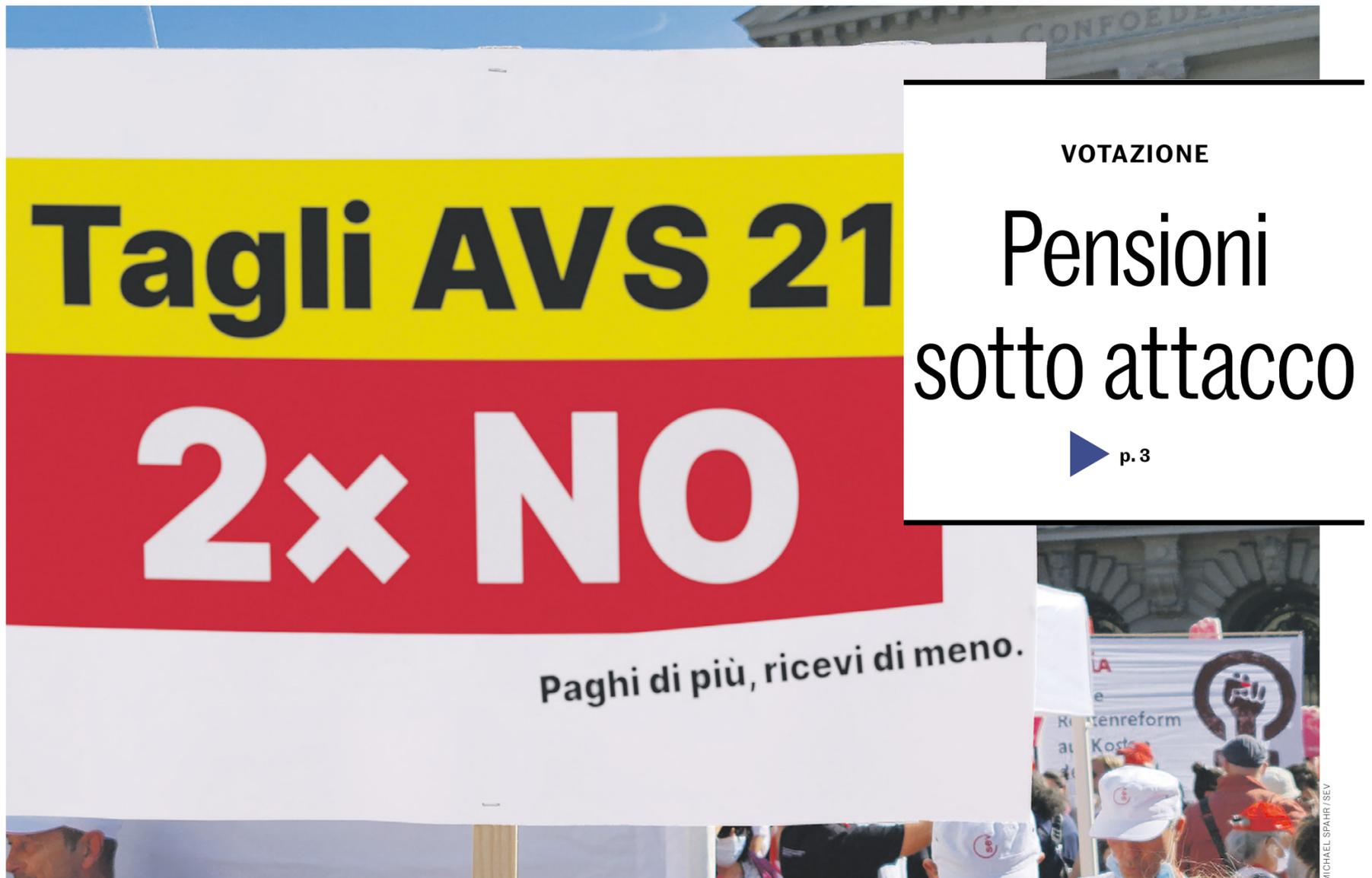




SEV N.9

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



EDITORIALE di Christian Fankhauser

Inchiesta Bus: se la salute sta male

▶ p2

La terza inchiesta sulla salute dei/delle conducenti di autobus condotta da SEV, syndicom, VPOD e Unisanté, è stata pubblicata. I risultati sono così preoccupanti, che ci costringono a lanciare l'allarme.

Solo il 3,9% dei / delle conducenti non ha problemi di salute. Un conducente su due accusa dolori alle spalle o al collo, affaticamento anomalo e mal di schiena. Quasi un terzo dei conducenti guida senza essere in condizioni di guidare. Questa indagine mostra con precisione quanto sia difficile questa professione e quali effetti abbia sulla salute. Questa professione sviluppa troppe malattie professionali. Ricordiamo che spetta al datore di lavoro garantire che la vita e la salute dei/delle dipendenti non siano messe a rischio, applicando misure di sicurezza adeguate. Cosa

fare? Le condizioni di lavoro devono essere migliorate rapidamente! Il problema principale che rende così difficile il lavoro di guida, è l'orario di lavoro con nastri superiori alle 10 ore, che il SEV combatte con la campagna «10 ore bastano». Le discussioni con le aziende devono affrontare questa sfida. Anche la terza fonte di disagio – i lunghi periodi senza servizi igienici – è stata oggetto di una campagna del SEV. Occorre fare di più. Le corsie riservate agli autobus contribuirebbero anche a ridurre lo stress del traffico.

E se, nonostante tutto, i nostri colleghi e le nostre colleghe continuano ad ammalarsi e non possono più svolgere una professione in un cosiddetto «lavoro di monopolio», anche in questo caso bisogna trovare delle soluzioni: formazione, riqualifica professionale o la crea-

zione di un polo occupazionale comune per il trasporto pubblico. La crudezza delle cifre del nostro sondaggio, ci spinge a rilanciare la tavola rotonda con gli attori del trasporto pubblico. Per trovare soluzioni cantonali o regionali in assenza di una soluzione nazionale per il settore.

La situazione è urgente per tre motivi. Migliori condizioni di lavoro (orari, turni) ridurranno l'assenteismo. La generazione del baby-boom andrà in pensione nei prossimi 5 – 10 anni e solo un settore più attrattivo permetterà un ricambio con tranquillità. Infine, poiché il trasporto pubblico è una delle soluzioni al problema cruciale del cambiamento climatico, sarebbe assurdo investire miliardi senza pensare alla salute e alla sicurezza dei conducenti. La situazione è grave e richiede risposte urgenti.

Doppia pena

Conducenti professionisti: lo sforzo della VPT è stato premiato

5

Tempo di lavoro

Vittoria legale e sindacale: l'UFT dà ragione al SEV

9

Sciopero storico

In Gran Bretagna i ferrovieri hanno incrociato le braccia

11

Giornale: pausa estiva

Il prossimo numero del giornale SEV (il n. 10) sarà pubblicato il 3 settembre. **La chiusura redazionale è il 23 agosto, ore 10.00.** Nel frattempo troverete tutte le informazioni più importanti sul nostro sito web www.sev-online.ch; resterete sempre aggiornati attraverso i nostri canali digitali. La redazione vi augura una buona estate!

CE di Olten: situazione tesa

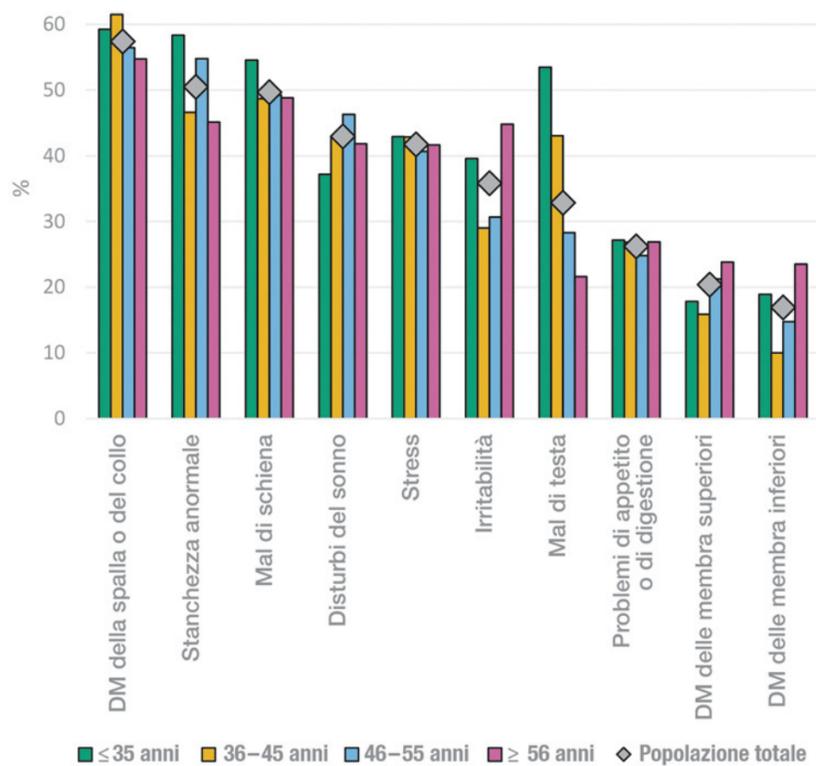
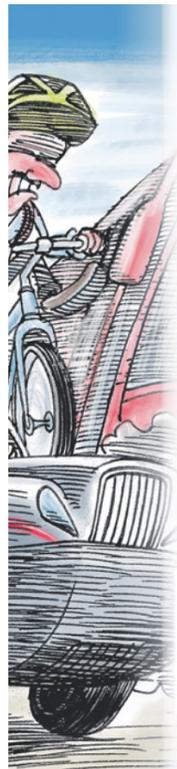
Nel centro d'esercizio di Olten è stato necessario mettere in atto un'organizzazione di servizio straordinaria a causa della scarsità di personale. Il SEV ha quindi avuto colloqui con i responsabili. Il SEV ha constatato che il problema è riconosciuto e che i responsabili stanno cercando di trovare delle soluzioni. Il SEV utilizzerà naturalmente i propri canali per garantire che la situazione possa essere disinnescata. La situazione attuale è problematica e non deve continuare a lungo. Dal punto di vista del SEV, sono necessari miglioramenti, fondamentali per il personale e per riportare la situazione sotto controllo a lungo termine. Ma al SEV è stato anche assicurato che l'attuale organizzazione non deve essere utilizzata per testare o introdurre risparmi occupazionali.

Cresce il rincaro

Nel giugno 2022 l'indice dei prezzi al consumo (IPC) è aumentato dello 0,5% rispetto al mese precedente, attestandosi a 104,5 punti (dicembre 2020 = 100). Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, il rincaro è stato del +3,4%. È quanto emerge dai risultati dell'Ufficio federale di statistica (UST). Se si considera l'imminente rialzo dei premi delle casse malati, sul potere d'acquisto di salariati/e e pensionati/e cadrà un vero e proprio macigno. Sarà un autunno caldo per le trattative salariali.

Ecotrip Challenge

Una classe del liceo di Gossau vince l'Ecotrip Challenge, organizzato dall'ATA, Associazione traffico e ambiente. Tra tutte le classi che hanno partecipato al concorso, le ragazze e i ragazzi della quarta del liceo Friedberg di Gossau sono stati i più virtuosi negli spostamenti rispettosi del clima.



Problemi di salute suddivisi per fascia d'età e popolazione totale. Il 61,5% delle persone di età compresa tra i 36 e i 45 anni ha dolori muscolari (DM) alla spalla e/o al collo.

BUS: INCHIESTA SULLA SALUTE

Conducenti ammaccati

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

I risultati dell'indagine sulla salute degli autisti/e di autobus condotta da SEV, syndicom, VPOD e Unisanté, sono preoccupanti. Quasi tutti soffrono di diversi disturbi: dolori muscolari, stanchezza, disturbi del sonno e stress. La frequenza degli infortuni e delle assenze per malattia è in aumento. I sindacati hanno proposto: nastri di 10 ore e riorganizzazione dell'orario di lavoro.

Per la terza volta, dopo il 2010 e il 2018, il SEV ha voluto tastare il polso per capire lo stato di salute dei/delle conducenti di autobus e sui fattori che rendono difficile questo lavoro. Il 22 febbraio, SEV, syndicom e VPOD hanno inviato 4324 questionari ai loro membri conducenti. Hanno partecipato 916 persone, con un tasso di risposta del 21%. Il campione è quasi raddoppiato ed è abbastanza rappresentativo della popolazione generale degli autisti, con il 13,2% di donne, il 34% di età compresa tra 46 e 55 anni e il 31% di età superiore a 56 anni.

I risultati dell'indagine condotta da Unisanté, centro universitario di medicina generale e sanità pubblica a Losanna, con tre sindacati - tra cui il SEV - sono chiari. Solo il 3,9% dei conducenti non ha problemi di salute. In media, ogni conducente dichiara di soffrire di quattro problemi di salute. Un autista su due accusa dolori muscolari alle spalle o al collo (57%), affaticamento anomalo e mal di schiena (50%). Più di uno su tre ha problemi di sonno (43%), stress (42%), irritabilità (35%) e mal di testa (33%). Dal 2010 si è registrato un aumento significativo dei dolori muscolari alla spalla e al collo. Dal 2010, il numero di giorni di malattia è aumentato nel 2018 e di nuovo nel 2022. Un autista su due ha avuto almeno un'assenza per malattia nel 2021. Il 37% dei conducenti ritiene che la propria malattia sia legata al lavoro. Il 57% delle donne ha avuto almeno un'assenza per malattia, rispetto al 51% degli uomini. Anche se la professione sta diventando più femminile, è necessario fare degli aggiustamenti, soprattutto in termini di orari di lavoro, per garantire una migliore integrazione.

Non è in gioco solo la salute dei conducenti, ma anche la loro sicurezza e quella degli altri utenti della strada. Quasi un terzo dei condu-

centi (32%) non è sempre in possesso dei propri mezzi quando si mette alla guida (soprattutto a causa di stanchezza, mancanza di riposo e dolori muscolari). I 36 - 45enni guidano in modo più inadeguato (38%). La stanchezza e il mal di testa hanno un effetto sulla frequenza degli incidenti, che sono in aumento nel 2018 e nel 2022 rispetto al 2010.

Perché gli/le autisti/e di autobus hanno così tanti problemi di salute? Il sondaggio non consente di dare una risposta definitiva. Tuttavia, afferma Unisanté, «vista l'alta percentuale di alcuni problemi di salute abbastanza specifici, è possibile pensare che questi problemi siano legati all'ambiente di lavoro. Ad esempio, è stato dimostrato che le vibrazioni trasmesse al corpo intero sono causa di mal di schiena». «A forza di incassare così tanto stress, i nostri colleghi e le nostre colleghe lo somatizzano e sviluppano malattie», spiega Valérie Solano, vicepresidente del SEV. Una parte delle domande mirava ad attribuire un punteggio ai diversi elementi di disagio. L'ampiezza di oltre 10 ore del turno di lavoro, viene al primo posto, i lunghi periodi senza poter andare al bagno al terzo e i tempi di guida di oltre 4 ore al quinto. «Per quanto riguarda l'ampiezza di oltre 10 ore, è impressionante notare che se sommiamo le persone che lo trovano «doloroso» a quelle che lo trovano «molto doloroso», arriviamo a più dell'80% degli intervistati. E il 75% si lamenta dei lunghi periodi

senza servizi igienici» sottolinea Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV. «Questo ci dice che le nostre campagne «10 ore sono bastano» e «Bagni, non cespugli» sono giuste e prioritarie. Anche guidare per più di quattro ore è una delle principali fonti di disagio. A questo bisogna porre rimedio».

Il comportamento dei ciclisti e l'aggressività degli altri utenti della strada, sono al secondo e al quarto posto tra gli elementi più preoccupanti. Questi aspetti erano già stati individuati nell'indagine del 2018, ma sono aumentati in modo significativo per i ciclisti. L'aumento della mobilità dolce e delle biciclette a seguito del confinamento, ha probabilmente giocato un ruolo importante. I risultati del sondaggio hanno anche evidenziato l'importanza che i conducenti attribuiscono alle questioni ergonomiche e in particolare al sedile, considerato quasi unanimemente importante. A fine carriera, i conducenti di età superiore ai 56 anni sono i più sensibili al dolore agli arti superiori e inferiori. Per Valérie Solano, «si tratta di un lavoro difficile. Più riusciamo a migliorare le condizioni di lavoro in termini di orari regolari, di riduzione dello stress e di aumento della soddisfazione sul lavoro, più abbiamo la possibilità di mantenere gli autisti in buona salute! Logicamente, per gli autisti, i tre punti positivi del loro lavoro sono la sicurezza dell'impiego, la solidarietà e la libertà/indipendenza».

Tre domande a Unisanté

Dottoressa in salute pubblica, la professoressa Irina Guseva Canu dirige il Dipartimento Salute, Lavoro, Ambiente di Unisanté di Losanna.

Perché si è interessata alla salute dei/delle conducenti di autobus?

Prof. Irina Guseva Canu: In due studi nazionali condotti presso Unisanté, abbiamo scoperto un eccesso di mortalità per suicidio e cancro ai polmoni tra i conducenti di mezzi pubblici (in particolare di autobus) rispetto alla popolazione lavorativa svizzera in generale. Abbiamo informato i sindacati e l'Ufficio federale dei trasporti di queste "scoperte" e stiamo cercando di capirne le ragioni.

Quali sono per lei i tre risultati principali di questo sondaggio?

Il dato principale è che più della metà dei professionisti riferisce di avere dolori muscolari

alle spalle e al collo, mal di schiena e affaticamento eccessivo. Questo risultato è sorprendente, poiché l'innovazione tecnologica nella progettazione dei veicoli mira a migliorare il comfort. Un altro risultato importante è che, rispetto al 2010, le assenze per malattia e gli infortuni sono aumentati.

Come si può stabilire un nesso causale tra condizioni di lavoro e salute?

A tal fine, vorremmo realizzare uno studio di coorte sugli autisti e le autiste di autobus seguiti nel tempo. La maggioranza dei/delle conducenti è favorevole a questa soluzione. In questa professione, poche esposizioni sono state collegate in modo causale allo stato di salute e per un Paese sviluppato come la Svizzera avere professionisti così malati sembra inaccettabile.



AVS 21

Il 25 settembre ogni voto conterà: due volte NO

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

Il presidente del SEV e vicepresidente dell'USS Giorgio Tuti ha partecipato al lancio della campagna contro AVS 21: in un momento in cui i prezzi si impennano e si annuncia una stangata dei premi delle casse malati, il comitato referendario si batte anche contro l'aumento dell'IVA previsto nella revisione e dice chiaramente 2x NO il 25 settembre. No allo smantellamento dell'AVS.

Parlando ai media lo scorso 1° luglio, Giorgio Tuti è stato molto chiaro: «Le rendite delle Casse pensioni sono in caduta libera. Per illustrare questa situazione, vorrei prendere l'esempio delle FFS. Il tasso di conversione del loro Cassa pensioni è diminuito negli ultimi anni: era del 6,515% nel 2008, del 4,96% nel 2020 e del 4,54% dal 2023. Vediamo bene cosa sta succedendo: tassi di conversione più bassi = pensioni più basse». Ha messo inoltre questa riflessione in prospettiva ricordando che l'attuale riforma della LPP minaccia di smantellare ulteriormente il 2° pilastro: «Si tratta di pagare ancora di più per pensioni più basse».

Rispetto al 2° pilastro, l'AVS è solida e affida-

bile. I deficit multimiliardari previsti da decenni non si sono avverati. L'AVS ha chiuso i difficili anni pandemici 2020 e 2021 con un utile di circa 2,5 miliardi. Oggi ha un patrimonio di quasi 50 miliardi di franchi, che aumenterà ulteriormente nei prossimi cinque anni. Pierre-Yves Mailard, presidente dell'USS, ha sottolineato: «Chi vuole aumentare l'età pensionabile dice che dobbiamo lavorare più a lungo perché viviamo più a lungo. Ma la Svizzera lavora da tempo più a lungo. Abbinata allo straordinario aumento della produttività per ora lavorata, l'entrata delle donne nel mercato del lavoro retribuito negli ultimi decenni, ha aumentato in modo massiccio il volume di lavoro e il reddito soggetto a contribuzione, sostenendo le finanze dell'AVS. È per questo che dal 1980 abbiamo integrato 1,7 milioni di pensionati e continuiamo ad avere finanze sane».

7 miliardi sulle spalle delle donne

Vania Alleva, presidente di UNIA, ha ricordato il costo di AVS 21 per le donne: «Rispetto al reddito mediano, AVS 21 rappresenta una perdita di reddito di circa 26 000 franchi». In totale, la riforma costerebbe 7 miliardi sulle spalle delle donne. Vania Alleva ha sollevato un'altra questione: «Le donne anziane saranno spinte in disoccupazione. Invece di potersi prendere una



Il presidente del SEV Giorgio Tuti più battagliero che mai!

meritata pensione a 64 anni, dovranno continuare a lavorare, in un mercato del lavoro molto duro per i dipendenti più anziani. Nessuna fascia d'età ha più disoccupati di quella tra 60 e 64 anni. Mostratemi un datore di lavoro che assume una donna di 64 anni per lavorare nella sua azienda a tempo pieno per un altro anno, ma non solo per il 20% o il 30% o come precaria. In realtà, queste donne finiranno per essere disoccupate, forse anche per ricevere l'assistenza sociale. È irrispettoso ed economicamente insensato».

Tutti e tutte in pensione a 67 anni o persino più tardi

Per la coalizione che ha lanciato il referendum, AVS 21 non è altro che l'inizio di un grande smantellamento dell'AVS e delle pensioni in generale. Per Giorgio Tuti, il prossimo passo del piano di smantellamento borghese è chiarissimo: innalzare l'età pensionabile per tutti! L'iniziativa pensionistica dei giovani liberali-radicali è già in Parlamento. Chiede non solo un aumento generale dell'età pensionabile, ma anche un collegamento tra l'età pensionabile e l'aspettativa di vita, che porterebbe l'età pensionabile a 67 anni o anche oltre.

L'altro grande attacco alle pensioni è già previsto con l'iniziativa «Si a pensioni sostenibili ed

equa (iniziativa delle generazioni)».

Veronica Weisser, capa lobbista di UBS, è anche membro del comitato d'iniziativa, il che la dice lunga sugli obiettivi di questa iniziativa: smantellare il primo e il secondo pilastro significa che tutti dovranno ricorrere sempre più al terzo pilastro privatamente, che è più costoso e più rischioso per tutti, ma che rappresenta un affare lucrativo per le banche e le compagnie di assicurazione.

Va ricordato che questa iniziativa prevede che l'età pensionabile venga periodicamente adeguata ai rendimenti finanziari. «Naturalmente verso l'alto, non verso il basso», insiste Giorgio Tuti. Che aggiunge: «Si vorrebbero introdurre pensioni «fluttuanti» o flessibili, anche se le pensioni vengono utilizzate principalmente per coprire costi fissi come l'affitto e i premi dell'assicurazione malattia. Questo è il piano borghese per smantellare l'AVS e le pensioni in generale». AVS 21 è quindi il primo passo; dire NO è una battaglia centrale. Il risultato sarà riscattato e ogni voto conterà. «Dobbiamo fermare AVS 21 per arrestare lo smantellamento dell'AVS e lo smantellamento delle pensioni. Al posto di questo programma di attacco frontale ai diritti, è fondamentale rafforzare l'AVS», conclude Giorgio Tuti.

+

-

Il 28 giugno si è svolta a Lione una manifestazione di oltre 5.000 persone, indetta dal Sindacato CGT e dalla Federazione europea dei trasporti (ETF) (foto). Lo stesso giorno, la Commissione europea aveva organizzato delle giornate dedicate ai trasporti, **ma aveva "dimenticato"...** il personale dei trasporti pubblici. Con una delegazione di attivisti del SEV, Aurélie Lelong ha denunciato gli eccessi di 30 anni di liberalizzazione delle ferrovie: mettere i dipendenti in concorrenza tra loro, mercificare i servizi pubblici e minare i diritti dei/delle salariati/e.

Nel 2013 le FFS gestivano ancora 185 punti vendita. Entro la fine del 2022, secondo i dati di CHMedia, saranno solo 130. Questo non piace al SEV. «È una questione di servizio pubblico», critica Valérie Solano, vicepresidente del SEV e responsabile del dossier FFS. «Le FFS parlano di un crescente trasferimento delle vendite di biglietti su canali digitali/altri canali (95%) e solo il 5% allo sportello. Riteniamo che gli sportelli abbiano un'altra carta da giocare, soprattutto in termini di consulenza di qualità lungo tutta la catena della mobilità, il cui valore è evidente».



GIORGIO TUTI risponde

«Un sostegno verso il cambiamento»

La digitalizzazione cambia anche i trasporti. Cosa fa il SEV per sostenere i suoi membri?

Nei prossimi anni numerosi profili professionali cambieranno a seguito della digitalizzazione e dell'automazione, anche nel settore dei trasporti. Il SEV non può e non vuole opporsi a queste evoluzioni. Tuttavia, è chiaro che i lavoratori e i loro sindacati devono essere coinvolti nel processo di cambiamento: è l'unico modo per garantire che il personale sia accompagnato nel percorso di trasformazione e non resti indietro.

Il SEV si impegna affinché la digitalizzazione sia sempre un punto all'ordine del giorno nelle trattative dei CCL, soprattutto per accrescere la protezione dei lavoratori. Il SEV negozia con le aziende, ad esempio, i dati che sono autorizzate a rilevare e utilizzare per la valutazione del personale. Nel quadro delle ultime trattative per il CCL delle FFS abbiamo san-

cito il «diritto di non essere contattabili» e abbiamo istituito un fondo per la digitalizzazione. Da questo fondo è nato anche il «Bistro digital», una piattaforma di informazione e scambio. Il Bistro digital ha lo scopo di aiutare il personale delle FFS ad affrontare meglio i cambiamenti e rimanere concorrenziale sul mercato del lavoro. Per questo motivo, oltre alle preziose informazioni degli esperti e ai resoconti delle esperienze, la piattaforma offre anche consulenze individuali sotto forma di coaching gratuito o, con i cosiddetti punti d'incontro, l'opportunità di uno scambio con i colleghi su un argomento specifico con la moderazione dei professionisti. Il lancio del «Bistro digital» è ormai imminente: sarà disponibile per tutto il personale delle FFS a partire dalla metà di agosto. Seguiranno informazioni più dettagliate in merito.

Giorgio Tuti è presidente del SEV. Vuoi rivolgere una domanda a lui o ad altre persone del SEV? Scrivici a: giornale@sev-online.ch.

MANDATO DEL PARLAMENTO

Traffico a lunga percorrenza e Covid: perdite da colmare



Il traffico a lunga percorrenza rientra anche nel principio del servizio pubblico

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 16 giugno dopo il Consiglio degli Stati, anche il Consiglio nazionale ha approvato chiaramente una mozione della Commissione delle finanze del Consiglio degli Stati in cui si incarica il Consiglio federale di elaborare una legge che conceda ulteriori aiuti finanziari alle FFS. Come si legge nella mozione, infatti, gli attuali deficit delle FFS sono da «considerare straordinari». «Le FFS erano finanziariamente sane fino all'inizio della crisi sanitaria, con un'eccedenza di 463 milioni di franchi nel 2019. Avendo determinato l'origine di quest'improvvisa malattia, occorre assicurare le FFS con misure simili a quelle prescritte agli altri settori».

L'obiettivo dichiarato della mozione è garantire gli investimenti per lo sviluppo delle ferrovie decisi dal Parlamento, che molti politici vedono minacciati da due misure stabilite dal Consiglio federale a dicembre per stabilizzare le finanze delle FFS: la riduzione dei prezzi delle tracce per il traffico a lunga percorrenza dal 2022 al 2029 per un importo

compreso tra 1,5 e 1,7 miliardi (per cui i gestori dell'infrastruttura riceveranno un indennizzo proporzionalmente maggiore dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FIF) e il mandato all'UFT e alle FFS di esaminare e aggiornare il calendario per l'attuazione della fase di ampliamento 2035. Il Consiglio federale ha promesso misure di compensazione per il FIF e ha affermato che tutti i progetti di sviluppo decisi dal Parlamento saranno realizzati, anche se in alcuni casi con un ritardo di 3-5 anni. Ma questa promessa evidentemente non ha convinto molti parlamentari. Se la mozione verrà accolta la Confederazione dovrà compensare anche le perdite nel traffico a lunga percorrenza. Il Consiglio federale ha finora respinto questa proposta perché il traffico a lunga percorrenza è gestito dalle FFS per conto proprio, a differenza del traffico regionale, che è ordinato e indennizzato dai Cantoni e dalla Confederazione. Negli ultimi due anni, la Confederazione ha concesso aiuti Covid alle imprese di trasporto nel traffico regionale.

Il traffico a lunga percorrenza rientra nel servizio pubblico

Secondo Edith Graf-Litscher,

consigliera nazionale e segretaria sindacale SEV, la Confederazione deve concedere aiuti Covid anche al traffico a lunga percorrenza, perché anche in questo caso le FFS non hanno potuto semplicemente cancellare collegamenti e ridurre le composizioni dei treni, ma devono mantenere il traffico a lunga percorrenza in quanto servizio pubblico. E perché le autorità volevano evitare tensioni tra i passeggeri. «Con gli appelli a rimanere a casa e l'obbligo di telelavoro, il Consiglio federale è direttamente corresponsabile dei treni vuoti e dei deficit nel traffico a lunga percorrenza», afferma Graf-Litscher. «Inoltre non tutte le linee del traffico a lunga percorrenza sono davvero redditizie, ma devono essere in parte finanziate dalle FFS attraverso aiuti economici trasversali». «L'aiuto Covid per il traffico a lunga percorrenza contribuisce a evitare i tagli a discapito del personale», sottolinea Graf-Litscher. «E le FFS necessitano di questi fondi per non subire una pressione ancora maggiore in termini di efficienza. Con questa mozione, il Parlamento lancia un segnale politico: le FFS non devono essere indebolite nella loro sostanza con il pretesto delle perdite da Covid».

Thomas Giedemann. Il 23 giugno scorso il deposito SBB Cargo International e FFS Cargo di Bellinzona San Paolo ha ricevuto la visita della vicepresidente del SEV Valérie Solano e della presidente centrale della LPV Hanny Weissmüller (nella foto). Numerosi colleghi e colleghe hanno colto l'occasione per uno scambio di opinioni con loro. Le discussioni che più di tutte hanno acceso gli animi, sono state quelle a proposito delle misure di risparmio annunciate dalle FFS e quelle sul futuro del deposito FFS Cargo di Chiasso. La sezione LPV Ticino si è occupata dell'organizzazione dell'evento, compreso un apprezzato pranzo a base di polenta e piú contorni.

LPV TICINO

Il SEV sul terreno



ZPV

Problemi con le porte

Susanne Kratzer. Nel mese di giugno, le sezioni Sântis Bodensee, Berna, Romanshorn, Lucerna e RhB hanno organizzato eventi promozionali che hanno visto una buona partecipazione di membri. Nel 2021 le FFS hanno pubblicato un rapporto finale sull'assistenza ai clienti. Per la ZPV, tuttavia, gli obiettivi non sono stati raggiunti, soprattutto perché le osservazioni della ZPV e dalla CoPe non sono state prese in considerazione e le FFS hanno fatto promesse sull'accompagnamento dei treni, ad oggi non mantenute. Sulla conversione delle pause in interruzioni del lavoro, il 16 giugno si è tenuto un incontro presso l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) per chiarire le questioni aperte. La decisione dell'UFT è attesa per la fine dell'anno. Secondo la risposta delle FFS, la salute del personale del treno bipiano a lunga percorrenza (TLP) non è affatto a rischio. Nonostante ciò, si rinuncia alla messa in funzione della compensazione del rollo. Ad oggi, le FFS non hanno fornito alcuna prova di quanto sia elevato lo sforzo fisico su questi treni. L'occultamento di questi risultati dà l'impressione che le FFS abbiano qualcosa da nascondere. Secondo le misurazioni esterne, le vibrazioni nel TLP sono due volte superiori a quelle dell'IC 2000, motivo per cui la rinuncia alla compensazione del rollo è più che giustificata. Di nuovo, il 13 giugno 2022, si sono verificate irregolarità durante la chiusura delle porte su un treno EW IV. A Zurigo HB, il treno è stato esaminato, ma dall'analisi diagnostica non è stato riscontrato alcun guasto e la composizione in questione è stata rimessa in funzione. Circa 2 ore dopo, lo stesso treno è partito dall'aeroporto di Zurigo con una porta aperta, anche se la spia della porta del conducente si era spenta. È fondamentale discutere le procedure quando il personale segnala tali malfunzionamenti delle porte, soprattutto se la diagnosi non ha rilevato alcun difetto. Sembra strano che si verifichino malfunzionamenti delle porte su un treno prima dell'indagine e anche dopo, la cui causa ovviamente non può essere trovata... La pianificazione integrata della produzione (IPP) è un progetto enorme che ci terrà impegnati. Si tratta, tra l'altro, dell'armonizzazione dell'inserimento delle vacanze e della sostituzione del SOPRE. La nostra posizione è chiara: l'inserimento delle ferie rimane di competenza delle ZPV locali, poiché questo siste-

ma si è dimostrato valido per 40 anni. Anche le annunciate misure di risparmio delle FFS, che non saranno mai accettate dal personale, rimangono un tema attuale. Le relazioni sulle varie sfide delle sezioni sono state ricche di argomenti. Tuttavia, è stato anche piacevole leggere che, ad esempio, agli eventi per i giovani della sezione Sântis-Bodensee c'è stata una grande partecipazione e che il personale del treno RhB ha ricevuto una lettera di ringraziamento personale e un regalo dalla direzione per il grande impegno durante la pandemia. La CoPe ci ha informato che è stato creato un gruppo di lavoro per quanto riguarda le chiusure delle carrozze, che saranno installate maniglie aggiuntive nei punti critici del TLP e che il prossimo incontro a fine agosto affronterà i temi ergonomia / formazione / istruzioni, che il rollout del nuovo tablet avverrà a partire dal 22.08.2022, che ci saranno nuove sfide nell'assegnazione dei treni extra per il calcio dal 2023.

Conferenza dei presidenti

Con 15 partecipanti, la conferenza dei presidenti delle sezioni FFS ha registrato un'ottima partecipazione. Il primo argomento è stato il reclutamento dei soci. La preparazione per l'imminente settimana promozionale ZPV dal 13 al 19 giugno è stata pertanto ottimale. I rapporti delle sezioni sono sempre avvincenti, in quanto mostrano quanto siano sfaccettati i problemi e tutto l'impegno che i comitati profondo a favore dei loro membri. In un altro lavoro di gruppo, ci si è concentrati su come ottimizzare la collaborazione con la direzione regionale, CoPe e le parti sociali, con l'obiettivo di profilarsi con un'immagine forte. Sono state inoltre comunicate le ultime novità della ZPV e le informazioni sull'assemblea dei delegati e sul congresso del 26/27 ottobre 2022. Ancora una volta, le misure di risparmio delle FFS hanno surriscaldato gli animi. Tutti concordano sul fatto che una riduzione indiretta dei salari attraverso l'aumento dei contributi di rischio alla cassa pensioni delle FFS nonché l'abolizione dell'invalidità professionale riguarda tutti, ma la perdita dell'invalidità professionale colpisce in particolare i/le dipendenti delle professioni di monopolio, tra cui il personale treno. Occorre bloccare queste misure di risparmio alla conferenza CCL del 6 settembre 2022. Per questo contiamo sui nostri delegati CCL.

PRESENZA SINDACALE A CHIASSO

La ZPV Ticino c'è!



Marco Belloli. La ZPV Ticino ha organizzato, lo scorso 29 giugno, una presenza nei locali del personale treno del deposito di Chiasso. Abbiamo potuto accogliere colleghi e colleghe con un piccolo rinfresco. Un'importante occasione per scambiare due parole con i colleghi ticinesi e di altri depositi di passaggio a Chiasso. Grazie a tutti e a tutte.

NUOVE REGOLE PER CONDUCENTI PROFESSIONISTI IN CASO DI RITIRO DELLA PATENTE

Un taglio alla doppia pena

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dal 1° aprile 2023, le conducenti e i conducenti professionali a cui verrà ritirata la licenza di condurre per un'infrazione lieve (come un eccesso di velocità contenuto), potranno beneficiare di una deroga che consente loro di effettuare viaggi professionali durante la sospensione della patente di guida. In questo modo, gli effetti professionali del ritiro della patente sono attenuati e si evita una doppia punizione rispetto ai conducenti non professionisti. La relativa modifica dell'ordinanza attua una mozione approvata dal Parlamento e promossa dal SEV. L'impulso è stato dato da una mozione congressuale di conducenti degli autobus nel 2015.

Il 22 giugno, il Consiglio federale ha infatti adottato i relativi adeguamenti di ordinanza, dando così seguito alla mozione 17.3520 «No a sanzioni doppie per gli autisti» promossa dal SEV, che la «nostra» consigliera nazionale e segretaria sindacale Edith Graf-Litscher aveva presentato al Parlamento nel 2017 e che era stata successivamente approvata da entrambe le Camere.

In sostanza, vi sarà una modifica dell'articolo 33 capoverso 5e dell'Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC; RS 741.51). Nel suo comunicato stampa del 22 giugno (vedi <https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msgid-89362.html>), l'Ufficio federale delle strade ha pubblicato un link «Ordinanze e commenti» che illustra la nuova regolamentazione come segue:

«Al fine di evitare situazioni particolarmente penalizzanti sul lavoro, l'autorità cantonale potrà autorizzare i titolari di una licenza per allievo conducente o di condurre revocata, a guidare per l'intera durata del provvedimento se necessario per l'esercizio della propria professione. A tale scopo stabilirà nella decisione di revoca esat-



Il 30 giugno 2017, una delegazione del SEV-VPT consegna la petizione «No alla doppia pena per gli autisti professionisti» all'allora responsabile dell'informazione del dipartimento dell'UFT.

tamente quali spostamenti sono autorizzati. (...) L'autorità potrà anche decidere se autorizzare gli spostamenti a fini professionali per tutta la durata della revoca o limitarli a singoli periodi, ad esempio perché la persona interessata può rinunciare del tutto a guidare durante le vacanze. (...)».

«Gli spostamenti necessari per l'esercizio della professione non potranno mai essere autorizzati durante la revoca di una licenza di condurre a seguito di un'infrazione medio-grave (art. 16b LCStr) o grave (art. 16c LCStr), bensì solo in caso di revoca dovuta a infrazioni lievi ai sensi dell'articolo 16a LCStr. Saranno autorizzati al massimo per due revoche nell'arco di cinque anni, ma non a persone la cui licenza di condurre sia stata ritirata per motivi di sicurezza a tempo indeterminato o definitivamente».

Proposta al Congresso, petizione, mozione e lavoro di persuasione

La mozione serviva ad attuare una proposta presentata al Congresso SEV il 28 maggio 2015. Formulata dalla Sezione VPT Sottoceneri presieduta

allora da Peter Bernet e dalla conferenza di settore Bus-GATU, essa chiedeva al SEV di fare il possibile per eliminare la discriminazione delle conducenti e dei conducenti di autobus a causa della duplice sanzione in caso di revoca della licenza di condurre. «In altre nazioni europee, la revoca della licenza di condurre non preclude necessariamente la possibilità di con-

duurre bus a livello professionale. Una simile disposizione sarebbe auspicabile anche nel nostro paese», si poteva leggere nella proposta.

Il Congresso ha accettato soltanto di vagliarla, poiché la dirigenza del SEV era scettica sulle possibilità politiche di modificare la legge e voleva esaminare anche una soluzione a livello di CCL.

Novità: viaggi autorizzati per l'esercizio di una professione nonostante il ritiro della patente

Per evitare casi di disagio professionale, dal 1° aprile 2023 le autorità cantonali potranno autorizzare viaggi per l'esercizio di una professione durante la privazione della licenza di condurre. I dettagli saranno specificati in un provvedimento di privazione.

Tuttavia, questa possibilità esiste solo per i reati minori. Commette tale reato chiunque violi le norme del codice della strada e metta in pericolo l'incolumità degli altri utenti della

strada solo in misura minima e con colpa lieve (art. 16a LCStr). Anche uno stato di lieve ebbrezza con una concentrazione di alcol nell'alito inferiore a 4 mg/l o una concentrazione di alcol nel sangue inferiore allo 0,8 per mille è considerato un'infrazione minore, a condizione che non siano state violate altre norme del codice della strada. Se la persona che ha commesso l'infrazione non ha subito la sospensione della patente o altre misure amministrative nei due

A convincere di andare nella direzione della soluzione legale perseguita poi dal SEV tramite la mozione, sono state le oltre 4400 firme raccolte con una petizione lanciata dalla sottofederazione VPT e consegnate al DATEC il 30 giugno 2017 da una delegazione SEV-VPT composta da undici conducenti, fra cui il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro.

«Non vogliamo certo proteggere chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto dell'alcol» aveva chiarito Edith Graf-Litscher durante la consegna. «Ciò che conta per gli autisti e le autiste di autobus è che non vengano sanzionati due volte per infrazioni minori - come il mancato rispetto della precedenza - e che non perdano il posto di lavoro».

Azione combinata a livello sindacale e politico

«Questo successo è il frutto della ferma risolutezza dei e delle militanti delle nostre sezioni Bus, unita all'impegno di Edith Graf-Litscher in Parlamento. L'unione di attività sindacale e attività politica ha dato prova di grande efficacia. L'esempio dimostra - ha chiosato il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser - che talvolta ci vogliono anni di perseveranza prima che una proposta della nostra base al Congresso possa tradursi in realtà. Grazie di cuore a tutte e a tutti per il prezioso impegno».

anni precedenti, verrà emesso un ammonimento. In caso contrario, la patente di guida verrà sospesa per almeno un mese. È consigliabile informare fin dall'inizio le autorità che si è autisti professionisti, in modo da tenerne conto in un eventuale provvedimento di sospensione, per non compromettere l'esercizio della professione durante la sospensione della patente. È inoltre consigliabile presentare al più presto una domanda di protezione giuridica al SEV.

sensibilizzazione della popolazione, la formazione degli specialisti e dei volontari, nonché prevenzione e la lotta contro la violenza sessuale e sessista (violenza sessualizzata).

Con questo obiettivo s'intende informare la popolazione sulle diverse forme di violenza nei confronti delle donne e di violenza domestica, le loro gravi conseguenze e le offerte di sostegno disponibili, fornendo approfondimenti specifici sui vari gruppi di persone interessate, nonché sui comportamenti, i ruoli e gli stereotipi di genere che favoriscono la violenza. Una delle misure prevede inoltre di migliorare la visibilità dell'aiuto alle vittime tramite nuove campagne di sensibilizzazione. L'obiettivo primario del piano d'azione è la lotta contro la violenza sessualizzata. È necessario, quindi, identificare le cause di questa forma di violenza. La dimensione del genere deve essere integrata nel sistema di prevenzione, nella messa a disposizione di offerte di sostegno e nell'aiuto fornito alle vittime e alle persone autrici di violenza.

Ratificando la Convenzione del Consiglio d'Europa, la Svizzera si è fermamente impegnata a rafforzare la prevenzione, la protezione delle vittime e il perseguimento penale di queste forme di violenza.

CONVENZIONE DI ISTANBUL

Contrastare la violenza

Ufficio federale dell'uguaglianza fra donna e uomo, giornale@sev-online.ch

Il Consiglio federale ha adottato il piano d'azione nazionale 2022-2026 per l'attuazione della Convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta contro la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica (Convenzione di Istanbul).

La violenza nei confronti delle donne e la violen-

za domestica continuano a essere molto diffuse in Svizzera e a causare grandi sofferenze. Nel 2021, nel nostro Paese, la polizia ha registrato 19 341 infrazioni in ambito domestico. La maggior parte dei casi avviene all'interno di una relazione in corso o passata. Oltre il 70 per cento delle vittime erano donne e nel 73 per cento dei casi l'autore del reato era un uomo. In tutti i reati sessuali registrati dalla polizia nel 2020, l'86 per cento delle vittime erano donne.

Il piano d'azione nazionale per l'attuazione della

Convenzione di Istanbul 2022-2026, mira a ridurre la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica tramite 44 misure concrete. Queste sono destinate a tutte le persone vittime di violenza, indipendentemente dall'età, dall'origine, dall'orientamento affettivo o sessuale. Il piano d'azione sarà implementato a tutti i livelli istituzionali e comprende misure elaborate da Confederazione, Cantoni e Comuni. È incentrato su tre ambiti prioritari per i quali è stata identificata una necessità di agire: l'informazione e la



Folta anche la delegazione dal Ticino guidata da un volto celebre del SEV, Peter Bernet



Gilbert D'Alessandro con Laurent Meier. Che duo!



PENSIONATI E PENSIONATE VPT

La gioia di ritrovarsi



Pensionati BLS presenti con brio.



Altre immagini sulla nostra pagina Facebook e sul nostro sito internet sev-online.ch



Buon umore tra i neocastellani....



Giorgio Tuti è stato calorosamente ringraziato dal comitato del settore pensionati composto da Eric Russi, Gilbert D'Alessandro e Marc-Henri Brélaz.

HELVETIA ASSICURAZIONI

La prima assicurazione per conto proprio

Helvetia giornale@sev-online.ch

Lasciare la casa dei genitori è senz'altro un passo importante. Non solo per i giovani, ma anche per i loro genitori. E a questo punto giunge anche il momento di informarsi sull'assicurazione. Un'assicurazione propria? È più semplice di quanto si pensi.

Quando i giovani vanno a vivere da soli, si assumono anche più responsabilità, per se stessi e la loro vita. Lo stesso vale anche per le assicurazioni perché non sono più inclusi nelle polizze dei genitori.

Quali assicurazioni prioritarie?

Non è obbligatorio stipularla, ma questa è senz'altro una delle più importanti: l'assicurazione RC privata. Chi arreca un danno a un'altra persona o alle sue cose ne deve rispondere e ciò può avere considerevoli conseguenze economiche. In questi casi, entra in gioco la responsabilità civile privata che se ne assume i costi. Conviene assicurare gli acquisti effettuati. Quando i giovani vanno a vivere per conto proprio, investono nell'arredamento della loro nuova abitazione. L'assicurazione mobilia domestica interviene per i danni arrecati ai beni se dovesse scoppiare un incendio nell'appartamento, oppure se la rottura di un tubo o forti piogge dovessero allagare abitazione e arredamento o anche in caso di furto. Con l'assicurazione complementare adeguata è possibile assicurare anche lo smartphone qualora venisse rubato durante un party nell'appartamento o se cadesse a terra danneggiandosi.

Non sempre va tutto secondo i piani

Ammalati a letto anziché sulla sdraio L'assicurazione viaggi copre i costi di volo, albergo e altri mezzi di trasporto in caso di un imprevisto prima della partenza. Grazie all'assicurazione viaggi, anche chi si ammala o s'infortuna durante un viaggio può beneficiare della copertura degli elevati costi di recupero e rimpatrio.



Franco Facchinetti

In esclusiva per i giovani adulti

Con YOUiverse, l'assicurazione gioventù dell'Helvetia, i giovani fino ai 27 anni d'età possono scegliere le coperture che ritengono importanti. Questa polizza include inoltre delle prestazioni per i giovani assetati di sapere: l'Helvetia infatti paga ad esempio i costi di ripetizione di esami non superati o rimborsa le spese derivanti dall'interruzione di corsi di formazione o perfezionamento, a causa di un infortunio o di una malattia.

A seconda della situazione, potrebbe essere opportuno stipulare altre assicurazioni. Un colloquio personale serve a fare chiarezza, in particolare nel caso di giovani che hanno a che fare per la prima volta con le assicurazioni. Franco Facchinetti, consulente assicurativo e previdenziale, AG Lugano e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione. Troverete ulteriori informazioni su www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con

helvetia 

La Sua Assicurazione svizzera

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, Yves Sancey, Tiemo Wydler

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008,

3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

Stampa: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Prossima edizione: 29.08.2022. Chiusura redazionale: 23.08.2022, ore 10.00.

COLPI DI DIRITTO

Parlando di imposte ...



Protezione giuridica giornale@sev-online.ch

Le imposte sono un po' come la pioggia. Tutti sappiamo che è indispensabile, ma preferiremmo riceverne il meno possibile.

Al momento di passare al beneficio del pensionamento anticipato, Olivier ha ricevuto un contributo del suo datore di lavoro, sotto forma di un versamento effettuato direttamente alla cassa pensioni per finanziare la rendita ponte. Qualche mese più tardi, riceve però un'amara sorpresa: il fisco considera questo importo di riscatto come reddito imponibile. Olivier trova questa decisione ingiusta, soprattutto perché paga già le imposte sulla rendita ponte versatagli mensilmente e calcolata tenendo conto dell'importo versato dal datore di lavoro. Il suo reclamo viene però respinto dall'autorità fiscale, che si dimostra inflessibile.

Olivier si rivolge quindi all'assistenza giuridica del SEV, che incarica un avvocato di difenderlo.

La decisione del fisco è basata sull'articolo 79b§3 della legge sulla previdenza professionale LPP, che recita: «le prestazioni risultanti dal riscatto non possono essere versate sotto forma di capitale dagli istituti di previdenza prima della scadenza di un termine di

tre anni. Se sono stati accordati versamenti anticipati a titolo di promozione della proprietà abitativa, i riscatti volontari possono essere effettuati soltanto dopo il rimborso dei versamenti anticipati».

L'interpretazione di questo articolo da parte dell'autorità fiscale cantonale poggia proprio sul termine di tre anni. Dato che Olivier ha ritirato parte del suo avere LPP in capitale prima della scadenza dei tre anni, l'ufficio di tassazione ritiene che anche l'importo di riscatto ne faccia parte e che debba di conseguenza essere tassato. Tale parere è del resto condiviso dalla Conferenza Svizzera delle imposte, sulla base di una decisione del Tribunale federale del 2010.

L'avvocato di Olivier non si fa però impressionare e inoltra un ricorso alla competente commissione cantonale, in quanto esiste anche dell'altra giurisprudenza: una decisione dello stesso Tribunale federale di recente pubblicazione, che descrive esattamente la stessa situazione di Olivier, giungendo alla conclusione che il riscatto versato per migliorare una rendita ponte AVS non rientra nelle disposizioni dell'articolo 79b§3 della LPP.

Questa nuova giurisprudenza induce l'ufficio cantonale delle tassazioni a rivedere la propria posizione e la commissione cantonale ad accettare il ricorso. Per Olivier, la vicenda ha così un lieto fine, grazie all'assistenza giuridica del SEV.

AMSA

Una sera di inizio estate



Alcuni colleghi di AMSA, accompagnati dal segretario sindacale Thomas Giedemann, si sono dati ritrovo per una cena di inizio estate. Insieme al presidente della VPT Sottoceneri e al rappresentante ticinese nel Comitato nazionale BUS della VPT, si è colta l'occasione per uno scambio sui temi sindacali.



Unisciti a noi su Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



COMITATO CENTRALE PV

Attenti a 360 gradi

Alex Bringolf, segretario centrale PV. Come è ormai tradizione, i presidenti sezionali della Regione Centro si sono incontrati il 14 giugno con il Comitato centrale PV a Seon per la quarta riunione dell'anno. Essi hanno potuto riferire che le assemblee sono di nuovo ben frequentate e anche le varie manifestazioni registrano una partecipazione soddisfacente. Nelle prossime settimane il presidente centrale Roland Schwager rivedrà con il CC il processo di adesione delle vedove. Questo per uniformare la prassi nelle sezioni e semplificare la compilazione dei moduli necessari. Come finora, il rientro dei formulari via sezione dev'essere mantenuto. René Wolf della PV Lucerna ha ricordato che dal prossimo autunno si potrà utilizzare unicamente la fattura QR. I cassieri sezionali potranno attribuire correttamente i diversi pagamenti e i relativi scopi? Il nostro cassiere centrale Egon Minikus allestirà una breve guida affinché possano prepararsi al cambiamento. Tra le questioni che ancora occupano la PV restano la possibilità di de-

positare l'AG FVP e il suo pagamento con valuta Reka, in attesa che le FVP vengano integrate nello SwissPass. Su richiesta del collega Walter Merz, il PC chiederà al SEV quando saranno nuovamente disponibili gli involucri in pelle per il calendario tascabile. Tracciando un bilancio della recente Assemblea dei delegati a Briga, è stato promesso che in futuro si curerà che sia disponibile un numero sufficiente di auricolari per le traduzioni simultanee. Un problema che non dovrebbe sussistere al CFL Löwenberg. Il presidente centrale e il CC hanno nuovamente ringraziato la sezione Vallese per l'organizzazione dell'AD.

La prossima AD avrà luogo al CFL e sarà seguita l'indomani dal Congresso SEV, chiamato a eleggere la nuova o il nuovo presidente del nostro sindacato. I delegati della PV auspicano di poter fare la sua conoscenza, Roland Schwager l'inviterà al nostro consesso. Poiché in autunno dovremo votare sulla revisione dell'AVS, sarebbe utile sentire il parere del presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard. Il Congresso dovrà

anche decidere se in futuro esso dovrà tenersi ogni due oppure ogni quattro anni. Come PV, per varie ragioni siamo scettici su questo punto eosterremo questa nostra opinione in seno al Comitato SEV.

Le FFS si trovano nelle cifre rosse e la pressione sulle misure di risparmio aumenta. Prendiamo atto con rincrescimento dell'esito del recente incontro del nostro PC con il settore HR FFS. Il fatto che sia di nuovo e soprattutto il personale a dover pagare, nonostante l'enorme impegno dimostrato quotidianamente, lascia anche a noi l'amaro in bocca. Per il reclutamento il SEV ha fissato obiettivi quantitativi. La PV non ha ambiti lavorativi nei quali organizzare campagne promozionali, i nostri membri entrano a farne parte con il passaggio alla pensione. Continueremo a contattare i colleghi che intendono lasciare il sindacato, ma non è possibile quantificare queste azioni; per tale ragione il SEV non ha fissato obiettivi per la PV. Il giornale SEV continuerà a osservare due lunghe pause di pubblicazione nel corso dell'anno, che a nostro avviso fanno perdere di attualità alla comunicazione. Misure di risparmio decise ormai cinque anni fa hanno ridotto a 15 le edizioni del giornale. Una situazione che occorre accettare. Per questo dobbiamo far capo agli altri canali di comunicazione: il nostro programma annuale dettagliato e il sito web della PV. Il Comitato centrale augura a tutte e tutti una bella e riposante estate!

FERROVIARI SPORTIVI

Il torneo di calcio vinto dai ticinesi



La squadra Ticino 1 vincitrice del torneo (Campioni Svizzeri SVSE).

Mirko Frizzarin Gli 83 esimi Campionati Svizzeri di calcio dei ferrovieri sportivi si sono svolti a Losone. Il torneo ha visto la partecipazione di 6 squadre, 4 dal Ticino e 2 dalla Svizzera tedesca: ESC Basilea e ESC Soldanella. Login Ticino per la prima volta portava una formazione di giovanissimi, riuscendo a piazzarsi al quarto posto, dopo aver perso una combattuta semifinale contro i futuri campioni del UFS Ticino 1. I «Legends» capitanati dal duo «Peduzzi - Diodati» capitolavano in semifinale dopo i calci di rigore con-

tro l'ESC Basilea. UFS Ticino 1 completava un percorso netto fatto di sole vittorie (4), totalizzando 16 reti e subendone solo 1 in semifinale contro i ragazzi terribili della Login Ticino. In finale, i ticinesi di mister Chiaravallotti trascinati dalla coppia Zivko - Decristophoris, sconfiggevano con un roboante 6 a 0 i campioni in carica dell'ESC Basilea. Un grande grazie è dedicato al comune di Losone e ai «Brasom Tüt» diretti da Michele Tonascia bandiera, del Team Ticino e della Nazionale Ferrovieri.

PENSIONAMENTO

Si volta una pagina di storia



Patrizia Pellandini Minotti va in pensione dopo 30 anni al SEV. Il suo ultimo giorno di lavoro è stato il 30 giugno. Patrizia ha avuto un ruolo anche in questo giornale, rileggendo gli articoli. A Berna, un allegro gruppo si congeda da lei. E dal Ticino tutto il SEV le augura ogni bene.

INCONTRO A BUCHS

RPV attiva

Servizio stampa RPV. La commissione centrale RPV si è riunita il 27 giugno 2022 a Buchs SG per la sua seduta ordinaria.

Cargo Flash del 14 giugno 22 - Ai dipendenti delle FFS è espressamente vietato trasmettere abiti di lavoro a terze persone, come pure offrire questi abiti su piattaforme di vendita. Gli abiti di lavoro delle FFS sono destinati esclusivamente all'uso personale. **FFS Cargo e i partner sociali** sono giunti a un

accordo sul profilo professionale dei macchinisti B100. Partner sociali e Commissione del personale hanno contribuito all'elaborazione di questo nuovo profilo. A inizio anno, ai partner sociali sono poi stati sottoposti i risultati della classificazione della funzione. Ne sono seguite diverse tornate di trattativa e approfondimenti, al termine dei quali le parti sono giunte a un accordo.

Misure di risparmio FFS - I fronti restano rigidi. Come noto, la direzione FFS ha annunciato a fine aprile di voler sopprimere l'invalidità professionale, di voler parificare i premi di rischio della cassa pensioni (attualmente il personale paga ¼) e di aumentare il contributo del personale ai costi di malattia. Secondo i dati delle FFS, questi tre provvedimenti permetterebbero risparmi dell'ordine di 30 milioni di

franchi all'anno. Per contro, al personale portano una diminuzione del potere d'acquisto di circa 1 per cento, alla quale si aggiungono le conseguenze della soppressione dell'invalidità professionale. Le reazioni raccolte dal SEV presso i suoi membri e presso il personale sono estremamente chiare: non siamo disposti a inghiottire questo rospo!

Evento di reclutamento all'impianto di manutenzione di Oberwinterthur: il 22 giugno, le sottofederazioni AS e RPV hanno organizzato un'azione di reclutamento con uno stand per la distribuzione di hot dog. La manifestazione ha visto un'importante partecipazione e la presenza del SEV e delle due sottofederazioni è stata molto apprezzata. La sottofederazione RPV augura a tutti una serena pausa estiva.

BLS e SOB, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Formazione

13/14.09.2022
Esami periodici

Hai degli esami periodici che ti aspettano fra poco? Allora il corso di preparazione agli esami periodici organizzato dalla LPV fa sicuramente al caso tuo. Il corso, sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di approfondire le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro. Il corso si svolge su due giorni: il primo in aula a Bellinzona, mentre il secondo è strutturato come autoapprendimento e viene completato a casa.

Data: 13/14.09.2022 - Corso misto P/G, Bellinzona.

Costo: Membri LPV: CHF 50 (secondo le condizioni generali). Non membri: CHF 650. Sono compresi nell'importo: documentazione del corso, pranzo e bibite.

Congedo formazione: In base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int.,

Iscrizioni: direttamente sul sito www.lpv-sev.ch > servizi > esami periodici.

Donne SEV

18.11.2022
Giornata di formazione

La Commissione Donne SEV vi invita alla giornata di formazione 2022: «Il mondo cambia e io con lui - il mondo del lavoro 4.0 e le sue conseguenze». È assicurata la traduzione simultanea in francese e italiano. **Venerdì 18 novembre 2022, Hotel Bern, Berna.** Per questa giornata, le collaboratrici FFS e FFS Cargo possono richiedere congedo formativo. Per le collaboratrici delle altre imprese di trasporto concessionarie (ITC) valgono le rispettive disposizioni interne. Posti limitati.

Agenda 9/21

I NOSTRI MORTI

Il Comitato PV Ticino e Moesano, ha il mesto compito di annunciare la scomparsa dei seguenti membri della sezione:

Albertini Walter, anni 95
Biasiucci Saverio, anni 88
Schärer Reto, anni 62
Minotti Giuseppe, anni 92
Bottini Franco, anni 92
Mainini Giorgio, anni 84
Zraggen Jakob, anni 88



VERTENZA SNL SUL TEMPO DI LAVORO

Vittoria sindacale: l'UFT dà ragione al SEV

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

Una vittoria legale, ma soprattutto sindacale. Lo scorso 20 ottobre per tramite del proprio legale, il SEV aveva inoltrato all'UFT (Ufficio federale dei trasporti) una denuncia amministrativa nei confronti della SNL (Società Navigazione Lugano). Due le questioni segnalate: la ritardata comunicazione del piano di ripartizione del servizio e la mancata conferma delle vacanze prevista dalla Legge. Con una Decisione del 29.06.2022, l'UFT dà ragione su tutta la linea al SEV e non riconosce le argomentazioni della SNL.

Ma perché siamo arrivati a tanto? Solitamente a decorrere dal tardo autunno molti dipendenti della navigazione possono finalmente beneficiare delle meritate vacanze. E non può essere diversamente perché nel periodo di forte traffico dell'estate, le vacanze sono possibili se non in rarissime eccezioni. Pertanto è ovvio che i dipendenti SNL avevano informato da tempo l'azienda sui giorni per poter godere delle vacanze. Tutto perfetto, se non la conferma di queste vacanze per alcuni dipendenti non è mai arrivata e questi dipendenti avevano già prenotato le ferie nei luoghi di villeggiatura. Tutto ciò in evidente contrasto con l'Ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro OLdL (Art. 26 capoverso 8). Così i colleghi interessati e giustamente infuriati, si sono rivolti al segretario SEV di Bellinzona che ha provveduto a preparare una dettagliata documentazione all'indirizzo del proprio avvocato.

Il secondo punto contestato, riguarda la più volte ritardata comunicazione del piano di ripartizione del servizio (art.26 capoverso 1 b e c in combinato disposto con capoverso 7 b 1 OLdL). Anche qui vi lasciamo immaginare le ire dei dipendenti che più di una volta hanno dovuto attendere fino a pochi giorni dalla fine del mese, per sapere quale fosse la pianificazione per il mese successivo! Nell'ambito del partenariato sociale, nonostante più solleciti, non è stato possibile risolvere questi problemi ed è per questo che il SEV si è rivolto all'UFT che è l'ente di sorveglianza in materia.

Ecco che cosa sostiene l'UFT

L'UFT in sostanza smonta tutte le argomentazioni di SNL e in modo lapidario richiama al rispetto della legge.

Innanzitutto l'UFT rileva in modo chiaro come la pianificazione annuale sia la regola e una pianificazione mensile è possibile solo in presenza di consolidati accordi. Ma c'è molto di più e non possiamo che citare testualmente:

- «La SNL gestisce la crisi reagendo agli eventi piuttosto che anticipandoli, e in maniera unilaterale, ossia senza coinvolgere i principali attori come i collaboratori, la CoPe, il SEV o l'UFT».

- «La SNL, ha potuto contare sulla benevolenza e la disponibilità dei suoi dipendenti, che hanno accettato di spostare le vacanze. Tuttavia non può pretenderlo in ogni occasione».

- «La SNL, con il suo comportamento, mette i suoi collaboratori nella difficile situazione di dover violare le regole e/o di non poterle rispettare, in un senso (legge), come nell'altro (salute)».



Nel suo ruolo di organo di vigilanza, l'UFT ha dato ragione ai marinai del Lago Maggiore

- «La SNL deve disporre di personale sufficiente per garantire che le prestazioni siano effettuate nel rispetto di tutte le disposizioni legali (sicurezza e protezione della salute). Se decide di aumentare le prestazioni, deve verificare di essere in grado di farlo».

Il pacchetto delle osservazioni contempla ancora tante citazioni, oltre che un addebito a SNL di un emolumento di 2500 franchi, che meriterebbero di essere menzionate ma che per ragioni di spazio evitiamo di includere.

E ora?

L'UFT menziona in modo chiaro come verrà controllata SNL nel pros-

simo audit, riservandosi di procedere penalmente, qualora rilevasse nuove violazioni della legge.

Di sicuro il SEV e i marinai del Lago Maggiore manterranno alta la guardia. Questa vittoria legale è soprattutto sindacale. Grazie ad una consolidata presenza e unità sindacale, alcuni marinai ci hanno messo la faccia e hanno consegnato tutta la documentazione in loro possesso al segretario del SEV di Bellinzona. Ciò ha permesso la costruzione di una solida argomentazione sindacale. E oggi a beneficiarne sono tutte le colleghe e colleghi. Non da ultimo, questa decisione non potrà che essere utile sindacalmente soprattutto per due motivi: contiene a tutti gli effetti im-

portanti punti che fungeranno da giurisprudenza, soprattutto quelli legati alla partecipazione delle rappresentanze del personale in seno alle aziende come pure deve dare la forza ad ogni lavoratrice e lavoratore di segnalare immediatamente al sindacato le irregolarità.

A conclusione, giusto ricordare che con SNL, bacino svizzero del Lago Maggiore, è appena stato firmato un CCL con scadenza 31.12.2026. Come pure va menzionato, dopo che SNL avrà informato il suo personale di questa decisione come previsto dal testo UFT, che all'azienda è data possibilità di ricorso contro questa decisione al Tribunale amministrativo federale.

RAPPORTO SULLA LIBERA CIRCOLAZIONE DELLE PERSONE

Ma in Ticino la pressione resta

USS/frg
francoise.gehring@sev-online.ch

20 anni di libera circolazione delle persone: l'USS commenta i risultati del 18esimo rapporto dell'Osservatorio redatto dalla SECO. In sintesi l'USS conferma che le misure di accompagnamento servono per combattere la pressione al ribasso sui salari e il lavoro precario.

20 anni fa è entrata in vigore la libera circolazione delle persone con l'Unione europea (UE). Si è così aperto un nuovo capitolo della politica migratoria svizzera, che nelle zone di frontiera - come il Ticino - ha pesato molto in termini di pressione sul mercato del lavoro, tanto che in

certi settori si è potuto constatare una sostituzione della manodopera.

I sindacati avevano subito preso una posizione chiara: erano d'accordo con l'introduzione della libera circolazione delle persone solo se i salari fossero stati protetti. Sono state perciò introdotte misure di accompagnamento per contrastare il dumping sociale e salariale.

Secondo il rapporto dell'Osservatorio, a livello nazionale la libera circolazione delle persone e le misure di accompagnamento si sono dimostrate nel complesso utili per i lavoratori e le lavoratrici. Grazie ai controlli sui salari, alle multe e ad altre misure di applicazione, i salari svizzeri non hanno mai subito pressioni su larga scala. Occorre tuttavia differenziare, come detto, quando si parla delle realtà di fron-

tiera. In Ticino il movimento sindacale è piuttosto concorde nell'affermare che l'accordo ha prodotto un imbarbarimento delle condizioni di lavoro e le misure di accompagnamento contro il dumping si sono dimostrate spesso inefficaci e inadeguate a contrastare le distorsioni prodotte dalla liberalizzazione del mercato del lavoro.

Di fatto, anche a livello nazionale, il dumping salariale è ancora una realtà sui posti di lavoro: in caso di ispezioni, un datore di lavoro su cinque viene sorpreso per la sua politica salariale al ribasso. Ma le misure di accompagnamento e il loro effetto preventivo impediscono una pressione generale sui salari. Anche se non si può mai abbassare la guardia. Nonostante i controlli, infatti, le forme di lavoro precario come i la-

voratori distaccati, il lavoro temporaneo e i soggiorni di brevissima durata, sono aumentati in modo significativo dall'introduzione della libera circolazione delle persone.

Rispetto alla Svizzera tedesca, la Svizzera romanda e il Ticino hanno registrato un'immigrazione netta più elevata e una crescita più sostenuta dell'occupazione frontaliere. Il Ticino, infatti, ospita una quota di lavoratori frontaliere del 30,9% in continua crescita, che percepiscono salari notevolmente più bassi della media. Per contro, il tasso di partecipazione al mercato del lavoro dei residenti, si legge nel rapporto, non è cresciuto negli ultimi cinque anni e i salari sono i più bassi della Svizzera». In Ticino, insomma, non solo abbiamo i salari più bassi, ma pure l'occupazione che non cresce.

«La Svizzera - commenta l'USS - ha i salari più alti d'Europa. E siamo più aperti di qualsiasi altro Paese europeo. Ecco perché abbiamo bisogno del massimo livello di protezione dei salari. Ed è per questo che dobbiamo difenderla. Ma le misure di accompagnamento presentano ancora lacune significative. Ad esempio, nel commercio al dettaglio o nell'orticoltura non esiste una CC universalmente valido che preveda un salario minimo, anche se in questi settori si verificano regolarmente casi di dumping salariale».

FRANÇOISE GEHRING

SWISSPORT ZURIGO

«Ora dobbiamo fare pressione»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il CCL di crisi firmato con Swissport Zurigo è stato disdetto per la fine del 2022. Questa decisione è stata presa dai membri del sindacato SEV-GATA insieme ai membri della comunità negoziale (VPOD e kfmv) dopo che le trattative si erano arenate. Ora stanno pianificando azioni di protesta contro l'atteggiamento ostinato di Swissport. Intervista alla segretaria sindacale Regula Pauli.

Un anno e mezzo fa i membri del SEV-GATA hanno approvato il CCL di crisi. Quali sono i retroscena?

Quando è scoppiato il Coronavirus, il traffico aereo era a terra e siamo dovuti intervenire per evitare il collasso di Swissport. I colleghi di Swissport erano disposti a collaborare per salvare l'azienda. Alla fine del 2020 abbiamo stipulato un CCL di crisi. Il personale di terra ha rinunciato a parte della retribuzione ed è stato disposto a lavorare di più con maggiore flessibilità.

Come contropartita, nessuno è stato licenziato per motivi economici.

Ora il settore dell'aviazione si è ripreso. Perché non è stato automaticamente ripreso il vecchio CLL del 2019?

Nel CCL di crisi è stato stabilito che il rientro automatico avviene solo quando si raggiunge un valore definito di EBIT (indice che descrive l'utile operativo dell'area di performance di un'azienda in un determinato periodo, ndr). Secondo le previsioni di Swissport, questa cifra sarà raggiunta non prima del 2023. Per i collaboratori, tuttavia, la crisi è già finita. Nel frattempo, molte persone si sono dimesse a causa delle pessime condizioni di lavoro. Swissport deve riassegnare 500 posti. La situazione dell'aeroporto è precaria. Per noi è chiaro da mesi che dobbiamo avviare i negoziati il prima possibile per tornare a un CLL regolare. Anche per Swissport è chiaro che bisogna fare qualcosa per la pessima situazione del personale. Di conseguenza, tutti erano pronti a negoziare.

La rivendicazione di SEV-GATA era applicabile nuovamente il CCL19, cioè il contratto



© FLUGHAFEN ZÜRICH AG

collettivo in vigore prima della crisi da Coronavirus. Inoltre, a causa della situazione attuale, la comunità negoziale ha chiesto un adeguamento al costo della vita e un miglioramento dei cosiddetti giorni off. Come sono andati i negoziati?

Ci siamo incontrati cinque volte e per cinque volte ci siamo resi conto che non avevamo punti d'incontro. I nostri iscritti hanno quindi deciso di rescindere dal CCL di crisi alla fine dell'anno. Ci era chiaro che questo era l'unico modo per esercitare la pressione necessaria. Swissport non ha ancora reagito, o meglio, ci ha inviato una conferma via e-mail di aver ricevuto la disdetta, ma niente di più. Vogliamo e abbiamo bisogno di un nuovo CCL e Swissport ha urgentemente bisogno di personale. E i nostri colleghi all'aeroporto sono esausti. Non si può andare avanti così ancora per molto.

Gli scioperi non sono consentiti perché il CCL è ancora in vigore fino alla fine dell'anno e quindi vige la pace sul lavoro. Sono comunque previste azioni sindacali? Ci sono le vacanze estive e l'aeroporto è molto affollato.

Sì, ora dobbiamo fare pressione. Ci saranno delle proteste nelle prossime settimane. Ma la pressione su Swissport non deve venire solo da noi sindacati, ma anche da altre parti. Da un lato, spetta alle compagnie aeree, perché sono in gran parte responsabili della politica dei prezzi bassi nel trasporto aereo e quindi anche delle cattive condizioni di lavoro. D'altra parte, anche la politica è chiamata in causa. L'aeroporto di Zurigo è in parte di proprietà della città e del Cantone di Zurigo: anche loro hanno delle responsabilità. Siamo fiduciosi che i negoziati riprenderanno ad agosto. Una situazione senza contratto a partire dal prossimo anno non serve a nessuno.

Fa sentire la tua voce

Tutti hanno voce in capitolo sul futuro del CCL, ma solo i membri di SEV-GATA possono partecipare alle decisioni. Se i tuoi colleghi non sono ancora membri e li convincerai a diventare membri del SEV-GATA, riceverai CHF 100.00 come ringraziamento (campagna valida fino alla fine di settembre 2022).

SICUREZZA SUI CANTIERI

Inizio durissimo per gli ex dipendenti di Securitrans

SEV. Dal 1° gennaio 2022, i 600 dipendenti del settore della sicurezza sui cantieri di Securitrans sono stati assunti da FFS Infrastruttura ESP. Le trattative per la definizione dei nuovi contratti di lavoro, svoltesi nel 2021, si erano già rivelate molto difficili, sia per i dipendenti stessi, sia per il Sindacato del personale dei trasporti (SEV).

Dopo i primi sei mesi nella nuova organizzazione, il SEV deve constatare un disastro, con problemi e questioni aperte a tutti i livelli e la mancanza di miglioramenti o spunti di soluzione.

Nella prima metà del 2022, il SEV non ha mai smesso di sottoporre alle FFS i problemi riportati dai suoi membri, ma i dirigenti responsabili hanno molte difficoltà a capirli e a determinarne le cause, per cui non si vede alcun passo avanti.

Errori di registrazione del tempo

Un tipico esempio di questi problemi, sono le molte ore di lavoro mancanti. Vi sono state inchieste interne su vasta scala, che hanno evidenziato 13'000 «errori di registrazione» nei sistemi di computo del tempo. Secondo il SEV, la responsabilità di questi errori è chiaramente da attribuire ai dirigenti. Già l'anno scorso, li avevamo richiamati sulla necessità di formare in modo adeguato i dipendenti, che non conoscevano né il CCL, né la LdL e neppure le direttive interne, i processi e gli strumenti di lavoro. La forma-

zione è invece stata trascurata e questa lacuna risulterà molto cara per le FFS. Dal canto suo, il SEV veglierà affinché questa situazione non venga sanata a spese dei dipendenti, in particolare per quanto riguarda il tempo di lavoro.

Vi sono poi ulteriori contrasti che riguardano distribuzioni di servizio a brevissimo termine, il calcolo del tragitto per recarsi al lavoro, l'inclusione inaccettabile dell'indennità regionale nei contratti di lavoro e altro ancora. Il SEV aveva già indicato nel 2021 che l'uso della LdL non sarebbe stato facile e, purtroppo, questi timori si sono puntualmente avverati.

Integrazione della sicurezza sui cantieri: un dossier complesso

L'integrazione della sicurezza sui cantieri è uno degli argomenti più difficili che Urs Huber ha dovuto affrontare nei suoi 18 anni di segretario sindacale SEV. «È frustrante ripensare al nostro impegno e a ai nostri avvertimenti e constatare la mancanza di miglioramenti». Il SEV non fa altro che ripresentare gli argomenti e insistere affinché i diritti dei dipendenti vengano rispettati, ma dall'altra parte si limitano a rispondere: «dobbiamo dapprima chiarire la questione». Questa frustrazione si allarga anche presso i dipendenti e pertanto non sorprende che molti si guardino attorno per cercare alternative, interne o esterne all'azienda.

FFS CARGO

Adeguamenti delle BAR: volata finale

SEV. L'accordo «ProTime» del settembre 2021 aveva stabilito le modalità per modificare il processo di distruzione annuale per tutti i dipendenti della produzione Cargo (macchinisti, manovratori, controllori tecnici ecc.) in vista del 12 dicembre 2021.

Questo accordo prevede chiari miglioramenti per il personale, come le limitazioni dei «servizi pesanti» (turni notturni e turni presto), le disposizioni di protezione del personale di manovra e la possibilità di poter richiedere sino a dieci giorni liberi. Dal canto suo, FFS Cargo beneficia della possibilità di modificare l'organizzazione del lavoro e la distribuzione annuale in corso, prevedendo ulteriori giorni di compenso CT per i collaboratori.

Gli interessati hanno potuto rendersi conto della complessità dell'accordo. L'articolo 4.2 specifica che, in caso di domande o problemi di applicazione, le parti sono tenute a convenire possibili soluzioni. Le domande e i problemi non sono mancati, per cui sono in corso trattative per concordare queste possibili soluzioni da riprendere nelle disposizioni specifiche del settore sulla durata del lavoro (BAR).

Le priorità del SEV

«Le priorità della delegazione SEV vanno alla tutela della salute delle e dei dipendenti, nonché alla considerazione dei loro interessi nella struttura di certi servizi, senza per que-



© FFS

sto ostacolare oltre misura la produzione Cargo», spiega il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn. «Attualmente, siamo fiduciosi di poter trovare soluzioni entro fine agosto, in modo da poterle applicare al prossimo cambiamento d'orario del dicembre 2022».

BATTAGLIA DELLA FERROVIA

I ferrovieri britannici scioperano



Yves Sancey, con diversi media, tra cui: The Guardian e Le Monde
yves.sancey@sev-online.ch

In un contesto di inflazione vertiginosa, ristrutturazioni, tagli di posti di lavoro e sportelli nelle stazioni, più di 40 000 ferrovieri hanno bloccato il Regno Unito in tre giorni di sciopero storico. L'annuncio delle dimissioni di Boris Johnson da leader dei Conservatori, ma non ancora da Primo Ministro, cambierà la situazione?

Stazioni deserte. Una metropolitana di Londra praticamente ferma. E un Paese, sotto il sole cocente dell'estate, che ha lavorato in gran parte da casa. Martedì 21, giovedì 23 e sabato 25 giugno, il Regno Unito ha vissuto il più grande sciopero ferroviario dal 1989. Per una settimana, l'Inghilterra, la Scozia e il Galles sono stati paralizzati da oltre 40 000 ferrovieri in sciopero. In circolazione solo un treno su cinque. Storico!

Nel giro di una settimana, Mick Lynch – il segretario generale del sindacato dei trasporti ferroviari e marittimi (RMT), che ha partecipato ai picchetti nelle stazioni e ha rilasciato interviste televisive che sono diventate virali sui social network – è diventato una figura nazionale. Fino ad allora, poche persone avevano sentito parlare di lui. E mentre la sua popolarità e quella dei ferrovieri saliva nei sondaggi, la popolarità del primo ministro Boris Johnson crollava.

L'RMT non rappresenta i macchinisti, che hanno un loro sindacato, l'ASLEF, ma tutti gli altri mestieri del settore ferroviario: bigliettai, controllori, conduttori, addetti all'accoglienza, tecnici e operai della manutenzione, responsabili d'esercizio, addetti alle pulizie, ecc. Si tratta spesso di lavori mal pagati, con salari inferiori al reddito medio del Regno Unito. Guidato dal sindacato RMT dei dipendenti di Network Rail – che possiede la maggioranza della rete ferroviaria britannica – il movimento si è esteso agli altri tredici operatori ferroviari britannici. Ma come si è arrivati a questo punto?

Crollo del potere d'acquisto

La rabbia deriva principalmente dall'improvviso calo del potere d'acquisto. Oltremanica, l'inflazione è stata del 9,1% a maggio. Secondo le previsioni della Banca d'Inghilterra, in autunno dovrebbe raggiungere l'11%. Allo stesso tempo, gli stipendi sono aumentati notevolmente nel settore privato (8%), soprattutto grazie ai bonus, ma non nel settore pubblico (1,5%). Per i circa 5,7 milioni di dipendenti del settore pubblico, ciò rappresenta una forte riduzione dei salari reali, dopo un decennio di austerità. In compenso, la RMT chiede un aumento del 7%. Le tredici compagnie ferroviarie, di proprietà privata ma regolamentate dalle autorità pubbliche, offrono solo... il 3%.

Un altro motivo di rabbia per i lavoratori delle ferrovie è la prevista ristrutturazione dei siti di

manutenzione ferroviaria e la chiusura delle biglietterie, con conseguente perdita di migliaia di posti di lavoro.

Piani di drastica ristrutturazione

Il sindacato RMT afferma che Network Rail intende tagliare almeno 2.500 posti di lavoro nella manutenzione, come parte di un piano di risparmio da 2 miliardi di sterline. L'RMT sostiene che il piano mette a rischio la sicurezza della rete. Sono pure in programma numerose chiusure di biglietterie. Nel suo giornale, Mick Lynch afferma: «Se non ci opponiamo, i padroni delle ferrovie avranno mano libera per tagliare i posti di lavoro, chiudere le biglietterie, abolire la contrattazione collettiva e scardinare le condizioni di lavoro conquistate da diverse generazioni. E tutto questo nell'incessante ricerca di profitti per sottrarre denaro al settore». L'anno scorso le ferrovie hanno realizzato almeno 500 milioni di sterline di utili.

Contrariamente alla speranza del governo di fare passare i ferrovieri come dinosauri sperduti in un XXI secolo digitalizzato, i ministri e gli editorialisti si sono schiantati su un solido Mick Lynch, calmo, abile e spiritoso, in grado di ribaltare i ridicoli luoghi comuni che i suoi avversari gli hanno opposto e di giustificare le rivendicazioni degli iscritti al suo sindacato. I sondaggi, del resto, confermano il sostegno pubblico alle rivendicazioni e la forte opposizione ai tagli del personale sui treni e nelle stazio-

ni. Il ministro dei Trasporti Grant Shapps si è lanciato in una sfuriata antisociale, affermando che gli scioperi sono «inutili», che sono il risultato di leader sindacali «alla ricerca di una lotta» e accusando la RMT di voler «punire milioni di persone innocenti».

Cosa succederà?

In prima linea contro il calo del potere d'acquisto, la battaglia popolare dei ferrovieri potrebbe preannunciare una stagione estiva di lotte, portando autobus, tram e altri settori a seguirne l'esempio e a scioperare. Potrebbero seguire altri settori, come l'istruzione, la sanità, le poste e gli avvocati. Il movimento ha avuto una tregua di 14 giorni, il tempo necessario per un nuovo avviso di sciopero. E i tempi della politica stanno accelerando. A forza di acrobazie politiche, il Primo Ministro Boris Johnson è finito per inciampare nel tappeto e cadere. Ma pur avendo annunciato le sue dimissioni da leader dei Tory, non ha lasciato il suo ufficio. E probabilmente non sarà prima di ottobre. Come riassume il Guardian: «La buona notizia è che il peggior primo ministro della storia britannica moderna se ne va. La cattiva notizia è che non è ancora partito». La prevista riforma è stata forse insabbiata, insieme ai piani per legiferare sull'uso di lavoratori interinali per sostituire gli scioperanti, mettendo così a rischio non solo i diritti sindacali, ma anche la sicurezza di tutti i passeggeri? Lo diranno le prossime settimane.



«IL CORPO È MIO»

Eric Roset

La revoca del diritto federale all'aborto negli Stati Uniti, sta mobilitando la popolazione anche a Ginevra. Con lo slogan «Il mio corpo, la mia scelta», il Collettivo ginevrino dello sciopero femminista ha indetto una manifestazione la sera del 28 giugno sulla Place

des Nations. La Corte Suprema degli Stati Uniti ha annullato la sentenza che riconosceva il diritto all'aborto dal 1973. Si tratta di un brutale passo indietro per le donne, che sono state riportate indietro di 50 anni. Appendi alla mano, le partecipanti hanno

gridato la loro rabbia contro questo attacco ai diritti fondamentali. Hanno sottolineato che la Svizzera, che non ha inserito il diritto all'aborto nella sua Costituzione, non è immune da attacchi volti a rendere più difficile il suo accesso. (Estratto da «Le Courrier»).

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Quanti conducenti di bus hanno dichiarato di non avere problemi di salute?

- a. Il 25%
- b. Il 3,9%
- c. Stanno tutti e tutte bene
- d. Il 15,7%

2. La riforma AVS 21 comporta una perdita di reddito di

- a. 26 mila franchi
- b. Nessun impatto sulla rendita
- c. 7 mila franchi
- d. La revisione è ancora in corso

3. Nel 2019 le FFS hanno registrato un avanzo di

- a. 338 milioni
- b. 463 milioni
- c. 436 milioni
- d. 827 milioni

4. Contro la doppia pena per i conducenti professionisti, la VPT aveva raccolto

- a. Non c'è stata nessuna petizione
- b. 3 mila firme
- c. 4 mila 400 firme
- d. 2 mila 515 firme

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 23 agosto 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 08 /2022: b/c/a/c

I buoni libro per un valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Ivo Pifferi**, Vacallo, membro PV Ticino e Moesano.

SULLE ORME DI...

Philippe Schibli, macchinista B100

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

In seno a Infrastruttura FFS, Philippe Schibli è responsabile dell'assistenza alle macchiniste e ai macchinisti B100. In seno al SEV è segretario della commissione centrale della sottofederazione BAU/Lavori.

Quando Philippe Schibli inizia a parlare del suo lavoro o del suo impegno nel sindacato, si avverte subito tutta la passione che arde in lui. È l'ambasciatore perfetto per il SEV. Nelle ultime settimane ha viaggiato spesso per il SEV già di buon mattino, per distribuire volantini in cui lo si vede posare in un elettrotreno e pubblicizzare l'adesione al Sindacato del personale dei trasporti. È attivo nel sindacato da circa un decennio. Dal 2016, è segretario della commissione centrale della sottofederazione BAU/Lavori.

«Sono diventato membro del SEV solo dopo alcuni anni alle FFS. Allora ho notato che molte colleghe e molti colleghi non avevano idea dei vantaggi dell'adesione al sindacato. Presto sono diventato la persona di riferimento per le questioni sindacali», racconta. Il lavoro sindacale nel suo settore è estremamente importante. I macchinisti e le macchiniste B100 devono assumersi un numero crescente di compiti, ma spesso manca l'apprezzamento necessario. «Grazie al sindacato, siamo riusciti a migliorare alcune

cose. Per esempio, abbiamo ottenuto che i nostri dipendenti ricevano un'indennità di mercato annuale di 3000 franchi. Per me è molto importante che i giovani dipendenti abbiano una prospettiva migliore alle FFS, anche in termini di retribuzione». Altrimenti, le persone se ne andranno verso aziende esterne dove guadagnano meglio. Ultimamente sta succedendo spesso, dice Philippe Schibli. Di conseguenza, continua a impegnarsi per garantire che i suoi colleghi ottengano maggiore rispetto, ad esempio che siano riconosciuti come veri e propri macchinisti.

Impegno per i B100

Oltre ad impegnarsi per le sue colleghe e i suoi colleghi a livello sindacale, Philippe Schibli si dedica corpo e anima anche alla sua professione. Assiste infatti i macchinisti e le macchiniste della Svizzera centrale. Li forma e li aggiorna. Per circa un terzo del suo tempo di lavoro, egli stesso guida il B100 come macchinista fino a una velocità massima di 100 km/h. Pertanto sa esattamente dove si trovano le insidie del lavoro quotidiano, ad esempio quando vengono introdotti nuovi veicoli. Ama molto il suo lavoro, poiché ogni giorno è diverso ed è sempre confrontato con nuove sfide.

46 anni, padre di due figli adulti, inizialmente ha seguito la formazione di muratore. Dopo l'apprendistato, ha lavorato perlopiù da indipendente. Quando è stato assunto da un'impre-



© MANU FRIEDERICH

sa del genio civile, che si occupava anche della posa di binari, è entrato in contatto per la prima volta con il trasporto pubblico. Il suo entusiasmo è cresciuto progressivamente ed esattamente 20 anni fa gli è stato offerto un lavoro presso le FFS. Prima ha lavorato alla stazione di smistamento di Spreitenbach. Dopo cinque anni, è stato trasferito a Zurigo con il team del cantiere, ma non si è trovato molto bene. «Tutti si preoccupavano solo di sé stessi. Il lavoro di squadra mi mancava molto».

Nel mezzo del progetto di costruzione del secolo

Poi ha avuto un colpo di fortuna. Ha iniziato a lavorare a Erstfeld, prima temporaneamente e poi con un impiego fisso, dove all'epoca si stava realizzando il progetto di costruzione del secolo. Philippe Schibli si è trovato improvvisamente al centro dei nuovi corsi di formazione sul segnalamento in cabina di guida, sull'ETCS e sui processi della Galleria di base del Gottardo: «Abbiamo dovuto affrontare diverse sfide contemporaneamente. Ma avevamo una super squadra in cui tutti si aiutavano tra di loro. Tutti remavano nella stessa direzione. Ingegneri, costruttori di binari, la direzione tecnica e, naturalmente, noi macchinisti». I suoi occhi brillano e si percepisce la sua passione per la ferrovia quando parla di quel periodo: «Per esempio, ho potuto fare delle corse di prova attraverso il

tunnel. Durante un giro di prova dal sud di Biasca, abbiamo saputo che solo circa 17 chilometri del tunnel ovest erano stati completati. Così ci siamo ritrovati davanti a un muro di legno».

Sebbene Philippe Schibli sia oggi ufficialmente impiegato a Zurigo, è più probabile incontrarlo nelle sei sedi della Svizzera centrale o a Olten. Ancora oggi guida nella galleria di base del Gottardo e accompagna i dipendenti dell'azienda Spühl o gli specialisti delle telecomunicazioni ai loro posti di lavoro. I lavori si svolgono solitamente di notte, nei fine settimana, quando il tunnel ferroviario più lungo del mondo non viene utilizzato o viene utilizzato pochissimo. Il lavoro nel tunnel è molto variato e la temperatura è di 40° tutto l'anno. I colleghi e le colleghe sul posto lavorano a volte per tre o addirittura quattro fine settimana di seguito nella Galleria di base del Gottardo e nelle restanti aree da Göschenen a Zugo.

È proprio qui che entra in gioco il sindacato: deve fare in modo che i macchinisti e le macchiniste che lavorano in modo irregolare ricevano il riconoscimento che meritano e, ovviamente, una retribuzione migliore. Ciò significa anche che le FFS devono rispettare quanto disciplinato dal contratto collettivo di lavoro, o come afferma Philippe Schibli sul volantino di reclutamento del SEV: «Sono membro del SEV perché il sindacato fa in modo che abbiamo un CCL e ne garantisce il rispetto e l'applicazione».

SORPRESE DIGITALI

Bertschy

