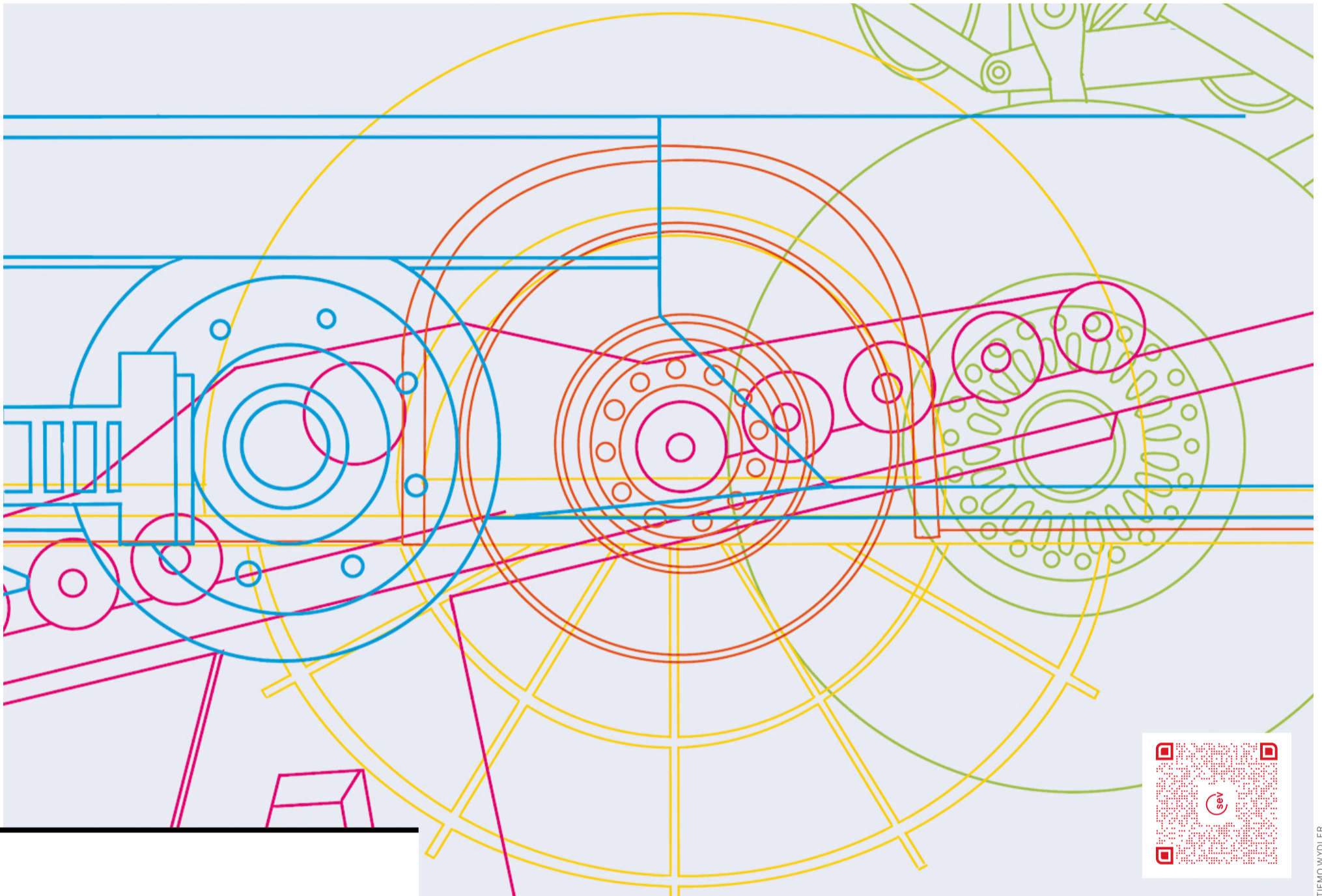




SEV N.15

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



AIUTI FINANZIARI PER I TP

Il Covid non è un motivo per risparmiare sul personale

Editoriale di Giorgio Tuti, presidente SEV

Il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati hanno deciso, con il secondo pacchetto di misure a sostegno dei trasporti pubblici nella crisi di Covid-19, di estendere al 2021 la validità delle misure del primo pacchetto. Gli aiuti finanziari dovranno essere destinati al traffico viaggiatori regionale, al trasporto locale, turistico e ferroviario. Per questo risultato si è impegnata in prima linea in Parlamento la «nostra» consigliera nazionale Edith Graf-Litscher, che in qualità di segretaria sindacale del SEV e assistente di sezione conosce per esperienza diretta la situazione delle aziende.

Il settore pubblico ha il dovere di finanziare le perdite causate dal Covid perché si aspetta il mantenimento dell'offerta di trasporto, nonostante il calo dei passeggeri e di conseguenza delle entrate, per coprire i costi fissi degli impianti

ferroviari e del materiale rotabile.

Grazie all'aiuto federale, le perdite causate dal Covid non possono essere un motivo per le imprese di trasporto di risparmiare sul personale, in quanto i fondi ci sono. Non è tollerabile che le perdite causate dal Covid debbano essere pagate da conducenti di autobus, assistenti clienti, personale addetto alle pulizie, manovratori o macchinisti, che, causa pandemia, effettuano già prestazioni straordinarie, anche solo per garantire l'esercizio.

I casi di malattia e quarantena stanno nuovamente aumentando anche tra il personale dei trasporti e alcune aziende hanno dovuto ridurre l'offerta. Se già in condizioni normali il personale scarseggia, con la pandemia si raggiunge ben presto il limite. Perciò è importante disporre di un organico sufficiente. Non si può chiedere ai collaboratori e alle collaboratrici di sacrificare continuamente giorni

liberi per sostituire le persone in malattia. La tutela della salute ha la priorità assoluta, anche rispetto alla garanzia dell'offerta. Inoltre stanno per essere ripristinate misure di protezione come il divieto di vendita dei biglietti sugli autobus, il blocco della porta anteriore, l'installazione di pannelli in plexiglas ecc. Il pacchetto di aiuti del Parlamento non riguarda il traffico a lunga percorrenza, che in quanto colonna portante del traffico ferroviario non può risultare indebolito dalla crisi da Coronavirus se si vogliono raggiungere gli obiettivi climatici nel settore dei trasporti. Il traffico a lunga percorrenza deve essere finanziato tempestivamente e in modo duraturo, ma non sulle spalle del personale. Il SEV esaminerà con attenzione la soluzione annunciata dal Consiglio federale.

Un altro aspetto importante è il mantenimento del lavoro ridotto nel settore turistico e aeronautico.

Arrivederci

La vice presidente Barbara Spalinger si prende la meritata pensione

3 e 5

ETF ferrovia

Il presidente del SEV Giorgio Tuti rieletto alla presidenza europea

7

Officine

Piano industriale delle FFS: non c'è proprio nulla da festeggiare

7

Abano: annullamento

Info

Il Comitato PV Ticino e Moesano è costretto con rammarico ad annullare il soggiorno ad Abano Terme. Una proposta che aveva riscontrato una massiccia adesione, tanto da chiudere le iscrizioni anzi tempo. Purtroppo a causa dell'aggravamento della pandemia e delle nuove norme sanitarie, il Comitato è stato costretto ad annullare l'evento. La salute e la protezione della salute, hanno sempre la priorità.

Redazione: pausa natalizia

Come ogni anno, giunge anche la pausa natalizia della redazione; la prossima edizione è prevista per il 28 gennaio 2022, con la chiusura redazionale fissata al 18 gennaio. Naturalmente le informazioni non si fermano: i nostri canali digitali saranno attivi. Tutta la redazione augura alle lettrici e ai lettori del nostro giornale, buone feste, un scintillante passaggio nel 2022 e tanta salute.

Colonie 2022: si cercano volontari

Per la realizzazione dei turni delle **Colonie USS** che si terranno a **Rodi (Prato Leventina) dal 29 giugno al 13 luglio e dal 15 luglio al 29 luglio 2022**, siamo alla ricerca di personale ausiliario (da 16 anni), educativo (da 18 anni) e di cucina. Ringraziamo di cuore tutte le persone interessate ad aiutarci di annunciarsi già ora. **Il formulario di iscrizione e maggiori informazioni** sono disponibili sul sito www.coloniedeisdacati.ch oppure telefonando al numero **+41 91 826 35 77**.

AVS 21: sarà referendum

Al momento di andare in stampa, le divergenze tra il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati sulla riforma dell'AVS 21 erano ancora in fase di elaborazione e riguardavano principalmente l'utilizzo degli utili della Banca nazionale per l'AVS – come richiesto dall'Unione sindacale svizzera (USS) – e la forma di compensazione delle donne per l'aumento dell'età pensionabile a 65 anni, che tuttavia era già stata stabilita. Contro questa riforma sulle spalle delle donne, sarà lanciato un referendum dalle forze di sinistra e dai collettivi femministi.



La dirigenza di FFS Cargo ha reagito tardi, ma ha finito con accettare di riprendere il sistema salariale di FFS Cargo.

FFS CARGO

Sistema salariale FFS pure per Cargo

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Lo scorso 8 dicembre, la conferenza CCL di FFS Cargo ha approvato la ripresa del nuovo sistema salariale delle FFS da parte di FFS Cargo, che ha nel contempo assicurato la propria disponibilità a negoziare gli stipendi dei nuovi profili professionali.

Aprondo questa conferenza, svoltasi in forma digitale, la vicepresidente SEV Barbara Spalinger ha ricordato i termini del mandato di trattativa impartito l'8 settembre: applicazione della progressione salariale accelerata da 20 a 10 anni anche alle e ai macchinisti B100 e ad altre categorie (invece di riservarla unicamente al personale di locomotiva) e accelerazione della progressione a 15 anni per tutte e tutti gli altri dipendenti.

Nessun margine di trattativa

Nelle due tornate di trattativa, la delegazione di Cargo ha però respinto categoricamente queste richieste, trincerandosi dietro le difficoltà finanziarie dell'azienda e ignorando l'insoddisfazione manifestata da numerosi/e macchinisti/e B100 che spesso trovano lavori meglio retribuiti. L'azienda non ha nemmeno voluto tener conto del latente conflitto per l'indennizzo dei numerosi dipendenti, tra i quali vi sono anche macchinisti B100, che negli ultimi anni hanno acquisito ulteriori competenze di controllo del carico dei vagoni.

A tutto ciò si aggiunge la crescente insoddisfazione per le classificazioni dei nuovi profili professionali, elaborate dagli specialisti dell'azienda. Classificazioni che il SEV ha chiesto di rinegoziare, pur conscio del fatto che le trattative durante la durata di validità di un CCL possono anche non sfociare in un risultato concreto. Le delegazioni di FFS Cargo e della comunità di trattative si sono pertanto accordate sulla for-

mulazione seguente: «La comunità di trattative e FFS Cargo sono d'accordo di riprendere il risultato delle trattative sul sistema salariale svolte con FFS SA. Nel contempo, FFS Cargo SA si impegna a condurre trattative su possibili prestazioni monetarie in relazione ai profili professionali della produzione la cui classificazione è appena stata rivista, con l'obiettivo di trovare soluzioni concrete entro la fine del secondo trimestre del 2022, in particolare per le mansioni di macchinista Cargo B100 con PWL (controllo carico e carri) e altre». Secondo il segretario sindacale del SEV Philipp Hadorn, la disponibilità della dirigenza di Cargo a entrare in trattativa deve essere considerata un segnale della consapevolezza della necessità di risolvere le problematiche legate al profilo professionale dei B100 e alla funzione di PWL.

Meglio tardi che mai...

«Finalmente anche FFS Cargo si è accorta che la ripresa del sistema salariale delle FFS comporta il vantaggio di poter affidarne tutta la gestione alle FFS stesse», ha spiegato Barbara Spalinger. Per contro, il fallimento delle trattative l'avrebbe obbligata a sviluppare un nuovo sistema salariale, negoziandolo con i partners sociali, entro il prossimo 1° giugno e poi a doverlo amministrare al proprio interno. Un compito praticamente impossibile. «FFS Cargo avrebbe potuto rendersene conto molto prima e partecipare direttamente alle trattative sul nuovo sistema salariale FFS» ha aggiunto Spalinger. D'altra parte, il fallimento delle trattative avrebbe procurato molte incertezze anche alle e ai dipendenti, senza contare che il personale di locomotiva avrebbero visto sfumare la prospettiva di accelerazione della progressione salariale. La dirigenza di Cargo si è infatti spesso lamentata dei costi generati dal nuovo sistema salariale delle FFS, ammettendo però che una penalizzazione del personale Cargo nei confronti di quello FFS avrebbe potuto rivelarsi molto dannosa a causa della mancanza di

personale specializzato.

Le due parti si sono pertanto trovate d'accordo sulla volontà di concludere positivamente queste trattative, giungendo al risultato citato, approvato all'unanimità dai delegati CCL.

Alla votazione è seguita una breve discussione di valutazione, durante la quale è stato chiesto se il tema della durata della progressione salariale non potesse rientrare nelle previste trattative sui profili professionali. Barbara Spalinger ha negato questa eventualità, precisando che si tratterà di negoziare «solo» prestazioni monetarie, come un aumento salariale o un'indennità, ma che l'insoddisfazione dei macchinisti B100 resta palpabile anche in altre divisioni, come all'Infrastruttura, anche per il fatto che i loro problemi sono molto simili a quelli dei macchinisti B. Due delegati hanno infine espresso la loro soddisfazione per la ripresa del sistema salariale da parte di Cargo, nonostante le difficoltà finanziarie. Secondo loro, queste trattative hanno portato il massimo risultato possibile.

I prossimi passi

Il nuovo sistema salariale entrerà in vigore il 1° giugno 2022, con i primi effetti pratici il 1° maggio 2023. Per maggio 2022 vi sarà quindi l'ultimo adeguamento salariale gestito secondo il vecchio sistema della valutazione personale espressa in voti da A a E con ripercussioni dirette sullo stipendio. Il personale di Cargo verrà informato direttamente. Le trattative sui nuovi profili professionali coinvolgeranno anche le sottofederazioni interessate.

L'attuale CCL sarà in vigore sino a fine 2023. Le trattative per il suo rinnovo verranno senz'altro influenzate dalle condizioni quadro imposte dalla politica e dalla ridefinizione della strategia aziendale, nell'ambito delle quali l'abbandono del dogma del pareggio dei conti e la definizione di un mandato chiaro per il trasferimento del traffico merci interno dalla strada alla ferrovia avrebbe ripercussioni positive per FFS Cargo.

COMITATO SEV

«Barbara, hai fatto ballare otto uomini!»



Danilo Tonina ha appena consegnato il regalo del Comitato a Barbara Spalinger.

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Un addio a sorpresa a Barbara Spalinger. Questo è stato uno dei punti principali, insieme al reclutamento, nella riunione del comitato SEV del 26 novembre. Va detto che l'attuale vicepresidente ha trascorso 18 anni nella direzione sindacale del SEV e 20 anni in totale nel nostro sindacato (vedi la sua intervista a pagina 5). Le sottofederazioni, i comitati e i suoi colleghi della direzione le hanno consegnato un commovente video messaggio che è stato mostrato alla fine della riunione. Perché dobbiamo sempre conservare le cose migliori alla fine.

La parte migliore? Gli omaggi dal vivo nella sala. Il presidente del Comitato SEV e presidente centrale RPV Danilo Tonina, è tornato sul Flashmob (una danza) del 2012 organizzato a sostegno del voto sul salario minimo. «Barbara, sei riuscita a far ballare otto uomini. Abbiamo anche dovuto prendere lezioni...». Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT, ha

lavorato a stretto contatto con lei quando era responsabile delle ITC, ossia più di 10 anni e fino al 2019. «Con la tua formidabile intelligenza, riesci a far passare i tuoi messaggi. Hai l'arte della divulgazione». È tornato anche sulla lealtà di Barbara Spalinger: «Sei la più fedele tra i fedeli. Volevi lasciare la vicepresidenza del SEV all'epoca di Pierre-Alain Gentil. Ma dopo la tragedia della sua morte, hai deciso di rimanere in carica». Ha anche parlato della sua passione per la cucina. «Mi hai fatto scoprire un piccolo angolo di paradiso a Como. Fermatevi all'Angolo del silenzio. Le vostre papille gustative vi ringrazieranno mille volte».

Prima donna a sedere nella direzione sindacale del SEV, si è occupata di tutti i settori. Come responsabile del dipartimento giuridico, si è occupata anche dei dossier delle FFS dopo la partenza di Manuel Avallone nel 2019. Per le sottofederazioni delle FFS, Peter Käppler ha sottolineato «questa vicinanza, questa capacità di essere vicini ai membri. Ho visto il tuo impegno nei negoziati del CCL 2019 delle FFS, dove sei stata pienamente coinvolta! Vorrei sottolineare la tua

calma e la tua capacità di mantenere la linea. Lo abbiamo visto anche durante l'estensione dell'attuale CCL durante la pandemia».

Per la direzione, è stato Giorgio Tuti a ringraziarla calorosamente. Ha anche fatto riferimento alle sue dimissioni, che ha ritirato in seguito alla morte di Pierre-Alain Gentil: «La direzione non avrebbe funzionato allo stesso modo senza di te, e te ne sono grato. Sei autentica, chiara e veloce, a volte troppo veloce. Difendi con tenacia i valori sindacali. Lascerei il segno, sia nel servizio giuridico, sia nella politica contrattuale».

E per concludere ha ricordato che c'è stata una volta in cui, su iniziativa di Barbara, hanno giocato alla lotteria: «Se vincevamo - dovevamo fare 6 - la vincita andava al SEV. Purtroppo non abbiamo vinto, ma questo dimostra il tuo impegno. Davvero, a parte la lotteria, mi hai sempre dato buoni consigli. Un allenatore eccellente. Ma penso che gli aneddoti siano sufficienti». La risposta della protagonista, che non ama necessariamente essere sotto i riflettori: «Sì, basta così».

L'altro punto forte sul tavolo del Comitato centrale è stata l'adozione

della strategia di reclutamento del 2022, che è stata approvata senza problemi.

Riflettori sul reclutamento

L'obiettivo è quello di contrastare la lenta erosione del numero di membri e l'aumento dell'età media. «Abbiamo bisogno di un cambio di direzione, una svolta», ha insistito Sandra Ritz, responsabile del reclutamento. E per ottenere questo, ha insistito sul positivo: il 2021 è il miglior anno dal 2014 in termini di nuove adesioni. Quindi dobbiamo continuare su questa strada. Per raggiungere questo obiettivo, i migliori reclutatori saranno maggiormente valorizzati e avranno diritto a bonus speciali. Anche la formazione avrà un ruolo importante. Saranno organizzate giornate teoriche e pratiche nella Svizzera francese e tedesca per dare ai membri del sindacato gli strumenti necessari. La presenza visiva del SEV nei locali pausa del personale deve essere ulteriormente rafforzata.

Un altro asse, è la definizione di obiettivi numerici con le sottofederazioni in termini di nuove adesioni. Giorgio Tuti ha sottolineato: «Vo-

gliamo fissare obiettivi raggiungibili. Se una sottofederazione ha già un tasso organizzativo del 98%, non le chiederemo l'impossibile. Analizzeremo il potenziale con ognuna di esse. Siamo sulla stessa barca! Se non riusciamo a raggiungere questo obiettivo collettivo, la sanzione è globale, perché è tutto il SEV che ne soffre. D'altra parte, se lo raggiungiamo, il successo è collettivo! L'apparato professionale non è da meno, poiché continuerà con le azioni sul campo che hanno dimostrato il loro valore, in stretta collaborazione con le sezioni e sottofederazioni».

Portale delle sezioni

Dal 3 gennaio 2022, i/le presidenti e i cassieri delle sezioni e i/le presidenti delle sottofederazioni, avranno un nuovo strumento a loro disposizione con il portale delle sezioni. Questo faciliterà lo scambio di dati con il servizio di mutazioni del SEV (liste di sezioni, cambiamento di dati come indirizzi, numeri di telefono, e-mail). Anche la comunicazione via sms e e-mail sarà facilitata.



Aiuti Covid 2021 per il trasporto turistico: il Parlamento ha deciso che solo un terzo invece del 100% delle riserve deve essere dedotto. La consigliera nazionale e segretaria sindacale del SEV Edith Graf-Litscher si è battuta per questo risultato. Compagnie di navigazione, come per esempio URh, hanno bisogno di riserve per le interruzioni delle operazioni in caso di acqua bassa o alta.



La **Conferenza svizzera delle delegate per l'uguaglianza di genere** ha realizzato il Barometro della parità 2021, un sondaggio online rappresentativo su 2245 persone. La maggioranza degli intervistati continua a vedere delle lacune nell'uguaglianza in famiglia e sul lavoro. Rispetto al primo Barometro della parità del 2019, lo stato dell'uguaglianza è valutato in modo decisamente più critico.



Parità ancora lontana quando si tratta di conciliare famiglia e lavoro

PHILIPP HADORN risponde

Gli abusi di Swiss giudicati da un tribunale

? All'inizio di maggio SEV-GATA ha annunciato una denuncia contro Swiss per mancata informazione e consultazione dei sindacati prima dei licenziamenti collettivi. La denuncia è stata nel frattempo presentata?

No, ma la stiamo preparando. Come sindacato, abbiamo ritenuto importante che i nostri membri potessero occuparsi del loro futuro personale, rispettando tutti i termini. L'annuncio di un licenziamento è una notizia tragica e in molti casi sfocia in una crisi personale.

Consapevoli del fatto che, se anche i licenziamenti venissero riconosciuti come abusivi e si vincessero il processo i lavoratori non verrebbero riassunti, ma riceverebbero «solamente» un indennizzo, è stata data la priorità alla ricerca di un nuovo impiego e al riorientamento. Come sindacato, abbiamo garantito le denunce entro i termini per chi deside-

rava presentare ricorso. A questo punto il ricorso va presentato entro 180 giorni dalla data di uscita dall'azienda. Ed è ciò che stiamo preparando, tenendo in attesa considerazione la situazione individuale delle persone interessate.

Per SEV-GATA è importante che in primavera gli abusi di Swiss siano giudicati da un tribunale nell'ambito di una procedura di consultazione a norma di legge sul licenziamento di massa. Swiss ha nascosto al sindacato basi decisive per l'elaborazione di proposte volte a evitare i licenziamenti. È stata una palese violazione delle disposizioni legali secondo l'articolo 335d segg. CO. Noi non molliamo - per i nostri membri.

Il segretario sindacale del SEV Philipp Hadorn è anche presidente di SEV-GATA, la divisione del traffico aereo del SEV. Hai domande? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

GIORNATA DI FORMAZIONE DONNE SEV

Le vera parità implica libertà di scelta

Karin Taglang
giornale@sev-online.ch

Il lavoro a tempo parziale è diffuso, in particolare tra le donne, ma in vecchiaia può avere conseguenze fatali. La giornata di formazione per le donne del SEV, svoltasi il 26 novembre a Berna, è stata un'occasione per approfondire il tema.

Le donne in Svizzera lavorano più degli uomini se sommiamo il lavoro pagato con quello non pagato. Circa il 76 per cento delle donne occupate sono impiegate a tempo parziale con un grado di occupazione inferiore al 70 per cento; solo il 24 per cento lavora di più e ha un salario che garantisce la sussistenza. Il motivo? Innanzitutto, il lavoro di cura e assistenza non retribuito, che ricade in gran parte sulle spalle delle donne. Di conseguenza, molte donne devono rinunciare alla loro parte di lavoro retribuito e lavorare poche ore, che da sole non bastano per vivere.

Carriera e previdenza di vecchiaia

La segretaria delle donne dell'USS Regula Bühlmann affronta questa problematica nel suo intervento all'inizio della Conferenza delle donne del SEV di quest'anno. «A livello politico, si sostiene che le donne lavorano meno per potersi dedicare al lavoro volontario», sostiene. Ma il lavoro di cura non retribuito non è lavoro volontario; l'attività politica in un partito o l'impegno in un'associazione sono lavoro volontario. Molte donne non hanno altra scelta se non quella di svolgere l'attività familiare non retribuita perché non possono permettersi, per esempio, un'assistenza ai figli da parte di esterni. «Quin-

di lavorare part-time non è una mai una libera scelta», prosegue Bühlmann.

Bühlmann sottolinea inoltre le insidie del lavoro a tempo parziale: «A causa delle lunghe pause c'è un rischio di dequalificazione», spiega. Inoltre ci sono minori opportunità di fare carriera. L'esperta dell'USS rileva poi un ulteriore problema legato alle percentuali di lavoro ridotte: «Favoriscono i rapporti di lavoro critici come il lavoro a chiamata o le occupazioni multiple. Inoltre, al termine della vita lavorativa questi problemi sfociano in situazioni di pensionamento precarie. Gabriela Medici, che come segretaria centrale dell'USS è responsabile delle assicurazioni sociali, spiega: «Nel nostro sistema, il lavoro di cura non retribuito è preso in considerazione solo nell'AVS. Chi ha lavorato poco o niente è esposto a un grande rischio di povertà dopo un divorzio o in vecchiaia» un rischio che in Svizzera colpisce in modo sproporzionato le donne.

La conoscenza è potere

«L'obiettivo della giornata di formazione è quello di sensibilizzare le donne», afferma Lucie Waser, segretaria sindacale del SEV per le pari opportunità. «È importante ampliare le proprie conoscenze, perché è l'unico modo per partire da una base di discussione adeguata», sostiene. Solo quando si conoscono tutti i fatti si può scegliere liberamente. «I tempi in cui l'uomo era l'unico ad avere la responsabilità del salario sono finiti», prosegue Waser, «le donne devono rendersi conto di essere loro stesse responsabili della propria indipendenza economica». Per evitare la povertà in vecchiaia, è importante conoscere le conseguenze di determinate scelte e gli effet-



Una delle conclusioni della giornata è stata la richiesta di una settimana lavorativa di 35 ore con quattro giorni lavorativi – come auspicato dal Congresso delle donne dell'USS.

ti sulla previdenza di vecchiaia di un divorzio o del lavoro a tempo parziale per molti anni. Per diffondere queste conoscenze, la Commissione donne del SEV ha organizzato una giornata di formazione con workshop tematici.

Nel workshop «La previdenza di vecchiaia e le donne», Gabriela Medici e Christina Werder, segretaria per le pari opportunità dell'USS ora in pensione, spiegano il sistema svizzero dei tre

dell'Università di Friburgo, affronta gli effetti dello stato civile sulla situazione finanziaria e sulla previdenza di vecchiaia. Nell'ultimo workshop, condotto dalla segretaria sindacale del SEV Susanne Oehler, i partecipanti affrontano la conciliabilità tra diversi lavori a tempo parziale.

Le rivendicazioni

Al termine della giornata, tutti i relatori hanno riassunto le proprie conclusioni e Lucie Waser ha presentato le richieste del Congresso delle donne dell'USS: una settimana lavorativa di 35 ore con quattro giorni lavorativi, che migliorerebbe l'equilibrio tra lavoro e vita privata. Inoltre chiedono un'assistenza ai figli, a integrazione di quella familiare, fornita dal servizio pubblico. Solo con un'assistenza all'infanzia gratuita, le famiglie possono decidere liberamente chi lavora e quante ore lavora: solo a quel punto si potrà parlare di vera uguaglianza.

La prossima giornata di formazione delle Donne SEV si terrà il **18 novembre 2022**. Tema: «Il mondo cambia e io con lui».

pilastri e richiamano l'attenzione sui pericoli legati all'attuale riforma della previdenza. Il secondo workshop sul tema «L'amore e la legge» con Gisela Kilde, docente presso l'Istituto di ricerca e consulenza nell'ambito della famiglia

Progetto europeo dell'ETF «Women in Rail»

In occasione della giornata di formazione delle donne del SEV, Hanny Weissmüller, presidente centrale della sottofederazione del personale di locomotiva SEV-LPV, e Lucie Waser hanno presentato il progetto «Women in Rail». Il team di progetto della sezione ferroviaria della European Transport Workers' Federation (ETF) lotta a favore di una strategia per le pari opportunità nella politica ferroviaria dell'UE.

Il progetto affronta inoltre i temi conciliabilità tra lavoro e vita privata, superamento delle violenze a sfondo sessuale e parità salariale.

Dopo lunghe trattative, il 5 novembre l'ETF e la Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) hanno sottoscritto l'accordo tra le parti sociali «Women in Rail» (cfr. giornale SEV 14/2021).

L'accordo prevede misure vincolanti per ogni ambito tematico ed è un chiaro impegno politico a livello di UE per la promozione delle donne e delle pari opportunità. Dopo soli due anni dalla stipula dell'accordo dovranno essere trasmessi i primi rapporti e svolte ulteriori trattative.

COLPI DI DIRITTO

Visite mediche durante l'orario di lavoro

§ Protezione giuridica SEV
giornale@sev-online.ch

Normalmente le visite mediche possono essere effettuate soltanto negli orari d'ufficio. Dal punto di vista del diritto del lavoro si pone quindi la questione se il datore di lavoro debba esonerare il lavoratore dall'obbligo di lavoro durante il lasso di tempo necessario allo svolgimento della visita medica. Inoltre è necessario stabilire se questo lasso di tempo debba essere conteggiato come tempo di lavoro.

Nell'ambito dei rapporti di lavoro di diritto privato si applica l'articolo 329 capoverso 3 del Codice delle obbligazioni, secondo cui il datore di lavoro deve concedere al lavoratore le ore e i giorni di libero usuale.

Questa disposizione non si riferisce al tempo libero usuale, ma al tempo necessario per far fronte ad esigenze personali che non possono essere soddisfatte al di fuori del tempo normale di lavoro, comprese quindi le visite mediche.

Tuttavia il lavoratore ha diritto a ottenere del tempo libero aggiuntivo per sottoporsi a una visita medica solamente se il normale tempo libero

non è sufficiente per questa incombenza e se risulta opportuna una particolare esenzione dal lavoro.

Pertanto, se ragionevole, le visite mediche vanno svolte nel limite del possibile nel proprio tempo libero e comunicate tempestivamente ai superiori. Sono determinanti le relazioni nel singolo caso: rispetto ai modelli rigidi (ad esempio Blockzeiten orario a blocchi) i modelli di tempo di lavoro flessibili dovrebbero agevolare l'effettuazione delle visite mediche nel tempo libero.

Un'altra questione è se i dipendenti devono compensare le ore perse e se il datore di lavoro è tenuto a paga-



re il salario per quel lasso di tempo. Il diritto al tempo libero non significa necessariamente che questo tempo libero debba anche essere pagato.

Il Codice delle obbligazioni non contiene disposizioni salariali specifiche in proposito; se una visita medica viene conteggiata al dipendente come tempo di lavoro, non vi è obbligo di compensazione e il relativo salario è dovuto.

Diversamente, si applicano le disposizioni del contratto di lavoro individuale o collettivo.

Il punto 63 del Contratto collettivo di lavoro delle FFS disciplina la questione del riconoscimento di un

credito di tempo per le visite mediche private. In linea di principio le assenze private, in particolare per le visite mediche, non sono accreditate come tempo di lavoro.

Tuttavia, nel caso di una cura medica prolungata, può essere concesso un credito di tempo. La decisione di concedere un credito di tempo in casi individuali è a discrezione e di competenza dell'unità organizzativa interessata, previa consultazione di HR.

In caso di domande sul credito di tempo di lavoro per le assenze private è possibile rivolgersi al team protezione giuridica del SEV.

BARBARA SPALINGER

«L'azione mi mancherà»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Ha inizio un nuovo capitolo non solo per Barbara Spalinger, ma anche per il SEV. La prima donna entrata a far parte della direzione sindacale, dove è rimasta per 18 anni, ripercorre la sua carriera: con i suoi modi affabili ci racconta le principali esperienze vissute, positive e negative.

La nostra chiacchierata si tiene nel suo ufficio a Berna, pochi giorni dopo il congedo dal comitato del SEV (v. pagina 3). Barbara lascerà ufficialmente il SEV a fine gennaio 2022, dopo ben 20 anni trascorsi nel sindacato.

Barbara, il 26 novembre il comitato ti ha inaspettatamente congedata. Davvero non l'avevi previsto?

No, è stata una vera sorpresa per me. Il filmato e le dichiarazioni degli attivisti mi hanno profondamente toccata; sono emersi così tanti ricordi comuni. Ad esempio il ballo del personale di manovra alla stazione di Zurigo nel 2014, ricordato da Danilo Tonina. È stata un'azione grandiosa che ripercorro con grande piacere!

Anche le dichiarazioni degli altri colleghi, personali e autentiche, mi hanno fatto davvero piacere. Questo filmato è stato un grande regalo per me: dimostra quante cose abbiamo vissuto e conquistato insieme.

Gilbert D'Alessandro ha ricordato quanto sei stata importante per la sua nomina a presidente centrale della VPT...

Non deve ringraziare me! Piuttosto il suo predecessore Kurt Nussbaumer, fondatore della VPT, che ha introdotto una struttura settoriale e ha spianato la strada per l'integrazione del Gatu, il Gruppo autonomo dei trasporti urbani. Il fatto che Gilbert, in qualità di attivista del Gatu, sia stato nominato nuovo presidente centrale dimostra in maniera inequivocabile la capacità di trasformazione della VPT.

Passando in rassegna i tuoi numerosi ricordi, quali sono i migliori e quali i peggiori?

Un periodo molto difficile per me è stato lo sciopero alle Officine nel marzo 2008. Sono stata presente a Bellinzona sin dal primo giorno di sciopero e ho scoperto che in questo ambiente le donne avevano un ruolo assolutamente secondario. Portavano semplicemente il cibo, mentre gli uomini tenevano i discorsi importanti. Pierre-Alain Gentil e Giorgio Tuti, ad esempio, erano costantemente presenti sui media, mentre a me nessuno ha mai chiesto nulla, nonostante fossi sempre impegnata come i miei colleghi. Abbiamo incessantemente ricercato possibili soluzioni, discusso con i colleghi sul posto, con le FFS, UNIA, i rappresentanti politici. Sono stata aggredita da varie parti ed è stato fru-



Congresso 2017: il presidente Giorgio Tuti omaggia come si deve la vicepresidente Barbara Spalinger

strante per me in questa situazione ritrovare i classici stereotipi di genere.

E tra i ricordi positivi?

I ricordi positivi prevalgono nettamente. I momenti più importanti hanno coinciso molto spesso con le discussioni all'interno delle sezioni o della conferenza CCL che precedevano le decisioni su temi delicati e controversi. Mi ha sempre reso molto orgogliosa vedere come funziona la nostra democrazia di base. Ma ricordo bene anche le crisi che hanno richiesto reazioni tempestive, come quella domenica in cui i giornali annunciarono l'imminente fallimento della CGN. Olivier Barraud aveva immediatamente comunicato al personale presente in quel momento sui battelli pieni di suonare forte la sirena e di arrotolare la bandiera svizzera alle ore 15.00. È seguita una mobilitazione esemplare, anche da parte del pubblico. Il risultato: la CGN esiste tutt'oggi.

Naturalmente ricordo anche le trattative andate a buon fine, ad esempio la «sentenza Orange» con cui si stabiliva l'obbligo di pagare le indennità pro rata ai collaboratori anche durante le vacanze. Per oltre un anno le FFS si erano fermamente opposte. Io avevo trovato undici macchinisti disposti ad andare in tribunale e l'effetto fu immediato: le FFS ci chiamarono dichiarandosi disposte a negoziare. Queste trattative in un gruppo ristretto durarono soltanto un pomeriggio: venne approvato il conguaglio per gli anni arretrati e i macchinisti ritirarono i ricorsi!

Sia Gilbert che Giorgio hanno ricordato la tua volontà di dare le dimissioni, ritirate dopo la morte di Pierre-Alain Gentil. Quali erano i motivi?

Quando François Gatabin lasciò il SEV, all'interno della direzione sindacale vennero ridistribuiti i dossier. Giorgio non voleva cedere le ITC e io avrei dovuto assumermi i dossier delle FFS. Io stessa allora ero responsabile dei temi trasversali. Mi sentivo senz'altro all'altezza di prendere in mano il dossier delle FFS, ma in quel periodo avrei dovuto dapprima dimostrarlo ai presidenti centrali. Non ne avevo voglia, ed è per questo che decisi di dimettermi e continuare a occuparmi del dossier sulla politica dei trasporti.

Ma poi hai cambiato idea...

Verso la fine dell'estate 2008, quando Pierre-Alain Gentil morì, Manuel Avallone era da poco entrato nella direzione sindacale. Giorgio mi pregò di rimanere per garantire una certa continuità e la necessaria esperienza in quella fase particolare. Alla fine mi convinse e così de-

cisi di rimanere al mio posto.

Ti sei pentita di aver ritirato le tue dimissioni in quell'occasione?

Absolutamente no. Insieme a Giorgio, Manuel e Ruedi Hediger ho potuto portare avanti la prevista trasformazione del SEV. Il cambio generazionale era assolutamente necessario. Abbiamo raggiunto molti obiettivi, in particolare abbiamo ricucito la spaccatura che si era creata tra la direzione del sindacato e i presidenti centrali dopo il fallimento della fusione con l'allora sindacato Comunicazione, e abbiamo costruito nuove strutture. È stato un periodo entusiasmante e appassionante.

A proposito: se confronto adesso il SEV del 2001, quando ho iniziato come segretaria sindacale, con l'attuale SEV, noto moltissime differenze! È incredibile quanto tutto fosse diverso. Allora c'erano persone che credevano bastasse una telefonata tra il presidente del SEV e il capo delle FFS per risolvere tutti i problemi... Il modo di pensare era rigido, c'era molta burocrazia; si partecipava alle assemblee delle sezioni, ma non c'era una presenza sul territorio come avviene oggi.

Ricordo un'assemblea nella valle del Reno, in cui Hanspeter Eggenberger, scomparso quest'anno, aveva messo in dubbio l'utilità del mio contributo al SEV in quanto non avevo mai lavorato nella ferrovia. Credo che poi abbia capito quanto in realtà potessi fare; negli ultimi anni, tra l'altro, abbiamo collaborato in maniera molto proficua.

Perché sei entrata nel SEV?

Ho lavorato come giurista per il Cantone di Soletta, dove ho conosciuto Ernst Leuenberger. Ad un certo punto mi stancai di trattare la ponderazione degli interessi, ma volevo rappresentare gli interessi, motivo per cui sono passata al WWF Svizzera. Fu allora che ricevetti inaspettatamente un'offerta dal SEV: in quel periodo non esistevano praticamente segretarie sindacali e la Commissione donne premeva per averne una nella direzione. Questo lavoro mi ha molto interessato sin dall'inizio. Le trattative sulle condizioni di lavoro e i collegamenti con la politica costituivano per me una sfida entusiasmante. E in quanto ex pendolare da tempo mi stavo a cuore i trasporti pubblici.

Ritieni che il partenariato sociale sia cambiato?

Non sono più tanto sicura che il partenariato sociale sia percepito dal settore come un'opportunità, nonostante ora sia più necessario che mai. Chi ci considera solamente una «spina nel fianco» trascura il fatto che non fungiamo sola-

mente da freno – il che talvolta è necessario – ma ageviamo anche i cambiamenti. Solitamente abbiamo un atteggiamento molto costruttivo, ma naturalmente dobbiamo anche essere in grado di confrontarci in modo duro. È difficile spiegare ai datori di lavoro non molto avvezzi al partenariato sociale che non siamo noi a inventarci le richieste. E che ricopriamo dei ruoli e non operiamo su un piano personale. Alla fine bisogna nuovamente potersi guardare negli occhi. Se non si capisce questo fatto, tutto diventa più difficile.

Nei tuoi 18 anni come vice-presidente hai vissuto tante mobilitazioni e anche scioperi tra le ITC. Hanno avuto esito positivo?

Sì, perché se le trattative non portano a un risultato, a volte basta ricordare al datore di lavoro che sono i suoi collaboratori ad avanzare le richieste. Una volta capito questo, le cose funzionano meglio. Nei casi in cui ci sono state vere e proprie lotte per il lavoro, le trattative hanno sempre avuto successo, almeno in parte. Ricordo bene lo sciopero alla TPG nel 2014, soprattutto il momento in cui l'accordo negoziato è stato confermato dalla forza lavoro alle tre del mattino per alzata di mano. Un episodio davvero impressionante! Anche lo sciopero di Locarno, durato quasi tre settimane e molto impegnativo per il personale, è sfociato in un nuovo contratto. Ma chi sale sulle barricate deve anche saper scendere. Le nostre azioni devono comprendere sin dal primo giorno la ricerca delle soluzioni e il personale, ossia chi alla fine decide, deve avere voce in capitolo: un compito davvero molto impegnativo!

Il conflitto però può essere dietro l'angolo...

Poi abbiamo avuto situazioni conflittuali che non sono finite bene. Ad esempio quando il nuovo datore di lavoro della Bodensee-Schiffahrt ha modificato le condizioni di lavoro del personale da un mese con l'altro, apportando notevoli peggioramenti, saremmo dovuti intervenire e arrivare allo sciopero.

In tutte queste situazioni critiche c'è sempre un potenziale conflitto. E noi ci troviamo nel mezzo. Questo può essere molto faticoso, ma anche meraviglioso, perché alla fine la vicinanza ai nostri membri rende il lavoro entusiasmante e gratificante. Negli ultimi 18 anni non mi sono mai annoiata al lavoro!

Hai paura di annoiarti quando sarai in pensione?

No, anche se talvolta mi mancherà l'«azione». Al momento non so ancora quale tra le tante cose che ho trascurato negli ultimi anni vorrò fare per prima. Ma lo scoprirò presto!



Il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce controlla il tempo e lo spazio nella rete a scartamento normale delle ferrovie svizzere.

SERVIZIO SVIZZERO DI ASSEGNAZIONE DELLE TRACCE

Più personale, maggiori compiti

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Da un anno il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) è un istituto di diritto pubblico autonomo della Confederazione e non più una società anonima di diritto privato. Questo cambiamento ha permesso di assumere nuovi compiti e di aumentare i suoi effettivi. In veste di controllore del tempo e dello spazio nel trasporto ferroviario, deve affrontare grandi sfide.

Secondo una ricerca di «Investigate Europe», per viaggiare attraverso 26 paesi europei con il «Connecting Europe Express» in occasione dell'Anno europeo delle ferrovie erano necessarie 55 diverse locomotive. Una situazione esemplare della frammentazione della rete ferroviaria europea. Non c'è da stupirsi che le malelingue abbiano ribattezzato il treno «Disconnecting Europe Express». Da decenni l'UE progetta di armonizzare la rete ferroviaria europea, ma questi piani non sono mai realmente decollati. In molti paesi manca la volontà politica e la disponibilità ad abbandonare i propri sistemi. Eppure si potrebbero perlomeno portare avanti i singoli progetti nei singoli paesi. Un esempio al

riguardo è la creazione del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce.

Da Traccia Svizzera SA a SAT

La costante diminuzione del traffico ferroviario rispetto a quello stradale, portò nel 1991 l'UE a decidere la liberalizzazione dell'accesso alla rete ferroviaria per rendere più attrattiva la ferrovia. Decise che l'infrastruttura sarebbe stata ancora fornita dai singoli gestori dell'infrastruttura ferroviaria, lasciando tuttavia l'uso delle tracce al libero mercato. Uffici indipendenti di assegnazione delle tracce dovevano garantire il libero accesso alla rete. Con l'adozione degli accordi bilaterali, la Svizzera riprese le decisioni dell'UE e nel 1999, con la «riforma delle ferrovie 1», iniziò ad attuarle. Ci sono voluti diversi tentativi politici e una buona ventina d'anni per fondare il SAT, ma i due principali fornitori di tracce svizzeri, FFS e BLS, avevano già creato nel 2001 un primo servizio comune di assegnazione delle tracce. Dal momento che sempre più aziende volevano partecipare all'attività del trasporto merci su rotaia in Svizzera, nel 2006 fu fondato il predecessore del SAT: Traccia Svizzera SA, in cui FFS, BLS, SOB e l'Unione delle imprese di Trasporto Pubblico detenevano ciascuna un quarto delle azioni. Il 1o gennaio 2021 questa società anonima è

stata sostituita dall'istituto di diritto pubblico senza scopo di lucro della Confederazione denominato «Servizio di assegnazione delle tracce», risultato del pacchetto di leggi sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF) approvato dal Parlamento. «Abbiamo attuato la richiesta originale dell'UE e ora abbiamo un mandato legale anziché solo un incarico delle ferrovie interessate», afferma Thomas Isenmann, direttore di SAT, che precedentemente aveva diretto anche Traccia Svizzera SA.

Il compito principale di SAT è garantire l'assenza di discriminazioni nell'assegnazione delle tracce. Questo significa che controlla il tempo e lo spazio nella rete a scartamento normale. Oltre all'assegnazione delle tracce, questo include anche la pianificazione dell'orario. Quando un'impresa ferroviaria è interessata all'uso di una determinata sezione di tratta in un momento prestabilito, il SAT deve valutare se ciò è possibile oppure no. Affinché nessuna interessata sia discriminata, il giudizio del SAT deve essere motivato e mostrare possibili alternative. Inoltre deve assicurarsi che le basi legali siano applicate correttamente. Per poter attuare modifiche all'orario annuale entro il cambiamento d'orario di dicembre, le imprese di trasporto ferroviario devono presentare le loro richieste di tracce al SAT già il mese di aprile del

rispettivo anno. Oltre agli interessi nazionali, nella decisione vengono presi in considerazione anche i corridoi ferroviari internazionali. Attualmente è quasi sempre possibile trovare una soluzione, afferma il direttore di SAT Isenmann, anche se la Svizzera ha una delle reti ferroviarie più trafficate d'Europa e si scontra costantemente con i limiti di capacità. Tuttavia, affinché l'assegnazione delle tracce continui a funzionare senza problemi, occorre l'impegno dei politici di tutta Europa: «Devono essere messi a disposizione più fondi per ampliare l'infrastruttura ferroviaria e consentire in tal modo il trasferimento del traffico per rispettare gli obiettivi dal Patto Verde.»

Indispensabili buone condizioni di lavoro

Oltre all'assegnazione delle tracce, il SAT si occupa anche di altri compiti come ad esempio l'analisi delle capacità per le tratte dichiarate sature, la tenuta del registro dell'infrastruttura, l'incasso del canone di utilizzazione delle tracce e la pubblicazione dei piani d'investimento dei gestori dell'infrastruttura. Inoltre il SAT è ora responsabile di 12 anziché solo 3 gestori dell'infrastruttura. Di conseguenza, l'organico è aumentato nel 2021 e i dipendenti sono stati assoggettati alla Legge sul personale della Confederazione. Questo istituzionalizza uno scambio annuale con i sindacati, compreso il SEV. Per Thomas Isenmann è chiaro che il SAT deve essere un datore di lavoro attrattivo: «A causa della complessità del nostro lavoro, quasi solo le persone che hanno lavorato precedentemente per un'impresa ferroviaria possiedono le competenze necessarie. Quando appartenevamo ancora alle imprese ferroviarie, per il calcolo del premio di fedeltà dei dipendenti si poteva tenere conto degli anni di servizio precedenti. Ora questi vanno persi quando passano al SAT. Quindi dobbiamo compensare con buone condizioni di lavoro.»

Nella presa di posizione sull'OIF, il SEV aveva appoggiato la creazione del SAT, benché ritenesse che il potenziale di discriminazione fosse piuttosto teorico anche in precedenza. Per il SEV era molto più importante che il Consiglio federale e in definitiva anche i politici si fossero espressi chiaramente a favore del mantenimento della ferrovia integrata con il disegno di legge sull'OIF. Il SEV non era l'unico a essere convinto che la disintegrazione sarebbe stata un intervento profondo nel sistema ferroviario svizzero ben funzionante, altamente interconnesso e altamente trafficato e che non avrebbe portato nessun miglioramento sensibile. Fortunatamente ancora oggi le compagnie ferroviarie svizzere sono per lo più organizzate come cosiddette ferrovie integrate. L'infrastruttura è separata dal traffico a livello contabile e organizzativo, ma rimane sotto la responsabilità generale dell'impresa ferroviaria.

ETF RAIL

Giorgio Tuti rieleto presidente



Giorgio Tuti rieleto presidente dell'ETF Rail. Qui durante il passaggio a Berna del Connecting Europe Express.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'8 dicembre, Giorgio Tuti è stato rieleto per un secondo mandato alla presidenza dell'ETF Rail, l'organizzazione mantello di 83 sindacati europei che rappresentano 700'000 ferrovieri.

Il presidente del SEV ha ottenuto la fiducia dei membri della sezione ferroviaria della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) con un voto unanime. La riunione si è tenuta in videoconferenza a causa delle attuali condizioni sanitarie. Con lui un bilancio del suo primo mandato e gettiamo uno sguardo sulle sfide future.

Giorgio, cosa provi dopo questa brillante elezione?

Sono davvero felice che i ferrovieri europei abbiano nuovamente riposto la loro fiducia in me. Per me è un orgo-

glio servire la grande famiglia della ferrovia. Senza i sindacati, questo mondo sarebbe un po' diverso! Quindi è anche una grande responsabilità. Avere avuto anche l'appoggio unanime del comitato SEV per continuare è stato commovente.

Quale il tuo bilancio dalla prima elezione del 2017?

Il bilancio è piuttosto positivo, anche se abbiamo ancora molte sfide e lavoro davanti a noi. Quando sono stato eletto, ho avvertito che se non avessimo fatto progressi nel rilancio del Dialogo Sociale e se non avessimo ottenuto risultati concreti con contenuti vincolanti, non mi sarei ricandidato. Lo scorso 5 novembre la firma dell'accordo «Women in Rail» con i datori di lavoro del settore ferroviario, che prevede misure vincolanti per promuovere l'occupazione delle donne nel settore, corrisponde in tutto e per tutto alle mie aspettative.

Ma non è sempre stato semplice...

Sì, ma ho la fortuna di avere un'ottima squadra all'ETF Rail. E anche le costellazioni erano e sono favorevoli. Tra le sfide cito la questione demografica, con i baby boomer che vanno in pensione e il bisogno di giovani e di donne ben formate. La sfida del clima, dove la ferrovia può essere una risposta alle esigenze della mobilità, richiede investimenti. Quindi c'era un interesse comune a migliorare la situazione. Ciò ha permesso di raggiungere questo accordo.

2021 è stato l'Anno delle ferrovie in Europa. Ma abbiamo superato lo stadio delle belle parole?

Senza dubbio, all'inizio questo *Year of Rail* è stato pianificato come una campagna di pubbliche relazioni per i datori di lavoro. Per l'ETF, era chiaro fin dall'inizio che si trattava del *Year of Railway Workers* - l'anno dei ferrovieri - mettendo al centro

tutto ciò che non funziona per il personale. E questa idea ha preso piede. In particolare il Connecting Europe Express - che ha fatto il giro dell'Europa - ci ha ricordato il ruolo essenziale dei ferrovieri nel mantenimento della mobilità. Questo ha evidenziato i problemi di dumping sociale e salariale e le disuguaglianze nella formazione. Con questo accordo per rendere più attrattiva la professione, si può ben dire che la fine dell'anno finisce in bellezza.

Quali i temi principali nei prossimi cinque anni?

Continueremo nel solco di questo primo mandato contrastando la liberalizzazione del settore e l'apertura alla concorrenza, cercando di invertire questa pressione promuovendo le ferrovie come servizio pubblico e la cooperazione. Da questo punto di vista la Svizzera è un modello! La partecipazione sindacale deve essere ulter-

riormente migliorata. Il numero di personale a bordo dei treni e nelle stazioni deve essere mantenuto e addirittura aumentato per garantire la sicurezza del personale e dei passeggeri. La lotta contro il dumping deve rendere le ferrovie più attrattive per le nuove generazioni. L'introduzione di un tachigrafo permetterebbe un migliore controllo delle ore di lavoro effettive.

La digitalizzazione rappresenta pure una sfida?

Sì, faremo attenzione a garantire che l'uso crescente della digitalizzazione e dell'automazione avvenga attraverso una transizione equa, con la partecipazione dei colleghi e programmi di (ri)formazione per evitare la perdita di posti di lavoro. Il dialogo sociale deve continuare e raggiungere ulteriori risultati per migliorare le condizioni di lavoro dei lavoratori delle ferrovie, garantendo il rispetto degli accordi precedenti.

IL PIANO INDUSTRIALE SOTTO LALENTE SINDACALE

Le «nuove» officine perdono impieghi

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Non è tutto oro quello che luccica. Lo sanno bene le maestranze e la CoPe allargata delle Officine, che sul nuovo stabilimento industriale delle FFS a Castione hanno sempre chiesto la massima trasparenza e un coinvolgimento senza compromessi. Ma ancora una volta sono stati messi di fronte al fatto compiuto. L'assenza dei rappresentanti sindacali da ciò che è stato definito uno «spot pubblicitario delle FFS» va dunque ben oltre il gesto simbolico. A conti fatti nel nuovo stabilimento l'occupazione diminuirà di oltre cento unità rispetto alla situazione attuale. Da sempre e da tempi non sospetti, i rappresentanti del personale hanno rivendicato l'incremento dell'occupazione, non lo smantellamento di preziosi posti di lavoro in Ticino.

A spingere la Commissione del personale allargata a disertare l'incontro della Piattaforma dello scorso 7 dicembre, «non è solo il fatto di non essere stati consultati», come ha dichiarato il portavoce Gianni Frizzo alla RSI. Sì, perché da tempo «avevamo sottolineato la mancanza di un piano industriale che tenesse in considerazione anche il traffico merci, che ha un potenziale di sviluppo enorme e che di conseguenza garantirebbe un'occupazione maggiore e una certa stabilità nel periodo di transizione: non esiste solo il traffico passeggeri». E nemmeno Ivan Cozza-

glio, presidente della CoPe delle Officine di Bellinzona, risparmia le critiche. «Il documento del piano industriale è arrivato il pomeriggio precedente l'incontro: una cinquantina di pagine in tedesco e un riassunto in italiano di 8 pagine. Impossibile approfondire seriamente il documento». Le FFS, insistono i due esponenti della CoPe allargata, non sono state ai patti. Gianni Frizzo fa infatti notare che l'incontro previsto in settembre per discutere la bozza prima che il progetto venisse portato all'attenzione del Consiglio di amministrazione delle FFS per l'approvazione dei finanziamenti, non è stato fatto.

La lettura del SEV

Questa mancanza di coinvolgimento dei partner sociali, non piace neppure al segretario sindacale Thomas Giedemann, che segue il dossier delle Officine. «L'aspetto che balza subito all'occhio è quello dei posti di lavoro. Nell'arco di pochi mesi sono cresciuti da 200/230 ad almeno 300 prima e a 360 ora. Ma non deve essere perso di vista - sottolinea Thomas Giedemann - il fatto che mancano più di 100 posti per mantenere l'occupazione pari ai livelli attuali. Non va neppure dimenticato che a livello svizzero le FFS nei prossimi anni aumenteranno i posti di lavoro nella manutenzione del materiale rotabile: è pertanto inaccettabile che in questo esercizio sia il Ticino a perdere impieghi. Durante l'incontro di Piattaforma dello scorso 30 aprile - spiega Giedemann - le FFS ci avevano presentato il portafoglio dei progetti, una tabella con il materiale rotabile attribuito al futuro impianto e la tempi-

stica dei progetti. Non solo non è stato dato seguito alla nostra richiesta di attribuire ulteriore materiale rotabile a Castione, ma la tabella continua a presentare preoccupanti buchi occupazionali. E le FFS stesse si premurano di scrivere, questo sì, che «i progetti citati vengono rielaborati regolarmente e sono soggetti alla normale volatilità temporale e al processo di approvazione interno ed esterno». Eppure sulla base di queste inconsistenze, i posti di lavoro sono passati da 300 a 360. Sulla base di che cosa? A partire da quando? Lo scopo della Piattaforma è discutere di questi aspetti, ma facendoci pervenire solo alla vigilia una documentazione - in tedesco e che era già pronta l'8 novembre scorso - è difficile approfondire. Convocando unilateralmente una conferenza stampa dopo appena due ore dall'inizio del nostro incontro, le FFS non hanno certamente mostrato una particolare disponibilità al dialogo costruttivo».

La lettura del segretario sindacale del SEV va oltre. E si sofferma sul reale potenziale di sviluppo delle OBE. «Il reale potenziale di uno stabilimento industriale in Ticino è massimo: essendo una struttura in fase di concepimento, la si può riempire con tutti i contenuti che le si vuole attribuire. Per questa ragione - continua Thomas Giedemann - in aprile abbiamo insistito per portare ulteriore materiale rotabile a Castione, oltre agli Astoro e ai Giruno della flotta internazionale e ai Flirt Tilo. Abbiamo ad esempio insistito sui nuovi treni a due piani FV Dosto, che circolano regolarmente anche sulla linea del Gottardo e sui quali si baserà nel prossimo futuro l'offerta

nel traffico nazionale che collegherà il Ticino con Basilea a Zurigo. D'altronde il nuovo stabilimento viene progettato per ospitare anche i treni a due piani: le soluzioni quindi esistono».

Negli anni precedenti, quando a suo tempo era stato presentato in grandi linee il futuro stabilimento di Castione, la CoPe allargata si era già posta la questione dei profili professionali. Il documento contiene indicazioni utili sui nuovi profili professionali? «Sapessimo almeno quali fossero» commenta deciso il segretario sindacale del SEV. Che aggiunge: «Il documento delle FFS non approfondisce nemmeno questo aspetto, non andando oltre alla generica e ovvia affermazione che vi sarà un passaggio delle attività da prevalentemente meccaniche ad attività elettriche, con un più elevato grado di digitalizzazione».

Ora che «lo spot pubblicitario» delle FFS è andato in onda, vien proprio da chiedersi come intendono procedere i sindacati. «Sicuramente siamo disponibili a ritornare al tavolo della Piattaforma, che non è ciò che è stato messo in scena il 7 dicembre. Faccio presente che la Piattaforma è la sede privilegiata per la ricerca costruttiva di soluzioni. Mi permetto di ricordare due dei cinque obiettivi che si prefigge l'accordo di Piattaforma, documento sottoscritto anche dalle stesse FFS: «consolidare la posizione delle Officine di Bellinzona all'interno delle FFS, anche mediante incarichi di terzi, se del caso ampliando il portafoglio» e «sostenere l'occupazione, con particolare attenzione allo sviluppo dei posti di lavoro qualificati».

COMITATO CENTRALE

ZPV sempre al fronte

Servizio stampa ZPV. Il Comitato centrale si è riunito per l'ultima volta quest'anno a Hildisrieden. Ci sono stati alcuni cambiamenti nei comitati delle sezioni e quindi il Comitato centrale ZPV ha dato il benvenuto a una nuova presidente e tre nuovi presidenti. Il progetto «Accompagnamento clienti 2021» è quasi fallito: mentre le FFS credono di avere un organico equilibrato, nella sede di Basilea i responsabili dei team chiedono ai collaboratori con modulo di formazione PCT avanzato se possono rimandare le loro vacanze durante il periodo natalizio. Risultato: manca personale ovunque. Personale con modulo di formazione PCT avanzato, competenze su veicoli come il Giruno, competenze linguistiche italiane e ... chiaramente nessuno è responsabile di questo fallimento e in segno di profondo ringraziamento sono stati disdetti gli eventi natalizi! Il peggioramento della crisi da Coronavirus è la scusa perfetta per spiegare questa situazione. In ogni caso secondo noi la stima è tutt'altra cosa!

Secondo le FFS, le regole sull'orario di lavoro specifiche del settore (BAR P 131.2) non si applicano alla Sorveglianza P, integrata nel progetto «Accompagnamento clienti 2020». Noi la pensiamo diversamente e stiamo preparando delle azioni legali. Nell'ambito della collaborazione FFS/SOB «Aare-Linth» (IR 35), alle rotazioni percorse con composizioni FFS si applica l'usuale processo di partenza FFS per i treni scortati.

Il progetto pilota per la trasformazione delle pause in interruzioni del lavoro, attuato dalle FFS dal 1° febbraio 2021 e in merito al quale non siamo mai stati interpellati, prosegue come previsto. Nessuno ha la minima idea di quanto durerà; alla nostra richiesta del 28 ottobre 2021, le FFS non hanno saputo dare una risposta e nemmeno si sono impegnate a cercarla. Dopo la decisione del Comitato centrale, la ZPV ha presentato all'UFT un ricorso in merito. Inoltre abbiamo constatato che durante la limitazione dell'esercizio tra Morges e Allaman (abbassamento del binario), le FFS non avevano ben chiaro il concetto di rispetto della LDL e ad Allaman avevano previsto pau-

se laddove non esiste un luogo ben definito con la necessaria infrastruttura. Solamente dopo il nostro intervento queste pause ad Allaman sono state cancellate. Ci provano, e se nessuno se ne accorge, tanto meglio...

Le FFS hanno svolto delle misurazioni dello stress fisico sui bipiano TLP; siamo ancora in attesa dei risultati, dopodiché la ZPV valuterà gli ulteriori passi per migliorare la salute sul lavoro per il personale in questo ambito. Come in precedenza, le caratteristiche di circolazione su questo treno lasciano ancora troppo a desiderare.

Le quattro assemblee regionali Centro, Est, RhB e Ovest della ZPV si sono svolte con successo ed è stato bello potersi rivedere in presenza, parlare faccia a faccia e avere uno scambio diretto. La partecipazione dei membri della ZPV a queste assemblee è stata estremamente soddisfacente.

Per quanto riguarda l'attuale situazione del Coronavirus, abbiamo constatato che le varie sedi fanno ciò che vogliono: alcune chiedono lo status di vaccinati, altre solamente la scadenza del certificato e ad altre ancora invece non interessa nulla. Le FFS nel frattempo, tramite l'app per le disposizioni, hanno lasciato trapeolare che, almeno per la Germania, la responsabilità del rispetto delle disposizioni d'entrata è dei collaboratori stessi. E per la stazione di Costanza, secondo il trattato vige il diritto svizzero, mentre le disposizioni per la Germania si applicano all'uscita dalla stazione o in caso di proseguimento del viaggio. Su questo argomento sarebbe auspicabile una procedura concordata con le parti sociali, che ridurrebbe certamente i dubbi ancora esistenti.

Gli eventi di formazione della ZPV sono riportati nel programma di formazione di Movendo e sulla home page della ZPV (www.zpv.ch) alla voce «Agenda». Nelle sottofederazioni l'acquisizione di nuovi membri rimane un'attività fondamentale. Quest'anno il personale dei treni ha acquisito 140 nuovi membri, una cifra che da tempo non veniva raggiunta e di cui andare fieri. Continuate così. Nel 2022 verrà organizzata una campagna di ringraziamento che vi sorprenderà.

AS VIAGGIATORI

Molteplici attività

Servizio stampa AS Viaggiatori. Alla riunione del settore Viaggiatori del 23 novembre 2021 abbiamo discusso, tra l'altro, dei temi seguenti. Ecco una breve sintesi

1. Il SEV ha lottato con successo per le FVP

Grazie al SEV il personale delle FFS, i familiari e i ferrovieri pensionati continueranno a beneficiare delle FVP. L'Ufficio federale dei trasporti avrebbe voluto restringere la cerchia degli aventi diritto, ma il nostro sindacato si è battuto con successo contro questa idea! La mobilitazione ha indotto l'UFT a fare marcia indietro e così noi continueremo a poter usufruire delle agevolazioni di viaggio. Senza il forte sostegno dei membri SEV non sarebbe stato possibile vincere.

2. Cambiamenti per la Centrale Vendita

Il settore P ha saputo con stupore dei cambiamenti in vigore dal 1° gennaio 2022: la Centrale Vendita e il 2nd Level al CC Briga saranno raggruppati. Il tutto sembra fatto in maniera affrettata, uno scambio proficuo non è possibile. Finora la direzione VSV aveva sempre rassicurato che la Centrale Vendita e il CC costituiscono un'unità solo in termini di gestione.

Per il settore P si pongono giustificati interrogativi circa la qualità. L'ottimo livello di

supporto ai POS da parte della Centrale Vendita potrà essere mantenuto? Non si rischia di accorpate due differenti culture senza considerare i possibili svantaggi? In futuro la Centrale Vendita sarà raggiungibile fino alle ore 21?

3. Fluttuazioni di personale al CC Briga
Il Contact Center di Briga registra un elevato turnover di personale. La ditta Lonza di Visp sottrae attivamente personale per lavoro a turni.

4. Carezza di personale a TPO
Anche alla Polizia dei trasporti la fluttuazione di personale è molto alta. In particolare agenti più giovani vengono reclutati da altre istituzioni di polizia. La conseguenza sono gli effettivi sempre insufficienti.

Affinché le FFS rimangano competitive e interessanti in materia di retribuzione, è in fase di valutazione una descrizione del posto di «Agente di polizia Plus».

5. Raduno del settore 2022
Se la situazione legata al coronavirus lo consentirà, nel 2022 verrà organizzato un raduno settoriale. Il tema sarà definito nella riunione del 20 aprile 2022.

6. Date delle riunioni 2022
Il prossimo anno il settore P terrà tre riunioni, ossia il 20 aprile, il 21 luglio e il 22 novembre.

VPT LOCARNO

Una sezione forte
con un nuovo
presidente

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

Patrick Capiaghi è il nuovo presidente della sezione VPT Locarno. Così ha deciso l'assemblea di sezione dello scorso 26 novembre tenutasi al ristorante Al Parco di Muralto. Dopo l'assemblea, finalmente dopo un anno di pausa dovuto alla pandemia, il tanto atteso momento conviviale della cena. Un successo per una sezione dinamica.

Con la sua solita vivacità e capacità indiscussa, Luca Madonna ha diretto la sua ultima assemblea da presidente. Luca ha ricordato i punti salienti del suo trascorso alla testa della sezione locarnese e ribadito l'importanza del sindacato e di una forte e competente commissione del personale.

«A volte i risultati arrivano dopo anni, ma non bisogna mai mollare» ha sostenuto Luca ricordando la questione della pianificazione annuale finalmente ottenuta per il settore autolinee. A Luca la sala ha riservato un caloroso applauso con i ringraziamenti di rito, sentiti e sinceri, per gli sforzi profusi a favore della sezione. Dal canto suo il segretario sindacale ha ringraziato Luca e ha ricordato, con particolare piacere e riconoscenza, l'impegno di Luca profuso durante le trattative per il CCL FART. Il cassiere Luca Giudici ha presentato i conti con la precisione che lo contraddistingue. Vero e proprio deus ex machina della sezione il collega Luca Giudici. Cassiere ma pure organizzatore delle attività della sezione. L'ottima organizzazione della cena con la segretaria di sezione Giulia ne è l'ennesima prova.

Patrick Capiaghi nuovo presidente

I lavori assembleari prevedevano pure la



Al centro Patrick Capiaghi, nuovo presidente

nomina del nuovo presidente di sezione. Patrick Capiaghi, ex dipendente NLM e ora impiegato presso le FART è stato l'unico interessato alla carica e dopo essersi presentato, l'assemblea l'ha eletto all'unanimità. Luca Madonna l'ha ringraziato e ha fatto notare il modo con cui Patrick ha accettato la carica. Ossia con un sorriso e la motivazione di chi è pronto a portare avanti le rivendicazioni delle colleghe e colleghi.

L'assemblea ha in seguito proceduto alla nomina di Ilija Rasic in qualità di membro di comitato di sezione. La sezione VPT FART si conferma ancora una volta una sezione forte e unita.

I contatti con il segretariato di Bellinzona sono ottimi e il lavoro sindacale di terreno viene svolto da fiduciari competenti che hanno a cuore il lavoro sindacale.

CENA VPT SOTTOCENERI

Un futuro da scrivere

frg. Dopo una pausa forzata dovuta alla pandemia, alla fine di novembre la VPT Sottoceneri ha potuto incontrare i propri soci in occasione di una cena natalizia, organizzata nel pieno rispetto delle norme sanitarie vigenti. Un'occasione speciale per rinsaldare i legami all'interno della comune casa sindacale del SEV.

Il presidente sezionale, Calogero Conti Nibali, ha sottolineato il grande impegno che il personale delle TPL, della FLP e dell'AMSA ha profuso fin dall'inizio della pandemia, che in occasione della prima ondata ha scombuscolato le vite di tutti noi. E non ha mancato di ringraziare per la fedeltà al sindacato. Un sindacato, il SEV, che si contraddistingue per la serietà del suo impegno e per le competenze che mette in campo.

Tutti i presenti sanno che le sfide che si profilano all'orizzonte saranno impegnative e richiederanno uno spirito unitario. La presenza della figlia del cassiere sezionale Jgor



Sassi (nella foto per gentile concessione dei genitori), rappresenta simbolicamente la speranza per un futuro migliore per tutte e per tutti. Sappiamo che con questa pandemia nulla sarà più come prima. E che insieme dovremo scrivere le nuove pagine di un libro tutto da scoprire.

HELVETIA

Nel pilastro 3a non più dell'importo massimo consentito

Helvetia. L'anno scorso ho versato i contributi nel pilastro 3a troppo tardi. Pertanto, sono stati computati soltanto per il 2021. Posso comunque versare altri contributi?

Quest'anno i lavoratori dipendenti affiliati a una cassa pensioni possono versare fino a 6883 franchi nel pilastro 3a nonché dedurli dal reddito imponibile. I lavoratori indipendenti possono versare fino al 20 per cento del reddito da lavoro, ma al massimo 34'416 franchi. Se con i contributi computati a inizio anno avete già raggiunto l'importo massimo, per il 2021 non potete più effettuare ulteriori versamenti. I versamenti successivi per gli anni contributivi mancanti non sono ancora consentiti dalla legge, ma la discussione in merito è stata avviata a livello politico. Gli importi troppo elevati, ove noti, devono essere respinti dalle banche o assicurazioni.

Per l'anno a venire i contributi massimi rimangono invariati. Ogni persona che esercita un'attività lucrativa può risparmiare nel pilastro 3a per la previdenza per la vecchiaia. Ad esempio i coniugi possono versare entrambi l'ammontare massimo, se esercitano entrambi un'attività lucrativa.

I contributi nel pilastro 3a possono essere dedotti dal reddito imponibile. Al prelievo, l'aver viene tassato a un'aliquota ridotta separatamente dal reddito residuo. Inoltre gli averi del pilastro 3a sono esenti dall'imposta sulla sostanza. A fronte dei bassi tassi d'interesse, l'effetto di risparmio fiscale contribuisce in misura considerevole al rendimento.

Per evitare un'elevata imposizione fiscale attraverso la progressione alla corresponsione, vale la pena investire in diversi panieri. Gli averi possono essere percepiti, a prescindere da poche eccezioni, negli ultimi cinque anni prima dell'età AVS. I versamenti effettuati nello stesso anno vengono sommati - anche ai prelievi di capitale dalla cassa pensione. Pertanto, bisogna prestare attenzione



Franco Facchinetti, consulente

a effettuare un prelievo scaglionato. Chi continua a esercitare un'attività lucrativa oltre l'età di pensionamento può continuare a versare contributi nel pilastro 3a e rinviare la corresponsione dell'aver 3a.

Gli averi di un prodotto 3a possono essere spostati in un altro prodotto 3a solo complessivamente. Un'eccezione è costituita dalle assicurazioni sulla vita: alla scadenza non è più possibile trasferire l'aver in un altro paniere 3a negli ultimi cinque anni prima del raggiungimento dell'età AVS. È permesso soltanto prolungare il contratto, ove possibile, oppure prelevare l'aver. Anche i prelievi parziali per il finanziamento di un'abitazione di proprietà e/o l'ammortamento di ipoteche possono altresì essere effettuati solo fino a cinque anni prima dell'età AVS.

Per pianificare correttamente le transazioni nel pilastro 3a e scegliere la soluzione previdenziale adatta, non esitate a contattare Franco Facchinetti dell'agenzia generale Helvetia Lugano e i suoi colleghi del team di consulenza dedicato al SEV.

Per maggiori informazioni consultate il nostro sito web all'indirizzo www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con
helvetia
La Sua Assicurazione svizzera

Reka. Tutti i membri riceveranno una lettera dalla Reka alla fine di gennaio con due bollettini di pagamento prestampati di 270 franchi ciascuno (corrisponde alla quota annuale di 600 franchi di credito Reka). Il vostro sconto è già stato calcolato.

Le risposte alle domande nelle FAQ su www.sev-online.ch/reka-card.

Non appena il membro avrà versato l'importo desiderato, la Reka aprirà un conto Reka a suo nome e invierà per posta la Reka-Card con il PIN corrispondente. I membri che già oggi sono in possesso di una Reka-Card avranno l'importo accreditato direttamente sul loro conto esistente.

REKA-CARD

Novità
in vista

Chantal Fischer. Come sapete, i membri del SEV possono beneficiare di uno sconto del 10% sul credito Reka.

È importante sapere che da quest'anno l'ordine della Reka-Card e la liquidazione dei conti dei singoli membri non sono più gestiti dal SEV ma direttamente dalla

NUOVO VOLTO

Michael Spahr: «Il SEV racchiude e riunisce tutti i miei interessi»

Chantal Fischer. Il 1° settembre 2021 Michael Spahr, specialista in comunicazione e redattore, è entrato a far parte del team comunicazione del SEV con un grado di occupazione del 60%.

«Il SEV riunisce le mie diverse passioni», così riassume Michael il suo impiego al SEV. Per comprendere questa sua affermazione dobbiamo fare un passo indietro.

Fin da giovane vuole diventare giornalista. Fa le sue prime esperienze come redattore di una rivista scolastica durante il suo anno di scambio negli USA. Poiché all'inizio degli anni Novanta in Svizzera è praticamente impossibile seguire un corso di studi in giornalismo, Michael sceglie le vie traverse studiando storia. Parallelamente è impegnato nella creazione della radio alternativa RaBe di Berna.

Storico di formazione

Michael, 48 anni, storico, durante gli anni dell'università a Berna e Amsterdam sviluppa un forte interesse verso i movimenti sociali e politici, che emergerà chiaramente nel suo diploma di master sul movimento anarchico, parte integrante nel secolo scorso del movimento sindacale e dei lavoratori e delle lavoratrici.

Ad Amsterdam, dove vive per quattro anni, si dedica nuovamente ai media, la sua prima passione. Già durante gli studi universitari segue corsi video e collabora alla nascita di una TV studentesca. Dopo il master lavora nel settore televisivo olandese nelle più svariate funzioni. Partecipa anche alla produzione di



CHRISTIAN EICHENBERGER

una trasmissione che spiega al pubblico come utilizzare internet. Ed è in questa fase che matura il suo interesse per le nuove tecnologie.

Quando nel 2000 Michael ritorna in Svizzera, trova impiego come videogiornalista per TeleBärn. Poco tempo dopo si mette in proprio e svolge diversi progetti video in ambito culturale. Quando nel 2009 diventa padre per la prima volta, sente l'esigenza di un reddito fisso e lavora come redattore e moderatore per Radio RaBe. Qui, in occasione di alcuni resoconti su temi di politica dei trasporti, incontra per la prima volta il SEV.

Una chiara fibra sindacale

Ma si era già avvicinato alle questioni sindacali durante il suo impiego da TeleBärn, poiché allora gli operatori media dovevano lottare duramente contro lo sfruttamento. In quella fase aveva aderito al SSM, il Sindacato svizzero dei mass me-

dia. Quando durante il suo impiego da Radio RaBe vengono avviati i negoziati per il primo CCL di settore per le radio libere non commerciali, partecipa al comitato negoziale del SSM. Dopo una divagazione di due anni nel settore della formazione come redattore web per il portale berufsbildung.ch, capisce che vuole avere un ruolo come attivista e impegnarsi maggiormente in qualità di giornalista a favore di una ONG. «Il SEV riunisce molti dei miei interessi; per questo ho presentato la mia candidatura», spiega entusiasta Michael.

Al SEV si sente ben accolto e nonostante la pandemia ha potuto conoscere molte persone e le loro storie. «Mi piace questo aspetto del mio lavoro: mi trovo bene con la base e voglio dare ascolto alle persone che difficilmente potrebbero intervenire sui media». Michael vive con la moglie e due figli nel quartiere di Bümpliz, a Berna.

CASSA PENSIONE FFS

Tasso di interesse dall'1% al 2,5% grazie anche al contributo del SEV

Vivian Bologna. Aroldo Cambi è responsabile finanze del SEV e presidente della Cassa pensioni FFS, che ha deciso di aumentare il tasso d'interesse per il 2021. Aroldo ci spiega questo cambiamento.

Per quale motivo la Cassa pensioni FFS ha aumentato il tasso d'interesse dall'1% al 2,5% per il 2021?

In riferimento alla riduzione del tasso di conversione, dal 1° gennaio 2023 abbiamo deciso due importanti misure di attenuazione: la prima riguarda un versamento unico del 4% sull'aver di vecchiaia, anch'esso applicato a partire dal 1° gennaio 2023. La seconda invece consiste in una radicale revisione del regolamento sulle remunerazioni per le persone attive, che potenzialmente consente remunerazioni di tutt'altro tenore. In breve e con parole sempli-



© MANU FREDERICH

ci: se nell'anno corrente il grado di copertura e la performance sono buone, questo nuovo regolamento consente una remunerazione dei capitali di vecchiaia delle persone attive nettamente superiore rispetto all'usuale tasso d'interesse minimo

LPP. Si tratta di una novità davvero importante!

Cosa cambia concretamente per un assicurato attivo con un avere, ad esempio, di 300 000 franchi?

Che il tasso d'interesse si traduce in una remunerazione di CHF 7500 anziché CHF 3000.

Che ruolo ha avuto il SEV in questo cambiamento?

Un ruolo assolutamente determinante. Sinora a ogni riduzione del tasso di conversione abbiamo sempre lottato per ottenere misure di attenuazione adeguate. E lo abbiamo fatto anche in questo caso, instancabilmente e con veemenza, ottenendo il successo sperato. Grazie alle misure summenzionate, infatti, le riduzioni del tasso di conversione non avranno praticamente alcun effetto. Una rappresentanza dei lavoratori forte fa la differenza.

VPT

19.01.2022
Navigazione

La giornata della navigazione avrà luogo **mercoledì 19 gennaio 2022 a Lucerna**, a bordo della Nave MS Gotthard, scalo 5 o 6 di fronte al KKL, a due minuti dalla stazione FFS.

Organizzazione: Inizio della giornata alle 10.15 e fine verso le 16.00. Dalle 12.00 alle 13.30 è prevista la pausa pranzo. A partire dalle 09.30 accoglienza e caffè di benvenuto.

Iscrizioni: al più tardi entro il 10.01.2022 direttamente al collega roger.maurer@vpt-online.ch

Norme Covid: per questo appuntamento è obbligatorio il Covid-Pass.

La stagione della navigazione 2021 è stata ancora segnata e dominata dalla situazione di Covid e non ha portato ovunque gli aumenti di frequenza sperati. Inoltre l'estate scorsa la meteo non è stata molto clemente. Di conseguenza, gli attuali negoziati salariali saranno probabilmente piuttosto difficili in molti luoghi.

Oltre alle numerose attualità da parte della VPT, ci sarà spazio per gli aggiornamenti da parte del SEV e dalle sezioni. Per la VPT è importante mantenere uno scambio vivace. Saranno presenti il presidente centrale Gilbert D'Alessandro e il vice presidente del SEV Christian Fankhauser. Maggiori dettagli sul sito della VPT: www.vpt-online.ch

RPV

22.01.2022
Giornata Clean

La piattaforma di discussione per tutte e tutti i dipendenti fissi e temporanei di Cleaning Division viaggianti delle FFS organizza una giornata di informazione il **22 gennaio 2022**, dalle ore 10.00 (caffè di benvenuto dalle 9.30) presso il ristorante **Gotthard, Parkstrasse 21, Goldau (SZ)**

Obiettivi: si vogliono analizzare le sfide professionali che attendono la categoria in relazione a «Cleaning 4.0» (rapporto sulle esperienze fatte); Legge sulla durata del Lavoro (LDL).

Costi: i costi di partecipazione e il pranzo sono a carico delle rispettive sezioni dei membri. Per i non affiliati, le spese di ristorazione vengono assunte dalla sezione RPV Zurigo. L'iscrizione al corso è vincolante. In caso di assenza, saranno fatturati CHF 38.00. **Per la partecipazione, vi è l'obbligo del Covid-Pass. Si applicano i criteri del 2G.**

Congedo: il corso sarà riconosciuto come congedo di formazione sindacale secondo l'appendice 6 del CCL FFS 2019.

Iscrizioni: entro il 17 gennaio 2022 a bildung@sev-online.ch o per telefono al numero 031 357 57 57.

PV

31.03.2022
Assemblea ordinaria

Il comitato PV Ticino e Moesano non si ferma mai. Dopo il grande successo del pranzo di Natale, sta già pianificando il 2022. **Iniziate a riservare la data del 31 marzo 2022** per l'assemblea ordinaria.

Esposizione

Fino al 24.04.2022
Treni tra arte e design

Proposta culturale per il periodo natalizio. La nuova mostra proposta dal **m.a.x. museo di Chiasso** - «Treni fra arte, grafica e design» - è un viaggio per (ri)scoprire come questo mezzo di trasporto emblematico sia impresso nella memoria artistica.

COMITATO CENTRALE PV

Buone feste a tutti

Alex Bringolf, segretario centrale PV. Per la sua ultima seduta dell'anno, lo scorso 23 novembre il Comitato centrale PV si è arrampicato fino a Rigi-Kaltbad. I presenti hanno nuovamente ricordato il collega Rolf Deller, già presidente della sezione di Basilea, con un omaggio postumo al suo impegno per i ferrovieri pensionati.

Dal recente incontro con il settore HR delle FFS, il presidente centrale Roland Schwager ha riferito della buona frequenza agli eventi per i pensionati nelle regioni. Le corse in treno a vapore sulla Furka a suo tempo rinviata si terranno nel 2022. Una partecipazione finanziaria degli iscritti appare ragionevole, se si considerano gli attuali problemi economici delle FFS. L'agenda tascabile SEV 2022 è costellata di errori. Una nuova fornitura è prevista da parte della stamperia.

Oltre alla buona organizzazione, dell'Assemblea dei delegati PV al Brenscino possiamo menzionare le proficue e vivaci discussioni, oltre ovviamente alla parte più conviviale.

Accordo sulle FVP

Il Comitato SEV ha approvato la firma dell'«accordo sulle FVP 2022» tra UTP, Alliance SwissPass e le federazioni del personale. Per noi è importante che le facilitazioni di viaggio restino a tempo indeterminato. Dev'essere altresì garantito il diritto acquisito per i pensionati. L'integrazione nello SwissPass non



avverrà prima del 2023. Per gli altri dettagli si rimanda al giornale.sev 14/2021.

Il Comitato centrale osserva con piacere che le sezioni tornano a organizzare incontri ed eventi per le festività natalizie. Nei programmi si fa sempre riferimento alle norme anti-Covid, consapevoli delle responsabilità nei confronti dei propri membri. Grazie a tutti. Da più parti si alzano voci di insoddisfazione per il passaggio dagli assegni Reka alla Reka-Card. Le procedure non proprio semplici e la tassa per l'emissione della carta potrebbero indurre qualche nostro affiliato a rinunciarvi.

Tra le novità dell'assicurazione di protezione giuridica Coop, vi è l'estensione alla cybercriminalità (Internet). Altri particolari saranno presto forniti sulla stampa sindacale. Il presidente centrale Roland Schwager, insieme a tutto il Comitato centrale, augura a tutti e a tutte un buon Natale e buone feste!

PRANZO DI NATALE PV TICINO E MOESANO

«Il valore di vivere gli incontri»

Françoise Gehring. È con comprensibile orgoglio che Sergio Beti, presidente della PV Ticino e Moesano, ha dato il benvenuto ai numerosi affiliati alla PV presenti al pranzo di Natale. «Anche in queste difficili condizioni dettate dalla pandemia - ha esordito il presidente - tutto il comitato cerca di fare al meglio per organizzare eventi e attività. Il contatto diretto con voi è molto importante. E siamo fieri di accogliervi qui a Capolago per una piacevole ricorrenza». Gli ha fatto eco il presidente centrale della PV Roland Schwager, colpito dalla perfetta organizzazione. «Sono felice di essere qui con voi: finalmente, direi, dopo tutte queste restrizioni. Nella vita sindacale - ha sottolineato Schwager - anche momenti di amicizia come questi, contano enormemente. La situazione sanitaria ha reso più difficili molte cose, ma noi come pensionati non abbiamo mai mollato. E le vostre attività lo dimostrano. Il mio sincero augurio è di lasciarci alle spalle una volta per tutte questa pandemia. Vedervi oggi tutte e tutti qui mi permette anche di ringraziarvi per la fedeltà al sindacato, di cui c'è sempre bisogno».

Anche il segretario sindacale Angelo Stroppini ha messo in evidenza l'importanza della vicinanza. «Vedervi qui oggi, elegantissimi, dimostra quanto questi momenti sociali siano preziosi e apprezzati. Vivere gli incontri - ha aggiunto - significa vivere la vita per davvero. E questa pandemia ci ha fatto capire quanto i contatti sociali siano fondamentali e quanto manchino quando vengono ostacolati. È come quando si va allo stadio a vedere una



Sergio Beti, Angelo Stroppini e Roland Schwager al pranzo di Natale



I pensionati della PV Ticino e Moesano si gustano le festività

partita insieme agli amici, dopo troppa televisione». Anche il «sindacato da tastiera» piace poco a Stroppini, che si è congratulato per la vivacità dimostrata dalla sezione. «Sappiamo che questa pandemia non ha finito di colpire, ma con il vaccino e il rispetto di regole basila-

ri, speriamo presto di ritrovare una piena normalità».

E mentre gli ottoni della bandella di Arogno portavano tra gli ospiti le note di una dorata allegria, si sono alzati i calici per brindare all'amicizia e ai valori che rendono coesa questa nostra società.

CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino è vicina ai affetti familiari per il decesso del papà Armando ed esprime sentite condoglianze.

Ambrosini Antonio, 1948, Giubiasco;

Bariffi Marino, 1957, Cadenazzo;

Scacchi Gianfranco, 1932, Ligorretto;

Fontana Giuseppina, 1935, Riva S. Vitale;

Zanetti Elda, 1926, Castel S. Pietro;

Portavecchia Sophie, 1925, Grono;

Ostini Maria, 1934, Arbedo;

Chiappini Fernando, 1933, Chiasso;

Beltrametti Silvano, 1954, Gorduno;

La **Sezione PV Ticino e Moesano** ha il mesto compito di annunciare le seguenti persone scomparse di recente:

IMPRESSUM

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, Michael Spahr, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wylder
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: 28.01.2022.
Chiusura redazionale: 18.01.2022 ore 10.00.

MONUMENTO

«Senza nuove leve l'antico impianto non sopravviverà»



Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Nell'ottobre 2004 l'impianto centrale situato all'incrocio tra le due linee ferroviarie BLS e FFS a Kerzers è andato meritatamente in pensione. Costruito nel 1901, e quindi il secondo più antico della Svizzera, ha lasciato il posto a un impianto elettronico. Per il personale che lavorava a Kerzers è stata la fine di un'epoca; per l'associazione Stellwerk Kerzers, fondata in quel periodo, l'inizio di una nuova era.

Le FFS volevano distruggere un bene di archeologia industriale, che racchiude oltre 100 anni di storia ferroviaria. Beat Winterberger, che fino alla conversione nell'esercizio da remoto lavorava come sostituto del capostazione a Kerzers, non può accettarlo. «Sin da quando ho iniziato il mio lavoro qui nel 1996 avevo il presentimento che questo impianto un giorno non sarebbe più stato utilizzato», spiega il presidente dell'Associazione Stellwerk Kerzers che ha avanzato alcune proposte per il mantenimento dell'impianto al datore di lavoro, le FFS, che però non vogliono saperne. Solamente quando Beat Winterberger si è rivolto all'Ufficio dei beni cultura-

li del Cantone di Friburgo, è iniziato il processo di recupero. Nel 2003 è stato dichiarato edificio protetto dalla Commissione federale dei monumenti storici: una prima importante tappa è stata così raggiunta.

Dopo la chiusura dell'impianto nel 2004, l'obiettivo dichiarato dell'Associazione Stellwerk Kerzers consiste nel mantenerne la funzionalità. Poiché l'edificio si trovava in un pessimo stato di conservazione, negli anni successivi sono stati effettuati lavori di risanamento e riparazione da parte dei membri dell'associazione che complessivamente vi hanno dedicato circa 13'000 ore di lavoro. Da allora l'impianto è un museo aperto al pubblico. Su richiesta l'Associazione Stellwerk Kerzers propone visite guidate per gruppi, con l'intento di tramandare questo patrimonio storico alle generazioni future.

La pluriennale attività dell'Associazione Stellwerk Kerzers è stata premiata più volte: nel 2012, per aver mantenuto questo apparecchio centrale unico in Svizzera, ha ottenuto il premio di incoraggiamento dell'Associazione svizzera per la protezione dei beni culturali ASPBC. Nel 2014 è stata la volta del premio per il lavoro volontario assegnato dal Comune di Kerzers e infine nel 2019 il presidente dell'associazione Beat Winterberger è stato insignito del Prix d'engagement publique di Kerzers.



Prima della pandemia, ogni anno l'apparecchio centrale storico di Kerzers era visitato da circa 400 persone e l'Associazione effettuava una trentina di visite guidate. Nella situazione attuale l'interesse è fortemente diminuito. Ma il presidente in realtà ha altre preoccupazioni: «I membri della presidenza stanno invecchiando; c'è il rischio che nei prossimi anni noi più anziani dovremo lasciare le nostre cariche».

Ma purtroppo non ci sono nuove leve per sostituirli, come spiega preoccupato Beat. «L'impianto deve assolutamente essere mantenuto,

perché è un vero e proprio gioiello del mondo ferroviario svizzero e pertanto è degno di protezione. Ma non sarà possibile senza persone che s'impegnano nell'Associazione».

Per aderire all'Associazione Stellwerk Kerzers non sono richieste competenze particolari. Chi desiderasse impegnarsi per la conservazione di questo impianto unico può contattare direttamente il presidente dell'associazione Beat Winterberger: 079 592 61 39 o stellwerk@kerzers.ch. Ulteriori informazioni: www.stellwerk-kerzers.ch.



TRA SOLE E PIOGGIA

Philippe Pache

Agosto 2011, torniamo dal sole di Santorini con mia figlia Maude, 6 anni. Dopo l'aereo prendiamo il treno per Losanna ... piove, avevamo dimenticato che la pioggia esistesse... Il padre, l'adulto che sono, lamenta questo tempo grigio e piovoso... La bambina

si meraviglia del paesaggio che le passa davanti agli occhi... La prima volta che sono andato con mia figlia a Santorini, lei aveva 4 anni, ogni sera andavamo a vedere il tramonto, una tradizione inevitabile su quest'isola delle Cicladi. Dopo il nostro ritorno in

Svizzera, Maude mi indica il sole: Hai visto papà!? Laggiù c'è la Grecia ...

Philippe Pache, fotografo del canton Vaud, ha lavorato sia per i «Ballets Béjart», sia per l'«Illustré, Le Nouveau Quotidien, L'Hebdo, ecc.

?

QUIZ

Occhi aperti,
soluzione certa

1. Quando Barbara Spalinger ha fatto ballare otto uomini?

- a. 1971
- b. 2001
- c. 2012
- d. 2019

2. Per quante volte Giorgio Tuti è stato eletto presidente dei sindacati ferroviari europei?

- a. Per la seconda volta
- b. Per la terza volta
- c. Per la quarta volta
- d. È stato bocciato.

3. Quante donne in Svizzera sono occupate a tempo parziale a meno del 70%?

- a. 40%
- b. 52%
- c. 64%
- d. 76%

4. Qual è la forma giuridica dell'organismo di assegnazione delle tracce dal 2021?

- a. Società per azioni
- b. Cooperativa
- c. Istituto di diritto pubblico autonomo della Confederazione
- d. Collettivo autonomo di azione anarchica

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 18 gennaio 2022;**

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 dei buoni libro per un 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 14/2021:
a/a/c/b

I Reka Check per un valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Nadia Calabrigo**, Chiasso, socia AS Ticino.

SULLE ORME DI...

Christian Eichenberger, macchinista

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Cinque anni fa Christian Eichenberger è riuscito a realizzare il suo sogno di bambino: diventare macchinista di FFS Cargo. Ora il rappresentante della RPV siede nel Comitato SEV. La sua storia con la ferrovia e anche con il SEV è iniziata più di un quarto di secolo fa.

Soffia un vento gelido, cade una forte pioggia mista a neve nel tardo pomeriggio a Langenthal. Christian Eichenberger arranca a piedi dalla stazione alla stazione merci distante circa un chilometro. Lì individua la locomotiva che deve trasferire a Härkingen. Controlla che sia tutto a posto. Poi la situazione diventa più accogliente. Nella cabina di guida si sta all'asciutto e ci si scalda in pochissimo tempo. «Qui sono padrone di me stesso», afferma Christian con una risata coinvolgente. «Il mio sogno di bambino si è avverato». Poi inizia il viaggio.

Opportunità da cogliere al volo

Il macchinista quarantacinquenne iniziò a lavorare alle FFS oltre 25 anni fa. «Allora non era possibile diventare direttamente un macchinista. Dovevi avere concluso un apprendistato di 3 anni, ma io non possedevo ancora un diploma, quindi ho fatto prima un apprendistato presso le FFS. Solo vent'anni dopo ho avuto la possibilità di diventare macchinista categoria B. Ovviamente l'ho colta al volo». Dopo l'apprendistato, Christian si è fatto strada un passo dopo l'altro. Abbastanza in fretta è arrivato tra il personale di manovra, il che spiega perché ancora oggi è attivo nella sottofederazione SEV del personale di manovra (RPV). Dopo poco tempo ha potuto guidare le locomotive più piccole, dal 2010 è specialista RCP B100, il che significa che gli è permesso di guidare con una velocità massima di 100 km/h. Cinque anni fa è arrivato finalmente il coronamento del suo percorso: la licenza di macchinista categoria B. Da allora guida i treni merci di FFS Cargo attraverso la Svizzera.

È diventato buio presto, fuori nell'Alta Argovia innevata e dentro la cabina di guida. Christian accende brevemente la luce ogni volta che un altro treno si avvicina. È così che i macchinisti si salutano quando le loro strade si incrociano. «A volte mi sento come il cowboy solitario nel selvaggio west che cavalca al tramonto», racconta Christian. Gli piace vivere in prima persona il cambio di stagione durante i

turni di lavoro serali che fa di solito. La sua giornata lavorativa inizia il pomeriggio e dura fino a mezzanotte, talvolta fino alle prime ore del mattino. In cambio ha molto tempo durante il giorno per la sua famiglia, con la quale vive a Spreitenbach. «Un lavoro d'ufficio dove vedi i figli solo alla sera non fa per me» racconta. «Soprattutto durante le vacanze scolastiche mi piacere avere tempo per i figli la mattina e il primo pomeriggio».

Membro del Comitato SEV

Da quest'anno Christian è membro del Comitato SEV. Oltre 25 anni di esperienza professionale alle FFS in varie posizioni lo qualificano per questo compito. Già da molti anni si impegna per il SEV, da un lato come Presidente della sezione RPV di Berna, dall'altro come Segretario centrale della Commissione centrale RPV. «Non voglio nemmeno immaginare con quali condizioni di lavoro dovremmo combattere se il sindacato non esistesse», dice. È membro del SEV fin dal suo apprendistato ed è convinto che oggi i sindacati siano più importanti che mai. Certo, a volte ci sono offerte di lavoro in cui come macchinista guadagnerebbe di più che alle FFS, ma: «Cosa fai se hai un problema, per esempio di salute? Sei ben protetto proprio come con il CCL che il SEV ha negoziato con le FFS? No».

Improvvisamente si staglia all'orizzonte l'enorme centro lettere della Posta illuminato. E Christian vede già la prossima locomotiva che lo aspetta. Dopo una pausa, porterà un treno postale da Härkingen in Romandia. Gli piace viaggiare anche nel tempo libero e in vacanza. Cresciuto in una fattoria nell'Emmental, si sente strettamente legato alla natura e ama le escursioni nei dintorni, ma è appassionato anche di viaggi in altre culture.

Prima della pandemia, è andato in Kenya con la famiglia e naturalmente laggiù hanno preso il treno: «Per Dieci franchi abbiamo viaggiato da Mombasa a Nairobi, distante 500 chilometri. Il viaggio è durato cinque ore. La sicurezza per salire a bordo era più severa che all'aeroporto, ma poi nessun controllore è passato durante il viaggio. Lì senza biglietto non puoi salire sul treno».

In questo momento, il caldo dell'Africa orientale è lontanissimo. Fa molto freddo a Härkingen. Christian cambia locomotiva e fa i controlli necessari. Presto torna a sedersi nel suo piccolo regno ben riscaldato e si dirige verso ovest, come il cowboy solitario sul suo cavallo, verso nuove avventure.



Christian Eichenberger al suo posto di lavoro: «Qui sono padrone di me stesso»

**LOSANNA-GINEVRA
... CON TUFFO...
FUORI PROGRAMMA**

Vincent

