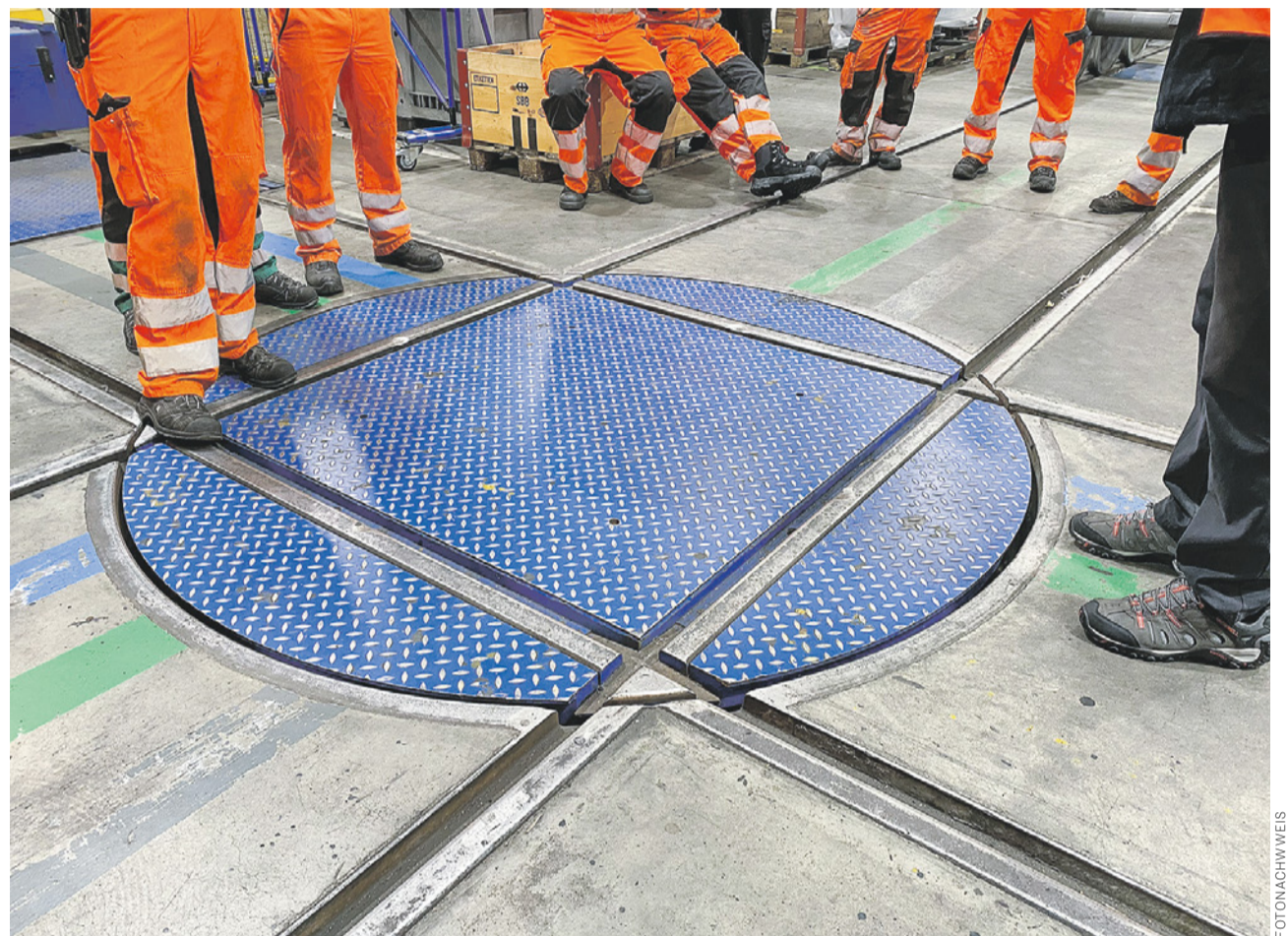
E proprio prima dell'incontro i lavoratori avevano manifestato la loro preoccupazione sulla dismissione anticipata della revisione dei carri merci. Una decisione contestata tempestivamente sia dai sindacati, sia dalla CoPe. Sorde anche alla richiesta del Consiglio di Stato di valutare un'alternativa in Ticino, le FFS sposteranno le lavorazioni sul sito di Muttenz. Se a questa importante fetta del lavoro che se ne va, si somma anche il lavoro che scarseggia per le locomotive, la situazione complessiva non è per nulla rallegrante. La massiccia presenza di personale interinale - anche per il lavoro strutturale - completa il quadro occupazionale a tinte contrastanti dello stabilimento industriale della Turrina. La cornice ha però i co-

lori e la fibra della determinazione: tra gli operai c'è molta unità e, soprattutto, c'è la volontà di mantenere alta la pressione. Insomma il personale non si arrende.

Lo abbiamo constatato di persona quando, in piccoli gruppi, i rappresentanti dei sindacati e della CoPe allargata hanno illustrato la posta in gioco sul futuro dello stabilimento industriale. Con la massima trasparenza, Gianni Frizzo - portavoce della CoPe allargata - ha spiegato le sfide occupazionali delle Officine e rivendicato il coinvolgimento concreto delle maestranze e dei sindacati. «Certo sarebbe un sogno poter decidere. Chiediamo perlomeno di essere coinvolti nei processi di cambiamento. E di avere a disposizione elementi concreti». Un bisogno di chiarezza che i sindacati e il presidente della CoPe Ivan Cozzaglio non hanno mancato di ricordare. Scoprire a mezzo stampa che a Castione i posti di lavoro sono saliti a 300 e l'investimento a 400 milioni di franchi, non è propriamente un segno di rispetto del partenariato sociale. «Non possiamo contare sulla buona sorte e su un colpo di fortuna» dice un lavoratore, che vuole sapere se ci sarà ancora lavoro per tutti e quali tipi di lavorazioni. «Che fine faremo noi interinali»? Domanda più che legittima tenuto conto che un quarto della manodopera alle OBe è temporanea. «Questo senso di precarietà che pesa sulle nostre spalle - commenta un operaio - è insopportabile. È come lavorare con la spada di Damocle sulla testa». «Ci sono persone che sono qui da quattro anni. Poi ti lasciano a casa per poi riprenderti!»

**«Non chiediamo l'impossibile
Chiediamo lavoro»**

Le lingue si slegano, le voci si alza-



FOTONACHWEIS

no, il petto si gonfia di dignità. «Noi in questa officina ci crediamo. Molti di noi sono cresciuti dentro qui e lavorano da una vita. Altri si sono inseriti benissimo. Per noi non ci deve essere differenza tra fissi e temporanei: quel che conta è il lavoro, la sicurezza del lavoro, il futuro del lavoro e dunque il futuro delle nostre vite e delle nostre famiglie. Non ci arrendiamo». Il lavoro va cercato e se si cerca si trova, «anche perché in tutta Europa il settore ferroviario è in crescita», ha aggiunto Matteo Pronzini di UNIA, sottolineando che alle OBe sembra di essere nel mondo alla rovescia. E

Thomas Giedemann, segretario sindacale del SEV, ricorda che secondo la programmazione attuale (stato 30.04.2021) in Ticino andranno persi 170 posti di lavoro, quando a livello svizzero le FFS aumenteranno il numero di collaboratori addetti alla manutenzione. Sono cifre molte reali che fanno riflettere anche sulle strategie aziendali. «Io le officine le ho nel cuore», esclama un altro operaio che vuole sapere se i vertici delle FFS hanno la volontà di consolidare le attività produttive. «Non stiamo chiedendo l'impossibile - gli fa eco con emozione un collega - ma chiediamo lavoro. La-

vo-ro».

Tra le maestranze la voglia di andare avanti è palpabile, come pure la voglia di rimbocarsi le maniche, di sporcarsi le mani per continuare a costruire un futuro vero. Ma per guardare lontano occorrono orizzonti chiari, liberi da nebbie, privi di ambiguità. È ciò che continueranno a chiedere con la consueta tenacia e caparbia i sindacati e la CoPe allargata, che sperano di avere finalmente fra le mani quel fondamentale piano industriale tanto atteso. E promesso per settembre, quando ci sarà un altro incontro di Piattaforma.

COMITATO SEV

FVP: la lotta continua

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il comitato si è riunito in videoconferenza il 30 aprile. È stata l'occasione per ribadire che le FVP non devono essere intaccate e per dare le indicazioni per il voto per le votazioni federali del 13 giugno.

Il SEV non rinuncerà alle FVP, così importanti per i nostri membri. I tentativi dell'Ufficio federale dei trasporti di ridurre la cerchia di coloro che ne hanno diritto - come i pensionati e i familiari - non sono scomparsi. Il SEV ha inviato una lettera alla ministra dei trasporti Simonetta Sommaruga per spiegare perché questi sconti non sono un privilegio, ma una parte del salario conseguito durante la vita lavorativa, e quindi una parte della pensione. «Le FVP sono un tema

centrale per i nostri membri e per tutti i dipendenti del trasporto pubblico. La nostra petizione ha raccolto più di 25'000 firme, solo nella sua versione cartacea», ha detto il presidente del SEV Giorgio Tuti.

Licenziamenti antisindacali

Il comitato ha prontamente accettato una risoluzione della VPT e del suo settore autobus all'attenzione dell'assemblea dei delegati dell'USS del 28 maggio. La risoluzione chiede che l'USS faccia tutto il possibile affinché la protezione contro i licenziamenti abusivi sia una priorità in Svizzera, conformemente alla Convenzione dell'OIL n. 98. Il SEV è un sindacato di milizia dove i delegati, come i membri che li hanno eletti, sono particolarmente esposti a ritorsioni e licenziamenti. La Convenzione n. 98 dell'Organizzazione internazionale del lavoro è stata rati-

ficata dalla Svizzera, che si è impegnata a proteggere adeguatamente i membri dei sindacati contro tutti gli atti di discriminazione che potrebbero violare la libertà di associazione (art. 1, comma 1). Secondo l'interpretazione costante e sistematica degli organismi dell'OIL, questa protezione contro i licenziamenti antisindacali prende la forma di un'adeguata compensazione o, se il licenziato lo desidera, di una reintegrazione. Queste possibilità sono attualmente inesistenti in Svizzera.

La commissione ha anche fornito le indicazioni di voto per le votazioni federali del 13 giugno. A febbraio, si era già espresso a favore della legge sul CO2 (vedi pagina 7). Per la legge Covid, sostiene la posizione dell'USS e raccomanda un voto favorevole. Nella legge COVID-19, l'USS ha ottenuto una serie di misure importanti per limitare i danni ai lavoratori causati dalla crisi del

coronavirus e dalle misure sanitarie. Lo smantellamento delle disposizioni corrispondenti avrebbe gravi conseguenze per diversi settori economici, dove i posti di lavoro e i salari sarebbero minacciati.

Il Comitato SEV condivide la posizione dell'USS sulla "Legge federale sulle misure di polizia per la lotta al terrorismo (MPT)" e raccomanda di votare "no". Questo tema non riguarda direttamente i lavoratori, ma storicamente gli ampi poteri di indagine e sorveglianza esercitati dalla polizia hanno spesso colpito anche i partiti politici appartenenti al movimento operaio o alle organizzazioni sindacali.

Infine, il SEV, come l'USS, non ha dato una raccomandazione per le due iniziative "Iniziativa popolare per acqua potabile pulita e cibo sano" e "Per una Svizzera senza pesticidi sintetici", poiché questi temi non riguardano direttamente i lavoratori.

Il comitato ha anche discusso il rapporto della commissione della gestione, che ha lodato la buona organizzazione del SEV dell'anno scorso, in particolare per quanto riguarda il telelavoro e l'introduzione delle riunioni online. La commissione della gestione ha anche analizzato il lavoro delle commissioni. Ha invitato le sottofederazioni a fare del loro meglio per garantire che ognuna di esse abbia dei rappresentanti nel Comitato dei Giovani "che è il futuro", ha detto Urs Frank, presidente della commissione della gestione.

PRIMO MAGGIO 2021

Il SEV solidale

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Anche quest'anno l'emergenza sanitaria impone un Primo maggio diverso da come lo ricordiamo e da come lo abbiamo sempre festeggiato: senza concerti, piazze gremite e lunghi abbracci. Una festa che in molti festeggeranno senza avere un lavoro. E tra di essi, molte donne. Questa pandemia ha stravolto le nostre vite e lascerà segni profondi.

È il momento di tutelare il lavoro, i lavoratori e le lavoratrici, senza lasciare indietro nessuno. La pandemia ha inoltre dimostrato quanto sia necessario investire nel servizio pubblico, che garantisce per sua stessa missione anche la coesione sociale del Paese. Parliamo dunque di questo servizio sotto attacco. «Le FFS vogliono esternalizzare le pulizie di tutte le piccole stazioni svizzere, ma il personale non ci sta» esordisce sul palco del Primo Maggio a Bellinzona, Angelo Stroppini, segretario sindacale del SEV. «Le intenzioni delle FFS - spiega - sono di concentrare i propri servizi di pulizia con il proprio personale unicamente nelle grandi stazioni. Da metà 2022 sino a fine 2023 con questa esternalizzazione verranno eliminati 130/150 posti di lavoro attribuiti attualmente a lavoratori temporanei e creati nelle stazioni a media e alta affluenza 30-50 posti di lavoro. Il personale fisso e temporaneo però non ci sta e chiede un chiaro cambiamento di rotta». L'esternalizzazione della pulizia delle piccole stazioni è di fatto uno scorporo di un'attuale competenza delle FFS e in questo caso un'operazione di risparmio sulle spalle di lavoratori che svolgono un lavoro umile ma utilissimo. La pulizia delle stazioni è un biglietto da visita delle FFS. Perché esternalizzare queste mansioni? «Per il SEV - commenta il sindacalista - le FFS dovrebbero piuttosto assumere tutto il personale temporaneo invece che scaricarlo una buona parte con l'ennesima riorganizzazione».

Dal Ticino una petizione nazionale

Il SEV, del resto, non è stato con le mani in mano e dal Ticino è partita una petizione nazionale, che nel nostro Cantone in pochi giorni ha già raccolto quasi 500 firme. «Un chiaro segnale - commenta Stroppini - di quanto le rivendicazioni contro la privatizzazione siano sentite!». Poco prima dei festeggiamenti in Piazza Governo a Bellinzona, i segretari sindacali Thomas Giedemann e Angelo Stroppini si sono recati sui posti di lavoro con un piccolo omaggio per tutte e tutti coloro che in questa giornata festiva hanno lavorato per garantire il servizio pubblico.



Thomas Giedemann e l'immacabile militante Massimo Piccoli



Angelo Stroppini sul palco del Primo maggio a Bellinzona



Angelo Stroppini con un autista delle Autolinee Bienesi



In biglietteria



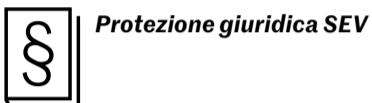
Le mele come gesto di solidarietà



Per il SEV la prossimità è un valore concreto. I/le dipendenti hanno apprezzato

COLPI DI DIRITTO

Test e vaccinazioni obbligatorie nel diritto del lavoro



Protezione giuridica SEV

Un datore di lavoro può pretendere che un suo dipendente si sottoponga regolarmente a un Corona test? O persino che si faccia vaccinare contro il Corona virus? In questo articolo, tentiamo di rispondere a questi delicati interrogativi con l'aiuto di alcuni esempi.

Nel caso di contratti di lavoro in essere, vale anzitutto la pena di chiarire se essi contemplino un obbligo di sottoporsi a test o a farsi vaccinare. Molto probabilmente ciò non sarà il caso, almeno per quanto riguarda i test e i vaccini attuali, per cui si pone la domanda della liceità di aggiungere simili obblighi al contratto di lavoro. In caso di accordo di entrambe le parti, modifiche puntuali sono senz'altro possibili. Per contro, l'imposizione di una modifica del contratto (per esempio tramite una minaccia di licenziamento) potrebbe, a seconda degli interessi in gioco nel caso specifico, risultare abusiva e comportare il pagamento di una penalità da parte del datore di lavoro.

Ci si può chiedere se, in base al suo diritto di impartire istruzioni, il datore di lavoro possa imporre l'obbligo di sottoporsi al test o persino di vaccinarsi. Anche in questo caso, occorre procedere ad una ponderazione dei rispettivi interessi delle parti: per il datore di lavoro, generalmente è prioritaria la sicurezza dell'attività, in modo da evitare rischi per la salute dei suoi dipendenti e possibili richieste di risarcimento da parte di terzi. Il dipendente ha per contro il diritto di decidere della propria integrità fisica e psichica e di vedere tutelata la propria salute. Va inoltre considerato come il datore di lavoro sia tenuto a scegliere la misura più moderata possibile per

raggiungere i propri scopi, ossia quella che va ad interferire in misura minore negli interessi legalmente protetti del lavoratore.

Così, un'istruzione del datore di lavoro a un dipendente in telelavoro di effettuare regolarmente dei test non può risultare vincolante, in quanto non vi è alcun interesse evidente del datore di lavoro che la giustifichi, dato che il dipendente non ha contatti né con altre colleghe e colleghi, né con clienti.

La situazione è diversa per i dipendenti che hanno un contatto stretto e diretto con persone vulnerabili, com'è tipicamente il caso nelle professioni infermieristiche. In caso di contagio, il datore di lavoro potrebbe essere ritenuto responsabile dei danni causati dal dipendente. D'altra parte, un test salivare può essere considerato come un'intrusione solo leggera nella sfera legale del dipendente. Nella misura in cui il test fornisce risultati affidabili e non si possono adottare altri provvedimenti ancora meno invasivi (come, per esempio, l'uso di un abbigliamento protettivo), l'obbligo del test può essere considerato una misura adeguata e proporzionata. In queste circostanze, esigere un test rapido prima dell'inizio del lavoro sarebbe quindi ammissibile, rientrando nel già citato diritto del datore di lavoro di impartire istruzioni.

Per contro, l'obbligo di sottoporsi al vaccino rappresenta una grave violazione dell'integrità fisica dei dipendenti. Va inoltre anche considerato come, nel caso dei nuovi vaccini contro il Covid-19, l'attuale stato delle conoscenze scientifiche non permetta di escludere conseguenze negative a lungo termine, né è stato accertato se il vaccino serva solo a proteggere sé stessi oppure permetta di evitare anche contagi a altre persone. Un'eventuale istruzione del datore di lavoro di farsi inoculare questi nuovi vaccini non deve quindi essere considerato.

SWISS

Smantellare ora è inaccettabile

SEV
giornale@sev-online.ch

«Con questo licenziamento collettivo, la nuova direzione di Swiss si gioca la fiducia del personale e della popolazione, poche settimane dopo essere entrata in carica», ammonisce Philipp Hadorn, presidente del sindacato del personale di terra SEV-GATA. «Rischia inoltre di trovarsi confrontata ad

una mancanza di personale specializzato alla ripresa del traffico aereo, oltre a venir meno alla propria responsabilità sociale nei confronti delle e dei dipendenti».

Negli ultimi mesi, Swiss ha beneficiato di molta solidarietà: un'ampia alleanza ha ottenuto da governo e parlamento federali misure di aiuto miliardarie e un sostegno senza precedenti grazie all'allentamento delle disposizioni per acce-



©SWISS

dere alle indennità di lavoro ridotto. I dipendenti hanno accettato CCL con misure di risparmio per la crisi e mostrato un'enorme flessibilità nel loro impiego. A questo si aggiunge l'attuale impegno dell'ampia alleanza «Back-in-the-Air» per ottenere regole uniformi per la sicurezza sui voli in periodo di pandemia, grazie a certificazioni digitali.

«Nonostante tutti questi sforzi collettivi, la direzione di Swiss ora si permette di presentare

HELVETIA

Basta un clic per cadere in trappola

Consulenza Helvetia. A causa del coronavirus effettuiamo spesso ordinazioni su Internet. Come possiamo proteggerci dai truffatori e quali possibilità offrono le assicurazioni?

L'occasione fa l'uomo ladro, recita un famoso detto e di occasioni simili in Internet ce ne sono un'infinità. Tramite e-mail, sulle piattaforme di scambio o negli online shop, i truffatori tentano di frodare gli utenti inesperti.

Per potersi proteggere contro questi tentativi, vi consigliamo di mantenere sempre aggiornati i software dei vostri cellulari e laptop e di eseguire regolarmente degli update. Le password inoltre andrebbero di tanto in tanto cambiate. Per la trasmissione di dati, come indirizzi o persino le informazioni inerenti alle carte di credito, si dovrebbero utilizzare solo accessi cifrati tramite indirizzi https. Le e-mail fraudolente sono spesso riconoscibili già dall'indirizzo del mittente. In ogni caso dovrete aprire eventuali allegati e link solo se plausibili e provenienti da mittenti a voi conosciuti.

Per quanto riguarda i negozi online sono tra l'altro le informazioni legali a fornire indicazioni sulla serietà dell'esercizio. Cliccando sui marchi di qualità si viene reindirizzati al certificato dell'operatore del marchio, il che consente di verificare l'autenticità del link corrispondente. Per le ordinazioni è spesso possibile includere una garanzia di consegna gratuita. Anche la «garanzia acquirente» viene proposta gratuitamente da diversi offerenti e servizi di pagamento, come ad esempio paypal. È importante verificare regolarmente i conteggi delle carte di credito e gli estratti conto bancari e, in caso di dubbio, contattare immediatamente la banca o l'emittente della carta di credito; queste ultime si assumono il costo di eventuali danni solo se le rispettive disposizioni riguardanti gli obblighi di diligenza sono state rispettate.

In aggiunta all'assicurazione mobilia domestica, le assicurazioni come l'Helvetia offrono le Cyber assicurazioni che non solo indennizzano i danni patrimoniali causati da



un attacco di hacker durante un acquisto online, ma coprono anche l'abuso di carte di credito nelle operazioni di e-banking. L'assicurazione offre inoltre il necessario supporto in caso di ripristino di dati digitali o per la cancellazione di contenuti lesivi della personalità. Con l'assicurazione RC potete assicurare le conseguenze di violazioni accidentali del diritto d'autore o della diffusione di virus. E le diverse assicurazioni di protezione giuridica rimborsano le spese derivanti dall'adozione di misure legali nel caso in cui la persona assicurata è stata vittima di attacchi cibernetici.

Se desiderate sapere come proteggervi al meglio e assicurarvi contro i danni conseguenti a attacchi informatici, potete rivolgervi a **Franco Facchinetti** specialista in assicurazioni e pensioni dell'agenzia generale Helvetia Lugano e ai suoi colleghi del team di consulenza SEV. Troverete ulteriori informazioni a riguardo in www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con

helvetia 
La Sua Assicurazione svizzera

un progetto di smantellamento, la cui portata va ben oltre ai limiti del settore aeronautico», si rammarica Philipp Hadorn. «Nella procedura di consultazione, prevista dalla legge, opinione pubblica, governo federale e politici sono chiamati a collaborare con noi sindacati per impedire queste misure di ridimensionamento e salvare dalla disoccupazione non solo molti dipendenti di Swiss, ma anche molti altri nei settori ad essa legati».

Philipp Hadorn rimanda in particolare: all'importanza economica del settore aeronautico e di tutti i settori ad esso collegati; all'impegno di Swiss a mantenere le proprie strutture; alla responsabilità dei politici e della Fondazione svizzera dell'aviazione; al rischio di perdere il patrimonio nazionale costituito dalla garanzia federale; alla responsabilità sociale di Swiss, dopo aver beneficiato di una grande solidarietà; all'errore di una simile decisione, poco prima dell'introduzione di documenti digitali che comprovano la protezione dal Corona virus, mentre si sta vaccinando a tappeto e si intravedono primi provvedimenti di apertura. «Bisogna fare tutto il possibile per garantire i posti di lavoro, invece di comprometterli per decenni con una gestione esitante e priva di visioni» conclude Philipp Hadorn.

VOTAZIONI

Crisi climatica: la legge sul CO₂ è un compromesso

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il prossimo 13 giugno la popolazione svizzera voterà sulla revisione della legge sul CO₂. Il comitato SEV ha già votato chiaramente a favore di questo testo lo scorso mese di febbraio, mentre ha appena deciso le indicazioni di voto per gli altri oggetti (vedi a pagina 4). La legge sul CO₂ è stata oggetto di un referendum sostenuto in modo schiacciante dalle lobby dell'industria automobilistica e petrolifera. La coordinatrice della politica dei trasporti del SEV Daniela Lehmann spiega perché il SEV si batte per la legge. Intervista.

Daniela, perché il SEV difende a spada tratta il «sì» in occasione della votazione federale del prossimo 13 giugno?

L'impegno del SEV nella politica climatica affonda le radici nella nostra missione, la quale prevede esplicitamente che ci assumiamo la responsabilità per un uso sostenibile delle risorse.

Il cambiamento climatico si sta trasformando in crisi climatica. Come Paese alpino, la Sviz-

zera è particolarmente colpita dai mutamenti climatici. Il riscaldamento in Svizzera è chiaramente dimostrabile: dall'inizio dell'industrializzazione nel 1864 al 2020, la temperatura media annuale è aumentata di circa 2,1 °C, oltre il doppio rispetto all'aumento di circa 1 °C della temperatura media globale. Inoltre, dagli anni 1960 l'isoterma di zero gradi in inverno si è innalzato di oltre 250 metri e sfiora ormai i 900 m.l.m.

Perché questa legge è così importante per i trasporti pubblici?

La revisione totale della legge sul CO₂ è fondamentale un'ammissione che dobbiamo fare qualcosa contro i mutamenti climatici, e i trasporti pubblici sono parte della soluzione. Grazie alla legge verrà creato un fondo per il clima al quale si potrà attingere, ad esempio, per sostenere finanziariamente l'acquisto di autobus a propulsione ecologica, come i bus elettrici.

Inoltre, fino a 30 milioni di franchi all'anno potranno essere investiti in modo efficace per promuovere il trasporto ferroviario transfrontaliero di viaggiatori, compresi i treni notturni. Si potrà quindi accelerare il ripristino e lo svi-

luppo di una rete di treni notturni efficace.

Che cosa rispondi a coloro che pensano che le tasse siano antisociali e che pesano sui redditi?

La legge prende sul serio il principio «chi inquina paga» e assicura l'equilibrio sociale ridistribuendo all'intera popolazione gran parte delle entrate dai contributi pro capite. Nel confronto svizzero, le abitudini di consumo delle famiglie a basso e medio reddito hanno un impatto sul clima inferiore alla media e quindi alla fine dell'anno queste famiglie avranno più e non meno denaro sul conto. Inoltre, non fare nulla ha un costo che non è assolutamente distribuito più equamente.

Che cosa vuoi dire, invece, ai nostri soci secondo i quali la legge che ci apprestiamo a votare non è abbastanza incisiva per contribuire a lottare contro il riscaldamento climatico?

Anche per il SEV è chiaro che la revisione è insufficiente in termini di politica climatica. Ma è altrettanto chiaro che il passo tanto agognato verso una migliore protezione del clima è molto meglio che rinunciare a qualsiasi misura urgente di politica climatica per i prossimi cinque o dieci anni – perché questo sarebbe (come minimo!) il risultato se la revisione dovesse fallire alle urne.

La legge sul CO₂ riveduta è, come quasi tutto

ciò che esce dal Parlamento, un buon compromesso elvetico. Ad essere insolito è, piuttosto, il «giro d'onore» in Parlamento che la legge ha fatto in risposta alle pressioni del movimento per il clima sceso in piazza. La procedura di revisione ha inasprito la legge ed è ciò che mette in gioco chi vota contro. Dal punto di vista attuale, molto probabilmente gli effetti di più di un anno di pandemia hanno deteriorato la posizione di partenza per l'elaborazione di un nuovo progetto di legge. Credo che l'unica cosa che potrebbe venirne fuori sarebbe una legge più permissiva – che, per inciso, avremmo solamente tra diversi anni.

La Legge in breve

La legge sul CO₂ mira a ridurre le emissioni di gas serra della metà entro il 2030 rispetto al 1990; le misure attuali non sono sufficienti per raggiungere questo obiettivo climatico. La tassa CO₂ sui combustibili fossili come l'olio da riscaldamento, il gas naturale e il carbone può essere aumentata.

Oggi il Consiglio federale può aumentare la tassa fino a un massimo di 120 franchi per tonnellata di CO₂ (circa 30 centesimi per litro di olio da riscaldamento, circa 2,4 centesimi per kWh di gas naturale). La legge rivista le permetterà di aumentarla a 210 franchi per tonnellata di CO₂. Due terzi dei proventi della tassa saranno ridistribuiti alla popolazione e all'economia. Il resto andrà al Fondo per il clima.

La legge CO₂ riveduta prevede una tassa sui biglietti aerei, che avrà un effetto incentivante e renderà più attraenti le alternative al viaggio aereo. Sarà di 30 franchi per passeggero per i voli a corto raggio. Chi vola su distanze medie e lunghe pagherà di più, con un massimo di 120 franchi.

La Confederazione riscuoterà la tassa dalle compagnie aeree. Più della metà del ricavato sarà trasferito alla popolazione e all'economia; il resto andrà nel Fondo per il clima. I voli d'affari e privati saranno anche soggetti a una tassa d'incentivazione. A seconda della distanza percorsa e del peso dell'aereo, viene riscossa una tassa tra i 500 e i 3000 CHF per volo.



© MANU FRIEDERICH

«TP PER IL FUTURO» AL 21 MAGGIO

I trasporti nel cambiamento climatico

SEV
giornale@sev-online.ch

Con il motto «trasporto pubblico per il futuro», il SEV è parte del movimento «sciopero per il futuro», una vasta alleanza di organizzazioni, associazioni e persone singole che il prossimo 21 maggio manifesteranno in favore di una politica climatica più incisiva. Questa alleanza è unita dalla convinzione dell'assoluta urgenza di misure efficaci contro i mutamenti climatici, concepite nel rispetto del principio dell'equità sociale.

La svolta climatica è il progetto collettivo per il futuro, che può essere concretizzato solo se negoziato in modo congiunto e democratico. Lo strumento principale deve essere il rafforzamento del servizio pubblico, poiché la svolta climatica può essere

raggiunta solo se andrà a vantaggio del bene comune. In primo piano vi deve essere il benessere di tutti e non il profitto di pochi. L'obiettivo deve essere quello di creare posti di lavoro



sostenibili, sicuri e ben pagati. Nel trasporto pubblico, esso potrà essere raggiunto solo seguendo il principio della cooperazione, invece di quello della concorrenza.



Da 1 a 12 misure climatiche concrete: a quell'ora del 21 maggio, i fischi delle locomotive suoneranno in tutta la Svizzera.

In vista del 21 maggio, ma anche più a lungo termine, il SEV formula concretamente le seguenti rivendicazioni per una svolta climatica sociale:

Mobilità: il trasporto pubblico deve essere ulteriormente rafforzato. Una politica climatica degna di questo nome non lascia alternative e il successo ottenuto dagli ampliamenti dell'offerta degli ultimi anni lo conferma. Il potenziale di trasferimento al trasporto pubblico è ancora enorme, dato che più di tre quarti dei chilometri percorsi in Svizzera vengono coperti con il trasporto motorizzato individuale. Per funzionare, il trasporto pubblico deve essere strutturato in modo complessivo, con collegamenti coordinati al meglio tra i vettori di trasporto. Un sistema che può essere gestito e sviluppato solo dal settore pubblico e dalle relative aziende statali – in primo luogo dai «capofila» FFS e AutoPostale.

La quota del trasporto pubblico di passeggeri nel volume dei trasporti deve essere aumentata al 50% entro il 2050.

Trasporti e logistica: laddove possibile, le merci devono essere trasportate su rotaia, che risulta essere il mezzo di trasporto più ecologico. Nessuna nazione ha una rete ferroviaria così fitta come la Svizzera. L'indebolimento e la privatizzazione

strisciante di FFS Cargo devono quindi essere fermati al più presto e, al contrario, il trasporto merci su rotaia a livello nazionale deve essere ampliato in modo durevole e sostenibile. Nel traffico merci di esportazione, importazione e nazionale, la quota della ferrovia nel traffico totale dovrà raddoppiare entro il 2050.

Il futuro appartiene al trasporto pubblico!

«Strike for Future»: il SEV c'è!

Il 21 maggio, il personale del trasporto pubblico indosserà la spilla di solidarietà "Trasporto pubblico per il futuro". Con questa azione evidenziamo le nostre richieste per una massiccia espansione del trasporto pubblico. I membri in prima linea riceveranno le loro spille dai segretariati regionali e

dalle sezioni. Tutti gli altri possono ordinare la loro spilla entro martedì 18 maggio su sev-online.ch/klima. Inoltre le locomotive fischieranno in tutta la Svizzera alle 11.59. Il messaggio: è ora di adottare misure concrete per il clima. Tutte le info necessarie su strikeforfuture.ch.

COMITATO CENTRALE VPT

Alla ricerca di 750 nuovi membri per rafforzare il sindacato

Ueli Müller-Hinni. Il 28 aprile 2021 si è svolta in videoconferenza la giornata del comitato centrale della VPT che si tiene due volte l'anno, a cui hanno partecipato i 20 membri, il presidente centrale Gilbert D'Alessandro e il vicepresidente René Schnegg. Il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser ha ripercorso il periodo della pandemia nel sindacato, durante il quale improvvisamente non si potevano più tenere riunioni e assemblee con i membri in presenza. Nei segretariati del SEV sono tutt'ora in vigore le misure di protezione compreso il telelavoro.

I membri del comitato centrale hanno raccontato le proprie esperienze con il Covid19. Servivano risposte su questioni di diritto del lavoro quali il lavoro ridotto, la salute sul posto di lavoro, la compensazione obbligatoria del lavoro straordinario e su altri temi. Non si potevano organizzare assemblee. Gli orari diradati hanno portato a piani di servizio che a causa dell'urgenza sono stati redatti senza consultare il personale interessato. Mentre il personale dei trasporti pubblici era preoccupato per i contatti con i passeggeri, le ferrovie e i battelli turistici si sono completamente fermati. E non dimentichiamo i colleghi della ristorazione sui treni e sui battelli, tutt'ora a casa.

Al momento sono in corso trat-

tative nella sezione VPT BLS: BLS vorrebbe incorporare dal CCL la navigazione sui laghi di Thun e Brienz. Il comitato centrale VPT assicura ai membri interessati il pieno appoggio e li incoraggia a non cedere nella lotta per la difesa del proprio CCL.

In tempi di crisi l'importanza del nostro sindacato è ancora più evidente: improvvisamente il settore dei trasporti pubblici è messo sotto la lente dei media, i Cantoni riesaminano le loro sovvenzioni, le aziende sentono la pressione e talvolta la trasmettono con troppa leggerezza al proprio personale. La VPT non vuole che le condizioni di lavoro dei propri membri peggiorino a causa del Coronavirus. I posti di lavoro sono a rischio e in alcuni settori la riduzione di personale è realtà. Inoltre vengono cancellati premi e abolite indennità ed è stata imposta la compensazione del lavoro straordinario, in alcuni casi considerabile.

La VPT mantiene stretti contatti con il SEV, sempre in prima linea a difesa delle condizioni d'impiego, direttamente a Palazzo federale e presso le imprese. Per tale motivo quest'anno il reclutamento nel SEV ha assunto un valore particolare: è fondamentale accrescere il livello della nostra organizzazione e dare così sempre maggiore peso alle nostre richieste! La VPT pertanto so-

stiene finanziariamente anche nel 2021 le proprie sezioni nell'ambito del reclutamento. Quest'anno il SEV punta ad acquisire 2000 nuovi membri: il comitato centrale auspica che di questi 750 provengano dalla nostra sottofederazione. Tuttavia questo obiettivo richiede la collaborazione di ogni singola sezione, addirittura di ogni singolo membro. Parlate con i vostri colleghi di lavoro: chi, se non il sindacato, in questo periodo di crisi deve e può impegnarsi a favore delle condizioni d'impiego? Come intendete combattere la riduzione delle prestazioni?

L'assemblea dei delegati della VPT con le sue 60 sezioni si tiene il 23 giugno 2021. Attualmente si stanno valutando due opzioni. Se possibile, l'assemblea si terrà come sempre all'Egghölzli di Berna o in alternativa verrà svolta in videoconferenza a cui i membri potranno partecipare da casa. Considerato lo sviluppo della digitalizzazione durante gli scorsi mesi, il comitato centrale della VPT ha deciso che d'ora in poi tutti i documenti saranno disponibili in formato elettronico, via e-mail o sul nostro sito web vpt-online.ch. Stiamo già pensando anche all'autunno 2021 e a come pianificare le giornate della VPT. Tutti i dati e i dettagli saranno comunicati in occasione dell'assemblea dei delegati.

PERSONE DISABILI

Studio su pari opportunità e lavoro

Amministrazione federale. La Confederazione contribuisce a creare un ambiente di lavoro inclusivo. I posti di lavoro e le infrastrutture informatiche nell'Amministrazione federale offrono ottimi presupposti per l'occupazione paritaria delle persone disabili. Margini di miglioramento si registrano principalmente nella sensibilizzazione dei quadri e nella realizzazione dell'accessibilità. È quanto emerge da un'indagine esterna.

L'obiettivo era di analizzare le misure per promuovere un ambiente di lavoro inclusivo in quattro di-

versi settori: posti di lavoro, cultura aziendale, gestione del personale e reti di collaborazione. I risultati sono positivi. Nell'Amministrazione federale l'ambiente di lavoro-comprendente fra l'altro i posti di lavoro e le infrastrutture informatiche - offre ottimi presupposti per l'occupazione paritaria delle persone disabili. Una cultura aziendale inclusiva contribuisce inoltre alle pari opportunità professionali dei dipendenti con disabilità.

Il rapporto sui risultati dell'indagine formula una serie di raccomandazioni per l'Amministrazione

federale in quanto datore di lavoro. Tra queste, in particolare, l'intensificazione degli sforzi nel settore dell'accessibilità digitale e nella sensibilizzazione dei quadri. Vanno inoltre potenziate le reti di collaborazione fra i diversi attori coinvolti nell'attuazione delle pari opportunità in seno all'Amministrazione federale.

Il bilancio evidenzia che l'Amministrazione federale, in quanto datore di lavoro, può fungere da modello per la realizzazione della parità dei dipendenti disabili in molti settori.

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 Berna 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: 04.06.2021.
Chiusura redazionale: 26.05.2021, ore 10.00.

RPV

Tanti temi sul tappeto

Servizio stampa RPV. La commissione centrale si è riunita il 12 aprile a Buchs in seduta ordinaria. Sono stati discussi temi riguardanti le FFS, FFS Cargo e il sindacato SEV. FFS Cargo e Stahl Gerlafingen hanno stipulato un accordo per trasporti supplementari su rotaia fino a 100'000 tonnellate di rottami metallici all'anno tra Basel Rheinhafen e Gerlafingen, il che è molto incoraggiante; questo è servizio pubblico.

La sottofederazione è lieta che le aziende investano nella sostenibilità e per il futuro. Thomas Zieberg è il nuovo responsabile Produzione Est. La sottofederazione si congratula con Thomas e si rallegra di questa collaborazione con noi e con le parti sociali. Presso le FFS non sussiste alcun obbligo vaccinale; per il resto, si applicano le misure di lotta al coronavirus previste dalla legge COVID-19. Si è guardato positivamente alla riunione del comi-

tato centrale. Il reclutamento è un argomento sempre di stretta attualità e sarà all'ordine del giorno dell'AD e della conferenza dei presidenti. Il cassiere centrale ha ricevuto, con un'eccezione, i bilanci di tutte le sezioni. I rapporti annuali della sottofederazione del Personale di manovra sono disponibili sul sito SEV nella pagina della sottofederazione RPV. Inoltre, nella pagina della commissione di verifica della gestione è possibile scaricare il documento «Compiti del presidente di sezione e della CVG».

La SF RPV ringrazia il SEV per aver dato spazio alla formazione PWL (controllori del carico dei carri) nel giornale SEV n. 04/2021. Una doverosa aggiunta: oltre alla giornata obbligatoria di formazione continua, tutti i PWL devono assolvere una giornata di istruzione sull'argomento, il che dimostra che si tratta di una formazione parecchio impegnativa.

PV TICINO E MOESANO

Ferie al mare rinviate

Comitato PV Ticino e Moesano. Care e cari pensionati, il Comitato SEV PV da oltre un anno si impegna ad organizzare le proprie attività con ottimismo ma purtroppo l'emergenza sanitaria da Coronavirus ci obbliga ad annullare o rimandare questi eventi. Questo vale anche per le vacanze al mare all'Hotel Beau Soleil a Cesenatico programmate per il mese di giugno.

Noi siamo ottimisti e considerando che tutti i nostri soci siano

stati vaccinati, che anche in Italia la situazione migliori e che la voglia di ritrovarci sia tanta, abbiamo deciso di rimandare le vacanze al mare dal **29 agosto al 9 settembre 2021**. Nei prossimi numeri del giornale SEV troverete il tagliando per l'iscrizione ed inoltre siamo sempre a vostra disposizione per ulteriori informazioni.

Nel frattempo vi auguriamo una buona estate in salute con un arrivederci al mare.

COMITATO CENTRALE PV

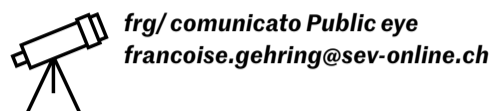
13esima AVS: sprint!

Alex Bringolf. Una volta di più il Comitato centrale PV si è dovuto riunire online a causa delle restrizioni imposte dal coronavirus. A metà aprile mancavano poco più di 1500 firme per l'iniziativa per una 13esima AVS. Il PC Roland Schwager ha riferito del lancio di una «iniziativa per le rendite» da parte borghese, che propugna una previdenza per la vecchiaia sicura e sostenibile. Sostenibile nel senso di aumento progressivo dell'età pensionabile? Dal CC non giungerà alcun sostegno a questa iniziativa, di sicuro nemmeno dai nostri membri. È uscito a fine 2020 un opuscolo della Confederazione in materia di prestazioni complementari (PC), da scaricare qui: Prestazioni_complementari_PC (admin.ch). Anche la rivista «Beobachter» propone una pubblicazione analoga. Prossimamente i presidenti sezionali ne riceveranno un esemplare, così da poter informare a loro volta i nostri soci interessati. La

Cassa pensioni FFS ha pubblicato il Rapporto di gestione 2020. Il risultato è soddisfacente e il grado di copertura è aumentato del 3%. Anche il portale online della CP FFS (myPK) sarà aggiornato, noi pensionati potremo mutare e consultare direttamente i nostri dati relativi a indirizzo e conto. Le misure comunicate a metà aprile dal Consiglio federale non sono sufficienti per poter riprendere le attività sezionali, dal momento che è ammessa la frequenza a bar e ristoranti solo all'esterno. Confidiamo che grazie alle vaccinazioni in corso cali anche il numero di contagi e che presto si annuncino nuovi allentamenti. Non è ancora stata trovata una soluzione per l'assicurazione annessa all'agenda. Il SEV ha sospeso la questione, per dedicare maggiori risorse al completamento del portale delle sezioni. Ringraziamo il web master Roland Julmy che tiene sempre aggiornato il nostro sito Internet.

CAMPAGNA INTERNAZIONALE «PAY YOUR WORKERS»

Le vite valgono di più dei profitti



In tutto il mondo milioni di lavoratori e di lavoratrici del settore tessile stanno perdendo il loro lavoro e il loro salario, e non possono più sfamare le loro famiglie. Le aziende della moda potrebbero garantire le loro entrate con solo 10 centesimi per maglietta. Ma preferiscono lasciare che siano le piccole mani dell'industria a pagare la crisi. Ecco un appello alle aziende di moda e ai rivenditori: #PayYourWorkers!

Le persone che fabbricano le magliette e i vestiti che indossiamo tutto l'anno, stanno perdendo il loro lavoro senza alcun indennizzo. Oppure devono sopportare affrontando pesanti tagli salariali quando il loro reddito è già insufficiente per vivere. La maggior parte della manodopera è costituita da donne. La fame spinge chi ha ancora un lavoro a mettere a rischio la propria vita lavorando senza sufficiente protezione. Nel quadro della campagna internazionale #PayYourWorkers, l'ONG svizzera «Public eye» chiede ad Amazon, Nike, Next e a tutte le altre aziende e rivenditori di moda essenzialmente quattro cose: retribuire le persone che confezionano i loro vestiti garantendo il loro pieno sala-

rio durante la pandemia, o assicurarsi che i loro fornitori lo facciano; assicurarsi che i lavoratori e le lavoratrici non siano lasciati nell'indigenza se le loro fabbriche falliscono; negoziare e sottoscrivere un fondo di garanzia per le indennità di licenziamento; proteggere il diritto alla contrattazione collettiva e alla libertà di associazione. I salari delle persone che producono i nostri vestiti - la stragrande maggioranza delle quali sono donne - sono tra i più bassi del mondo. A causa del Covid-19, la loro situazione è diventata ancora più precaria. Solo nei primi tre mesi della pandemia, i lavoratori e le lavoratrici tessili hanno perso almeno 3 miliardi di dollari di reddito. E circa il 10% ha perso il lavoro. Milioni di operai/e del settore sono minacciati di licenziamento, non vengono pagati per intero da mesi e mettono a rischio la loro salute ogni giorno lavorando senza un'adeguata protezione contro il Covid-19. Devono saltare i pasti e prendere in prestito del denaro per sfamare le loro famiglie. Anche la libertà sindacale è sempre più limitata.

Decenni di sfruttamento e condizioni di lavoro spaventose hanno mantenuto uomini e soprattutto donne che lavorano nelle fabbriche di abbigliamento e di scarpe, in povertà e insicurezza. Ora sono colpiti duramente dalle gravi conseguenze della pandemia. Cattive condizioni di lavoro significano anche cattive condizioni

abitative. Le lavoratrici migranti, per esempio, spesso vivono in gran numero in alloggi collettivi senza adeguati servizi igienici. In molte famiglie, le donne sono anche costrette ad assumersi molti oneri, come le faccende domestiche, la cura dei bambini e l'assistenza. Le lavoratrici che difendono i loro diritti o quelli dei loro colleghi sono particolarmente minacciate: la pandemia e le misure prese per affrontarla sono usate come pretesto per discriminarle e per limitare le libertà sindacali. I lavoratori sindacalizzati sono spesso i primi ad essere licenziati.

10 centesimi per maglietta sarebbero sufficienti

Con soli 10 centesimi a maglietta, le grandi aziende di moda e i rivenditori, come Nike, Amazon e Next, potrebbero garantire alle maestranze un reddito sufficiente per sopravvivere alla crisi, e fornire un sistema di assicurazione sociale di base contro il rischio di disoccupazione. C'è un enorme squilibrio di potere nelle catene di fornitura internazionali dell'industria della moda. I grandi distributori e rivenditori decidono cosa viene venduto e prodotto, fanno pressione sui prezzi e sui tempi di consegna dei loro fornitori, ma negano la responsabilità per il lato oscuro del loro modello di business: sfruttamento, salari di povertà, condizioni di lavoro precarie, degrado ambientale e violazione dei

diritti umani. Anche prima della pandemia, alcune marche non pagavano i loro fornitori fino a tre mesi dopo la consegna. Nella primavera del 2020, hanno colto l'occasione per annullare gli ordini e persino rifiutarsi di pagare gli ordini già prodotti, invocando una clausola di "forza maggiore", che spesso non è legalmente difendibile. Questo ha lasciato le fabbriche con la merce in mano e con il costo dei materiali e della manodopera. Un fornitore su due ha visto i suoi ordini diminuire di più del 50% rispetto all'anno precedente, e uno su cinque ha dovuto addirittura subire un calo del 75% o più.



Firma la petizione: www.publiceye.ch/fr/action/petition-payyourworkers.

Nel suo studio "Shopping for a Bargain" (novembre 2020), Oxfam riferisce anche di trattative aggressive sui prezzi, programmi d'ordine incerti, scadenze strette e cambi d'ordine all'ultimo minuto. Durante la pandemia Covid-19, le profonde ingiustizie che hanno afflitto l'industria tessile globalizzata per decenni sono più visibili che mai. È ora di esigere un cambiamento! Le vite umane devono venire prima dei profitti. Firma la petizione all'industria della moda e ai dettaglianti e stai con noi per l'equità nell'industria tessile globale.



CARTA BIANCA ALLA LIBERTÀ DI RESPIRARE

Anne Voeffray

6 febbraio 2021. Lago Lemano. Lago d'olio, lago ghiacciato. Vado a nuotare lì. Nuvola di sabbia del Sahara. Mi immergo in un'atmosfera soprannaturale, come un racconto da mille e una notte. Miscela calda e fredda. Libera di nuotare, libera di

sentire, libera di pensare, libera di distinguere le chimere dalla realtà, libera di sognare. Gratitudine. Conduco la mia vita dove voglio senza dio, senza padrone.

Altre fotografie possono essere viste su: www.annevoeffrayphoto.

?

QUIZ

Risposte tra le righe

1. Finora solo un cantone ha annunciato l'intenzione di porre fine al subappalto sulle linee di autobus regionali: quale?

- a. Giura
- b. Svitto
- c. Vaud

2. Ancora una volta, FFS Cargo punta all'illusorio pareggio di bilancio con una riorganizzazione (PN 2.0) che comporta tagli di posti di lavoro. La fase 2 è attualmente in corso: con quale obiettivo?

- a. Riorientamento dei sei direttori di divisione che non sono più eletti.
- b. Elezione dei capi squadra e occupazione di nuove "posizioni chiave" come i capi squadra senior.
- c. Indennità promesse non corrisposte ai dipendenti di Cargo per la formazione supplementare come ispettori di carico dei vagoni (PWL).

3. Quante firme sono state raccolte finora in Ticino contro la privatizzazione della pulizia delle piccole stazioni FFS?

- a. 13
- b. 135
- c. 500 circa

4. Il 30 aprile, il comitato SEV ha accolto una risoluzione del settore bus VPT: su quale argomento?

- a. Ogni sottofederazione dovrebbe avere un rappresentante dei giovani «perché i giovani sono il nostro futuro».
- b. In caso di licenziamenti antisindacali, la reintegrazione deve essere possibile (secondo l'OIL).
- c. Pensionati e i familiari dovrebbero continuare ad avere diritto alle FVP.

Potete rispondere alle domande del concorso entro
martedì 25 maggio 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 05/2021:
b/a/b/c

I buoni libro del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Donato Zanetti, Coldrerio**, PV Ticino e Moesano.

SULLE ORME DI ...

René Schnegg, vice presidente della VPT

Karin Taglang
giornale@sev-online.ch

A dispetto del cognome che porta, René Schnegg («lumaca» in svizzero tedesco, n.d.t.) è tutt'altro che indolente: come controllore deve reagire e trovare soluzioni velocemente. È un aspetto del suo lavoro che apprezza molto, nonostante la crescente aggressività dei viaggiatori. Che sia come capoteam alla RBS, come presidente della sezione VPT RBS o nel Comitato della sottofederazione VPT, l'impegno per sé e le colleghe e i colleghi è instancabile – perché la solidarietà e il cameratismo sono la cosa più importante. Ritratto di un uomo pieno di energie.

Come d'altronde molte altre, l'anno scorso anche l'assemblea dei delegati della sottofederazione VPT è stata annullata. Ecco perché, da gennaio 2021, diversi funzionari sono in carica ad interim e fino a quando non saranno ufficialmente eletti alla prossima assemblea dei delegati e delle delegate. René è uno di loro e non ricopre una funzione qualsiasi, bensì quella di vicepresidente.

Quest'anno ha già rappresentato più volte la VPT, sia nel Comitato SEV che in altri collegi. «È un compito estremamente vario, visto che anche la sottofederazione è ben nutrita e sfaccettata», dichiara in merito ai suoi primi mesi in carica. Non è la prima volta che il 55enne è membro di una presidenza. Infatti, già da molto tempo presiede la sezione VPT RBS – da così tanto tempo che non ricorda nemmeno la data dell'investitura!

Solidali e comunque presenti nella pandemia

In entrambe le funzioni, una cosa lo preoccupa in particolare: la pandemia di Covid-19 e il suo impatto sul mondo del lavoro, soprattutto nei trasporti pubblici. Sebbene come capoteam nel servizio di controllo della RBS nella regione di Soletta sia più spesso in ufficio che fuori a verificare biglietti, nell'ultimo anno ha comunque potuto osservare alcuni sviluppi preoccupanti: «La gente è irritabile, ha limiti di sopportazione più bassi», osserva. «Probabilmente ha esaurito la pazienza; la situazione tutt'ora incerta dà sui nervi a tutti».

Ma a pagarne il prezzo sono René e le colleghe e i colleghi del servizio di controllo. Se è vero che le situazioni difficili, come quella in cui un viaggiatore privo di titolo di trasporto tenta

la fuga, sono ancora relativamente rare, purtroppo si stanno moltiplicando. «La cosa dovrebbe farci riflettere».

Eppure, chi può dire quale sia la cosa giusta da fare in un frangente del genere? La situazione non è facile nemmeno a livello sindacale, afferma René. «Con il perdurare della pandemia la gente dimostra sempre meno comprensione, ad esempio, se un evento viene annullato». Una ragione è sicuramente la mancanza di quella collegialità che al SEV si tiene in così grande considerazione. «Credo che questo cameratismo sia uno dei maggiori punti di forza del nostro sindacato; apprezzo molto questo contesto sociale». Di sicuro molti soci condividono la sua opinione, e così ogni giorno René fa del proprio meglio per trovare il giusto equilibrio tra la realtà della pandemia e il bene comune, il bene sociale.

Gioco di squadra in tutto e per tutto

Nonostante le crescenti tensioni, del suo lavoro René apprezza soprattutto il contatto con i viaggiatori. Da qui la sua grande passione per i trasporti pubblici. «Ma mi piace anche lavorare in una piccola squadra. Mi piace trovare insieme al team soluzioni a sfide inaspettate o reagire rapidamente in situazioni di conflitto». Nella natura René ritrova la calma necessaria a controllare la frenesia del lavoro. «La cosa che preferisco è l'acqua, mi mancano solo le branchie!» Ma anche le escursioni e lo sci sono tra i suoi passatempi preferiti: le rimpatriate a Grosshöchstetten – la «porta dell'Emmental» – offrono l'occasione perfetta.

Una formazione come muratore

René ha una formazione di base come muratore – quindi sa bene come costruire anche i rapporti sociali – ma i trasporti pubblici lo affasciano da sempre. Così, qualche anno dopo l'apprendistato ha cambiato ramo e ha iniziato la carriera alla RBS nel settore dell'infrastruttura ferroviaria. Come per molti affiliati e affiliate del SEV di lunga data, anche per René all'epoca iscriversi al sindacato era quasi d'obbligo. Ma avrebbe aderito al SEV anche di propria iniziativa: «Ho sempre ritenuto importante organizzarsi a livello sindacale. E oggi più che mai, perché il contesto lavorativo evolve a ritmi rapidissimi e il cambiamento non lascia inalterate le condizioni d'impiego», dice. Impossibile starsene lì a guardare: occorre mobilitarsi, organizzarsi e progredire insieme prendendosi cura del rapporto di prossimità.



René Schnegg (a destra) in uno scambio con il supervisore di sezione e segretario sindacale SEV Toni Feuz durante il Bus Tours RBS in occasione del 100° anniversario del SEV nel giugno 2019.

TRASPORTI... ...OPZIONALI

Bertschy

