



SEV N.6

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FFS E FFS CARGO

Un personale dal valore inestimabile attaccato!

Editoriale di Valérie Solano, vicepresidente SEV

Il 15 marzo scorso, il personale delle FFS poteva sorridere. La sua azienda e la sua direzione avevano estratto i mazzi di fiori e di alloro nello scrivere parole di elogio nella presentazione del bilancio 2021: «I/le dipendenti felici fanno i clienti felici». Ma i/le dipendenti delle FFS e di FFS Cargo - descritti come una risorsa inestimabile nella sua strategia 2030 - hanno dovuto vivere una grande delusione il 29 aprile. Hanno scoperto le misure di risparmio architettate da questi stessi dirigenti. Due giorni prima del Primo Maggio, meno di sei settimane dopo la dichiarazione d'amore, c'è odore di divorzio.

Stando alla reazione del personale, questo doppio discorso non passa, dal momento che le misure di risparmio così impopolari incidono parecchio sul potere d'acquisto. Le FFS si accaniscono sui contributi di rischio versati alla Cassa pensioni.

Attualmente, l'azienda paga $\frac{3}{4}$ di questi contributi, contro $\frac{1}{4}$ da parte del personale. Ora chiede una partecipazione paritaria, il che significherebbe una deduzione supplementare di circa lo 0,4% del salario lordo. Le FFS vogliono anche aumentare di 0,5 punti percentuali la partecipazione del personale ai costi delle malattie. L'azienda considera legittimo attaccare il potere d'acquisto dei propri dipendenti e delle proprie dipendenti in un momento in cui il costo della vita sta aumentando. Il CEO delle FFS definisce le condizioni «troppo generose» e annuncia misure ancora più drastiche se quelle annunciate non saranno attuate: tagli di posti di lavoro e esternalizzazioni...

Non è solo il potere d'acquisto, tuttavia, ad essere in primo piano. Per gli over 50, l'azienda ha sfoderato l'artiglieria pesante. Attualmente, le persone di oltre 50 anni,

con almeno 10 anni di servizio e che non possono più lavorare per motivi di salute, hanno diritto all'invalidità professionale fino alla pensione. Questa protezione è essenziale perché in un settore con professioni di monopolio, è difficile reintegrarsi nel mondo del lavoro in caso di inabilità professionale. Le FFS vogliono semplicemente abolire l'invalidità professionale! L'azienda sta quindi mettendo i/le dipendenti più vulnerabili in una situazione precaria. Questo è tanto più grave se si considera che le FFS sono attualmente considerate un'azienda modello in questo settore. Queste misure demotivanti rendono le FFS meno attrattive in un momento in cui nei prossimi anni dovrà affrontare un gran numero di pensionamenti. Ci consulteremo pertanto con i nostri membri per determinare come rispondere a questi attacchi inaccettabili.

Comitato SEV

Gli aiuti Covid della Confederazione sotto i riflettori

2

Salari

Il potere d'acquisto delle persone al centro delle preoccupazioni sindacali

3

Anniversario

Le ferrovie in Svizzera compiono 175 anni di storia

11

Navigazione BLS

Nel febbraio di quest'anno, le parti sociali hanno anche iniziato i negoziati su un nuovo sistema salariale nel settore della navigazione. Alla delegazione negoziale del SEV è apparso subito chiaro che i possibili cambiamenti avrebbero portato a un'incertezza ancora maggiore tra i dipendenti della navigazione. Questo è stato discusso in modo aperto e trasparente durante i negoziati. Durante le trattative, il SEV è riuscito a dimostrare che un nuovo sistema salariale non offrirebbe alcun valore aggiunto. La BLS ha ascoltato la voce del personale e, nel dialogo con le parti sociali, è giunta alla conclusione che il sistema salariale della BLS deve essere adottato e continuato senza modifiche.

Monitorare le molestie

Le molestie sessuali assumono molte forme, tra le quali rientrano i commenti sessisti, l'invio di messaggi pornografici e i contatti fisici indesiderati. In nove casi su dieci le vittime sono donne e il 95 per cento degli autori sono uomini. A seconda della definizione impiegata nelle indagini, tra il 20 e il 60 per cento delle donne in Svizzera dichiara di aver già subito molestie sessuali. Particolarmente a rischio sono inoltre le persone con disabilità e quelle appartenenti alla comunità LGBTQ+. Il Consiglio federale ha adottato il rapporto sull'entità e l'evoluzione delle molestie sessuali in Svizzera. Secondo il rapporto le statistiche su questo fenomeno diffuso potrebbero essere migliorate. Il Consiglio federale sottolinea inoltre l'importanza di sostenere le vittime di violenza.

Lavoro minorile

La Svizzera partecipa per la seconda volta a una Conferenza globale sull'eliminazione del lavoro minorile, che si terrà dal 15 al 20 maggio 2022 a Durban, in Sudafrica. L'obiettivo della Svizzera è non solo di combattere il lavoro minorile, ma anche di migliorare i principi e i diritti fondamentali sul lavoro definiti dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL). L'impegno della Svizzera per contrastare il lavoro minorile e forzato fa parte dell'attuazione dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. Oltre a voler sradicare il lavoro minorile, la conferenza verterà anche sulla protezione sociale, l'occupazione giovanile e le catene di approvvigionamento.



COMITATO SEV

Quale impatto degli aiuti Covid?

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il comitato SEV si è riunito il 22 aprile. Punto forte: gli aiuti Covid ricevuti dalle imprese di trasporto e l'intervallo tra due congressi SEV.

La VPT aveva chiesto al SEV un rapporto sugli aiuti ricevuti dalle imprese di trasporto per compensare il calo delle entrate dovuto alla pandemia.

Per rispondere a questa domanda legittima, dato che alcune aziende stanno usando la pandemia come scusa per giustificare pacchetti di risparmio sulle spalle del loro personale, Daniela Lehmann ha dato un'occhiata ai documenti della Confederazione. «Nel 2020, la Confederazione ha stanziato circa 83 milioni di franchi per 30 imprese attive nel trasporto regionale di passeggeri, circa 31 milioni per 23 imprese di trasporto locali e 4 milioni per 15 imprese che offrono servizi turistici, principalmente navigazione o funivie», ha rilevato la coordinatrice della politica dei trasporti del SEV.

Prima fare capo alle riserve

Le somme versate nel 2020 sono inferiori alle previsioni iniziali. «Questo è dovuto al fatto che le aziende di trasporto hanno dovuto attingere alle loro riserve prima di chiedere il sostegno pubblico», ha spiegato Daniela Lehmann. «C'è dunque da aspettarsi un aumento delle richieste di sostegno nel 2021. Vedremo più chiaramente durante quest'anno o all'inizio del prossimo».

La presentazione di queste cifre ha causato preoccupazione tra i membri del Comitato, tra cui Gilbert D'Alessandro, presidente della VPT. Nelle trattative con il SEV, alcune imprese di trasporto parlano di misure di riduzione dei costi: congelamento degli aumenti salariali, non adeguamento al rincaro, ecc.

I costi sono sostenuti congiuntamente dalla Confederazione e dai cantoni, ma la quota dei cantoni non è sempre uguale, poiché dipende

dalla densità della popolazione. Se alcuni cantoni cercano di ridurre la loro parte di costi, devono reagire a livello cantonale con l'aiuto dei sindacati e delle forze politiche.

La pressione sulle aziende non risparmia neppure le FFS. Daniela ha sottolineato che la Confederazione chiede all'ex regia federale di ridurre i costi o di ottimizzare le entrate fino a 80 milioni di franchi all'anno per il periodo dal 2024 al 2030. In generale, questi risparmi nelle aziende di trasporto non hanno senso, dal momento che il trasporto pubblico fa parte della soluzione alla sfida climatica. «Dobbiamo investire, non risparmiare», ha concluso Giorgio Tuti. E per contrastare qualsiasi tentativo di fare pagare il prezzo al personale, c'è solo una risposta: la mobilitazione attraverso un alto grado di organizzazione.

Consultazione sulla Legge Co2

Il SEV, come gli altri sindacati dell'USS, considera la nuova legge sul CO2 insufficiente dal punto di vista degli obiettivi climatici. Lo ha detto chiaramente al Consiglio federale durante la procedura di consultazione. «Abbiamo bisogno di massicci programmi di investimento pubblico, soprattutto nei settori dei trasporti pubblici e dell'approvvigionamento energetico, ma anche nel settore immobiliare», ha detto Daniela Lehmann, che ha presentato la risposta del SEV al Comitato. Il SEV ha insistito sulle misure della legge che riguardano i trasporti

SEV sostiene la proposta dell'UTP (Unione dei trasporti pubblici) di convertire i trasporti pubblici su strada a sistemi di propulsione ecologici come alternativa, perché il sostegno di soli 15 milioni di franchi all'anno è troppo basso. Inoltre, è sproporzionato rispetto alla proposta di abolire completamente l'esenzione dall'imposta sugli oli minerali dal 2024, che ammonta a 84 milioni di franchi all'anno (2018) per il trasporto pubblico su strada. Alla fine, il progetto priverebbe il trasporto pubblico su strada di risorse sostanziali.

Infine, il SEV è critico nei confronti della ridistribuzione delle entrate generate dalle tasse sul clima. «Dovrebbero essere completamente ridistribuite con somme forfetarie pro capite. Questo è il modo migliore per garantire che le tasse di incentivazione siano anche socialmente accettabili: molti studi mostrano che le famiglie con redditi modesti producono meno emissioni di gas serra rispetto alle famiglie con redditi elevati», conclude Daniela Lehmann.

Congresso SEV ogni quattro anni?

Il Comitato SEV ha discusso il cambio di ritmo del Congresso SEV. Attualmente, si riunisce ogni due anni: per due giorni, rispettivamente per un giorno, alternandosi. L'idea sarebbe quella di passare a un ritmo di congressi ogni quattro anni ma sempre su due giorni. «In due anni, non è possibile attuare le proposte e i testi di orientamento votati dal Congresso», ha spiegato Giorgio Tuti al Comitato. Per non indebolire la democrazia così cara al SEV, sarebbe importante creare un'assemblea di delegati che si riunisca a un ritmo da definire e con chiari poteri decisionali. Tuttavia, alcuni hanno sostenuto lo status quo, anche per favorire il cameratismo. Questa è stata una prima discussione di entrata in materia. Il tema sarà ripreso a giugno.

Tutte le cifre sugli aiuti Covid dell'UFT nelle informazioni di febbraio 2022 su: bav.admin.ch.

pubblici. Accoglie con favore il sostegno previsto per il traffico passeggeri transfrontaliero a lunga percorrenza e il suo finanziamento dai proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione nel settore dell'aviazione. «Tuttavia, i 30 milioni previsti sono troppo bassi e il tetto dovrebbe essere aumentato considerevolmente», insiste Daniela Lehmann. Che aggiunge: «Il

POTERE D'ACQUISTO

Per le famiglie un macigno di 3500 franchi in meno



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

L'inflazione supera ormai il 2% e la stangata dei premi di assicurazione malattia minaccia il potere d'acquisto dei lavoratori e delle lavoratrici. Senza compensazione per l'inflazione, le famiglie vedranno probabilmente il loro reddito reale ridursi di 2200 franchi e subiranno un'ulteriore perdita di potere d'acquisto di 1000 franchi a causa dell'aumento dei premi di assicurazione malattia. Il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser guarda al settore dei trasporti.

Il ritorno dell'inflazione, dopo più di dieci anni di assenza, sta creando una situazione senza precedenti. Il 20 aprile, l'Unione sindacale svizzera, ha presentato cifre allarmanti e ha avanzato le sue richieste (vedi box). Il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard ha riassunto così la situazione: «Stiamo vivendo uno shock come non si vedeva da molto tempo. I lavoratori e le lavoratrici hanno bisogno di miglioramenti salariali sostanziali

senza indugio e di un'azione contro il peso dei premi di cassa malati».

L'inflazione annuale supererà il 2% nel 2022. In queste condizioni, gli aumenti salariali generali sono essenziali per evitare una dolorosa erosione dei redditi reali. Senza compensazione dell'inflazione, i lavoratori e le lavoratrici con un salario medio, subirebbero una perdita reale di 1600 franchi all'anno. Per le famiglie con bambini in cui entrambi i genitori lavorano, la riduzione potrà raggiungere i 2200 franchi.

L'imminente stangata nei premi dell'assicurazione malattia, che potrebbe sfiorare il 10% circa, sarà difficile da sopportare per i lavoratori e le lavoratrici con salari medio-bassi. Difficilmente hanno diritto alla riduzione di premi e spesso pagano più del 10% del loro reddito per la copertura assicurativa della salute. La stangata dei premi per una famiglia di quattro persone con due bambini potrebbe portare una famiglia a dover pagare quasi 1100 franchi in più di premi.

Le persone con salari alti e i grandi manager, si sono dati aumenti di stipendio sostanziali, come se il dibattito sulle retribuzioni abusive non

avesse mai avuto luogo. D'altra parte, molti lavoratori e molte lavoratrici devono accontentarsi di salari bassi.

Questa situazione preoccupante richiede misure mirate per assicurare che il potere d'acquisto dei salari bassi e normali, aumenti invece di diminuire. Senza contromisure, le famiglie rischiano una perdita di potere d'acquisto fino a 3500 franchi. «I redditi reali devono aumentare, in modo che l'inflazione non costituisca una seria minaccia per la popolazione attiva», dice Daniel Lampart, capo economista dell'USS.

Ma da un po' di tempo a questa parte, i salari normali stanno aumentando troppo lentamente. «I guadagni di produttività non sono stati trasferiti ai lavoratori e alle lavoratrici. La necessità di recuperare il ritardo è quindi molto reale tra i lavoratori e le lavoratrici a basso e medio reddito», conferma Vania Alleva, presidente di UNIA. La situazione economica generale, inoltre, rimane buona. Molti settori si sono ripresi completamente dalla crisi e sono in pieno boom. Questo lascia un vero spazio di manovra quando si tratta di concedere aumenti salariali.

La situazione nel settore dei trasporti

Va anche ricordato, in base al monitoraggio dell'USS, che in Svizzera i Cantoni sono in ottima salute finanziaria e in alcuni casi hanno persino beneficiato delle misure della Confederazione per contrastare le conseguenze della pandemia. «I Cantoni hanno concluso i due anni caratterizzati dal coronavirus, con eccedenze di oltre 1 miliardo di franchi (2020) e 2,7 miliardi di franchi (2021). Nonostante lo stato sano delle finanze cantonali, vediamo in molti luoghi il desiderio di risparmiare nelle aziende di

trasporto, o addirittura di ignorare l'aumento del costo della vita», insiste Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV. «Bisogna anche ricordare – aggiunge – che l'indice dei prezzi al consumo, tiene conto dei costi sanitari solo in misura molto limitata. I ripetuti aumenti dei premi di assicurazione malattia non sono quindi chiaramente compensati».

In questo contesto, non sorprende che i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti facciano sentire la loro voce, come avviene attualmente alle FFS e in diverse imprese di trasporto concessionarie».

Le rivendicazioni dell'USS

In vista dell'imminente perdita di potere d'acquisto della maggioranza della classe lavoratrice, l'USS chiede le seguenti misure:

1. Aumenti salariali generali, con una compensazione per l'inflazione e un aumento dei salari reali in modo che ai lavoratori e alle lavoratrici sia corrisposta la giusta parte dello sviluppo economico favorevole.
2. Ogni impiegato a tempo pieno

dovrebbe ricevere un salario di almeno 4000 franchi su tredici mensilità. 3. È arrivato il momento di aumentare le riduzioni dei premi dell'assicurazione sanitaria. Nessuno dovrebbe spendere più del 10% del proprio reddito per la propria assicurazione malattia. Con l'imminente stangata dei premi che incombe, il Consiglio federale dovrebbe fare una proposta in questo senso.



La commissione dei giovani si riunisce il 7 giugno al segretariato centrale di Berna per discutere una proposta da presentare al congresso SEV del 27 ottobre. L'idea è di creare una Commissione LGBTQIA+. «È importante che tutta la diversità del SEV sia rappresentata nelle strutture democratiche», spiega Jordi D'Alessandro. Chiunque sia interessato può iscriversi scrivendo a: jordi.dalessandro@zpv.ch

A livello mondiale nel 2022, la Svizzera è scivolata dal 10° al 14° posto per quanto riguarda la libertà di stampa, secondo Reporter senza frontiere. La causa? Il rifiuto di aumentare i sussidi ai media e l'aumento della violenza da parte dei manifestanti no vax. Inoltre a livello politico alcuni vogliono facilitare le decisioni superprovvisionali per vietare la pubblicazione di articoli che disturbano.



DANIELA LEHMANN risponde

«Dati sulla mobilità: l'infrastruttura è un compito dello Stato»

? Il DATEC propone di creare un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità. Cosa ne pensa il SEV?

L'obiettivo del progetto di legge è quello di semplificare e migliorare l'uso dei dati di mobilità multi modale (consegna, fornitura, scambio, combinazione e acquisizione) e la rete dei servizi di mobilità. È giusto che si crei un'infrastruttura sistemica per questo. Si tratta di un elemento importante di un servizio pubblico digitale nel campo della mobilità e può essere fornito solo dallo Stato o dall'infrastruttura nazionale di rete di dati sulla mobilità (NADIM). Come attore apartitico che veglia sulla neutralità e sulla fiducia, lo Stato può garantire che nessuno sia discriminato, che i dati

di tutti i fornitori – privati e pubblici, nazionali e stranieri – siano trattati allo stesso modo e che i dati siano preparati in modo sicuro e affidabile.

Dal punto di vista del SEV, è importante che questo compito sia svolto in modo indipendente, affidabile, aperto, non discriminatorio, trasparente, senza scopo di lucro e tecnicamente flessibile. Inoltre, chiediamo che gli obiettivi politici della realizzazione delle infrastrutture (MODI) siano rafforzati e allineati con gli obiettivi climatici e della pianificazione territoriale.

Daniela Lehmann è la coordinatrice della Mobilità 4.0 per la politica dei trasporti al SEV. Hai domande? Scrivici a: giornale@sev-online.ch

MODELLISMO

Georges Golaz: nel cuore i treni in miniatura



Georges Golaz mostra la «Freccia rossa», una mitica locomotiva che rappresenta uno dei capolavori della sua collezione.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Georges Golaz è un collezionista e riparatore di modellini di treni. All'età di 20 anni, è entrato nel mondo delle ferrovie diventando montatore di binari, aderendo al SEV 73 anni fa. Poco dopo, ha sviluppato una passione per il modellismo ferroviario che continua ancora oggi.

Georges Golaz è sempre in movimento. A 94 anni, questo eccezionale tutotofare ha un'agenda molto piena. Si occupa del suo giardino, di falegnameria costruendo casette per uccelli, inizialmente per suo nipote, poi sale nella soffitta della sua casa, un vero laboratorio. Lì armerggia. Taglia l'ottone o la lamiera. Ripara. Rivernicia le figurine, insiste sui dettagli, gli occhi e le ciglia: «Dipingere i personaggi è la parte più difficile».

Non solo ha una straordinaria collezione di trenini, ma sa anche come ripararli: «Bisogna saper fare tutto. Sono conosciuto come il lupo bianco in questo piccolo mondo di appassionati di modellismo ferroviario, in Europa e anche più lontano», dice maliziosamente. «Ho appena fatto delle barelle che un cliente mi ha ordinato. I bambini le perdonano e devono essere rifatte».

All'età di 25 anni, questo ferroviere impegnato nella manutenzione dei binari, spesso di notte, ha cominciato a comprare dei modellini di treni. Da allora, non si è più fermato. Al punto che ora ha una collezione davvero notevole. «Ne ho trovati molti nelle borse dei collezionisti». Ha ancora la scatola del suo primo treno che ha ricevuto dai suoi genitori quando aveva 8 o 9 anni. «Anche mio padre era ferroviere. Io rappresento la terza generazione di appassionati, dopo mio fratello che ha oltre dieci anni più di me». E ha tra-

smesso questo «virus» del modellismo a suo figlio. Possiamo immaginare che la sua passione non è stata sempre facile per coloro che lo circondavano. Sua moglie ha lottato perché non ci fossero treni in camera da letto. E collezionare significa comprare: «Il denaro non cade dal cielo! Per cui mi preparavo un gruzzoletto per gli acquisti; inoltre le riparazioni sono redditizie».

Golaz si è specializzato in treni Märklin, il più antico e più grande produttore di giocattoli in miniatura del mondo da ormai 160 anni. Ha la prima stazione Märklin e i primi due treni modello con binari del 1898-1900. Ai tempi le persone giocavano sul pavimento. Il treno esce da un tunnel e i passeggeri lo aspettano sul marciapiede. Questo è quello che si può ammirare nel suo salotto, insieme a molti altri modelli. Sulla credenza c'è una stazione con tutti i dettagli: capistazione, signore con ombrellini in lunghi abiti del 1900, alberi, lampioni e barriere.

«L'edificio è originale, ma il cortile che lo circonda è stato fatto da me» dice con orgoglio. Mentre saliamo, ci spostiamo in avanti nel tempo e nella storia del treno.

«Non ho tutto», spiega. «La collezione Märklin è vasta!» Nella sala da pranzo si passa agli anni '20. Al piano superiore, dopo aver salito una scala ripida, i treni in miniatura ci aspettano in fila ordinata. Notiamo, per esempio, una riproduzione del «Cocodrillo», difficile da trovare perché molti di essi sono stati distrutti. E ancora: il treno Zurigo-Baden del 1847 con alcune carrozze senza tetto, o un'automotrice con il telaio di un aeroplano, la Micheline. E viene proprio da chiedersi: ma gli manca un modello? «Ho quasi tutto! Ho cercato a lungo la carenatura tedesca e l'ho trovata», risponde soddisfatto. E costruire un circuito elettrico con i modellini di rotaie affinché scorrano? «L'avevo previsto, ma non c'era abbastanza spazio!»

Nella sala, oggetti del mondo ferroviario salvati dalla distruzione, ci accolgono. Manifesti, tuniche delle FFS per ungere le guide delle bielle del «Cocodrillo», un distributore di biglietti o cartelli che indicano l'arrivo del Cisalpino o dell'Orient Express, che si fermava a Vallorbe e Losanna prima di raggiungere Istanbul. Dai tempi in cui lavorava alla stazione di Vallorbe.

È davvero serio alla sua età indulgere ancora in quello che originariamente era un gioco da bambini? Per molto tempo, i modellisti ferroviari hanno avuto un'immagine un po' negativa, quella cioè di una mania adulta di «giocare ai trenini». Forse la sindrome di Peter Pan ha colpito il signor Golaz. Ma quello che è certo è che questa passione gli dà l'energia per affrontare la vita, salire le sue scale e sognare di risalire su una Vespa per tornare negli angoli segreti dei ricercatori di funghi.

TR Trans Rail AG
Metzgerstrasse 5
8500 Frauenfeld
+41 52 723 36 36 / www.tr-transrail.ch

Lavorare alla TR Trans Rail – con noi sei in prima fila

Come impresa svizzera di trasporto ferroviario, TR Trans Rail offre una vasta gamma di prodotti e servizi in collaborazione con diversi partner nazionali ed esteri. Grazie alla nostra esperienza pluriennale, siamo specialisti nel campo del trasporto merci, dei trasporti speciali di trasferimento, dei viaggi di prova, dei viaggi charter di gruppo e dei viaggi storici e di eventi a tema.

Per completare il nostro reparto Operazioni, stiamo cercando:

- **Formatore/trice specializzato/a per macchinisti diretti e indiretti di locomotive, 100%.**
- **Macchinista di locomotive Cat. A, Cat. B100 o Cat. B (UFT), 100% o part-time**
- **Operatore/trice di manovra, Cat. Ai40 / Ai (UFT), 100% o part-time**

Vi offriamo

- Attività varie in un team dinamico
- Formazione supplementare modulo P o G
- Ulteriore formazione su vari sistemi e scartamenti ferroviari
- Stipendio commisurato ai requisiti
- Abbonamento generale 2a classe

Potete trovare informazioni dettagliate sulle offerte di lavoro online su: www.tr-transrail.ch/ueber-uns/jobs.

Per ulteriori informazioni, si prega di contattare il nostro capo del personale di locomotiva, il signor Kurt Lichtensteiger, tel. +41 79 311 95 93.

Questo vi piace? Attendiamo quindi di ricevere i vostri documenti di candidatura completi, compresa una lettera di motivazione, via e-mail a: andre.pellet@tr-transrail.ch



PERSONALE DI TERRA

Swiss: troppe contraddizioni Il SEV avvia un'azione legale

SEV. Oggi Swiss ha annunciato premi coronavirus e retribuzioni variabili; unilateralmente senza negoziati con i sindacati, che da tempo chiedevano un riconoscimento finanziario delle prestazioni straordinarie del personale durante la pandemia. Al contempo, Swiss si attiene all'applicazione del CCL di crisi per il 1o marzo 2022, che di fatto toglie nuovamente al personale di terra i premi coronavirus e le retribuzioni variabili. «Questo comportamento contraddittorio della direzione è inaccettabile, si tratta di una provocazione!» afferma Philipp Hadorn, Presidente di SEV-GATA. «Avviamo quindi un'azione legale contro l'attuazione, contraria all'accordo, del CCL di crisi.»

Il CCL di crisi prevede in particolare il taglio temporaneo di un terzo della tredicesima mensilità e la cancellazione del premio legato alla prestazione. Secondo l'accordo del 29 gennaio 2021, questo CCL dovrebbe entrare in vigore solo dopo la fine del lavoro ridotto legalmente possibile e in caso di necessità. «Swiss ha concluso il periodo di lavoro ridotto il 1o marzo 2022, quando era ancora possibile ricorrere al lavoro ridotto, per cui l'attuazione è avvenuta illegalmente. Stiamo pertanto preparando un'azione legale, giustificata e promettente secondo una perizia», spiega Philipp Hadorn.

«Dopo l'errore di valutazione con l'inqualificabile ristrutturazione durante la crisi del coronavirus, Swiss soffre attualmente di carenza di personale.

Ciò nonostante applica il CCL di crisi annunciando al tempo stesso premi e retribuzioni variabili per un ammontare simile al potenziale risparmio del CCL di crisi e si aspetta in cambio gratitudine e piena motivazione da parte del personale», riassume Hadorn le contraddizioni della direzione di Swiss.

«È un peccato che Swiss ignori i miseri risultati emersi dal sondaggio sulla soddisfazione del personale e gli avvertimenti dei sindacati. Ora Swiss deve decidere, se durante il traffico delle vacanze estive vuole farsi carico anche di controversie legali in aggiunta alla carenza di personale», afferma Hadorn, che durante la crisi del coronavirus insieme a organizzazioni partner si è impegnato con successo per il sostegno statale e indennità per lavoro ridotto prolungate nel settore dell'aviazione.

Sono già in preparazione anche cause contro Swiss da parte di dipendenti, sostenute da SEV-GATA, per la violazione della procedura di consultazione prevista dalla legge per i licenziamenti collettivi della scorsa primavera.



Il corteo del Primo Maggio a Bellinzona; un migliaio di persone in piazza



Marco Belloli e Thomas Giedemann con i colleghi di sindacom



Christian Fankhauser, vicepresidente SEV, sul terreno

PRIMO MAGGIO 2022

Pace – Dignità – Solidarietà

red/uss
giornale@sev-online.ch

Dopo una pausa di due anni a causa della pandemia, in occasione del Primo Maggio decine di migliaia di lavoratori e lavoratrici in tutta la Svizzera sono tornati in piazza.

La più grande manifestazione del 1° maggio ha avuto luogo a Zurigo con 12 mila partecipanti. Come oratore principale, il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard è stato categorico: «Ora è il momento di migliorare il potere d'acquisto per i lavoratori, le lavoratrici,

ci, i pensionati e le pensionate, invece di ridurre le imposte ai più ricchi». Il ritorno dell'inflazione e la minaccia di una stangata dei premi di cassa malati, richiede un'azione rapida, soprattutto perché i salari e le pensioni erano

▶ Più immagini della giornata del Primo Maggio su FB @verkehrsgewerkschaft

già stagnanti prima della pandemia. Anche in Ticino la dignità del lavoro è stata al centro dei discorsi, dove è pure stata denunciata la volontà di spalancare la strada alle politiche di austeri-

tà (cfr. pagina 10) sostenute dagli ambienti di destra. Centrale anche il tema del sistema pensionistico in Ticino, come nel resto della Svizzera. A Grenchen, nel canton Soletta, la segretaria centrale dell'USS Gabriela Medici, ha infatti ricordato che gli attacchi borghesi alle pensioni sono inaccettabili e vanno fermati: dalla riforma nell'AVS 21 alla revisione della LPP. «Per risolvere il problema delle pensioni molto basse, abbiamo bisogno di rafforzare l'AVS (tredicesima AVS), di bloccare i tagli alle pensioni del 2° pilastro e di miglioramenti immediati, soprattutto per le donne, le cui rendite sono inferiori di un terzo rispetto a quelle degli uomini».

Il giorno della festa del lavoro, il SEV è stato di nuovo presente tra il personale dei trasporti pubblici. Li ha incontrati, ha distribuito barrette di cioccolato e volantini. E soprattutto



Giorgio Tuti a Burgdorf.

ha portato un messaggio di gratitudine per il loro impegno. I segretari sindacali Angelo Stroppini, Françoise Gehring e Thomas Giedemann – intervenuto durante il corteo a nome del SEV – sono stati accompagnati dal fi-

ducario Marco Belloli nel marciare presenza a Bellinzona.

Naturalmente i membri del SEV hanno partecipato alle celebrazioni del Primo Maggio in tutto il Paese. Tra gli oratori e le oratrici ufficiali dal palco, anche rappresentanti del SEV, a cominciare dal presidente Giorgio Tuti. «In questo Primo Maggio è stato praticamente impossibile fare un discorso senza parlare della guerra in Ucraina» ha sottolineato Giorgio Tuti a Burgdorf. «Le guerre portano morte, devastazione e miseria. Le guerre non sono mai la soluzione. I conflitti devono essere risolti diplomaticamente. Fermate questa guerra folle. Mi è chiaro – ha dichiarato Tuti – che questo singolo segnale da Burgdorf difficilmente sarà ascoltato. Ma spero che oggi ci siano 100, 1000, 100.000 milioni di Burgdorf nel mondo che mandano lo stesso segnale».



Angelo Stroppini e Marco Belloli in Piazza a Bellinzona



A Friburgo il SEV era molto ben visibile, anche sul fronte di AVS 21

COMITATO CENTRALE PV

I pensionati più attivi che mai!

Alex Bringolf, segretario centrale PV. Il presidente centrale Roland Schwager ha accolto alla Casa del Popolo i membri del Comitato centrale PV e la collega Eliana Biaggio, neoeletta presidente della PV Ticino e Moesano. Purtroppo l'accordo sulle FVP non è ancora stato sottoscritto da tutte le parti in causa, per questo non è possibile fornire taluni dettagli. Gran parte dei risultati è tuttavia già nota e nel giornale SEV del 22 aprile si può leggere un articolo di Vincent Brodard sul tema. Sembra che gli obbligatorie siano destinati a scomparire, per questo la validità delle carte da obliterare è stata ridotta da tre anni a 12 mesi.

Contro il progetto «AVS21» è stato lanciato il referendum, che ha raccolto ben 151'782 firme, già consegnate. «AVS21» è un ulteriore passo verso lo smantellamento delle conquiste sociali. Anche la riforma della previdenza professionale va principalmente nell'interesse dei grossi redditi, delle banche e delle assicurazioni. A fine anno 2021 la CP FFS presentava un rallegrante grado di copertura del 112.4%. L'aliquota di conversione sarà ridotta al 4.54% quale ulteriore stabilizzazione. Come misura di attenuazione, per gli assicurati attivi vi sarà un versamento unico e sugli averi di vecchiaia sarà corrisposto un interesse del 2.5%.

Il 18 maggio è in calendario a Briga l'Assemblea dei delegati PV, gli inviti e la documentazione saranno spediti dal presidente centrale. Al termine del corrente anno conta-

bile il nostro tesoriere Egon Minikus lascerà il Comitato centrale. Toccherà ai delegati nominare un nuovo cassiere centrale per la PV. I due candidati sono Daniel Pasche (sezione Vaud) e Kurt Wüger (San Gallo).

Le assemblee sezionali di questa primavera sono molto ben frequentate. È rallegrante osservare come vengano nuovamente organizzati numerosi eventi. Il sito web <https://sevpv.ch/it/>, curato dal web master Roland Julmy è sempre aggiornato. Le sezioni possono utilizzarlo per informare attivamente i propri membri. I giovani pensionati hanno maggiore dimestichezza con la rete e ne fanno ampiamente uso. Nondimeno, il giornale sindacale rimane un importante canale di informazione per i soci che non hanno un PC e l'accesso a Internet. Il ritmo di pubblicazione non va ulteriormente ridotto e inoltre la pausa estiva di quasi due mesi appare inadeguata. Ricordiamo che le sezioni fanno capo al giornale SEV anche per tenere aggiornati i propri membri. Alcune sezioni romande hanno perciò approvato una risoluzione che chiede di non ridurre ancora la frequenza di apparizione della stampa sindacale. Durante la sua assemblea primavera, la sezione Ticino e Moesano ha eletto la collega Eliana Biaggio quale nuova presidente; congratulazioni sincere!

Il 21 settembre la sezione PV Vaud organizza a Cossonay un torneo di bocce, al quale sono invitati anche i colleghi svizzero-tedeschi.

COMITATO CENTRALE PV

FVP: e accordo fu

Comitato centrale PV SEV. Il nuovo accordo sulle FVP è stato firmato ad aprile. Grazie all'abilità negoziale del SEV e alle 26 000 firme della petizione «Non toccate le FVP», i pensionati continueranno a beneficiare delle facilitazioni di viaggio – sebbene l'UFT volesse togliercele. La PV aveva sostenuto che le FVP non sono soltanto una parte del salario ma anche della pensione, dato che le attuali rendite pensionistiche sono più basse, a causa dei salari inferiori a suo tempo percepiti, rispetto al resto del personale federale (guadagno assicurato minore). Alla fine questi argomenti hanno saputo convincere anche il DATEC.

Per gli attuali pensionati e i collaboratori attivi che andranno in pensione entro il 31 dicembre 2023 non ci saranno cambiamenti: viene infatti mantenuto lo status quo. In futu-

ro tuttavia, per preservare questo diritto sarà necessario rinnovare il proprio AG FVP senza interruzione. Coloro che andranno in pensione dal 2024 riceveranno l'AG FVP con un ribasso del 35%. Anche la parte fiscalmente imponibile sarà tuttavia notevolmente inferiore. Il metà-prezzo per i nuovi pensionati dal 2024 non sarà purtroppo più gratuito: infatti lo si potrà acquistare con uno sconto del 35%, al prezzo di 108 franchi. I «vecchi pensionati» continueranno a riceverlo gratis.

Con il 2026, poi, aumenterà anche il prezzo delle carte giornaliere: qui la riduzione sarà solo del 35% sul prezzo normale. Tutto considerato, possiamo essere soddisfatti di quanto ottenuto; ricordando in particolare che per i pensionati le FVP erano sul filo del rasoio. Ringraziamo sentitamente il SEV per essersi impegnato in modo così energico per noi.

AS VIAGGIATORI

Riflettori puntati su molti temi

Servizio stampa AS. In occasione della riunione del settore Viaggiatori del 20 aprile scorso, sono stati discussi i temi qui indicati e decise corrispondenti misure.

1. Nuovo sistema salariale

Il 1° giugno 2022 entra in vigore un nuovo sistema retributivo secondo Contratto collettivo di lavoro (CCL). Con la sua adozione vi saranno riportati integralmente tutti i salari, mentre i livelli di esigenze e gli importi non cambiano. Gli effetti in busta paga del nuovo sistema si vedranno

per la prima volta il 1° maggio 2023.

Per informare al meglio i membri SEV sulle nuove disposizioni, saranno organizzate riunioni online (webinar). Le date e altri dettagli verranno pubblicati sulla stampa sindacale e al sito Internet del SEV.

2. Presenza nel territorio

Prosegue incessante la chiusura dei servizi di vendita. Per tale ragione il SEV vorrebbe dalla direzione P-V-SV che spieghi chiaramente la propria strategia, con quanti POS intende assicurare la presenza a livello

svizzero e in quanto tempo questi cambiamenti dovranno essere attuati e portati a termine.

3. Sistemi di vendita

Le colleghe e i colleghi consulenti alla clientela lottano quotidianamente con i sistemi di vendita. Da un lato essi non sono compiutamente sviluppati e dall'altro la loro disponibilità lascia spesso a desiderare. Considerata la rallegrante ripresa dell'affluenza di clienti agli sportelli, ne derivano situazioni estremamente spiacevoli. Le assicurazioni di

miglioramento non aiutano certo a superare lo stress che tutto questo provoca.

4. Situazione del personale al CC Briga

Durante l'incontro con le parti sociali del 25 febbraio 2022 abbiamo chiesto lumi sulla fluttuazione e la situazione del personale al CC di Briga. La direzione del Contact Center afferma di poter gestire per intanto il problema dell'accresciuto ricambio di personale. Le classi di formazione sono al completo. Non sono del resto

previste misure in relazione con la situazione dell'alloggio nel cantone, piuttosto critica. La dirigenza è consapevole dell'impegno particolarmente elevato dovuto all'aggressiva politica di assunzione di addetti da parte di Lonza. La sede di Berna sarà ristrutturata e ampliata. Se necessario si sfrutteranno le opportunità della digitalizzazione per valutare il trasferimento di alcuni servizi in altre località.

Sarà inoltre accresciuto il marketing del personale, al momento tuttavia non sono previste misure di tipo economico.

5. Raduno del settore 2022 – Con il ritorno alla normalità dopo la pandemia – che ha ostacolato non poco le iniziative della sottofederazione – è ripresa anche l'organizzazione dei nostri eventi che sono sempre molto apprezzati dai nostri associati e dalle nostre associate.

AZIONE SUL TERRENO

Tra strette di mano e sorrisi il SEV marca presenza



Il Segretariato SEV di Bellinzona a Chiasso, con Angelo Stroppini, Thomas Giedemann, Nadia Sperandii (nuova segretaria amministrativa) e militanti SEV di lunga data, tra cui Marco Belloli, Marco Canali e Ursula Burkard

frg. Sacco in spalla, tracolla e via. Angelo Stroppini, coordinatore del segretariato regionale di Bellinzona, Thomas Giedemann e Nadia Sperandii, la nuova segretaria amministrativa, hanno preso il treno per Chiasso insieme al militante di lunga data Marco Belloli (ZPV Ticino).

«Dopo due lunghi anni di pandemia – spiega Angelo Stroppini – è bello tornare sul terreno e scambiare due chiacchiere con tutti, non solo con i nostri membri». E nel via via di Chiasso – la cittadina di confine che ha avuto una storia gloriosa in campo ferrovia-

rio – hanno incrociato due militanti SEV di lunga data: Marco Canali e Ursula Burkard. Un veloce scambio di battute, un momento per una foto ricordo, e via sul marciapiede e in biglietteria per un saluto di cortesia e un dono di ringraziamento per l'impegno svolto a favore del servizio pubblico. Anche alla collega di Zurigo (nella foto con Stroppini e Canali), incontrata nel locale pausa. Dopo essere passati in diversi servizi presso la stazione, la visita è terminata all'Officina Cargo a Chiasso. Anche le piccole azioni possono dare tanto.



NAVIGAZIONE LAGO MAGGIORE

Un nuovo CCL per i marinai



Lorenzo Jelmini (OCST), Angelo Stroppini (SEV), Fabia Donada HR, Carlo Maria Acquistapace direttore SNL; manca nella foto G. Gargantini di UNIA

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

L'attuale contratto collettivo di lavoro in scadenza a fine anno, è stato rinnovato sino al 31 dicembre 2026. Il contratto è stato migliorato ulteriormente grazie all'onda lunga di pressione degli scioperi del 2017 e 2018.

Trattative dovevano esserci e trattative ci sono state. Certo, perché neppure questo era scontato. Infatti anche l'obbligo di negoziare un CCL è stato stipulato nei numerosi accordi siglati con SNL, di cui il Consiglio di Stato ha ricevuto copia ed è sempre stato coinvolto. Tutto questo, compreso il buon CCL negoziato, ha avuto la spinta dell'onda lunga generata dal rapporto di forza conseguente agli scioperi del 2017 e 2018.

Solo grazie a queste premesse, oggi è stato possibile negoziare un buon CCL per i dipendenti SNL attivi sul Lago Maggiore. Un buon CCL è sempre il frutto di una partecipazione attiva delle lavoratrici e dei lavoratori nel complesso lavoro di negoziazione. Ancora una volta i dipendenti del Lago Maggiore sono stati uniti ed hanno ottenuto con i sindacati SEV, UNIA e OCST un buon contratto di lavoro. Nessuno

meglio di loro sa che è l'unione a fare la forza. L'onda lunga dello sciopero non è però eterna. I nuovi dipendenti del gruppo beneficeranno di un CCL che non è caduto dal cielo e questo a loro andrà spiegato. Come andrà illustrato che questo CCL ha la sua storia. Eccome se ce l'ha! Il nuovo CCL prevede, per esempio, aumenti salariali già concordati per il 2022 e 2023 e miglioramenti - oltre la legge - per il congedo paternità e congedo di adozione.

Il personale, coinvolto sin dall'inizio delle trattative, ai sindacati ha dato precisi mandati e ha approvato all'unanimità il contratto frutto delle trattative. La soddisfazione delle maestranze è stata palese. E soprattutto, si spera, di poter finalmente avere anche dal profilo contrattuale la necessaria serenità per i prossimi anni. Nel contesto complessivo delle trattative va rimarcato lo spirito propositivo e costruttivo della controparte rappresentata dal datore di lavoro. Nel frattempo, proseguono le trattative a livello ministeriale e politico - come pure tra la concessionaria e il gruppo SNL - per il noleggio dei battelli a decorrere dal 2023. Anche su questo tema il SEV, pur non essendo partner in causa nelle trattative, manterrà un occhio vigile.



COLPI DI DIRITTO

Licenziato ed esonerato



Protezione giuridica
giornale@sev-online.ch

Marco ha ricevuto una raccomandata del datore di lavoro: l'azienda verrà ristrutturata e perderà il lavoro. Questa volta è toccato a lui. Tuttavia, per l'intero periodo di disdetta non sarà tenuto a lavorare - una novità che non sa come gestire. Cosa va considerato in caso di esonero dal lavoro e cosa ci si deve aspettare? Qui di seguito vengono chiariti questi ed altri aspetti.

Innanzitutto, essere esonerati dal lavoro non significa che l'impiego sia giunto a termine. Anche se non si è più tenuti a recarsi al lavoro, il rapporto d'occupazione prosegue fino alla scadenza del termine di disdetta. Durante questo periodo, il dipendente è soggetto al dovere di fedeltà, ovvero deve rispettare e salvaguardare gli interessi legittimi del datore di lavoro, astenendosi da azioni o dichiarazioni - sia nel mondo reale che nei social media - che potrebbero danneggiare la reputazione del datore di lavoro o intralciare l'attività dell'impresa. Le questioni confidenziali sul posto di lavoro devono rimanere confidenziali, il personale non può essere aizzato contro il datore di lavoro, né i suoi clienti sottratti o allontanati.

L'esonero rientra nel potere decisionale del datore di lavoro, ma questa facoltà è limitata dalla protezione della personalità del lavoratore. Il periodo di disdetta non può diventare uno strumento per mor-

tificare il dipendente: chiedergli di annunciarsi al datore di lavoro quattro volte al giorno è vessatorio tanto quanto pretendere che si rechi in azienda senza però assegnargli alcuna attività. L'esonero dal lavoro non è nemmeno una licenza per pretendere che il dipendente liberi su due piedi l'alloggio di servizio o riconsegni immediatamente il veicolo aziendale. L'esonero immediato non significa nemmeno impedire al lavoratore di congedarsi convenientemente dai colleghi. E non ha nulla da spartire con il certificato di lavoro. In altri termini, un congedo non mette fine alla buona educazione né a un comportamento civile nei confronti del collaboratore.

Finché versa il salario al dipendente, il datore di lavoro ha la facoltà di esentare quest'ultimo unilateralmente dal lavoro. Nel salario rientrano anche le relative componenti, quali le indennità. Le spese non sono comprese nello stipendio, a meno che non vengano pagate a forfait. Se il salario o le componenti salariali variano di mese in mese, durante il periodo di esonero dal lavoro si versa lo stipendio medio degli ultimi sei o dodici mesi.

Il collaboratore licenziato che è stato esonerato dal lavoro per il periodo della disdetta può senz'altro andare in ferie. I giorni di vacanza residui possono essere conteggiati al periodo dell'esonero, ma in proporzione ragionevole. Perché la durata dell'esonero equivale al periodo di disdetta. E lo scopo del periodo di disdetta è quello di trovare un nuovo impiego. E per farlo il lavoratore deve disporre di suffi-

ciente tempo. Come regola generale, le vacanze da percepire non dovrebbero superare un terzo del periodo complessivo dell'esonero. In caso contrario, sono considerate come non fruita e devono essere remunerate. Ma vi è un'eccezione: se il lavoratore non ha bisogno di cercare un altro impiego, le ferie rimanenti vengono conteggiate integralmente al periodo di esonero.

Se il collaboratore licenziato ed esonerato dal lavoro si ammala o ha un incidente durante il periodo di esonero, il datore di lavoro deve continuare a versare il salario fino allo scadere del termine di disdetta - che viene esteso di conseguenza.

Può essere che, per vari motivi, l'esonero dal lavoro faccia molto comodo al dipendente - che però di per sé non ne ha diritto. Se durante il termine di disdetta non viene esonerato dal lavoro, come accade d'altronde nella stragrande maggioranza dei casi, il collaboratore può unicamente fruire dei giorni di vacanza residui e richiedere eventualmente un congedo non retribuito. Un'altra possibilità è quella di separarsi di comune intesa nel quadro di una convenzione di uscita. In tal caso l'esonero sarebbe, per così dire, parte integrante di tale accordo.

L'esonero dal lavoro è poco comune. E le cose poco comuni solitamente sollevano interrogativi. È importante che Marco non rimanga solo a rimuginare sui suoi dubbi legali, ma si rivolga al SEV. In quanto socio, ha infatti diritto all'assistenza giuridica professionale del SEV e in caso di domande e considerazioni può sempre contare su un partner competente e affidabile.

VOTAZIONI 15 MAGGIO

Un voto che va oltre il cinema

red. Il comitato SEV ha deciso le indicazioni di voto per le votazioni del 15 maggio. Seguendo le raccomandazioni dell'USS, il SEV invita a votare sì alla legge sul cinema, no a Frontex; non dà indicazioni di voto per la legge sui trapianti.

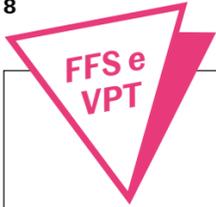
In occasione della sessione autunnale del 2021, su spinta del Consiglio federale il Parlamento ha adottato la revisione della Legge federale sulla cultura e la produzione cinematografica (Legge sul cinema). Questa revisione obbliga le piattaforme di streaming come Netflix, Amazon Prime, Sky, Apple TV o Disney+ a investire ogni anno il 4% delle loro entrate generate in Svizzera, nella produzione cinematografica nazionale. Le società che non rispettano questo obbligo entro quattro anni dovranno pagare all'Ufficio federale della cultura una tassa di sostituzione, il cui ricavato andrà a sostenere la produzione cinematografica svizzera indipendente. Secondo le stime ufficiali, il volume totale del sostegno alla pro-

duzione cinematografica indipendente svizzera sarà di circa 18 milioni di franchi.

La responsabilità delle piattaforme

Anche se i circa 18 milioni di franchi che verrebbero generati dall'introduzione dell'obbligo di investire in Svizzera sono una somma estremamente modesta - (in confronto: è esattamente il 15% del budget dell'ultimo film di James Bond, senza contare le spese di pubblicità) - la questione risulta molto importante per i sindacati. Il punto è chiedersi se permettere alle piattaforme straniere (come Facebook, Zalando, Netflix o Smood) di generare profitti sfrenati e di dedurli dalle tasse, o se mettere in atto, se necessario, nuove regole per integrare queste aziende nell'economia reale e renderle così responsabili di posti di lavoro sicuri e buone condizioni di lavoro. Ecco perché l'USS raccomanda di votare sì alla revisione della Legge sul cinema.

L'agenzia europea della guardia di frontiera e costiera, Frontex, è stata rafforzata dal 2016 in termini finanziari e di risorse umane. Poiché si tratta di uno sviluppo degli accordi di Schengen, l'Unione europea (UE) si aspetta che la Svizzera partecipi. Nella sua sessione autunnale, il Parlamento federale ha quindi deciso di aumentare il contributo annuale iniziale della Svizzera da 14 milioni di franchi a circa 61 milioni di franchi fino al 2027. L'USS ha criticato il fatto che le risorse per le misure di espulsione e di allontanamento sono troppo importanti rispetto a quelle per la protezione e che le misure per garantire il rispetto dei diritti fondamentali e la protezione dei dati dovrebbero essere rafforzate. Queste richieste non sono state soddisfatte dai politici. Secondo i referendisti la Svizzera non dovrebbe cofinanziare un organismo che, preservando la "Fortezza Europa", favorisce la sofferenza alle frontiere esterne del continente.



PV TICINO E MOESANO

Gita in torpedone a Bergamo Alta

9 giugno 2022

Dopo due anni di restrizioni eccoci a proporvi una bella gita a Bergamo Alta. Città medievale circondata da mura imponenti risalenti al tempo dell'occupazione Veneta. La posizione strategica della Città Alta le dona un fascino particolare, tanto che provenendo da Milano la si riconosce velocemente.

Bergamo Alta è dotata di due fulcri del tessuto urbano. Il primo è rappresentato dalla Piazza Vecchia con la sua fontana del Contarini, dove troviamo Palazzo della Ragione, il Palazzo del Podestà, il Palazzo Nuovo e la Torre Civica. Attraverso il porticato del Palazzo della Ragione si raggiunge il secondo fulcro della città cioè la Piazza del Duomo. Qui si trovano la Cattedrale di Sant'Alessandro e la Basilica di Santa Maria Maggiore e diversi altri luoghi di culto. Tutto questo lo scopriremo durante la visita con le guide.

Arrivati a Bergamo Bassa la funicolare ci porterà a Bergamo Alta dove inizierà il giro turistico della città. Il pranzo verrà servito verso 12.30/13.00 al ristorante "Da Franco" con un menù della zona, salumi tipici bergamaschi con verdure all'aceto, gnocchetti verdi con patate, bietole e formaggio di monte, casoncelli alla bergamasca e a seguire lombatina di vitello con funghi e polenta.

Dessert, caffè, acque, vino bianco e rosso della casa. Dopo il pranzo, tempo permettendo, tempo libero per acquisti e visita individuale. Rientro nel tardo pomeriggio a partire dalla stazione superiore della funicolare.

Costo della gita: CHF 60.-. Il prezzo comprende viaggio, visita guidata, aperitivo e pranzo con bibite.

Iscrizioni: entro lunedì 6 giugno, ma per questioni organizzative vi saremmo grati di annunciarvi il più presto possibile. **Sopraceneri:** Marco Hefti, 078 846.91.73, heftimarc@gmail.com; **Sottoceneri:** Massimo Piccioli, 079 505.11.07, pimax1954@bluewin.ch.

Orari: Castione Stazione FFS: 07.00; Giubiasco, Casa Aranda: 07.15; Giubiasco Stazione FFS: 07.20; Lugano Fornaci: 08.00; Mendrisio, Coronado: 08.20; Chiasso, Boffalora fermata AMSA: 08.30. **Attenzione:** fermate e orari possono subire adeguamenti a dipendenza del numero dei partecipanti; eventuali aggiornamenti sul giornale del 6 giugno.

Norme Covid: dal Primo Maggio in Italia valgono altre regole. Si raccomanda di munirsi di mascherina per le visite all'interno delle strutture, dove la mascherina è necessaria.

VPT

17.05.2022

Assemblea Sottoceneri

Il Comitato VPT Sottoceneri vi invita all'assemblea sezionale che si terrà martedì 17.05.2022, alle ore 20.00, presso il Ristorante Belvedere a Porza, Via Tesserete 8.

Ordine del giorno: Nomina del presidente del giorno, relazione del presidente, relazione del cassiere con relativa approvazione dei conti, attualità sindacali da parte della segretaria sindacale Françoise Gehring, rinnovo del comitato e nomine statutarie, nomina dei delegati al Congresso SEV del 27 ottobre 2022, nomina dei revisori, benemerite, eventuali. Dettagli e ordine del giorno definitivi saranno esposti agli albi.

Info: per ulteriori informazioni rivolgersi al presidente sezionale Calo Conti Nibali e/o alla segretaria sindacale Françoise Gehring.

Lavori Ticino

19.05.2022

Assemblea generale

Il Comitato sezionale ha il piacere di invitarvi all'assemblea generale del personale Lavori Sezione Ticino, **giovedì 19 maggio, ore 18.00 a Giubiasco presso il Ristorante Millefiori.** Segue apericena offerta.

L'ordine del giorno verrà inviato a tutti gli affiliati per e-mail.

Informazioni e documenti: i documenti statuari saranno disponibili sul posto o possono essere richiesti al segretario sezionale Ferruccio Noto all'indirizzo c.f.noto@bluewin.ch (tel. 079 461 05 37).

Proposte e suggerimenti: potete comunicare esigenze, sollecitazioni e proposte scrivendo direttamente al presidente Davide Perini all'indirizzo davide.perini@hotmail.com o per telefono al n. 079 223 11 18.

Invito allargato: ospitiamo volentieri anche colleghi e colleghe non affiliati ma interessati a capire meglio scopi e senso dell'impegno sindacale, in particolare nell'ambito in cui sono più coinvolti personalmente.

nale di Bellinzona per illustrare le attuali sindacali.

Cena e iscrizioni: seguirà la classica cena in comune. Per organizzare al meglio la serata, vi preghiamo di **annunciarvi a:**

Yuri De Biasi: 076 567.40.07;

José Morales: 079 230.06.03;

Davide Bonolini: 0039 334.11.30.64.

Termine per le iscrizioni alla cena: sabato 14 maggio.

Il Comitato vi aspetta numerosi.

RPV Ticino

21.05.2022

Assemblea generale

Il Comitato sezionale ha il piacere di invitarvi all'assemblea generale della RPV Ticino, sabato 21 maggio, dalle ore 18.00 presso l'Hotel Federale di Lugano, a due passi dalla stazione FFS.

Ordine del giorno: 1. Apertura riunione; 2. Nomina del presidente del giorno; 3. Lettura ed approvazione ultimo verbale; 4. Rapporto presidenziale; 5. Rapporto del cassiere; 6. Rapporto dei revisori; 7. Giornata del manovrante (grigliata a Rovio); 8. Proposte al comitato; 9. Eventuali.

Sarà presente anche un/una segretario/a sindacale del segretariato regio-

B100

01.06.2022

Giornata nazionale

Giornata nazionale dei macchinisti B100. Il SEV invita i macchinisti e le macchiniste B100 di tutte le sottofederazioni a un incontro di messa in rete: insieme vogliamo discutere i vari problemi e le sfide che attendono i macchinisti B100, scambiarsi informazioni e formulare richieste per il futuro. Dalle 10.15 alle 16.00 a Olten; il luogo esatto verrà comunicato in seguito.

Iscrizioni: annunciarsi **entro il 15 maggio 2022**, grazie! Puoi farlo sul sito <https://sev-online.ch/it/iscrizione-b100/>.

COMITATO CENTRALE TS

L'unica costante è il cambiamento

Servizio stampa TS/SEV. Il Comitato centrale (CC) TS si è riunito il 25 marzo scorso a Dietikon. Per i 12 membri i punti salienti sono stati la relazione di Aroldo Cambi sulla Cassa pensioni FFS e il passaggio alle nuove figure professionali a FFS Cargo. Con i presidenti sezionali sono state inoltre discusse e coordinate le diverse manifestazioni per il reclutamento SEV nelle singole regioni.

Dalle regioni. Il presidente centrale Sandro Kälin ha salutato con particolare gioia tre nuovi presidenti sezionali, ossia i colleghi Christoph Felber, Regione Svizzera centrale, Tino Rogowski, Regione Svizzera Nordoccidentale e Markus Vetterli, Regione Svizzera orientale. Il CC si rallegra della futura collaborazione e augura ai neoletti buon lavoro nella loro funzione. Ora i comitati sezionali sono nuovamente a ranghi completi.

Informazioni sulla Cassa pensioni FFS (CP FFS). Nella sua relazione, il presidente del Consiglio di fondazione della CP FFS Aroldo Cambi ha riferito in merito all'abbassamento dell'aliquota di conversione e sulle misure collaterali negoziate. In seguito all'aumento dell'aspettativa di vita, la riduzione dell'aliquota di conversione al 4,54% varrà solo per il 2023 (assicurati di 65 anni). Per le annate successive questo tasso si abbasserà di anno in anno di 0,01 punti percentuali, così da tenere in considerazione la crescita della longevità. Al fine di minimizzare gli effetti sugli assicurati, sono state concordate le seguenti misure di attenuazione: la CP FFS aumenterà l'aver di vecchiaia (accredito) del 4% mediante una riduzione del tasso di copertura dell'1,7%. Avranno diritto a questo accredito solo gli assicurati alla CP FFS al 31 dicembre 2022, mentre non ne beneficerà chi lascerà l'azienda prima di questa data. Con le

misure di attenuazione adottate, per gli assicurati attivi la riduzione delle prestazioni sarà inferiore al 2%, indipendentemente dall'età.

Figure professionali e classificazioni a FFS Cargo. Con l'introduzione delle nuove figure professionali a FFS Cargo viene reso possibile un tipo di carriera ideale dallo specialista della manovra (RCP) al macchinista della categoria B. Le competenze dei collaboratori saranno sistematicamente ampliate. Al contempo grazie alla pratica minima e all'esperienza vi sarà un rafforzamento della qualità e della sicurezza. Le fasi di formazione condurranno a un approfondimento nell'applicazione delle competenze acquisite. In questo modo la pianificazione del personale avverrà in maniera coordinata e sull'insieme dei profili professionali. Vi sarà inoltre un concetto didattico per una seconda formazione da macchinista Cargo B100, mediante una formazione delta a macchinista Cargo categoria B. Negoziati approfonditi sulle rispettive classificazioni dei singoli livelli salariali sono tuttora in corso.

Aggiornamento soci e reclutamento. Al momento TS conta un effettivo di 2087 membri. Considerando l'evoluzione demografica e le possibili partenze legate ai cosiddetti modelli del futuro, vi è da temere una forte diminuzione dei nostri associati. Il CC ha approvato l'obiettivo di reclutamento per quest'anno, pari a 160 nuovi membri. Anche per tale ragione la sottofederazione SEV TS prenderà parte alle manifestazioni di reclutamento previste in giugno nelle sedi di Oberwinterthur Hegmatten e nei team Cargo di Aarau e Lupfig, e collaborerà con quelle di Olten, Zurigo e Berna. Gli eventi di reclutamento SEV in Svizzera romanda e in Ticino sono invece programmati per settembre 2022.

CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino è vicina al collega **Luca Confortini** colpito negli affetti familiari per il decesso della mamma Elena ed esprime sentite condoglianze.

CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino è vicina al collega **Fabrizio Beretta**, colpito negli affetti familiari per il decesso della mamma Rosita ed esprime sentite condoglianze.

Pianetti Marisa, anni 93

Regusci Oscar, anni 95

Genzoli Maria, anni 92

Jorio Alma, anni 95

Gatti Giuseppe, anni 89

Braghetta Pietro, anni 90

Codioli Anna, anni 98

Schorio Margrit, anni 96

I NOSTRI MORTI

La sezione PV Ticino e Moesano ha il mesto compito di annunciare i seguenti decessi:

Agenda 6/21

NUOVO VOLTO AL SEV

Aurélie Lelong, segretaria sindacale a Ginevra

Yves Sancey Dal 1° febbraio, Aurélie Lelong è la nuova segretaria sindacale a Ginevra. Ha preso il posto di Valérie Solano, che la sostiene in questa transizione. Aurélie si occupa del personale, dei pensionati e dei subappaltatori della tpg, parte delle FFS di Ginevra (RPV) e delle Mouettes, celebri imbarcazioni ginevrine.

La sua esperienza di vita e professionale è molto ricca e ha nutrito questa giovane donna dinamica di 33 anni, che aveva poco a che fare con una tale professione. Aurélie è nata nella regione di Parigi. A causa della professione di suo padre, si è trasferita diverse volte. Ha superato la maturità scientifica al liceo francese di Zurigo. Questo è stato il suo primo contatto con la Svizzera. È molto sportiva e atletica e pratica l'eptathlon.

Dopo tre anni di studi universitari in storia all'Università di Grenoble, ha fatto un anno di scambio nel Tennessee per imparare l'inglese. Poi è tornata in Francia per un master professionale in promozione del patrimonio culturale e ambientale. Dopo questa formazione si sono susseguiti stage presso il Château de Voltaire, il Museo Nazionale dello Sport a Parigi, l'ambasciata francese in California, e viaggi in Oceania.

Primo bagno sindacale con la crisi di Swissport

Tornata in Francia, ha trovato un lavoro come assistente di terra alla Swissport all'aeroporto di Ginevra, dove lavora sua madre. Ciò che doveva essere un semplice lavoro per guadagnarsi il pane, alla fine è durato ben sette anni. «Mi è piaciuto lavorare in quel contesto, caratterizzato da un'energia speciale.

Quando il CCL è stato messo in discussione alla fine del 2020 e le condizioni di lavoro sono peggiorate, è allora che ho iniziato a muovermi. Ed è così che sono diventata una delegata sindacale del SEV». Ha poi partecipato a quat-



YVES SANCEY

tro round di negoziati sul CCL di crisi, all'arbitrato presso la CRCT e alla negoziazione del CCL di settore.

Un lavoro che le piace soprattutto in periodo di sfide

Avendo acquisito il gusto per questo lavoro sindacale, che la avvicina ai suoi valori, ha così deciso di diventare segretaria sindacale. «Mi piace questo lavoro. È molto vario. Ho la possibilità di occuparmi di una sezione tpg molto organizzata. Il mio obiettivo è di sostenerli in casi individuali e in lotte più collettive, come la lotta contro gli effetti dell'inflazione. Ed è lo stesso alle Mouettes. Ho passato gli ultimi tre mesi ad orientarmi, a conoscere la direzione e ad abituarli al funzionamento del SEV. Apprezzo particolarmente l'organizzazione orizzontale e il sostegno dei miei colleghi. Tanto più che l'anno promette di essere impegnativo per il sindacato», afferma la combattiva Aurélie.

NUOVO VOLTO AL SEV

Damaro Bernardi: felice nel mondo dei trasporti

Michael Spahr Dal 1° gennaio Damaro Bernardi lavora come addetto alla documentazione/all'archivio presso il Segretariato centrale del SEV. L'esperto gestore dell'informazione e della documentazione è responsabile, tra l'altro, dell'archiviazione dei dossier di protezione giuridica. È felice di aver trovato un lavoro presso il Sindacato del personale dei trasporti poiché ama l'ambiente che circonda la ferrovia.

Nato in Italia, Damaro è arrivato in Svizzera da bambino ed è cresciuto in Ticino e nel quartiere di Weissenstein, il primo quartiere di ferrovieri di Berna. Ha quindi già respirato aria di ferrovia nella sua infanzia. Da ragazzo, però, non aveva in mente una carriera ferroviaria: «In realtà, volevo fare il meteorologo». Ma poi tutto è cambiato. Essendo un avido lettore, ha svolto un tirocinio orientativo in una biblioteca e ha capito subito che quello era il luogo in cui voleva lavorare. Ha così fatto un apprendistato come gestore dell'informazione e della documentazione. Ed è stata proprio questa formazione professionale che lo ha riportato al mondo della ferrovia da adulto.

Sensibile al benessere delle persone

Due anni dopo aver terminato l'apprendistato, Damaro ha iniziato a lavorare per Alp-Transit Gotthard AG. Per quasi sette anni, ha contribuito a gestire gli archivi di quello che è stato probabilmente il più grande progetto di costruzione ferroviaria del secolo, ovvero la costruzione delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri. Allora si rese conto che il suo cuore batteva per la ferrovia. E quando il gigantesco progetto NFTA fu completato, gli fu chiaro che avrebbe preferito continuare a lavorare in un posto dove il profumo della ferrovia aleggia nell'aria. «Quando ho trovato un lavoro presso il SEV, ero felicissimo», racconta. A motivarlo è so-



MICHAEL SPAHR

prattutto il fatto di contribuire con il suo lavoro a promuovere il benessere del personale dei trasporti.

Si occupa del registro, della documentazione e degli archivi nel segretariato centrale del SEV. Si assicura che i dossier di protezione giuridica siano archiviati correttamente e che gli addetti alla protezione giuridica abbiano sulla scrivania i dossier giusti al momento giusto. Supporta anche i suoi colleghi nell'amministrazione e nella tipografia interna. Inoltre, aiuta il segretario del sindacato Toni Feuz in ambito amministrativo.

Il trentenne vive con la sua compagna, ma non più a Berna. «È una fortuna, perché così posso prendere il treno per andare al lavoro ogni giorno. E lì posso assecondare non solo la mia passione per la ferrovia, ma anche il mio amore per la letteratura», afferma Damaro. Non ha completamente accantonato il suo sogno d'infanzia di diventare un meteorologo: in contrapposizione alla sua vita lavorativa quotidiana, in cui come esperto d'archiviazione si occupa spesso del passato, nel suo tempo libero gli piace occuparsi del futuro e coltiva il suo hobby di prevedere il tempo. Quando c'è il sole, sale sulla sua bicicletta. Quando piove, balla la rumba, il foxtrot e il tango con la sua partner.

COMMISSIONE CENTRALE ZPV

Il personale treno sempre pronto alle sfide

Susanne Kratzer, segretaria centrale ZPV. Sono già trascorsi due mesi dalla nostra ultima riunione e molto è successo nel frattempo. In relazione con il reclutamento, alcune sezioni vedono avvicinarsi i loro obiettivi, altre dovranno impegnarsi ancora un po' per raggiungere le cifre prefissate. E proprio durante le settimane promozionali varie sezioni organizzano eventi che possono essere consultati nell'agenda al sito www.sev-online.ch.

Nuove BAR

Il protocollo finale sulle nuove BAR (regolamentazioni specifiche sulla durata del lavoro) per l'assistenza clienti è pronto per la firma. La nuova piattaforma FFS per la registrazione delle vacanze non è ancora implementata, quindi per il 2022 la procedura rimane quella attuale. A Pasqua il carico in proprio di biciclette ci ha dato qualche grattacapo; ad esempio alcune composizioni sono state ridotte senza adattarle nel sistema di prenotazione, dimodoché si potevano riservare carrozze che non circolavano assolutamente! La richiesta della ZPV di riservare al

personale del treno i posti a sedere situati di fronte al piccolo scompartimento di servizio nei treni bipiano per la lunga percorrenza è stata nettamente bocciata dalla direzione delle FFS. Anche il minimo apprezzamento si fa davvero aspettare.

Per restare in tema: in futuro per gli «Aerotreni» da Basilea a Zurigo Aeroporto saranno impiegati treni FLIRT (Mouettes), privi dello scompartimento di servizio, come del resto avverrà con i 60 nuovi treni bipiano (KISS), che le FFS hanno ordinato come opzione aperta. Dà da pensare che Stadler Rail sia in grado di fornire simili moduli per scompartimenti di servizio (vedi i treni TRAVERSO della SOB), ma di inserirli nei nostri nuovi treni non si parla proprio.

Coinvolgimento del personale nella pianificazione

Alle Officine di Yverdon sarà rinnovato il primo ICN. Si coglierà l'occasione per aumentare il numero di posti per le bici e creare finalmente più spazio per i bagagli e le carrozzine? In che modo viene coinvolto il personale nella pianificazione di

questi interventi? Riguardo all'attuazione delle esigenze linguistiche, dopo molti tentativi abbiamo infine un unico procedimento per l'intera Svizzera. Nella procedura di contestazione relativa alla «Conversione di pause in interruzioni del lavoro» sono state sentite le parti in causa; attendiamo ora la decisione dell'UFT.

Attimi di paura

Momenti di paura ha vissuto di recente un capo assistenza clienti che a Zurigo, dopo aver impartito il permesso di partenza dall'apposita cassetta, non è riuscito a raggiungere la porta di accesso della carrozza, bloccata aperta; il treno si è infatti messo in movimento prima che il collega potesse salire. Dagli accertamenti compiuti in seguito su tutte le porte del treno, è emerso che all'origine vi è stato un cavo adattatore inserito tra una carrozza IC 2020 ammodernata e una IC 2000 non ammodernata; in cabina di guida la lampada rossa di controllo delle porte era spenta e quindi non ha segnalato la porta aperta.

Da subito, in base a nuove istru-

zioni, alla preparazione del treno si farà un controllo della chiusura delle porte dal punto più distante dalla cabina; in più, l'agente del treno successivo dovrà essere informato della eventuale sostituzione di un veicolo.

Misure di risparmio FFS

Ha suscitato grande clamore l'intenzione delle FFS di adottare misure di risparmio sul personale. Di certo il SEV e la ZPV non accetteranno senza combattere che a subire le conseguenze siano proprio le colleghe e i colleghi che hanno operato in prima linea per i viaggiatori durante tutta la pandemia.

È semplicemente inaccettabile che siano i più vulnerabili, quelli oltre i 50 anni, a vedersi cancellare le tutele per invalidità professionale, sebbene a causa della professione di monopolio essi abbiano ben poche opportunità di trovare una nuova occupazione sul mercato del lavoro. Ma a quanto pare ciò non basta, dato che le FFS vogliono imporre nuovi tagli. Ci batteremo con ogni mezzo affinché non sia nuovamente il personale al fronte a dover pagare per gli errori commessi dai manager.

SVILUPPO SOSTENIBILE

Agenda 2030

Comunicato. Il Consiglio federale ha adottato il secondo rapporto nazionale sull'attuazione dell'Agenda 2030 per uno sviluppo sostenibile. Grazie alla sua competitività e ai suoi standard elevati nell'istruzione, nell'assistenza sanitaria e nelle infrastrutture, la Svizzera gode di buoni presupposti per raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2030 per uno sviluppo sostenibile. Il secondo rapporto mostra tuttavia che la Svizzera ha ancora del lavoro da fare in particolare per quanto riguarda i seguenti ambiti tematici prioritari: consumo e produzione sostenibili, clima, energia e biodiversità, pari opportunità e coesione sociale. Alla stesura del rapporto hanno contribuito anche i Cantoni, i Comuni e numerosi attori della società civile, dell'economia e del mondo scientifico. Il rapporto sarà presentato all'ONU nel mese di luglio. L'Agenda 2030 comprende 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile, che coprono vari ambiti, dalla lotta alla povertà all'accesso all'energia pulita passando per l'istruzione, la sicurezza alimentare, l'uguaglianza di genere e la protezione degli ecosistemi.

POTERE D'ACQUISTO E SALARI

Politiche d'austerità: disuguaglianze garantite

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Il potere d'acquisto non è un lusso. Lo aveva già dichiarato l'USS qualche anno fa. E oggi, a maggior ragione, possiamo ridirlo a chiare lettere: no, il potere d'acquisto non è un lusso. I salari non aumentano abbastanza, mentre il costo della vita cresce.

La situazione dei salariati e delle salariete continua dunque a peggiorare su più fronti e va di pari passo con una chiara pressione sul posto di lavoro. I premi dell'assicurazione malattia sono sempre più cari - per quest'autunno ci hanno già promesso un'autentica stangata - e scendono anche le rendite del secondo pilastro. E per non farci mancare nulla, anche le abitazioni sempre più care in Svizzera. «Senza contromisure - come ha illustrato mercoledì 20 aprile l'Unione sindacale svizzera - le famiglie perderanno quasi 3500 franchi di potere d'acquisto all'anno. I redditi reali devono aumentare, affinché l'inflazione non costituisca una seria minaccia per la popolazione attiva». Questo, in termini molto concreti, significa che il potere d'acquisto dei lavoratori e delle lavoratrici in Svizzera è realmente e drammaticamente sotto pressione.

Il Ticino, inoltre, si conferma la regione svizzera con i salari più bassi, sia nelle professioni di punta, sia negli impieghi meno qualificati: nel 2020 la remunerazione mediana si attestava infatti a 5'546 franchi al mese, considerando sia il settore pubblico, sia quello privato (dati Ufficio federale di statistica, 28 marzo 2022). I salari in Ticino sono mediamente molto più bassi di quelli svizzeri, circa del 16-20%. In Ticino, insomma, si guadagna circa un quinto in meno dei vicini confederati. Da qualunque parte si guardino i dati, per settori, per ruoli occupati, per mansioni svolte, per età, per genere, i salari pagati dalla nostra economia, privata e pure pubblica, sono più bassi. E se allungiamo lo sguardo in prospettiva, notiamo che il divario sta aumentando. Il valore di riferimento del Ticino nel 2008 era infatti di 4'929 franchi, contro 5'786 nella Confederazione: lo scarto era quindi di 857 franchi. Dodici anni più tardi la differenza è di 1158 franchi.

In Ticino, la percentuale delle persone che lavorano ma che non riescono a vivere del loro salario - i cosiddetti working poor - è tra le più alte a livello nazionale. Lo stesso accade quando guardiamo al numero di persone che deve svolgere più di un lavoro per vivere. Perché il salario non basta. Negli altri cantoni tenden-

zialmente i nuclei familiari fanno una scelta in cui entrambi i partner lavorano a tempo parziale perché i salari consentono di dedicarsi alla famiglia. Invece nel caso ticinese l'alto tasso di lavori a tempo parziale è sinonimo di grande precariato. Viviamo in un periodo di grande pressione sul mercato del lavoro - acuita anche da due anni di pandemia - e di concorrenza che spinge spesso al ribasso. In questo contesto i salari di molte persone sono rimasti fermi al palo, mentre il reddito disponibile si è ridotto. Quindi in tasca rimane sempre meno.

L'attuale spirale inflattiva sta determinando l'aumento del livello generale dei prezzi che incide inevitabilmente sulla perdita di potere d'acquisto. Nel 2022, per la prima volta dopo molto tempo, l'inflazione supererà il 2%, se non oltre. Gli aumenti salariali generali saranno quindi ancora una volta al centro delle priorità sindacali dei prossimi negoziati, pena un forte calo del potere d'acquisto. E in Ticino più che mai, visto il ritardo accumulato rispetto al resto della Svizzera. Come le altre federazioni dell'USS, anche il SEV sta puntando - nei suoi negoziati - al miglioramento dei salari, che costituiscono indubbiamente una parte importante delle condizioni di lavoro - anche se non l'unica - perché determina non solo il livello della vita attiva - e la capacità di sussistenza economica - ma anche il livello della qualità della vita al momento della pensione. In un contesto dove le pensioni - anche loro - sono sempre di più sotto attacco.

Le politiche di austerità - quasi un mantra per alcuni - smantellano le misure di riduzione delle disuguaglianze e di stimolo alla crescita equa. Mai come oggi l'equità è necessaria per la coesione sociale. Il 15 maggio andremo a votare sul decreto di legge Morisoli, che chiede il pareggio del conto economico delle finanze cantonali con misure di contenimento della spesa e senza riversamento di oneri sui Comuni. Una proposta che i sindacati giudicano a dir poco irresponsabile! A pagare il conto, infatti, saranno le famiglie e le persone più fragili, visto che inevitabilmente verranno tagliati servizi e prestazioni. Le politiche di austerità non permettono di tener conto dei bisogni e delle sfide della società. Le spese più a rischio, infatti, sono quelle che negli ultimi anni sono cresciute maggiormente: assistenza, assegni famigliari di complemento, sussidi cassa malati, istituti per anziani, istituti per invalidi, servizi di assistenza e cura a domicilio e trasporti pubblici. E a farne le spese sarà proprio il servizio pubblico, fondamentale per la coesione sociale.



VOTA NO

**ai tagli
cantonali
il 15 maggio**

Votiamo NO

ai tagli cantonali il 15 maggio 2022!

**No al decreto legislativo
concernente il pareggio
economico entro il 2025**

21 associazioni, sindacati e partiti hanno raccolto oltre 10'000 firme contro il Decreto legislativo concernente il pareggio del conto economico entro il 31 dicembre 2025 con misure di contenimento della spesa e senza riversamento di oneri sui Comuni.

VOTA NO

per impedire tagli sulle case anziani, sulle cure a domicilio, sugli ospedali, sulle strutture sociali e sui nidi.

VOTA NO

per combattere peggioramenti nella scuola, nella cultura e nella formazione/ricerca universitaria.

VOTA NO

al degrado dei servizi fondamentali (es. giustizia, sicurezza, trasporti pubblici, protezione dell'ambiente).

VOTA NO

al congelamento miope di investimenti ambientali ed economici per il futuro.

VOTA NO

a un risanamento finanziario squilibrato e ingiusto, che impone solamente sacrifici alla maggioranza della popolazione.

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2 940 copie; totale: 34 546; certificata il 1.9.2021

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 Wydler

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57.

Abbonamento annuale per i non affiliati:
40 franchi

Publicità: 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: 03.06.2022. Chiusura redazionale: 24.05.2022, ore 10.00.



175 ANNI DI FERROVIE IN SVIZZERA

Cariche di storia, verso il futuro

 **Michael Spahr**
michael.spahr@sev-online.ch

175 anni fa, il 9 agosto 1847, entrò in funzione la prima tratta ferroviaria svizzera della «Spanisch-Brötli-Bahn» tra Zurigo e Baden. Veniva così posta la prima pietra dello sviluppo della Svizzera da paese rurale a moderna società industriale e di servizi. E oggi la ferrovia ha davanti a sé un futuro brillante.

Il viaggio da Zurigo a Baden con la tradizionale carrozza durava tre ore. Grazie alla ferrovia, i tempi di viaggio si ridussero drasticamente a soli 45 minuti. E così, a colazione i signori di Zurigo poterono assaporare anche il tradizionale «panino spagnolo» («Spanischbrötli») di Baden appena sfornato. Con la creazione del trasporto ferroviario, praticamente tutti gli aspetti della vita quotidiana furono notevolmente accelerati.

La ferrovia creò le condizioni ideali per una globalizzazione dell'economia. Le merci potevano essere trasportate molto rapidamente dai porti ai centri economici dell'entroterra e viceversa. La gente poteva spostarsi da un paese all'altro in poche ore. Le grandi metropoli economiche di oggi sono sorte in corrispondenza nei nodi ferroviari. Le regioni che per loro sfortuna non erano allacciate alla rete ferroviaria, furono emarginate dall'economia, il che portò a

una gigantesca migrazione della popolazione dalle campagne alle città. Le regioni rurali che riuscirono a ottenere un collegamento ferroviario divennero i punti d'attrazione del turismo.

La ferrovia ha cambiato il pianeta perché è stata un fenomeno globale fin dall'inizio. Nel 1825, il britannico George Stephenson inventò la locomotiva a vapore e fece sì che la Gran Bretagna giocasse un ruolo pionieristico nell'industrializzazione. La ferrovia è arrivata in Svizzera piuttosto tardi perché il paese era politicamente molto frammentato. In origine, la prima ferrovia doveva collegare Basilea con Zurigo, ma i due semicantoni di Basilea e il canton Argovia rifiutarono la concessione. Con la nascita del moderno Stato federale nel 1848, le cose divennero più facili, ma l'organizzazione rimase frammentata. Invece di una ferrovia nazionale, c'erano numerose ferrovie semi-private, sostenute dai cantoni e da singoli imprenditori, che in molti casi erano confrontate con problemi finanziari.

Solo alla fine del XIX secolo maturò l'idea di una ferrovia federale svizzera. Nel 1898, la nazionalizzazione fu finalmente approvata dall'elettorato. Dal 1902, le neonate FFS rilevarono le cinque maggiori ferrovie private e diverse altre più piccole. All'insegna del motto «profitti ai privati, perdite allo stato», gli ex proprietari delle ferrovie realizzarono dalla vendita un luttuoso guadagno di ben un miliardo di franchi, men-

tre la compagnia ferroviaria di proprietà dello stato iniziava l'esercizio pesantemente indebitata. Il peso di quel debito gettò un'ombra sui primi passi delle FFS. La necessaria liquidazione del debito arrivò solo durante la seconda guerra mondiale.

Anche i primi sindacati di ferrovieri sorsero alla fine del XIX secolo e un gran numero di essi si unì nel 1919 per formare la Federazione svizzera dei ferrovieri (SEV), sulla spinta di uno sviluppo globale. Nelle industrie appena create, l'umanità era spesso sacrificata al profitto dei singoli imprenditori. Un movimento sindacale organizzato era assolutamente necessario per rimediare a questa situazione deplorabile. In Svizzera, la lotta operaia raggiunse il suo apice con lo sciopero generale del 1918, a cui aderirono molti ferrovieri. Le condizioni di lavoro migliorarono nel corso del XX secolo, periodo caratterizzato anche da un grande progresso tecnologico. In questo ambito le ferrovie svizzere hanno giocato un ruolo pionieristico. Nessuna ferrovia al mondo è stata elettrificata così rapidamente. Nel 1939, il 77% della rete ferroviaria era elettrica, mentre nel resto d'Europa si era solo al 5%. Tuttavia lo sviluppo positivo delle ferrovie fu rallentato dopo la seconda guerra mondiale dal trionfo del trasporto motorizzato. Sempre più persone e aziende si affidavano alle automobili e agli autocarri, per cui lo stato investì sempre più nella costruzione di

strade trascurando in parte la ferrovia. Inoltre, verso la fine del XX secolo si fece strada l'idea neoliberale che il mercato potesse regolare tutto. Nonostante un nuovo desiderio di privatizzazione, le ferrovie furono in grado di realizzare importanti progetti infrastrutturali statali come la «Ferrovia 2000» e la NFTA con il sostegno della maggioranza popolare e rimasero sotto il controllo dello stato.

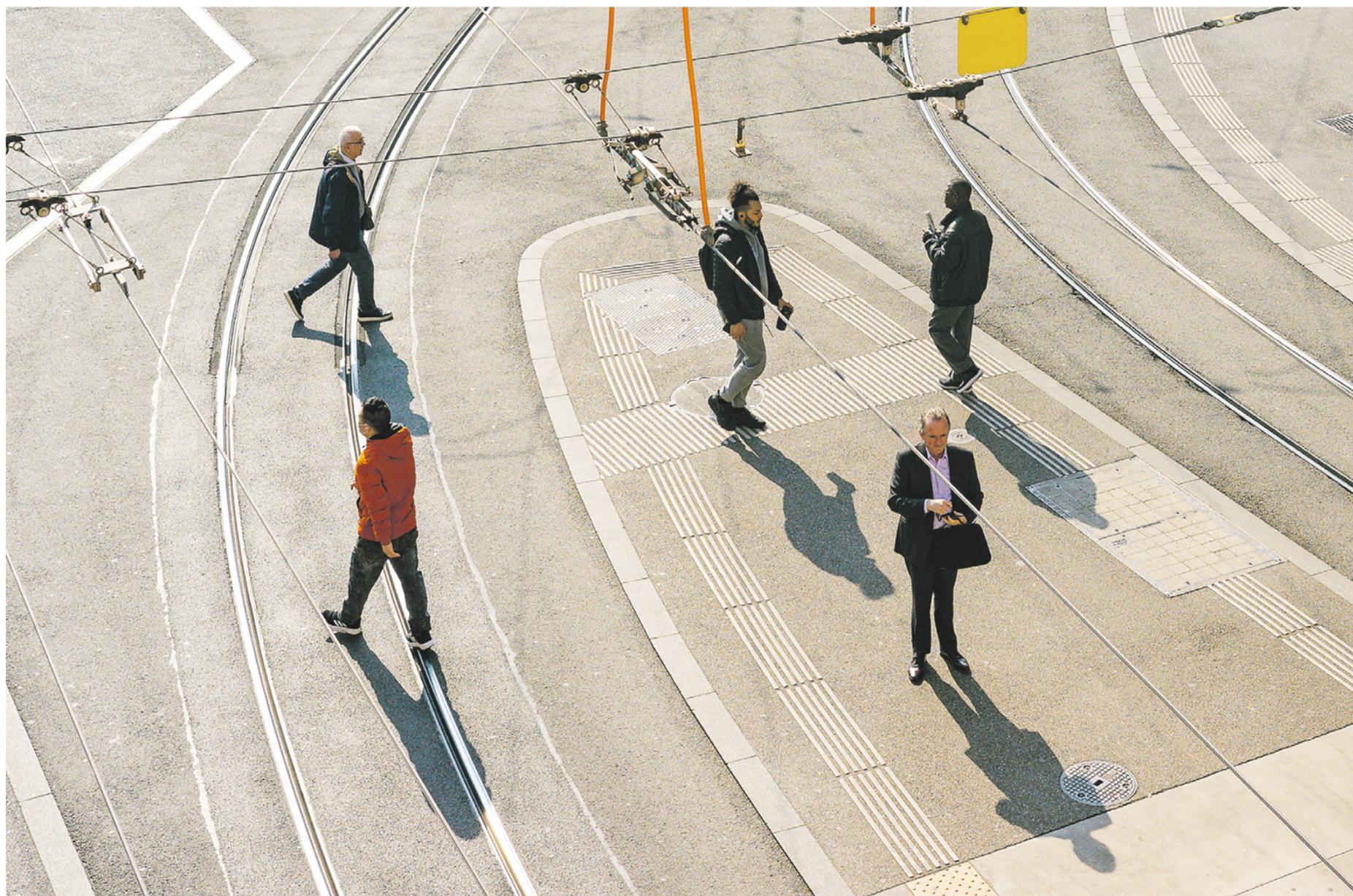
Il trasporto motorizzato individuale è in parte responsabile dell'incombente catastrofe climatica, mentre i trasporti pubblici sono parte della soluzione del problema. Bisogna pertanto investire molto di più nel trasporto su rotaia. La ricerca del massimo profitto non aiuta, ma l'investimento statale sì. La ferrovia ha un futuro. Brindiamo ad altri 175 anni!

Eventi

L'Unione dei trasporti pubblici (UTP) organizza cinque fine settimana di festa per celebrare i 175 anni delle ferrovie svizzere.

La prima serie di eventi avrà luogo il 21 e 22 maggio 2022 nella Regione Nord (Svizzera nordoccidentale e Zurigo). Anche il SEV sarà presente a Olten e si presenterà al mercato ferroviario nelle officine FFS di Olten (Industriestrasse 153).

Maggiori informazioni su: www.175-anni.ch



L'ARTE DI PRENDERSI IL TEMPO

Guillaume Martinez / martz_

Sono le 10.21 di quel martedì. I pendolari sono scomparsi da tempo. Un tipo di passante completamente diverso passeggia ora alla stazione di Ginevra. Il ritmo è più lento. Lo sguardo vaga. Il lusso di fermarsi è concesso.

Non chiedo di più. Vedo arrivare, in anticipo, questo lato del dado e i suoi cinque punti. Non resta che scattare la foto al momento giusto. In quest'epoca di istantaneità, alcuni sostengono uno stile di vita più rilassato: "Slow life", come dice l'angli-

simo di moda. Rallentare il ritmo per fiorire. Un'arte di vivere che, con ogni probabilità, può sorridere anche ai fotografi. Potete scoprire il lavoro fotografico di Guillaume Martinez su instagram. com/martz_

?

QUIZ

La soluzione tra le righe

1. In assenza di contromisure, secondo l'USS a quanto ammonta la perdita media di potere d'acquisto per le famiglie?

- Circa 1500 franchi all'anno
- Circa 2500 franchi all'anno
- Circa 3500 franchi all'anno
- Circa 4500 franchi all'anno

2. Se qualcuno con una paga variabile viene improvvisamente esonerato, dispone ancora di uno stipendio?

- No, il diritto al salario decade
- Sì, cioè il salario medio degli ultimi 6-12 mesi fino alla fine del periodo di licenziamento
- Sì, cioè il salario medio degli ultimi 10 anni fino alla fine del periodo di licenziamento
- No, ma una liquidazione una tantum di almeno 10 000 franchi

3. Qual era il motto del 1° maggio di quest'anno?

- Pace, gioia, frittelle
- Pace, dignità, solidarietà
- Più libertà, meno tasse
- Guerra al capitalismo

4. Quale è il percorso della prima ferrovia svizzera nel 1847?

- Da Berna a Basilea
- Da Ginevra a Losanna
- Da Olten a Bümliz Nord
- Da Baden a Zurigo

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 24 maggio 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 05 /2022: b/b/b/a

I **buoni libro per un valore di 40 franchi** sono stati vinti da: **Daniele Fry**, Faido, membro AS Ticino.

SULLE ORME DI...

Jonas Lischer, autodefinitosi consulente alla mobilità

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il consulente alla clientela FFS Jonas Lischer cerca di invogliare le persone, che usano ancora poco i trasporti pubblici, a farne maggior uso informandole sulla sostenibilità e sulle buone offerte. Un contributo all'ambiente e al fatturato delle FFS.

Chi osserva Jonas Lischer al lavoro nel Centro viaggiatori di Olten, si accorge che consiglia sempre ai clienti offerte che potrebbero essere interessanti per loro. Ad esempio propone sistematicamente un abbonamento metà-prezzo a coloro che ancora non lo possiedono. «Molte persone pensano che un metà-prezzo costi diverse centinaia di franchi e non hanno mai sentito parlare della carta Junior e degli altri sconti per famiglie. Soprattutto le persone con un background migratorio spesso non hanno ancora sufficiente familiarità con l'offerta dei trasporti pubblici in Svizzera e sono quindi grate per queste informazioni».

Vendere la mobilità sostenibile

L'argomento di vendita principale di Jonas Lischer è tuttavia il contributo dei trasporti pubblici alla protezione del clima e dell'ambiente. Ecco perché da tempo considera suo compito «come ambasciatore dei trasporti pubblici, av-

vicinare il maggior numero possibile di persone a questa forma di mobilità sostenibile». Da quando ha due figlie (6 e 2 anni), sente che è ancora più importante «preservare la natura per la prossima generazione. Con i trasporti pubblici, abbiamo a disposizione uno dei migliori prodotti in tal senso. Non voglio convertire nessuno, ma ne parlo attivamente con le persone. Se dico loro che almeno un mix tra trasporti pubblici e auto farebbe bene al clima, senza che debbano rinunciare completamente all'auto, l'approccio risulta più morbido. Molti concordano e iniziano acquistando una carta Junior e successivamente un metà-prezzo». Con qualche domanda mirata, Jonas Lischer ha già convinto i viaggiatori aerei a recarsi in aeroporto con il treno anziché farsi accompagnare.

Jonas Lischer ne è convinto: «Se vogliamo ottenere una fetta più grande della torta della mobilità, è importante che noi consulenti alla clientela pensiamo a noi stessi come a consulenti di mobilità e osiamo fare un passo in più con domande mirate ai clienti». «Le FFS potrebbero contribuire con una modifica della figura professionale, in modo che ognuno di noi si identifichi ancora meglio con la nostra attività principale».

«Al di fuori dei centri urbani, c'è ancora un grande potenziale di clienti», dice l'abitante di Burgäschli vicino a Herzogenbuchsee. «Finora abbiamo omesso di far sentire la nostra presenza nelle zone rurali e di invogliare le persone a



MARKUS FISCHER

usare i trasporti pubblici». Riguardo alle chiusure di sportelli, annunciate dalle FFS per il mese di luglio, si rammarica in particolare per Herzogenbuchsee. Perché nonostante il calo del numero di clienti, questo sportello presso il quale ha lavorato un tempo rimane importante per la promozione dei trasporti pubblici nella regione, considerato il grande bacino di utenza di 15 000 persone. «Le persone acquistano sempre più biglietti online, ma passano regolarmente in stazione e se hanno una domanda, è l'occasione per «trattarla in modo esteso» come è possibile solo nel contatto diretto con il cliente. Questo di solito fornisce anche le basi per l'importante attività verso terzi».

Jonas Lischer comprende che la redditività di certe stazioni venga analizzata criticamente. Tuttavia è convinto che questo non è il momento giusto per chiudere gli sportelli, proprio ora che la pandemia sta per finire, la gente viaggia nuovamente di più e si torna a parlare di salvaguardia dell'ambiente.

Quali altri suggerimenti potrebbe dare Jonas Lischer, che lavora alle FFS da 28 anni, ai suoi superiori? Il previsto ammodernamento dei Centri viaggiatori sul modello degli Swisscom Shop, per avvicinarsi fisicamente ai clienti, non lo considera un investimento prioritario, perché gli attuali sportelli servono perfettamente al loro scopo e potrebbero semplicemente essere dotati di plexiglas in caso di un'altra pandemia.

Rimane dell'opinione che le FFS dovrebbero rientrare nel marketing degli eventi. Quando ancora lavorava a Herzogenbuchsee, il team di vendita una volta ha venduto biglietti per un valore di 30 000 franchi per un singolo concerto degli U2... Secondo lui l'attività verso terzi è importante, perché questa clientela può essere acquisita per l'attività principale dei TP mediante il «cross-selling», ad esempio vendendo l'abbonamento metà-prezzo agli utenti dei trasferimenti di denaro Western Union. Inoltre auspica che il personale venga sempre coinvolto nella valutazione prima dell'introduzione di nuovi prodotti e sistemi.

Jonas Lischer è entrato nel SEV pochi mesi dopo aver iniziato il suo apprendistato come dirigente d'esercizio ferroviario e per un certo periodo ha fatto parte del comitato della sua sezione. «Le FFS sono un ottimo datore di lavoro, ma le persone che ci lavorano talvolta prendono delle decisioni infelici. Per questo è importante avere un buon CCL e contare sulla forza del SEV. Altrimenti le condizioni per il personale delle FFS sarebbero peggiorate già da tempo». Oltre alla sua famiglia, Jonas Lischer si dedica all'organizzazione di eventi soprattutto musicali, è presidente dei tifosi dell'FC Lommiswil e membro passivo di altre associazioni. Se desiderate conoscerlo di persona, contattatelo per le Celtic, Blues & Rocknights a Lenk im Simmental dal 20 al 22 maggio all'indirizzo: dr_jones@gmx.ch.

LE ALI AI PIEDI...

Bertschy

