



SEV N.8

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



TIEMO WYDLER

INSICUREZZA

Ogni aggressione è una di troppo

Editoriale di Valérie Boillat,
vicepresidente del SEV

▶ p. 2

Un controllore schiaffeggiato su un treno. Una conducente di autobus a cui viene dato della cogliona perché una cliente si lamenta che perderà la coincidenza a causa del ritardo sulla strada congestionata. Un'assistente alla clientela che deve mettere al riparo i passeggeri terrorizzati da una banda di giovani festaioli armati di coltello... Negli ultimi mesi, sempre più colleghi della ZPV, della LPV, di AS e della VPT si sono trovati di fronte a minacce e aggressioni verbali e talvolta persino fisiche. La destra autoritaria non ha di certo il monopolio sulla questione della sicurezza. È legittimo che i nostri colleghi e le nostre colleghe si rifiutino di andare al lavoro con il cuore in gola. La risposta a questa mancanza di sicurezza, anche per i passeggeri, sta in gran parte in risorse supplementari per garantire una migliore presenza sui treni, sugli autobus e nelle stazioni. Questa mancanza di sicurezza si

riflette nelle cifre. Solo nel primo trimestre del 2024 sono state denunciate 400 aggressioni da parte del personale delle FFS (vedi il nostro ultimo numero). Nella statistica criminale del 2023, quasi 700 reati perseguiti d'ufficio ai sensi dell'articolo 285 del Codice penale sono stati registrati sui mezzi di trasporto pubblici, alle fermate o nelle stazioni. Questa è solo la punta dell'iceberg delle aggressioni. Quando è troppo è troppo.

Ogni aggressione è un'aggressione di troppo. Il diritto di lavorare in sicurezza senza dover pensare alla propria integrità fisica o psicologica o alla propria salute è un diritto inalienabile. È un'esigenza umana fondamentale che è stata al centro delle lotte sindacali fin dal XIX secolo.

Oggi, la Legge sul lavoro, la Legge sulla durata del lavoro (Ltr e LDT), il Codice delle obbligazioni (CO) e i Contratti collettivi di lavoro (CCL) impongono ai datori di lavoro

di adottare misure per tutelare l'integrità personale dei colleghi e delle colleghe. Hanno inoltre il dovere di introdurre misure per combattere la discriminazione, il mobbing e le molestie sessuali.

Nel 2000, le aziende hanno firmato una Carta d'impegno per migliorare la sicurezza nel settore dei trasporti pubblici. È ora di aggiornarla.

Nella lotta per una migliore tutela della salute e della sicurezza, le conoscenze e le competenze del personale per agire sul campo sono fondamentali. I nostri colleghi e le nostre colleghe sono spesso nella posizione migliore per proporre soluzioni che rendano la guida più confortevole e sicura.

Di fronte a sentimenti di paura, ripiegamento su se stessi, rassegnazione e impotenza, esiste un potente antidoto: il sindacato che crea legami e solidarietà. Si batte con voi per i vostri diritti e la vostra sicurezza.

Politica ferroviaria

La concorrenza e la liberalizzazione hanno causato molti danni nell'UE.

3

Poca lungimiranza

La carenza di personale al centro della giornata B100 e delle AD di BAU e AS.

4 e 5

Officine Bellinzona

Sindacati e lavoratori chiedono alle FFS di riaprire il dialogo con la Piattaforma.

7

Manifestazione 21 settembre

Il 21 settembre 2024, i sindacati scenderanno in piazza a Berna per chiedere salari più alti e migliori condizioni di lavoro. Il SEV partecipa alla manifestazione in segno di solidarietà. Chiede una maggiore sicurezza per il personale dei trasporti pubblici e la fine delle misure di riduzione dei costi nel trasporto regionale di passeggeri. Segnatevi la data!

Libertà sindacale

La Confederazione Sindacale Internazionale (ITUC) ha pubblicato il nuovo indice della libertà di associazione e della tutela dei diritti dei lavoratori in occasione della conferenza dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) a Ginevra. Il risultato della Svizzera è pessimo e il suo rating è sceso. La ragione principale di questo declassamento è l'inadeguata protezione contro i licenziamenti abusivi e antisindacali che si è verificata negli anni. La Svizzera non rispetta gli impegni assunti a livello internazionale e permette che i lavoratori che si battono per i loro colleghi vengano puniti arbitrariamente e perdano il posto di lavoro. L'USS chiede al Consiglio federale di intervenire rapidamente.

Congedo prenatale

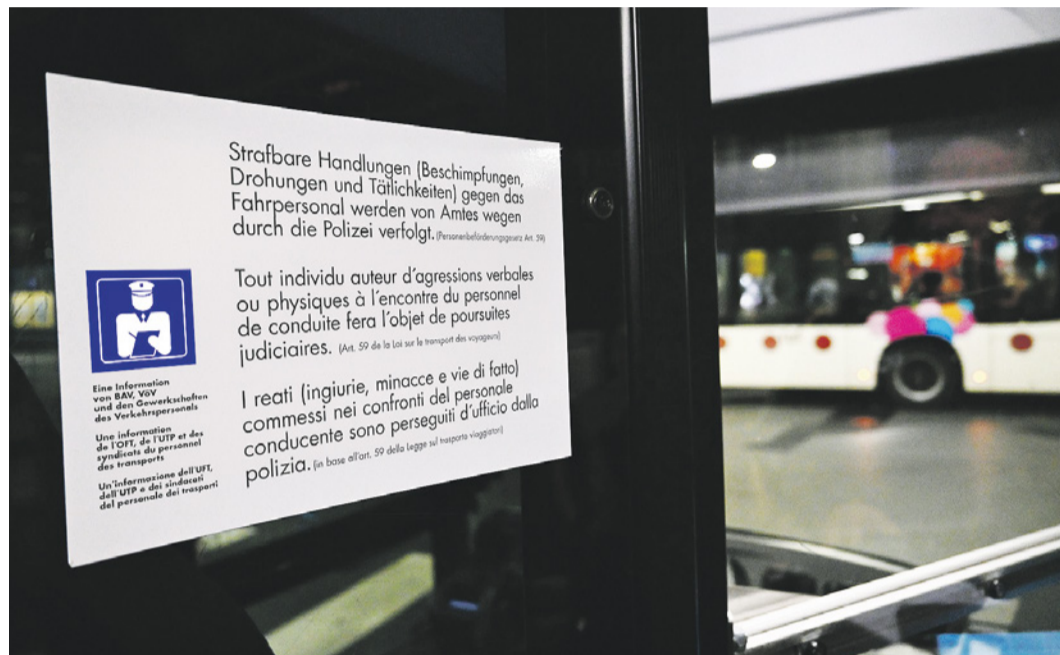
Ginevra - In occasione del 14 giugno 2024, i sindacati SSP, SIT, SEV, il Cartello intersindacale della funzione pubblica e il Collettivo della Ginevra femminista hanno presentato al Consiglio di Stato e al Gran Consiglio ginevrini la petizione «Per il diritto al congedo prenatale nei settori pubblici e sovvenzionati». La petizione ha raccolto più di 1.800 firme.

No stress?

Il 29 maggio, il Consiglio nazionale ha respinto un'iniziativa parlamentare che chiedeva un riconoscimento più semplice dello stress e di altre malattie come malattie professionali. È evidente che la maggioranza borghese del Parlamento non ha alcun interesse a far pagare i costi della salute a chi ne è responsabile. Le vittime sono i lavoratori interessati, che rischiano problemi finanziari oltre che di salute. Secondo l'Ufficio federale di statistica, quasi un quarto dei dipendenti si sente stressato sul lavoro per la maggior parte del tempo o per tutto il tempo.

VIOLENZA NEI TRASPORTI PUBBLICI

Aggressione verbale o fisica? Annunciatela.



Nella maggior parte degli autobus, un adesivo ricorda che qualsiasi aggressione, verbale o fisica, contro gli autisti sarà perseguita..

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Sebbene siano ancora troppe le aggressioni, sia verbali che fisiche, nei confronti del personale dei trasporti pubblici, va ricordato che dal 2007 la legge sul trasporto passeggeri prevede che i reati contemplati dal codice penale siano perseguiti d'ufficio. I sindacati, le aziende, i funzionari di polizia e i giudici istruttori devono rimettere al centro la sicurezza del personale dei trasporti pubblici. Il punto con Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT del SEV.

Sei preoccupato per la violenza che i nostri colleghi subiscono su bus, tram, treni e agli sportelli?

Gilbert D'Alessandro: Certamente. Ogni aggressione è un'aggressione di troppo. È un principio fondamentale quello della tolleranza zero in questo campo. Essere aggrediti è spesso traumatico e, soprattutto, l'aggressione non deve essere banalizzata. La violenza, che avvenga in un'azienda concessionaria di trasporto (ITC) o presso le FFS, è sempre violenza.

Violenza verbale o fisica, aggressione, inciviltà, intimidazione, sputi, insulti: esistono molte forme...

È vero, ma ci sono anche forme di violenza più insidiose, come gli incessanti richiami al rispetto degli orari che, se ripetuti durante la giornata, sono una forma di violenza. Un altro esempio sono i lavori stradali. Le aziende dovrebbero fare ancora di più a monte, per individuare con i conducenti i luoghi critici che possono creare tensione, soprattutto se la strada è stretta e si creano problemi di passaggio o di precedenza.

Hai degli esempi concreti di misure prese per evitare questo genere di tensioni, che generano violenza?

A Friburgo, la comunicazione e il coordinamento che stanno a monte, tra la città e gli autisti, sono relativamente efficaci nell'anticipare questo tipo di problemi. Ai TPF, inoltre, vengono anticipati i fine settimana più affollati mettendo a disposizione più Securitas. Ai trasporti losannesi (tl) invece, gli agenti di sicurezza sono presenti su ogni autobus durante i servizi notturni del fine settimana (pigama bus). Questo costa all'azienda, ma è molto apprezzato dai colleghi. Esistono quindi alcune buone pratiche, ma purtroppo non sono sempre uniformi in tutte le ITC e in tutti i cantoni.

Ma è sufficiente?

No, certamente non basta. Anche nei giorni feriali, a partire da una certa ora, i controllori di treni o autobus dovrebbero essere accompagnati dalla polizia ferroviaria. Questo accompagnamento ha un costo, ovviamente, ma anche il non farlo. Le aziende dovrebbero avere un proprio personale di sicurezza formato che conosca il settore specifico dei trasporti, come è il caso per Securitrans alle FFS.

Se un/a collega viene insultato/a durante il servizio, cosa bisogna fare?

Si deve informare immediatamente l'azienda per la quale si lavora (vedi riquadro). Tutte le ITC dovrebbero avere un documento - un modulo interno da firmare - con il quale annunciare questo tipo di cose. Il modulo dei TPF è particolarmente ben fatto e potrebbe ispirare molte altre ITC. Bisogna farlo sempre, anche per qualcosa che può sembrare relativamente banale. Bisogna poi chiamare il proprio superiore entro 24 ore, così che possa chiedere il video se il veicolo è stato filmato. L'azienda vi chiederà per sapere cosa è successo. Alla fine sarete voi a decidere se presentare o meno un reclamo. Se spuntate la casella "Desidero che l'azienda denunci l'infrazione all'autorità competente ai sensi dell'art. 59a della Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV)", allora l'azienda se ne fa carico e il caso viene perseguito d'ufficio. Tuttavia, alcune aziende pensano che la decisione spetti a loro. Non è vero. Si può anche decidere di fermarsi lì e la segnalazione ha almeno permesso di rendere visibile l'incidente: senza una traccia, le aggressioni rimangono invisibili. Bisogna segnalarle!

Da dove arriva l'articolo 59 LTV?

È il risultato di una lunga battaglia sindacale condotta dagli stessi autisti SEV, in particolare da Johan Pain, e di un lungo iter parlamentare guidato dal friburghese Erwin Jutzet. Dal 2010, l'articolo 59 LTV stabilisce chiaramente che «I reati previsti dal Codice penale sono perseguiti d'ufficio quando sono commessi contro persone nell'esercizio delle loro funzioni di dipendenti di imprese titolari di una concessione o di un'autorizzazione», o di un subappaltatore. Questo principio di perseguibilità d'ufficio è riconosciuto anche dall'articolo 88 della Legge federale sulle ferrovie (Lferr) per i dipendenti delle imprese ferroviarie concessionarie. In precedenza, i nostri colleghi dovevano portare avanti i procedimenti da soli, e questo era molto pesante oltre all'aggressione subita.

E cosa fare se si viene aggrediti fisicamente?

In questo caso, bisogna fare come nel caso di un'aggressione verbale, ma il reato sarà comunque perseguito automaticamente una volta denunciato all'azienda. Se siete alla guida, dovete fermare il veicolo o smettere di controllare. Dovrebbe essere obbligatorio per tutte le aziende dotare i propri veicoli di un pulsante di emergenza o di un telefono cellulare con GPS. Ai tpf, si chiama Houston.

L'anno prossimo celebreremo il 25° anniversario delle prime firme sulla Carta d'impegno per una miglior sicurezza dei trasporti pubblici. Può ricordarci di cosa si tratta?

Purtroppo le violenze subite dai nostri colleghi non sono una novità. 25 anni fa, il GATU, il precursore della VPT, ha preso in mano questi problemi e si è battuto affinché la violenza fosse perseguita d'ufficio. Con la Carta, la direzione, il personale e i sindacati si sono impegnati a sviluppare collettivamente misure di prevenzione e di sostegno per ridurre il rischio di violenza e di aggressione e per fornire il necessario supporto alle vittime. In particolare, si sono impegnati a istituire un gruppo congiunto per osservare gli episodi di aggressione e violenza, analizzarli e presentare proposte alla direzione.

Cosa è previsto per il futuro?

Nell'ambito delle celebrazioni per il 25° anniversario della Carta, l'anno prossimo, organizzeremo una campagna per riportare questo tema al centro delle nostre azioni. Coglieremo l'occasione per riattivare questi comitati misti e istituirli dove non esistono. A Friburgo, abbiamo incluso anche rappresentanti della polizia e delle scuole. Dobbiamo riattivarli.

Nei prossimi mesi avremo pane per i nostri denti...

Sì, dobbiamo anche informare i nostri colleghi affinché sappiano meglio cosa fare in caso di aggressione. E con i giudici e i poliziotti per ricordare loro questo articolo di legge poco conosciuto. Mancano le statistiche. I nuovi autisti ricevono informazioni su questi temi troppo in fretta, e dovrebbe esserci una maggiore formazione sulla de-escalation. Si dovrebbero lanciare campagne con utenti, ciclisti e automobilisti per spiegare cosa significa guidare un autobus o un tram che non si ferma come una bicicletta. Quindi sì, abbiamo ancora del lavoro da fare!

Cosa fare in caso di aggressione?

Il SEV ha pubblicato un opuscolo che fornisce alcuni consigli in caso di attacco. In breve: mantenere la calma e proteggersi. Durante un'aggressione, premere il pulsante di sicurezza per consentire alla centrale di registrare il suono nell'abitacolo, valutare la gravità della situazione e chiamare la polizia se necessario. Contattare la polizia e, se necessario, l'ambulanza (144). Al bisogno, chiedere un aiuto psicologico. Informare i propri superiori e, se necessario, farsi sostituire. Assicurarsi di avere tutte le prove necessarie (testimoni, video, foto). Telefonare al proprio superiore per ottenere la registrazione dell'accaduto. Non aspettate 24 ore, altrimenti potrebbe essere cancellata. Compilate il modulo interno fornito per denunciare l'aggressione. L'azienda ha il dovere di denunciare l'aggressione alla polizia ed è responsabile di prendere le misure necessarie. Entro 3 mesi, è possibile aggiungere una denuncia penale all'azione penale d'ufficio o un'azione civile. Se necessario, contattare l'assistenza legale del SEV. YSA

STUDIO SULLA POLITICA FERROVIARIA DELL'UE

Liberalizzazione e concorrenza alla prova dei fatti

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Tim Engartner, professore di scienze sociali all'Università di Colonia, ha presentato i risultati intermedi del suo studio sulla politica ferroviaria neoliberale dell'UE in occasione di una tavola rotonda tenutasi a Vienna il 24 maggio.

Engartner ha condotto lo studio per conto del sindacato austriaco delle ferrovie Vida, del SEV e di altri partner; al centro di questo studio il tentativo della Commissione europea di rendere obbligatorie le gare d'appalto per i servizi ferroviari. Vida si oppone a questa scelta in Austria, dove le aggiudicazioni dirette hanno finora dato buoni risultati, così come in Svizzera. Lo studio di Engartner analizza anche successi e fallimenti della liberalizzazione ferroviaria in Europa.

Nel documento riassuntivo «Fallimento nell'impostazione della via verso la concorrenza - ovvero: perché la Commissione europea non sta mettendo le ferrovie sulla strada del successo», Engartner traccia un bilancio sconcertante della politica dell'UE negli ultimi 20 anni. Nel 2021, la quota della ferrovia nel trasporto merci nei 27 Paesi dell'UE era solo del 17%, mentre la quota della strada era del 77%. Si tratta del 3% in più rispetto al 2011. Nel 2021, per ogni abitante

dell'UE sono stati percorsi solo 23 km nel trasporto ferroviario transfrontaliero di passeggeri e 560 nei viaggi in treno nazionali. Secondo Litra, la cifra è stata di 588 km per abitante nei Paesi europei considerati, tra cui la Svizzera al primo posto con 1628 km, davanti alla Francia con 1118 km e all'Austria con 933 km.

Frammentazione fatale

Secondo Engartner, il fallimento delle ferrovie nell'UE è dovuto politica di liberalizzazione, deregolamentazione e privatizzazione dell'UE. Cita come esempio la frammentazione del sistema ferroviario britannico: «Le compagnie, insieme alle società di leasing dei treni, all'operatore dell'infrastruttura Network Rail - fondato nel 2002 - e agli oltre 2.000 subappaltatori esistenti, continuano a formare una rete quasi impenetrabile di interazioni e incarichi», scrive Engartner. «Mentre le responsabilità erano chiaramente definite ai tempi della British Rail, la frammentazione ha creato un'ulteriore necessità di processi burocratici (...). Il governo britannico ha ricevuto almeno un impulso dalla direttiva UE 91/440/CEE: questa richiedeva che le imprese ferroviarie (IF) fossero gestite in modo indipendente dallo Stato, stabiliva sia la separazione contabile dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi (ferroviari) sia l'accesso competitivo alle reti degli Stati membri per le IF internazionali. (...) Uno studio del 2019, ad



Il 28 maggio, 8000 persone hanno manifestato a Parigi contro la politica ferroviaria dell'UE; era presente anche il SEV.

esempio, ha rilevato che ogni chilometro percorso da un passeggero in treno costa l'equivalente di 38,1 centesimi di euro nel Regno Unito, mentre i costi in Svizzera sono poco meno della metà, con l'equivalente di 19 centesimi di euro». Ora il governo britannico vuole riportare il sistema ferroviario a un livello più solido.

Gare d'appalto costose

Engartner fa riferimento anche alle conseguenze negative della concorrenza intermodale tra le aziende di trasporto ferroviario promossa dalla Commissione europea e, in particolare, alle gare d'appalto: rispetto alle gare d'appalto dirette, queste comportano maggiori sforzi e costi per i clienti e gli appaltatori. Inoltre, le procedure sono spesso oggetto di contestazioni legali. La clientela è spesso costretta ad accettare offerte limitate. Il personale delle imprese ferroviarie perdenti si trova spesso confrontato con la disoccupazione. Inoltre, poiché le tariffe di accesso ai binari e i costi per l'energia e il materiale rotabile sono in gran parte identici per le aziende di trasporto ferroviario, esse competono principalmente sulla base dei costi del personale. Inoltre, la concorrenza spesso non si svolge in modo adeguato: nel 2022, ad esempio, sono state presentate solo 24 offerte per 17 gare d'appalto ferroviarie in Germania, vale a dire 1,4 per appalto. La tendenza è in continua diminuzione. Inoltre, l'assegnazione di contratti a fornito-

ri a basso costo interessati solo al profitto a breve termine può essere disastrosa sia per gli acquirenti, sia per i clienti, come dimostra l'esempio di Abellio Rail in Germania: alcuni anni fa, la filiale delle ferrovie statali olandesi si è aggiudicata l'appalto per una serie di linee di trasporto regionale con offerte chiaramente in dumping. Ha stipulato condizioni contrattuali assurde che hanno comportato penali per cancellazioni di treni e ritardi che non era in grado di pagare, soprattutto perché la società madre non è intervenuta. Questo ha portato a battaglie in tribunale con le associazioni di trasporto e lo Stato della Renania Settentrionale-Vestfalia ha dovuto acquistare servizi di trasporto da altre compagnie ferroviarie per un costo molto elevato.

Tuttavia, invece di imparare da queste esperienze, la Commissione europea vuole scavalcare il Parlamento europeo e rendere obbligatorie le gare d'appalto, anche se il quarto pacchetto ferroviario continua a consentire le aggiudicazioni dirette su un piano di parità. «Alla luce dell'eccezionale crescita dei passeggeri nel trasporto ferroviario austriaco e svizzero, ci si chiede perché abbandonare il modello di successo della gestione della politica dei trasporti attraverso l'aggiudicazione diretta», afferma Engartner. E sottolinea: «Per promuovere la ferrovia come modalità di trasporto rispettosa del clima, sono necessari soprattutto maggiori investimenti».



L'11 giugno, il Consiglio Nazionale (CN) ha approvato tre proposte della Commissione dei trasporti volte a trasferire il traffico merci dalla strada alla ferrovia sull'asse nord-sud. In questo modo, il CN persegue l'obiettivo di trasferire il traffico merci attraverso le Alpi, sancito dalla Costituzione svizzera. Le misure di sviluppo e i binari cuscinetto dovrebbero impedire il trasferimento su strada, mentre 15 milioni di franchi aggiuntivi dovrebbero consentire di caricare più merci sui treni.

Secondo il rapporto sulla sicurezza 2023 dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), sebbene treni, autobus, tram, battelli e funivie siano molto sicuri in Svizzera, il numero di incidenti sul lavoro è elevato. Rispetto all'Europa nel suo complesso, la Svizzera è in ritardo e si colloca ancora nel terzo posto per quanto riguarda la sicurezza sul lavoro. L'UFT vuole affrontare questo problema e concentrarsi sull'implementazione di sistemi di gestione della sicurezza quotidiana.



SIMON BURGUNDER risponde

Le FFS necessitano di un prestito da Berna

Con la decisione del Consiglio degli Stati di accordare alle FFS un aiuto finanziario di 1,15 miliardi di franchi per le perdite nel traffico a lunga percorrenza dovute alla pandemia, il finanziamento a lungo termine delle FFS sembra sulla buona strada. Che cosa serve adesso?

Una risicata maggioranza di appena un voto si è espressa in favore dell'apporto unico di capitale. Questo permetterà di alleggerire la situazione finanziaria resa difficile dalle perdite sulla lunga percorrenza accumulate durante il lockdown. Il SEV approva la decisione perché la Confederazione, come proprietaria, deve assumere le sue responsabilità proprio nei periodi di crisi.

Da soli tuttavia questi soldi non basteranno a consolidare finanziariamente le FFS sul lungo termine. A tal fine, l'azienda dovrà poter continuare a beneficiare di prestiti agevolati della Confederazione. Se infatti le FFS

potessero ottenere capitali aggiuntivi unicamente facendo capo a prestiti che vanno votati nell'ambito del bilancio federale ordinario, e che quindi sottostanno al freno all'indebitamento, le possibilità di finanziamento sarebbero massicciamente limitate. La progettualità sul lungo periodo sarebbe pregiudicata. Per tale ragione è importante che gli Stati, su questo tema, seguano il Consiglio nazionale e rinuncino a fissare un limite massimo.

Il SEV sostiene inoltre una riduzione, limitata nel tempo, del prezzo delle tracce per le FFS. Ciò tuttavia, solo se in contropartita viene assicurata la liquidità del fondo per l'infrastruttura ferroviaria, riversando totalmente nel FinFer la quota federale della tassa sui veicoli pesanti commisurata alle prestazioni e fissando a 300 milioni la riserva minima. Così facendo le FFS potranno essere rafforzate sul lungo termine, non con misure per ridurre i costi e ottimizzare l'efficienza sulle spalle del personale.

Simon Burgunder è il coordinatore della politica dei trasporti del SEV.



Nel 2025, Andreas Lüdin succederà a Peter Käppler come presidente centrale.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI AS

Eletto il successore del presidente centrale

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il successore di Peter Käppler è Andreas Lüdin. È stato eletto all'unanimità durante l'assemblea dei delegati AS dello scorso 4 giugno. I delegati hanno discusso diversi argomenti. Hanno votato sulle finanze ed eletto i nuovi delegati per la Conferenza dei CCL.

Patrick Bellon, presidente dell'assemblea dei delegati, dà il benvenuto ai/dei delegati/e riuniti all'Hotel Olten. Il punto più importante all'ordine del giorno di questo appuntamento è l'elezione di un nuovo presidente centrale. Il presidente centrale Peter Käppler andrà infatti in pensione il 1° agosto 2025. Patrick Bellon, in qualità di presidente della commissione cerca, ha fornito informazioni sul processo di selezione. L'unico candidato in lizza è Andreas Lüdin, già responsabile della comunicazione del Comitato centrale per due anni.

Andreas Lüdin si presenta ai delegati con un video che documenta il suo percorso professionale in Svizzera. Ha 41 anni e attualmente lavora come responsabile della circolazione dei treni presso le FFS nella centrale operativa est presso l'aeroporto di Zurigo. Ha iniziato la sua carriera professionale nel 1999 con un apprendistato come cuoco. Il suo lavoro nel settore della ristorazione lo ha portato in tutta la Svizzera, finché non ha assunto la gestione di un ristorante a Wila, nell'Oberland zurighese. Nel 2014 ha deciso di cambiare carriera e ha seguito una formazione come responsabile della circolazione dei treni. Ha lavorato a Rapperswil, Wetzikon e nella stazione di smistamento di Limmattal. Ha proseguito la sua formazione, prima come addetto allo smistamento dei treni e poi come addetto alle informazioni alla clientela. Attualmente lavora come responsabile della circolazione e come formatore dei futuri specialisti dell'informazione alla clientela. I delegati e le delegate lo hanno eletto con un grande applauso.

Come ci si muove nel dossier delle FFS?

Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer informa sulle prossime tappe del CCL FFS e FFS Cargo. Come primo passo, il SEV vorrebbe prolungare il CCL esistente. In una seconda fase, verranno migliorati alcuni ambiti. Patrick Kummer parla anche del futuro di FFS Car-

go: «Il trasporto merci su rotaia deve essere finalmente inteso come un servizio pubblico, anche dal Parlamento. Il passaggio dalla strada alla ferrovia avrà successo solo se si investiranno sufficienti risorse finanziarie nel trasporto merci su rotaia a lungo termine».

Altri temi che attualmente preoccupano molto il SEV sono la carenza di manodopera qualificata e la sicurezza del personale in tutti i settori. Per i delegati, che partecipano attivamente alle discussioni su questi temi, è chiaro che l'aumento dei comportamenti aggressivi nei confronti del personale ferroviario non riguarda solo il personale dei treni e delle locomotive, ma tutte le persone che hanno a che fare con i passeggeri. Anche i membri di AS che lavorano alla biglietteria, ad esempio, subiscono aggressioni. Il messaggio è chiaro: l'azienda deve intervenire con urgenza.

Una politica europea difficile

Il coordinatore della politica di trasporti del SEV, Simon Burgunder, è stato invitato come ospite per parlare dei negoziati della Svizzera con l'UE. Pur sostenendo i negoziati tra la Svizzera e l'UE, il SEV respinge l'attuale mandato negoziale. La liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri (IPT) è associata a rischi incalcolabili. Per il SEV, il sistema ferroviario svizzero non è negoziabile. Il SEV chiede che la Svizzera mantenga il modello di cooperazione e la responsabilità di assegnare le tracce sul territorio svizzero.

Andrea Pace, responsabile del reclutamento per la sottofederazione, fa una breve presentazione sul tema del «reclutamento di nuovi membri». Fornisce consigli su come reclutare con successo nuovi membri del SEV e rimanda al sito web dove si possono trovare vari strumenti e consigli.

I delegati e le delegate hanno inoltre approvato il rendiconto finanziario, che registra una piccola perdita. Successivamente si sono tenute le elezioni suppletive per le singole cariche. Christophe Küng e Kevin Guidetti (AS Ovest), Daniela Bilat, André Mathyer e Markus Zaugg (AS Bern) e Claudia Rütthemann-Schätzle (AS Ost) rappresenteranno d'ora in poi la sottofederazione alla Conferenza CCL FFS e FFS Cargo. Il regolamento interno sarà modificato per consentire in futuro al Comitato centrale di nominare i delegati alla Conferenza dei CCL.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI BAU

Problemi di penuria di personale

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

I delegati della sottofederazione SEV BAU si sono riuniti il 5 giugno presso lo storico «Alten Tramdepot» di Berna. Hanno discusso sulle sfide della vita professionale quotidiana. Hanno inoltre deciso chi rappresenterà la sottofederazione nei vari gremi per il periodo dal 2025 al 2028.

«FFS Infrastruttura non è più competitiva quando si tratta delle condizioni di lavoro del suo personale», ha affermato senza mezzi termini Jan Weber nel suo discorso di apertura, citando uno dei maggiori problemi quotidiani del settore Infrastrutture. In molti settori c'è carenza di personale. Secondo molti delegati che hanno preso la parola in questa vivace assemblea dei delegati, il problema risiede spesso nella direzione delle FFS. «La direzione è troppo impegnata nell'organizzazione e nella riorganizzazione e si occupa troppo poco del proprio personale», afferma il segretario sindacale del SEV Urs Huber. Non è certo una soluzione se le FFS trasferiscono i propri compiti a fornitori terzi. Invece di investire nel proprio personale, si paga molto denaro a fornitori terzi, che a loro volta sottraggono alle FFS persone valide. «A lungo termine, questo aumenta i costi per le FFS. Invece di investire nel proprio personale, il denaro viene convogliato verso aziende esterne, il che è una situazione assurda» afferma il vicepresidente del SEV Patrick Kummer.

La segretaria sindacale e membro del Consiglio di amministrazione delle FFS Edith Graf-Litscher promette di portare le preoccupazioni dei suoi colleghi al Consiglio di amministrazione: «Le misure per combattere la carenza di manodopera specializzata sono una priorità assoluta. Mi impegno a garantire che un maggior numero di giovani venga formato in mestieri qualificati. Non tutti devono andare all'università». I delegati concordano sul fatto che anche i politici hanno un ruolo da svolgere. «Non si può continuare a lanciare sempre più progetti senza coinvolgere il personale», dice un collega.

«Ridefinire le priorità»: solito ritornello

I delegati non sono preoccupati solo per la mancanza di personale, ma anche per le continue misure di riduzione dei costi. «La parola 'ridefinizione delle priorità' dovrebbe essere dichiarata la non-parola dell'anno», suggerisce un collega. Fa quasi parte della vita di tutti i giorni il fatto che si voglia iniziare a lavorare in un cantiere e che, appena arrivati sul posto, il progetto venga cancellato perché improvvisamente ci sono altre priorità; insomma il solito ritornello. «È incomprensibile che i

cantieri vengano cancellati quando tutto è già pianificato e pronto a partire» afferma il segretario sindacale Urs Huber. La situazione di pianificare un progetto di costruzione senza sapere se potrà essere effettivamente realizzato è molto stressante per il personale. È necessario intervenire anche in termini di sicurezza. È importante che le FFS continuino il dialogo costruttivo con il SEV. «Ogni incidente è un incidente di troppo. Tutti voi siete messi alla prova nel vostro lavoro e dovete dire basta quando è necessario e dare il buon esempio» sottolinea Urs Huber.

Patrick Kummer, dal canto suo, fornisce una breve panoramica sullo stato del CCL. Al momento non è ancora chiaro come il CCL debba essere ampliato e sviluppato. Per i membri della conferenza CCL, è chiaro che sono favorevoli a una prolungazione dell'attuale CCL. Tuttavia, alcune aree del CCL dovrebbero essere migliorate.

Periodo amministrativo 2025-2028

I delegati si sono pronunciati sulle finanze della sottofederazione. Nonostante una perdita straordinaria nell'ultimo periodo contabile, la situazione finanziaria è stabile e non è necessario aumentare i contributi nei prossimi anni. Nel bilancio è previsto un piccolo aumento per il reclutamento dei soci. I colleghi riceveranno anche un premio nel 2024 se recluteranno un numero particolarmente elevato di nuovi soci. Philippe Schibli, responsabile del reclutamento, consegna un premio ai migliori reclutatori presenti.

Dall'estate del 2023 la segretaria Karin Koller fa parte della Commissione centrale e ora sarà ufficialmente eletta alla sua carica. Fa parte del Commissione centrale dal 2023 anche il tesoriere Urs Muff, anch'egli eletto. Sono stati rieletti Jan Weber (presidente centrale), Hubert Koller (vicepresidente centrale), Philippe Schibli (responsabile del reclutamento), Memet Kaya (assessore e webmaster), Hans Ulrich Keller e Giuseppe Lanini (entrambi assessori). Reto Vogt diventa presidente della GPK, Michaël Nussbaum e Daniel Lottaz diventano membri della GPK. Bruno Blaser viene eletto membro supplente del GPK. I membri attuali degli altri gremi sono confermati. A Urs Huber succede come segretario sindacale responsabile Michael Buletti.

Vengono apportate piccole modifiche al regolamento. La proposta della sezione Ticino di promuovere ulteriormente la rappresentanza delle regioni è stata respinta. Il regolamento prevede già una rappresentanza adeguata. Una mozione della sezione Berna-Wallis che chiedeva un miglioramento del modello di pensionamento Valida è stata parzialmente accettata. La sezione deve ora concretizzare la proposta ed elaborarla in modo più dettagliato.



Il nuovo Comitato Centrale (da sin a dx): Philippe Schibli, Hans-Ueli Keller, Karin Koller, Hubert Koller, Jan Weber, Memet Kaya (mancano Giuseppe Lanini e Urs Muff).

CONFERENZA DELLA GIOVENTÙ FEDERALE VIDA

Giovani presenti a Vienna



Conferenza federale della gioventù vida a Vienna del 26.5.24: viva la solidarietà internazionale!

Stefanie Fürst/Lars Benninger. 25 maggio 2024, siamo stati invitati dal sindacato austriaco vida come ospiti d'onore alla loro conferenza nazionale della gioventù a Vienna. Il numero di giovani delegati presenti era impressionante. Le questioni sindacali sono state discusse con grande impegno e passione. Una menzione particolare meritano le varie commissioni e tutti gli organi nei quali gli apprendisti vengono introdotti al lavoro sindacale. Le elezioni europee sono state onnipresenti e c'è stato molto spazio per il dibattito politico, che si è concluso con una tavola rotonda.

Sono stati eletti: Presidenza e Commissione di controllo della gioventù federale. L'intero evento è stato organizzato in modo molto interattivo e diversificato. La presentazione di Open Slides (documenti digitali della confe-

renza e un'applicazione per il voto) è stata un successo. Anche i numerosi ospiti d'onore provenienti dai sindacati e dalla politica hanno suscitato grande interesse con i loro entusiasmanti messaggi di saluto e con i loro contributi. È stato inoltre presentato il nuovo gruppo di lavoro sulla diversità.

Numerose mozioni sono state presentate in anticipo, discusse, accettate e anche emendate. Particolarmente degno di nota è stato l'intervento di un apprendista sul tema del cyberbullismo, che ha visibilmente commosso l'intera sala. La serata ha inoltre offerto ampio spazio alla discussione e allo scambio.

Con un bagaglio di bei ricordi e molti input, il giorno dopo siamo tornati in Svizzera. Ci congratuliamo con Fabian Edlinger per il suo eccellente risultato elettorale del 97% come Presidente della gioventù federale di vida.

COLPI DI DIRITTO

Ti do la mia procura



Servizio giuridico del SEV

Heidi sa come vanno le cose. Se comanda qualcosa in internet deve accettare i cookie, prendere atto delle CGC e poi ovviamente ha anche visto che può disdire qualsiasi newsletter o che non deve dare prima il suo consenso. Fin qui, tutto a posto. Ora però il datore di lavoro le ha consegnato un modulo: si tratta di una procura per il servizio medico. Questo formulario non è così semplice da interpretare come le autorizzazioni degli ordini fatti in rete.

È necessario distinguere fondamentalmente tra dati personali e dati sensibili. I dati personali sono quelli che si comunicano quando si fanno ordinazioni in internet o per un contratto di lavoro. Di solito si tratta di nome e cognome, indirizzo di casa e/o e-mail, numero di telefono, data di nascita e di altre indicazioni utili, appunto, per elaborare un ordine o un contratto. I dati di questo genere vengono forniti e utilizzati ogni giorno. Di regola ciò avviene senza problemi ma, in particolare per la loro trasmissione a terzi, è necessario un consenso.

Vi sono però anche dati e indicazioni che sono assai più delicati di un semplice indirizzo. Essi sono per esempio i dati sanitari, quelli fiscali e finanziari o informazioni riguardanti un procedimento penale. In altre parole informazioni che, se divulgate, potrebbero avere per le persone interessate conseguenze negative o costituire una violazione della personalità. Anche la trasmissione di questi dati sensibili può essere autorizzata. L'importante tuttavia è che si conoscano sia lo scopo del loro trattamento o della loro diffusione, sia il destinatario dei dati stessi.

Heidi si è informata e ha scoperto che questa delega al servizio medico è una procura generale. In linea di principio, chi la detiene può consultare tutti i documenti di tutti gli uffici ed enti che vi figurano. Anche se si tratta di una pratica molto diffusa, il servizio medico potrebbe non sapere esattamente di quali documenti avrà bisogno all'inizio di una valutazione. Per tale ragione la procura è redatta in maniera molto ampia e completa. Secondo l'incarico federale per la protezione dei dati, essa tuttavia si limita automaticamente alle questioni mediche, dunque all'evento medico da verificare. Nessun altro servizio potrà essere coinvolto. Forte di queste informazioni, ora Heidi può firmare la procura.

CONVEGNO MACCHINISTI B-100

Se ne vanno in troppi

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Anche durante questa terza edizione del convegno SEV dei macchinisti B 100 si è molto parlato dei numerosi colleghi che vanno a lavorare presso altre imprese e della mancanza di personale e di considerazione da parte dell'azienda.

Il terzo convegno (vedi anche il Giornale SEV 8/2023 e 8/2022), svoltosi il 3 giugno a Olten, ha riunito una buona trentina di conducenti di veicoli ferroviari B100, oltre a due presidenti centrali, alcuni segretari sindacali e ha ospitato il responsabile degli interventi presso FFS Infrastruttura Tom Bettler. Circa la metà dei partecipanti lavorano presso Disponibilità e Manutenzione di Infrastruttura (I-VU), mentre gli altri sono impiegati sui treni di spegnimento e salvataggio oppure presso Infra, Cargo o la divisione Viaggiatori, che però non forma più macchinisti B100. Al SEV, i B100 sono ripartiti nelle sottofederazioni BAU, LPV, RPV, TS e AS, per cui da due anni viene organizzato un convegno per discutere i problemi comuni, derivanti in particolare da condizioni di lavoro poco attrattive, soprattutto se confrontate con quelle delle ditte private. Ne derivano diverse partenze, mancanza di personale e perdite di know-how. Per esempio, un partecipante ha riferito che nei quattro team VU di Lucerna vi sono ormai solo due mac-

chinisti B100 con più di due anni di servizio.

Dopo l'introduzione e la relazione di Tom Bettler, il pomeriggio è stato dedicato a lavori di gruppo che hanno approfondito le varie situazioni presso VU, Interventi e Cargo, le cui conclusioni sono state discusse nel plenum che ha chiuso la giornata.

Interventi Infrastruttura

Nel febbraio 2022, la SEV-LPV aveva promosso una petizione indirizzata a Tom Bettler che aveva raccolto 129 sottoscrizioni di macchinisti B100 presso Interventi per protestare contro una discriminazione salariale: a loro era infatti stata negata l'indennità per il mercato del lavoro di 3000 franchi che il SEV aveva ottenuto per i circa 320 macchinisti B100 di VU. Tom Bettler ha confermato che questa indennità non verrà riconosciuta, ma ha spiegato che nel frattempo è stato elaborato un nuovo modello di carriera che dovrebbe essere approvato dalla dirigenza di Infra-FUB nel terzo trimestre di quest'anno, per poi essere implementato. La decisione finale non è quindi ancora stata presa, ma il modello prevede miglioramenti salariali e soddisfa anche la richiesta dei B100 di poter continuare a esercitare la loro funzione di conducenti di veicoli ferroviari anche in caso di promozione a capogruppo. Adesso, infatti, ci devono rimettere la loro funzione, nonostante durante gli interventi le loro competenze e la loro polivalenza risultino sempre di grande importanza. In numerose sedi manca



Al Convegno macchinisti B100 di tutte le età, provenienti da Romandia e Svizzera tedesca.

personale in tutte le funzioni, tanto che dal 1° giugno si è persino dovuto rinunciare alla sede di Brugg per colmare le lacune in quella di Zurigo.

Infrastruttura VU

Dal 1° giugno 2023, VU ha introdotto un nuovo modello di carriera che prevede tre nuove categorie professionali e diversi posti supplementari di lavoro: oltre ai macchinisti B100 attribuiti al livello di esigenze (LE) F, che ora vengono chiamati conducenti di treni di cantiere B100 di livello 1, vi sono ora 30 conducenti di treni di cantiere B100 di livello 2 nel LE G, nonché 40 accompagnatori di treni di cantiere nel LE E. Questi effettivi dovrebbero poter essere colmati entro il 2027. «In sé, si tratta di sviluppi molto positivi, ma non si riesce a concretizzarli: l'anno scorso, VU ha formato 23 nuovi B100, ma molti di questi hanno lasciato il servizio», ha puntualizzato il segretario sindacale Urs Huber. Numerosi colleghi hanno pertanto riferito di mancanza di personale che vengono colmate con dipendenti di ditte private. È quanto avviene da tempo a Erstfeld, dove si sono aggiunti anche i problemi derivanti dalla chiusura di un cunicolo della galleria di base, nell'agosto 2023. Il ricorso a questi macchinisti B100 costa cifre incredibili, di molto superiori ai 3000 franchi dell'indennità di mercato, che si rivela insufficiente per trattenere i collaboratori alle FFS. Un collega di 34 anni ha portato il suo esempio: «attualmente, ricevo 7000 franchi meno del massimo del mio LE, ma le ditte private

pagano da 15000 a 30000 franchi in più all'anno, oltre a rimborsare l'uso dell'auto!» È stato inoltre ricordato che i B100, oltre che lavorare nella costruzione ferroviaria, possono passare alle ferrovie regionali.

I B100 in prestito devono essere istruiti e raramente sono in possesso di tutte le funzioni degli impiegati in pianta stabile (gru, guardia di sicurezza, montatore di linee di contatto ecc.). Questi ultimi sono pertanto chiamati a svolgere una mole di lavoro supplementare e spesso è anche per questo che se ne vanno. «I dirigenti delle FFS non considerano in modo adeguato l'importanza e la polivalenza dei macchinisti B100», è l'amara constatazione di Urs Huber. «Preferiscono pagare una fortuna alle ditte private, anziché onorare il proprio personale».

FFS Cargo

Presso Cargo, si è parlato dell'obbligo di portare le protezioni uditive, della sostituzione della radio Lisa con Raco e delle misure prese dalla dirigenza della produzione Cargo a seguito dei numerosi infortuni. La discussione ha però evidenziato come la formulazione di questi provvedimenti abbia generato incertezze. I colleghi trovano poi ingiusto che, quando devono svolgere i turni di macchinista B, non ricevono l'indennità giornaliera di 19 franchi che viene versata ai titolari. Un collega di Losanna smistamento ha infine portato l'esempio di come ai B100 venga computato anche meno tempo di lavoro.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI USS

5000 franchi dopo un apprendistato

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Chi ha assolto una formazione professionale di base deve guadagnare almeno 5000 franchi. I salari sono stati il tema centrale dell'Assemblea dei delegati dell'Unione sindacale svizzera svoltasi a Berna. I delegati hanno approvato varie risoluzioni. Diversi segretari e segretarie sindacali hanno inoltre ricevuto il loro attestato professionale federale.

«Rischiavamo di perdere un intero decennio. Oggi i salari reali non sono sostanzialmente più elevati che nel 2016. Negli ultimi anni molti datori di lavoro non hanno voluto accordare la piena compensazione del rincaro al loro personale», ha annotato il segretario centrale USS David Gallusser in un intervento. Per i delegati dell'USS riunitisi lo scorso 31 maggio nella sede di Unia, serve chiaramente un'inversione di tendenza nella politica salariale e dei redditi in Svizzera. In generale la retribuzione deve am-

montare ad almeno 4500 franchi. L'USS esige che «chi ha concluso un apprendistato riceva almeno 5000 franchi».

Salari più alti: strumento centrale contro la carenza di personale specializzato

Relatrici e relatori di vari ambiti hanno portato esempi concreti di quanto sia giusto e urgente che le aziende rivedano il loro modo di agire. «Molti operatori che lavorano negli asili nido e sono responsabili per la cura dei bambini hanno salari troppo bassi, anche dopo aver concluso un tirocinio professionale», ha rilevato Natacha Wey, segretaria generale della Vpod. «Non deve meravigliare se molti di loro non hanno prospettive a lungo termine e lasciano la professione dopo qualche anno.» Anche in numerosi altri rami la situazione insoddisfacente dei salari ha come effetto una mancanza di lavoratori specializzati.

Questo avviene anche se dal punto di vista economico sarebbe quasi ovunque possibile adeguare gli stipendi. Lo permetterebbe la buona situazione dei ricavi e degli utili di mol-



Simon Burgunder, coordinatore della politica dei trasporti del SEV e neopromosso segretario sindacale con attestato professionale federale, viene festeggiato dai nostri delegati.

te aziende svizzere. «Le imprese devono capire che la pace sociale ha un prezzo», ha ammonito Natacha Wey, citando l'ex vicepresidente SEV Christian Fankhauser. Il plenum ha poi votato una risoluzione nella quale si chiede una rivalutazione dei salari dopo l'apprendistato e aumenti concreti delle retribuzioni per tutti.

Solidarietà con i lavoratori in Svizzera e a livello internazionale

Pieno accordo ha trovato la risoluzione a sostegno del personale della Vetropack di St-Prex (VD). Al momento, lavoratrici e lavoratori della vetreria si sono mobilitati per salvare i loro posti di lavoro (si veda anche l'articolo a pagina 11).

«Anche la situazione degli operatori culturali resta precaria. Solo i dipendenti di istituzioni culturali possono vivere degnamente del loro lavoro. La metà di tutti gli artisti professionisti deve sbarcare il lunario con un reddito annuo di 25000 franchi e accettare orari di lavoro estremamente flessibili», ha ricordato Matthias Albold, presidente di Scena CH, l'as-

sociazione dei professionisti delle arti sceniche, a sua volta attore del teatro di San Gallo. In un'ulteriore risoluzione, l'USS ha chiesto salari adeguati attraverso la politica culturale nazionale e che venga migliorata la sicurezza sociale degli operatori culturali. Il rispetto delle raccomandazioni del CCL in materia di salari, compensi e onorari dev'essere garantito anche nell'ambito dei finanziamenti statali alla cultura.

I delegati hanno poi approvato due altre risoluzioni contro la guerra in Ucraina e nel Medio Oriente. L'USS esige il cessate il fuoco in Palestina, la liberazione degli ostaggi israeliani e di tutti i palestinesi detenuti senza processo, come pure altre misure a garanzia di una pace duratura nella regione.

Al termine dell'assemblea, alle segretarie e ai segretari sindacali che hanno superato l'esame professionale è stato consegnato l'attestato professionale federale. Tra i diplomati anche il nostro segretario sindacale Simon Burgunder, coordinatore della politica dei trasporti del SEV.

RIUNIONE DEI QUATTRO PAESI

Il quarto pacchetto ferroviario

SEV I macchinisti e le macchiniste dei sindacati tedeschi, lussemburghesi, austriaci e svizzeri si sono riuniti a Vienna per formulare congiuntamente le loro rivendicazioni alla Commissione UE in merito al 4° pacchetto ferroviario: «Dopo dieci anni di armonizzazione dello spazio ferroviario europeo, è giunto il momento di valutare se gli obiettivi politici sono stati raggiunti» concordano i/le sindacalisti/e.

I sindacati chiedono inoltre alla Commissione UE di includere una valutazione nell'audizione dell'autunno 2024. In questo modo si intende creare una base che consenta ai futuri Commissari responsabili di apportare per tempo le necessarie correzioni di rotta. Gerald Trofaier, portavoce del gruppo, critica il passaggio della normazione dai gestori dell'infrastruttura alle aziende di trasporto ferroviario. «È in contraddizione con tutti gli sforzi di armonizzazione europei il fatto che le compagnie ferroviarie stiano ora determinando i propri metodi di sicurezza. Questo ridurrà la sicurezza ferroviaria e porterà a una proliferazione di regolamenti».

Regole aziendali uniformate contro il dumping salariale

«La mancanza di armonizzazione del sistema tecnico di controllo dei treni 'European Train Control System (ETCS)', l'assenza di regole operative uniformi e la mancanza di armonizzazione transfrontaliera delle infrastrutture ETCS sono chiari fallimenti da parte dell'Agenzia Ferroviaria Europea», afferma Alexandre Ramos rappresentante lussemburghese del personale di lo-



Macchinisti di Germania, Lussemburgo, Austria e Svizzera si incontrano a Vienna.

comotiva. Dal punto di vista sindacale, è fondamentale rimediare tempestivamente a queste omissioni: finché non esiste una registrazione digitale obbligatoria delle ore di lavoro, i dipendenti delle ferrovie sono in balia di un dumping salariale e sociale senza limiti, che comporta gravi carenze in termini di sicurezza. Karsten Ulrichs, del sindacato tedesco delle ferrovie e dei trasporti (EVG), si appella quindi alla prossima Commissione europea affinché affronti la standardizzazione a livello europeo della formazione e della certificazione, nonché l'introduzione della registrazione digitale dell'orario di lavoro per tutelare i dipendenti delle ferrovie, in modo da realizzare uno spazio ferroviario europeo armonizzato.

Buoni standard per il settore ferroviario del futuro

Sono necessari buoni standard europei per rafforzare l'interopera-

bilità del trasporto ferroviario, in modo che il traffico non si sposti ulteriormente sulle strade. Il tempo è essenziale se il settore ferroviario vuole diventare un datore di lavoro attrattivo e la forza trainante europea per il raggiungimento degli obiettivi climatici nell'ambito dei trasporti.

Gerald Trofaier (Vida, Austria), Karsten Ulrichs (EVG, Germania), Hanny Weissmüller (SEV, Svizzera) e Alexandre Ramos (associazione nazionale OGB-L, Lussemburgo) chiedono quindi alla nuova Commissione UE, dopo le elezioni del 9 giugno, di valutare le precedenti misure di liberalizzazione del settore ferroviario, in particolare per quanto riguarda il loro impatto sulle condizioni di lavoro e di retribuzione dei/delle dipendenti, sulla concorrenza intermodale e sui passi necessari per raggiungere gli obiettivi climatici, e di adottare misure appropriate di conseguenza.

MISURE D'ACCOMPAGNAMENTO

Controlli necessari

USS. Un'efficace protezione dei salari è importante per i lavoratori. Lo dimostra il rapporto sulle misure di accompagnamento pubblicato dalla SECO l'11 giugno. Ovunque vengano effettuati controlli, le violazioni vengono individuate. L'anno scorso, gli ispettori hanno controllato circa 150.000 salari pagati da datori di lavoro svizzeri e da aziende straniere con lavoratori distaccati in Svizzera. In quasi un'azienda su cinque hanno riscontrato salari troppo bassi o situazioni di pseudo-indipendenza. Nei settori con CCL legalmente vincolanti, dove i salari minimi sono chiaramente definiti, il 27% delle aziende controllate pagava troppo poco. Nei settori che non dispongono di un CCL legalmente vincolante o di un contratto normale di lavoro (CNM), alcuni cantoni fissano standard per i salari normali troppo bassi, a seconda della località e del settore. Nei settori con CCL o CNM estesi, i datori di lavoro inadempienti vengono penalizzati e i salari devono essere adeguati a posteriori. Nei settori senza CCL o contratti collettivi di lavoro vincolanti, i datori di lavoro i cui salari sono troppo bassi sono semplicemente invitati ad adeguarli attraverso procedure amichevoli.

Quattro aziende distaccate su cinque con salari troppo bassi raggiungono un accordo con le autorità di vigilanza. Al contrario, questo avviene solo per uno su due dei datori di lavoro svizzeri che hanno pagato salari troppo bassi. Questo

rifiuto troppo frequente dei datori di lavoro svizzeri di pagare salari equi non può più essere tollerato. Ginevra, Ticino, Zurigo, Vaud e Neuchâtel effettuano i due terzi di tutte le ispezioni ai datori di lavoro nei settori in cui non esiste un CCL o un CNM esteso.

Ciò non è dovuto solo alle dimensioni dei mercati del lavoro: in Ticino, un'azienda svizzera in un settore senza CCL o CNM vincolante viene ispezionata in media una volta ogni quattro anni. Nel Cantone di Zugo, invece, le aziende vengono ispezionate solo una volta ogni 140 anni. Anche a Berna, Friburgo e San Gallo le aziende truffaldine hanno poco da temere, con un'ispezione media ogni 90, 80 o 40 anni.

Il rapporto mostra che le misure di accompagnamento sono più che mai necessarie. Troppi datori di lavoro non rispettano i salari usuali per la loro località e il loro settore. I cantoni hanno un dovere in questo senso: devono smettere di fissare salari abituali troppo bassi. Laddove i controlli sono troppo rari, devono essere intensificati. In caso di ripetuto dumping salariale, è necessario fissare dei salari minimi, come previsto dalla legge. Finora solo pochi cantoni lo hanno fatto. Nella maggior parte dei cantoni non si fa nulla. La situazione attuale non può continuare: le misure di accompagnamento devono essere applicate rigorosamente. Un indebolimento della protezione dei salari sarebbe fatale.

OFFICINE BELLINZONA

Le FFS sciolgono la Piattaforma, i sindacati non ci stanno

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

È notizia di lunedì 10 giugno: per quanto riguarda le Officine di Bellinzona, le FFS hanno deciso di sciogliere la Piattaforma perché, a loro dire «Gli obiettivi sono stati raggiunti». Peccato che questa decisione l'abbiano presa unilateralmente, senza consultare Commissione del Personale e sindacati, e informandone le maestranze pochi minuti dopo aver inviato un comunicato stampa ai media. Decisione e modalità che non sono piaciute né al Sev, né agli altri firmatari della convenzione.

Dopo lo sciopero del 2008, al fine di affrontare i punti più importanti relativi al futuro delle Officine, era stata creata la Piattaforma (inizialmente Tavola Rotonda Bellinzona): un gremio di dialogo tra la Direzione delle FFS da un lato e la Commissione del Personale e i sindacati dall'altro. Uno strumento la cui validità è stata riconosciuta anche dalle FFS nel comunicato stampa che ne annunciava il suo scioglimento. Perché dunque procedere con la sua disdetta?

Il sindacato SEV stigmatizza la decisione presa dalle FFS, non solo per le modalità con le quali è stata comunicata, ma anche per le argomentazioni addotte: gli obiettivi sottoscritti nell'accordo non sono certo raggiunti e in gioco ci sono ancora molti temi, ad esempio il numero di posti di lavoro che ci saranno al nuovo stabilimento industriale di Castione.



I lavoratori riuniti in assemblea il 14 giugno.

Nel comunicato congiunto dei rappresentanti del personale si legge infatti che: «Questa decisione interviene in una fase decisiva sulla strada della realizzazione della nuova Officina FFS a Castione. Una strada già lastricata da molti dubbi, soprattutto in termini di «conservazione» dei

volumi di lavoro. Oggi alle Officine FFS di Bellinzona lavorano circa 510 persone, tra fissi e interinali. Nel migliore dei casi – e ciò resta ancora tutto da verificare – nella nuova Officina FFS di Castione ci sarà posto per 360 persone. Cosa ne sarà delle 150 persone che non troveranno posto nel nuovo sito industriale?».

Come spiega Thomas Giedemann, segretario sindacale del Sev: «Facendo questo passo, con tali modalità e tali argomentazioni, le FFS non stanno dimostrando di essere un interlocutore affidabile. A questo punto qualche dubbio è lecito anche riguardo al mantenimento dei 360 posti di lavoro promessi». Infatti, la decisione unilaterale di sopprimere un consesso dove le maestranze potevano interagire, interrogare e reagire davanti ai disegni della direzione FFS, non può che alimentare i sospetti che la direzione delle FFS voglia avere mano libera per diminuire la forza lavoro attuale e futura.

Giedemann fa notare inoltre che la domanda di trasporto viaggiatori su ferrovia è in costante aumento, e di conseguenza lo è pure l'offerta. Questo significa più treni in circolazione e quindi più materiale rotabile e quindi più manutenzione, ergo più lavoro per le Officine: «A livello svizzero le FFS aumenteranno globalmente i posti di lavoro nella manutenzione del materiale rotabile, è quindi legittimo chiedere che i posti di lavoro esistenti in Ticino vengano perlomeno mantenuti», spiega il sindacalista.

Accorso in massa all'Assemblea convocata venerdì 14 giugno, il personale delle Officine ha adottato all'unanimità una risoluzione che chiede alle FFS di mantenere aperto il canale di dialogo dato dalla Piattaforma e alla politica di attivarsi presso le ferrovie federali allo scopo di indurle ad un passo indietro. «Da parte sindacale continueremo a mantenere alta la guardia», conclude Giedemann.

PARITÀ

Salari e pensioni migliori

Chantal Fischer. Le donne sono ancora spesso pagate meno, assumono sulle loro spalle un maggior numero di lavori non retribuiti (di cura) e ricevono pensioni più basse. Prima del voto sull'innalzamento dell'età pensionabile per le donne, molti politici avevano promesso alle donne pensioni migliori. La revisione della LPP non mantiene questa promessa. Il SEV respinge chiaramente questa proposta ed è a favore di pensioni eque. Le donne interessate possono saperne di più sulla loro situazione pensionistica personale in occasione della Giornata di formazione del SEV destinata a loro.

Venerdì scorso, in occasione del 14 giugno, numerose persone sono scese nuovamente in piazza per difendere una maggiore uguaglianza. I/le manifestanti hanno fatto sentire la loro voce soprattutto in merito alla valorizzazione finanziaria e sociale del lavoro femminile.

Da un lato, la parità salariale deve essere finalmente attuata, soprattutto nei settori in cui la maggioranza dei dipendenti è costituita da donne e i salari sono bassi. Ciò richiede aumenti salariali mirati. Dall'altro lato, i bassi livelli salariali fanno sì che le donne in particolare debbano convivere con preoccupazioni finanziarie, dipendere dai loro partner e trascorrere la pensione in povertà a causa di rendite insufficienti. Questa situazione sarà aggravata dall'attuale revisione della LPP: La maggior parte delle donne dovrà pagare di più, ma riceverà una pensione inferiore. Anche il SEV si oppone fermamente a questa sciagurata proposta.

Le proteste contro la legge LPP si sono alzate nell'ambito della mobilitazione per la giornata di sciopero femminista del 14 giugno. In vista dello sciopero, oltre 60 donne della politica e della società hanno firmato un manifesto contro la riduzione delle rendite delle casse pensioni. Non ne vogliono sapere di ulteriori riduzioni delle pensioni a causa di una riforma iniqua. «Quando l'anno scorso abbiamo accettato l'aumento dell'età pensionabile per le donne, ci sono state promesse soluzioni rapide ed efficaci per colmare il divario pensionistico esistente. Con questa revisione della LPP, invece, noi donne riceveremo una pensione ancora più bassa di quella attuale, anche se i nostri contributi salariali aumenterebbero», afferma Lucie Waser, responsabile delle pari opportunità del SEV.

La revisione della LPP ignora anche la causa principale del divario pensionistico (le donne hanno ancora una pensione inferiore di un ter-

zo rispetto agli uomini): il lavoro di cura non retribuito. Con l'attuale riforma della LPP, le madri lavoratrici che hanno responsabilità di cura si troveranno in età avanzata in una situazione peggiore di quella attuale.

Le numerose riforme pensionistiche di quest'anno avranno effetti diversi sulla vita prima e dopo la pensione. La Giornata di formazione delle Donne SEV di quest'anno, che si terrà venerdì 15 novembre, è dedicata proprio a questo tema e offre un aggiornamento sulla riforma pensionistica con presentazioni interessanti e gruppi di lavoro specifici. «Le partecipanti riceveranno informazioni preziose e una panoramica sulla propria situazione pensionistica in età avanzata», sottolinea Lucie Waser. «Oltre alle presentazioni, ai gruppi di lavoro e alla tavola rotonda, la giornata offre molto tempo per il dialogo tra le partecipanti». Ci sono ancora alcuni posti disponibili. Cogliete questa opportunità.

Giornata di formazione

Scansiona il codice QR e iscriviti subito alla giornata di formazione delle donne del SEV.



www.sev-online.ch/it/il-sev/donne/bildungstagung.php



MICHAEL SPAHR

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

FFS INFRASTRUTTURA

Situazione assurda

Per migliaia di collaboratori di FFS Infrastruttura la parola «ridefinizione delle priorità» è sicuramente la peggiore dell'anno, se non del decennio. Non che non sia già nota, significa: risparmi a breve termine e rinvio dei lavori infrastrutturali per mancanza di fondi. Ma quel che succede nel 2024 è ancora un'altra cosa.

Già in primavera, innumerevoli progetti vengono cancellati dal programma, sia che si tratti di manutenzione, di IR o di fatture ER, anche se gran parte di questi lavori di manutenzione sono già stati pianificati: le chiusure delle tratte sono di solito già in atto da tempo, il personale dell'azienda, i rinforzi esterni, i veicoli e, in alcuni casi, il materiale sono già tutti predisposti. Innumerevoli e complessi chiarimenti e piani, insomma tutto per niente.

Anche i responsabili specializzati di lunga data non hanno mai vissuto un'esperienza del genere. Si chiedono quali risparmi si possono ottenere se tutto è già stato pianificato e concordato? Inoltre, l'intero stato della rete subisce una battuta d'arresto. Anni fa siamo riusciti a far capire ai politici che era indispensabile investire di più nella manutenzione. Nessuno vuole una situazione come quella presso DB. E ora ci risiamo. I lavori programmati vengono costantemente cancellati, ma devono comunque essere eseguiti in un secondo momento, il 2025 però è già colmo.

L'obiettivo è risparmiare, ma si disperdono denaro, risorse umane e, soprattutto, risorse motivazionali. Senza contare la difficoltà nel motivare i project manager, AVOR ecc. quando tutto viene costantemente cancellato dopo due settimane di lavoro e innumerevoli accordi.

A quanto pare, i responsabili a tutti i livelli devono ancora effettuare ulteriori tagli. Se la manutenzione non viene effettuata per tempo, il numero di tratte lente aumenterà. Forse qualcuno all'UFT, alle FFS & Co., si renderà conto di ciò che ha fatto. Diventa molto discutibile quando si vede che, ad esempio, la manutenzione della segnaletica viene ora adattata da «rilevante per la sicurezza» a «rilevante per la disponibilità». Abbassare gli standard in questo modo è problematico. A lungo termine, inoltre, questo porta automaticamente a una mancanza di manutenzione.

Oltre a molti dipendenti che si occupano di pianificazione e programmazione, anche innumerevoli tecnici, montatori, posatori di binari ecc. sono ovviamente coinvolti in questi esercizi di riduzione dei costi. Così facendo, la loro pianificazione degli interventi viene buttata alle ortiche. Alcuni di loro sono ora costretti a rimanere a casa nel bel mezzo della stagione di costruzione. Abbiamo già visto istruzioni che in pratica porterebbero a un servizio di picchetto non retribuito. Bisogna stare a casa ma essere sempre disponibili. Questo non è assolutamente possibile, e non tutti gli orari possono essere semplicemente ridotti senza consultazione. Tuttavia, tali direttive nei singoli team vengono viste anche come richieste eccessive: capisquadra e responsabili sono stati abbandonati a se stessi, le informazioni di base su cosa sta succedendo, su cosa si tratta e su come procedere sono state troppo poche. Ora devono mediare a questa incresciosa situazione.

Urs Huber, segretario sindacale, responsabile del Team Infrastruttura del SEV

SOTTOFEDERAZIONE PV, COMITATO CENTRALE

Premi di cassa malati: nell'indice nazionale dei prezzi al consumo

Alex Bringolf. Per la quarta seduta del CC PV, il presidente centrale Roland Schwager ha accolto a Seon i responsabili della Regione Centro, il presidente della CVG PV Franco Panzeri e Marc Derungs, neoletto membro del CC e vicepresidente PV.

I presenti si sono espressi in favore del mantenimento dei rapporti di attività della sottofederazione. Essi costituiscono una sorta di documento storiografico e mostrano anche i successi ottenuti nell'anno in rassegna. Una tempestiva pubblicazione aiuta inoltre i presidenti sezionali nell'allestimento dei loro rapporti annuali.

La nuova legge sulla protezione dei dati continua a creare problemi alle nostre sezioni. Vista la mancanza di informazioni, non si può escludere che il SEV, e dunque anche le sue strutture, gestiscano dati di membri ormai deceduti. Non è inoltre possibile sapere se vi sia una vedova o un vedovo superstite. Dalle esperienze citate dai presenti sono giunti buoni spunti per una possibile soluzione a questa problematica.

I continui aumenti dei prezzi per i locali di riunione e la ristorazione causano alle sezioni difficoltà di tipo economico. C'è chi cerca di ovviare a questa situazione; così ad esempio a Wohlen il collega Ueli Röthenmund ha scelto una sistemazione più vantaggiosa della Scuola universitaria professionale, divenuta troppo cara. A Lucerna, su indicazione di un socio, René Wolf ha trovato un'alternativa favorevole all'Allmend, nella sala del bowling. Anche la PV, del resto, è stata costretta a scegliere un'altra sede per la recente Assemblea dei delegati, abbandonando Olten per Sciaffusa.

Si è nuovamente discusso delle quote versate alle unioni sindacali: quelle cantonali e regionali ricevono contributi dalle sezioni, viceversa il SEV paga le quote direttamente all'Unione sindacale svizzera.

Al prossimo Congresso SEV verrà stralciata una proposta in sospenso della PV Zurigo, che chiedeva di poter pagare l'AG FVP con valuta Reka, e la possibilità del deposito per mancato uso. Come PV abbiamo deciso di ripresentare la proposta sotto una nuova veste, inserendo inoltre la possibilità di acquistare un AG rateale, sull'esempio dell'offerta commerciale. A chi viaggia con EasyRide delle FFS, o con altre App come Fairtiq, alla fine della giornata viene



computato di volta in volta il prezzo più vantaggioso. La tariffa massima è data dal prezzo dell'AG. Res Siegenthaler vorrebbe che il limite massimo sia adattato a quello della CG FVP anche per i titolari di un meta-prezzo FVP. Questo permetterebbe anche ai pensionati di usufruire di queste App, con gli stessi vantaggi del normale metà-prezzo. Roland Schwager e il Comitato centrale si chineranno su questa richiesta. Un tema analogo in fatto di viaggi senza problemi è quello legato alla soppressione degli obliteratori e dell'acquisto dei biglietti sugli autopostali. Riguardo alle carte per più corse, Alliance SwissPass prevede una soluzione entro l'estate, che noi come PV attendiamo con grande interesse. Non dimentichiamo tuttavia – ha ammonito Max Krieg – che pagando con sistemi come Twint e con le carte favoriamo noi stessi questa evoluzione negativa.

Il secondo fine settimana di giugno saremo nuovamente chiamati alle urne. Roland Schwager ha sollecitato i membri a partecipare. Dopo le votazioni, il nostro presidente centrale si attiverà affinché i costi della sanità vengano finalmente inseriti nell'indice nazionale dei prezzi al consumo. Che i premi vengano considerati alla stregua di una tassa o di un bene di consumo, alla fine tutti ne pagano le conseguenze. Si tratta di interpretazioni di tipo politico e statistico, però in definitiva è sempre dalla stessa tasca che escono i soldi delle famiglie.

QUARTA INCHIESTA SULLA SALUTE BUS- TRAPHEAC

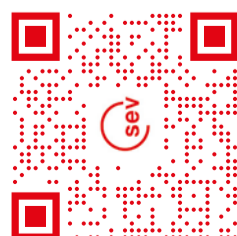
Non dimenticate di compilarla!

SEV. Come riportato nel nostro ultimo numero, dal 5 giugno Unisanté, il centro universitario di medicina generale e salute pubblica, legato all'Università di Losanna, sta conducendo uno studio per comprendere meglio le condizioni di lavoro degli autisti di autobus e

il loro impatto sulla salute.

Se avete dimenticato di compilare il questionario o vi siete persi la notizia, niente panico! Avete ancora un po' di tempo per farlo, scansionando il codice QR qui a fianco o andando sul sito web: <https://trapheac.ch>.

Questa indagine fa seguito alle ultime tre svolte dal SEV. Il SEV, insieme alla Vpod e a Syndicom, nonché agli uffici federali dell'ambiente, dei trasporti, della statistica e della salute pubblica, è partner di questo nuovo sondaggio.



sev-online.ch

RISOLUZIONE BLS

Sì ai collegamenti notturni, ma non a spese del personale

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La rete suburbana di Zurigo ha già introdotto treni notturni durante i fine settimana. Dal cambiamento d'orario 2024/2025 è prevista l'introduzione, a titolo di prova, di corse notturne nei fine settimana anche sulla linea Berna-Olten-Zurigo e il canton Berna sta a sua volta verificando l'opportunità di ampliare l'offerta durante queste notti. In merito, colleghe e colleghi della BLS hanno elaborato una risoluzione.

Una mozione accolta dal Gran Consiglio ha invitato il Consiglio di Stato del Canton Berna a esaminare l'estensione nei fine settimana dei collegamenti notturni della rete suburbana. Come modello, è stata citata l'offerta della rete suburbana di Zurigo. Nella sua risposta, il Consiglio di Stato riconosce il fondamento di questa richiesta, poiché la vita sociale nei fine settimana non termina a mezzanotte e aggiunge: «Il bisogno di offerte di trasporto pubblico per un ritorno a casa sicuro va oltre questo limite orario».

Nel quadro della decisione sull'offerta 2027-2030, il Consiglio di Stato intende verificare l'idoneità dell'offerta Moonliner (bus notturni) e considerare l'opzione di introdurre treni notturni sulla rete suburbana.

Risoluzione per una maggior sicurezza nel trasporto pubblico



Consegnata la risoluzione «Più sicurezza sui trasporti pubblici di notte per i passeggeri e il personale»

In linea di principio, il SEV è molto favorevole a ogni ampliamento del trasporto pubblico, anche nelle ore notturne. Questa prospettiva e la conoscenza delle realtà attuali fanno però anche sorgere grandi preoccupazioni per la sicurezza nelle stazioni, sui treni e, soprattutto, per il personale. Le sezioni LPV BLS e VPT BLS hanno pertanto elaborato una risoluzione per «Più sicurezza per i passeggeri e per il personale del

trasporto pubblico», che chiede in particolare:

- un netto aumento degli investimenti a favore della sicurezza nelle stazioni e sui treni;
- l'adozione di ulteriori provvedimenti contro le aggressioni e gli atti di violenza sul percorso da e per il lavoro, come richiesto dalla campagna dell'ETF «get me home safely» (fammi rientrare in sicurezza), nonché
- l'adozione di provvedimenti a compen-

sazione dei maggiori carichi di lavoro notturno per il personale dei trasporti pubblici.

Com'è noto, dalla pandemia si è registrata una netta crescita delle aggressioni nei confronti del personale treno e di locomotiva. Insulti, minacce e aggressioni sono sempre più frequenti. La risoluzione chiede di migliorare la sicurezza e la tutela della salute del personale e dei passeggeri sui treni, a maggior ragione qualora si dovesse andare verso un aumento delle corse notturne. Questo aumento sulla rete suburbana durante i fine settimana comporta inevitabilmente un aumento dei turni in questi periodi. Il maggior carico di lavoro che ne deriva deve essere compensato da provvedimenti adeguati, poiché anche il personale dei trasporti pubblici ha diritto di rientrare senza rischi dal proprio lavoro e di poter trascorrere un fine settimana con la propria famiglia.

«Noi chiediamo in concreto che questi ulteriori treni notturni vengano accompagnati da personale di sicurezza e che il personale di locomotiva venga assistito durante i controlli finali del treno», spiega Marc Ulrich, macchinista BLS e membro del comitato sezionale LPV BLS. «Non è ammissibile dover accompagnare da soli anche i treni critici, tanto meno durante la notte», aggiunge Franziska Siegenthaler, accompagnatrice dei treni di BLS. Questa risoluzione è stata consegnata il 29 maggio 2024 a Daniel Schafer, CEO di BLS e a Horst Johner, capo del personale di BLS e inviata al Consiglio di Stato del Canton Berna e al Presidente del Consiglio di amministrazione della BLS.

TPN E NSTCM

Il nuovo CCL è appeso a un filo

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Dopo un lungo periodo di trattative e molti cambiamenti nel gruppo dirigente, la delegazione negoziale del SEV presso TPN e NSTCM è soddisfatta del risultato e invita i propri dipendenti, attualmente in fase di consultazione, a sostenere il rinnovo del CCL-E, e il nuovo sistema salariale.

Dopo oltre quattro anni di trattative che hanno visto succedersi tre direttori, la delegazione negoziale del SEV da un lato e quella delle direzioni di Transports Publics Nyonnais (TPN) e Les Trains Nyon-St-Cergue-Morez (NSTCM) dall'altro, hanno raggiunto un accordo su un testo per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro CCL-E (aziendale) comune alle due aziende di trasporto. «Durante tutto il processo negoziale, abbiamo notato un miglioramento della qualità dell'ascolto e degli scambi, che ha indubbiamente contribuito a questo risultato», ha commentato Jean-Pierre Etique, segretario sindacale del SEV responsabile del dossier. Il testo è attualmente

sottoposto al voto dei colleghi di entrambe le aziende. Le schede devono essere restituite al segretariato SEV di Losanna entro il 24 giugno.

Durante le trattative, la delegazione SEV ha organizzato diversi incontri a Nyon e Saint-Cergue per incontrare i colleghi e ascoltare le loro opinioni. A questi incontri sono seguite sessioni di negoziazione con la direzione, durante le quali i rappresentanti hanno ribadito e difeso con forza le aspettative dei lavoratori, in particolare per quanto riguarda il sistema salariale e le indennità. L'eliminazione a breve termine di un giorno di ferie dà diritto a chi accetta di sacrificare un giorno di ferie a un'indennità di 100 franchi e a un quarto del tempo lavorato, cosa che prima non accadeva. «Non c'era questo riconoscimento», dice Jean-Pierre Etique. «L'obiettivo è soprattutto quello di non disturbare i colleghi in congedo che hanno bisogno di riposare e di incoraggiare la direzione a mantenere i turni di riserva caldi, cioè ad avere persone sul posto per sostituire, ad esempio, chi si ammala all'ultimo minuto».

Il punto principale per i colleghi era il rinnovo del sistema salariale. Il vecchio sistema, che consentiva la progressione dal minimo al mas-

simo in un periodo di circa nove anni, sarebbe stato comunque rivisto, con un periodo più lungo per raggiungere il massimo, ma con un massimo aumentato. È vero che non si progredisce così rapidamente, ma nell'arco della carriera, con questo massimale ridotto, alcune persone guadagneranno di più e più a lungo. Sapendo che si tratta di un argomento delicato che può generare delusioni, soprattutto per quanto riguarda la velocità di progressione salariale, sono state organizzate diverse riunioni per garantire che le richieste fossero prese in considerazione nel modo più efficace possibile. Il primo progetto, troppo lento, è stato corretto. È stato ridotto da 21 a 16 anni.

Per garantire che i colleghi in progressione salariale, in particolare i giovani, siano meno colpiti da questo rallentamento della progressione, tutti i dipendenti che erano in progressione al 1° gennaio 2024 riceveranno la vecchia rendita. «Questo allevierà in parte la frustrazione dei neoassunti, comprensibile viste le false promesse fatte dai precedenti membri della direzione in merito alla rapidità della progressione», spiega Chrysole Machler, membro della delegazione ne-

goziale. Per quanto riguarda i colleghi che sono al massimo del vecchio sistema, riceveranno la rendita del nuovo sistema. Questo sarà retroattivo al 1° gennaio 2024.

Coloro che devono "confermare" le proprie competenze attraverso esami periodici riceveranno un bonus per il loro superamento. La multiquificazione e il sostegno agli apprendisti (aspiranti) saranno riconosciuti attraverso indennità. L'indennità per il lavoro notturno nel settore dei pneu è stata aumentata di 1 franco (+15%). Per quanto riguarda il CCL, le modifiche apportate rappresentano tutte un miglioramento rispetto ai vecchi testi.

La delegazione sindacale è soddisfatta del risultato. Secondo Etique, rifiutare questo risultato sarebbe un errore, vista la pressione sui costi che la Confederazione eserciterà senza dubbio sul trasporto pubblico. Infatti, «In caso di rifiuto nell'attuale votazione generale sulla convalida o meno del CCL, nessuna delle conquiste negoziate entrerebbe in vigore e bisognerebbe rinegoziare in un contesto economico indubbiamente più rigido per ottenere miglioramenti simili», conclude.

Migrazione

27.09

Giornata della migrazione

Per la partecipazione politica e sociale e le pari opportunità sul lavoro.

Quando: venerdì 27 settembre

2024, dalle 9 alle 16:30.

Dove: all'Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten.

Chi può partecipare? Tutti i migranti interessati (anche non membri SEV) e tutti i membri SEV interessati.

I temi:

• sostegno a favore dell'iniziativa per la democrazia, «per un diritto fondamentale alla naturalizzazione»;

• lavoro temporaneo e transfrontaliero come sfida sindacale.

LPV

04/05.09

Corsi di preparazione agli esami periodici

Questo corso, su due giorni, ti permette di approfondire le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro.

Dove: alla Casa del Popolo di Bellinzona.

Quando: il 4 e il 5 settembre 2024.

Corso misto P/G

Costo: membri LPV: CHF 50.- (secondo le condizioni generali); non membri: CHF 650.-

Nell'importo sono compresi: documentazione del corso, pranzo e bevande.

Congedo formazione: in base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int, BLS e SOB, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Iscrizioni direttamente sul sito

www.lpv-sev.ch > scegli la lingua italiana > servizi > corsi > esami periodici

LDL/OLDL

08.11

Formazione

Il prossimo **8 novembre** si terrà una giornata di formazione sulla LDL e

OLDL organizzata dal Segretariato SEV di Bellinzona.

Dove: Casa del Popolo di Bellinzona.

Contenuti: il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, famigliari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla **legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e rispettiva ordinanza**.

Relatore: Thomas Giedemann, segretario sindacale SEV

A chi si rivolge il corso: membri SEV, in particolare a chi rappresenta il personale nella stesura dei piani di lavoro.

Iscrizione: direttamente sul sito del SEV: sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=333587

Ulteriori info seguiranno.

Agenda 8/24

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA TS TICINO

Tra preoccupazioni e speranze



THOMAS GIEDEMANN

Il presidente della sezione TS Ticino Nicola Sacco si congratula con Mauro Giacolini per i 40 anni di militanza nel SEV.

Thomas Giedemann. Il 23 maggio ha avuto luogo a Bellinzona l'assemblea generale ordinaria della sezione TS Ticino.

Il presidente Nicola Sacco ha aperto i lavori dando il benvenuto ai numerosi colleghi e alle numerose colleghe presenti.

Dopo la lettura del verbale dell'assemblea dello scorso anno, si è passati alla relazione del presidente, che ha ricordato i vari campi nei quali è attiva la sezione.

Si è poi giunti ai rapporti del cassiere e dei revisori. I conti sono stati approvati all'unanimità, con un sentito ringraziamento a Mauro Giacolini per il puntuale lavoro svolto.

All'ordine del giorno vi era poi un adeguamento della quota sezionale. Per far fronte alla continua erosione del patrimonio sezionale causata dal calo naturale del numero degli affiliati, il comitato ha proposto un aumento della quota pari a mezzo caffè al mese, ovvero di franchi 1,30. Dopo una discussione costruttiva, l'assemblea ha approvato l'adeguamento. È seguita la relazione da parte del segretario sindacale Thomas Giedemann, che ha ricordato ai presenti il contesto nel quale ci troviamo. Ci sono notizie confortanti, come il fatto che il Consiglio Federale proponga di mettere a disposizione 16,4 miliardi di franchi per l'esercizio e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria per il quadriennio 2025-2028, ma anche notizie allarmanti come il fatto che lo stesso Consiglio Federale, nel quadro delle trattative sugli accordi bilaterali con l'Unione Europea, abbia segnalato un'apertura riguardo alla liberalizzazione del traffico passeggeri internazionale. Il Sindacato SEV è assolutamente contrario a questa potenziale concessione: la via da seguire è quella percorsa con successo sino ad oggi, ovvero quella della cooperazione tra aziende pubbliche. D'altronde i fatti parlano da sé: chi utilizza i trasporti pubblici sia in Svizzera che

all'estero, può facilmente toccare con mano da una parte l'alta qualità presente nel nostro Paese, dall'altra il servizio precario riscontrabile altrove. Non solo in Stati come la Gran Bretagna, ma anche in quelli a noi confinanti, dove l'illusoria ideologia della liberalizzazione ha già preso piede e puntualmente peggiorato il trasporto pubblico.

Un altro fronte sul quale il SEV è attivo è quello del Budget della Confederazione per il trasporto regionale viaggiatori (TRV). La Consigliera Federale Karin Keller Sutter voleva tagliare già quello per l'anno in corso, tentativo sventato anche grazie al SEV, che si era mobilitato con una petizione ed un puntuale lavoro di sensibilizzazione dei parlamentari federali. Questo Budget viene però votato di anno in anno e la Consigliera Federale ha già annunciato che ripresenterà la proposta di tagli in materia. Pertanto il SEV si sta già organizzando per respingere nuovamente una tale misura. Va ricordato che una diminuzione dei mezzi finanziari messi a disposizione del TRV provoca inevitabilmente un peggioramento delle condizioni di lavoro.

Passando poi alle relazioni dei diversi servizi, ci si è soffermati sull'Officina di Chiasso, nella quale negli ultimi anni FFS Cargo ha investito parecchi milioni, dotandola di nuovi spazi per la riparazione dei carri e per la toritura delle ruote. All'aspetto sicuramente positivo di questi investimenti fanno da contraltare la preoccupazione per l'ennesima visione aziendale che mira ad unificare i carnet dei compiti del personale attivo presso i propri impianti di manutenzione, nonché l'inquietudine per la situazione finanziaria nella quale FFS Cargo versa. Ci si è poi avviati alla conclusione, dapprima festeggiando Mauro Giacolini per i suoi 40 anni di affiliazione al SEV e poi gustando il ricco aperitivo offerto dalla sezione.

CONDOGLIANZE

La ZPV Ticino si stringe attorno al collega Stefano Poncia, colpito negli affetti familiari per la scomparsa del caro papà.

I NOSTRI MORTI

Peng Manfredi; anni 87.

Attenzione: a seguito della nuova legge sulla protezione dei dati, se desiderate che il nome

di un congiunto deceduto venga pubblicato sul nostro giornale, inviate un'e-mail a: giornale@sev-online.ch

SOTTO FEDERAZIONE RPV, COMITATO CENTRALE

Cercasi colleghi

Servizio stampa RPV. La Commissione centrale (Cce) si è riunita lo scorso 4 giugno 2024 in seduta ordinaria a Sciaffusa.

Durante la riunione sono state discusse varie newsletter, tra l'altro quelle di FFS e FFS Cargo sulla «Situazione alla stazione smistamento Limmattal del 23 maggio 2024». Nonostante le numerose nuove assunzioni, la situazione del personale di manovra alla SM Limmattal si è deteriorata, e non permette più di coprire tutti i turni. Le ragioni sono molteplici. La principale va tuttavia ricercata nella grande quantità di assenze. Per poter sgravare in qualche misura il personale di manovra, si chiede sempre più spesso ai macchinisti di agganciare di persona la locomotiva e di effettuare la prova supplementare dei freni.

La Cce ha inoltre esaminato i seguenti temi: effettivo dei membri della RPV (1167); novità dalle sezioni e reclutamento. Riguardo alla sicurezza, il test pilota di riduzione della velocità di manovra Cargo 2024-001 è stato rielaborato. Esso è valido dal 20 maggio 2024.

Ancora più incomprensibile è il fatto che

FFS Cargo, invece di correggere il termine sbagliato di binario principale, ha stralciato il testo: velocità massima per movimenti di manovra all'attraversamento di binari principali.

Dove l'esercizio lo richiede, attraversando (per es. durante l'aggiramento di treni ecc.) binari principali, si può adottare la velocità massima secondo PCT R 300.4, cifra 3.6.2 e DE I-30111 4.3, cifra 2.

Il 24 giugno 2024 la sezione LPV Basilea organizza un evento alla stazione viaggiatori, ritrovo al binario 0, entrata 6, con distribuzione di Hot Dog e bevande. Anche la RPV sarà presente sul posto.

CoPe Cargo: Simon Müller è stato nominato nella CoPe Superficie Est.

Affari sindacali: Besa Mahmuit è ora responsabile per la Commissione migrazione. Venerdì 27 settembre 2024 si svolgerà a Olten l'annuale giornata della migrazione.

Cerchiamo un o una collega per la CVG e un/una delegato/a per la commissione CCL Cargo. La sottofederazione RPV augura a tutte e tutti una serena estate.

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2 670 copie; totale: 32 416; certificata il 10.10.2023

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, 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, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

Prossima edizione: 12 luglio 2024.

Chiusura redazionale: 2 luglio, ore 10.00.

LOTTA SINDACALE

Vetropack : verdi di rabbia e rossi di collera !



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch,
avec l'Événement syndical

Il 14 maggio, la direzione di Vetropack, l'ultima vetreria della Svizzera, ha annunciato bruscamente la chiusura del sito di Saint-Prex (VD) e la soppressione di 182 posti di lavoro. Dopo sette giorni di sciopero, i dipendenti sono riusciti a ottenere l'apertura di negoziati per il piano sociale e il mantenimento dei posti di lavoro industriali nel sito.

«Siamo delusi. È inaccettabile che, nella terra delle grandi organizzazioni per i diritti umani, veniamo trattati così. Abbiamo sempre rispettato il nostro padrone. Non siamo numeri. Produciamo un milione di bottiglie al giorno e ci buttano via come uno straccio» ha riassunto uno dei lavoratori della Vetropack intervistati da L'Événement syndical quando il 14 maggio la direzione ha confermato bruscamente l'intenzione di chiudere il sito dell'ultima vetreria della Svizzera.

La direzione aveva fatto questo annuncio alla stampa, prima ancora di informare i/le dipendenti e i sindacati. A suo avviso, non c'era alcun obbligo di negoziare un piano sociale. Questo modo sprezzante di comunicare ha offeso sia i/le dipendenti che i sindacati, come ha riassunto un lavoratore: «Siamo arrabbiati. Ci sentiamo traditi. La-

voriamo molto, a Natale, a Capodanno, ai compleanni dei nostri figli... Abbiamo solo un fine settimana intero libero al mese. Non vogliamo andare via con un pugno di noccioline. Vogliamo rispetto».

Vetropack ha respinto le proposte avanzate dai lavoratori e dalle lavoratrici il cui piano alternativo ha dimostrato la redditività dello stabilimento vodese. Il 30 aprile, i lavoratori hanno presentato un rapporto di oltre 50 pagine con proposte concrete per salvare l'azienda. Queste erano state elaborate in collaborazione con ingegneri dell'EPFL, fornitori, produttori e politici a livello cantonale e federale. Il rapporto era una risposta alla procedura di consultazione avviata dal gruppo il 7 marzo in vista di una possibile chiusura già a luglio, adducendo difficoltà di competitività, prospettive di sviluppo negative e redditività non più garantita.

Tuttavia, l'azienda non è affatto in rosso. I profitti di Vetropack sono aumentati del 55% nel 2023 e gli investimenti del 22,3%. L'azienda ha inoltre speso 400 milioni per la costruzione di un nuovo sito ad alta tecnologia in Italia. Secondo L'Événement syndical, «la strategia dell'azienda sembra chiara: liquidare le competenze secolari di Saint-Prex e abbandonare il personale che lavora instancabilmente, giorno e notte, per aumentare i profitti e i dividendi di cui possono godere gli azionisti».

Mentre una petizione ha raccolto più di 5000 firme e il Parlamento e la

delegazione vodese al Consiglio nazionale hanno dato prova di unità tra sinistra e destra nel chiedere allo Stato di intervenire per salvare lo stabilimento, ci si può interrogare sulla mancanza di combattività da parte della Confederazione per impedire questa chiusura e sul rifiuto di sviluppare una strategia industriale nazionale per il vetro. Non è in gioco solo una questione strategica di conservazione delle competenze, come abbiamo visto con il Covid, ma si tratta anche una questione ecologica.

Ogni anno vengono raccolte 300 000 tonnellate di vetro usato. La vetreria di Saint-Prex ne ricicla 100 000 tonnellate. Oltre a questo impianto, in Svizzera non esiste un impianto di riciclaggio degno di questo nome. Quasi tutto il vetro di scarto svizzero dovrà essere trasportato all'estero per essere riciclato a diverse centinaia di chilometri, negli impianti austriaci collegati in treno di Kremsmünster e Pöchlarn, o nel nuovo impianto di Boffalora sopra Ticino, in Italia, per il quale saranno inevitabili lunghi viaggi in camion. Le emissioni aumenteranno. Aumenteranno i gas di scarico, il rumore e la pressione sull'infrastruttura. Nel 2022, FFS Cargo poteva vantarsi di aver potuto far risparmiare a Vetropack circa 4302 viaggi in camion grazie al trasporto ferroviario. Cosa succederà quando lo stabilimento chiuderà?

Intanto le assemblee si sono susseguite a Saint-Prex. Dopo lo shock, in-

fatti, la lotta continua. «Nessun licenziamento senza un piano sociale». Questo è lo slogan di UNIA e delle maestranze della Vetropack. Una settimana dopo il brutale annuncio da parte della direzione circa la decisione definitiva di chiudere lo stabilimento di Saint-Prex, sono state finalmente avviate delle discussioni con la direzione, che però si sono presto concluse con un nulla di fatto. Sostenuti dai sindacati UNIA e Syna, il 23 maggio il personale ha deciso quasi all'unanimità di sospendere il lavoro per il giorno dopo.

Il 24 maggio, alle ore 10, i lavoratori hanno dunque scioperato. Sono stati istituiti picchetti intorno allo stabilimento. Le maestranze hanno ribadito le loro legittime rivendicazioni: l'apertura di vere e proprie trattative con la delegazione sindacale e in consultazione con tutti i dipendenti, come richiesto dal CCL di Vetropack; nessun licenziamento prima della fine delle trattative e della firma del piano sociale; infine, il mantenimento dei posti di lavoro industriali nel sito di Saint-Prex. I lavoratori hanno deciso di non tornare al lavoro finché queste tre rivendicazioni non saranno accettate dalla direzione.

Diviso in tre turni, il personale si alterna giorno e notte per alimentare il forno di fusione. «Per mantenere intatte le attrezzature, dovremo continuare questa attività durante lo sciopero, rinunciando all'inquadratura. Il giorno prima si è tenuta una riunione

per organizzare il tutto», spiega Joaquim Teixeira, lavoratore Vetropack da 28 anni.

Nei giorni successivi le squadre hanno continuato a lavorare a turni. Nel primo pomeriggio, l'assemblea generale è stata molto partecipata. I membri del turno di notte, con gli occhi lucidi, incontrano i lavoratori diurni e quelli che non sono in servizio. Tutti sono desiderosi di ascoltare le informazioni trasmesse dai membri della commissione di fabbrica e dai segretari sindacali.

Domenica 26 maggio ha portato un po' di allegria nei cuori dei lavoratori. Più di 700 persone hanno fatto visita ai personale. Vania Alleva, presidente di UNIA, ha lodato il coraggio degli scioperanti, mentre Pierre-Yves Mailard, presidente dell'Unione sindacale svizzera, ha denunciato la mancanza di responsabilità sociale della multinazionale, fondata a Saint-Prex nel 1911. All'indomani, gli scioperanti incassano la prima vittoria: la direzione rinvia i licenziamenti annunciati alla fine di giugno. È stato stilato un calendario per le trattative. In seguito a questa svolta, i termini dello sciopero sono stati ridefiniti. Due delle 4 linee di produzione sono state riaperte. Il 29 maggio è stato infine raggiunto un accordo sull'andamento e sui termini delle trattative per il piano sociale e per il mantenimento dei posti di lavoro industriali. Lo sciopero è sospeso. Al momento di andare in stampa, le discussioni erano ancora in corso.



FAST & FURIOUS

Éric Roset

Il 5 giugno 2024, sulla cima dei Rochers de Leschaux, nel massiccio del Bornes, in Alta Savoia, nella vicina Francia, solo alcuni stambecchi, una donna che corre a mezz'aria e il fotografo disturbano la pace del luogo alla fine della giornata. Eric Roset è un

fotografo freelance autodidatta che vive a Ginevra dal 1993. Nato nel 1972, ha trascorso l'infanzia a Lione e le sue prime immagini sono state scattate quando era uno scolaro e assisteva alle manifestazioni studentesche. Da allora non ha mai abbandonato la

passione per la fotografia, che lo ha accompagnato nelle sue varie attività professionali e personali, da quelle sociali e culturali all'alpinismo. Alcuni dei suoi lavori si possono vedere sul sito: <https://eric-rosset.ch/>

?

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. A quando risale la Carta contro la violenza nei TP?

- a. 2000
- b. 2010
- c. 2020

2. In UE che quota occupava la strada nel trasporto merci nel 2021?

- a. 33%
- b. 55%
- c. 77%

3. Che salario minimo esige l'USS al termine di un apprendistato professionale?

- a. 4000 franchi al mese
- b. 5000 franchi al mese
- c. 6000 franchi al mese

4. Quale materiale d'imballaggio è fabbricato da Vetropack St-Prex?

- a. Tetrapak
- b. Cartone
- c. Vetro

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 2 luglio 2024**;

Inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6; e-mail: mystere@sev-online.ch; internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono libri del valore di 40 franchi** – sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 7/2024:
b/c/b

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da: **Ruth Ammann**, di **Hombrechtikon**, membro **PV Winterthur-Schaffhausen**.

SULLE ORME DI...

Marco Huber, specialista tecnologia e assistenza per i distributori automatici



Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Marco Huber lavora per FFS Traffico Viaggiatori presso il Service Desk Systems nel Wylerpark di Berna. Assiste gli utenti in caso di guasti alle biglietterie automatiche, agli armadietti e alle obliteratrici, organizza le riparazioni, che fino all'anno scorso eseguiva personalmente, installa e disinstalla le apparecchiature. I suoi compiti comprendono anche la logistica dei pezzi di ricambio. Inoltre, il 48enne di Wil (SG) ha presieduto la sezione AS Est del SEV per oltre sei anni.

Il Service Desk Installazioni fornisce assistenza per i problemi con le biglietterie automatiche e altri dispositivi tutti i giorni dalle 7.30 alle 15.30. Due dipendenti rispondono alle chiamate e alle e-mail nei giorni feriali e una persona nei fine settimana. Marco Huber lavora al 100% al Service Desk da quest'anno. Fino all'anno scorso, riparava o installava da solo il 50% dei dispositivi, ad esempio i nuovi armadietti che accettano solo carte bancarie o Twint al posto dei contanti. L'anno scorso ha anche trascorso diverse settimane a eseguire la manutenzione delle biglietterie automatiche della Ferrovia retica, perciò ha pernottato a Davos, Zerne e in altre località periferiche dei Grigioni, che ha avuto modo di conoscere meglio. Anche altre imprese concessionarie di trasporto (ITC) sono clienti delle FFS per la gestione delle biglietterie automatiche e quindi del Service Desk. Poiché lo sportello copre tutta la Svizzera, Marco Huber riceve richieste anche in francese e italiano. Se qualcosa non è chiaro, comunica via e-mail e utilizza un programma di traduzione.

Ciò che piace a Marco Huber del suo lavoro è la varietà dei problemi da risolvere con i distributori automatici: «Ogni giorno ci imbattiamo in malfunzionamenti o tentativi di frode prima sconosciuti». Apprezza anche il contatto con i colleghi delle FFS e delle ITC, che può aiutare, e con i referenti del Centro di gestione operativa, di Telecom o delle aziende private con cui collabora. Questo perché solo una parte delle riparazioni viene effettuata dal centro di riparazione dell'azienda di traffico passeggeri a Wylerpark, a Berna. L'ufficio di Marco Huber si trova nel seminterrato, dove manca un po' di luce naturale, come in passato nella stazione ferroviaria dell'aeroporto di Zurigo. Può lavorare da casa un giorno lavorativo alla settimana e nei fine settimana, risparmiandosi così le due ore di viaggio per andare e tornare dal lavoro da Wil.

Come ha acquisito Marco Huber le sue conoscenze sui distributori automatici e sulla loro riparazione, installazione e logistica? Attraverso una formazione continua e «sul campo». Nell'agosto 1993 ha iniziato l'apprendistato presso le FFS a San Gallo, incoraggiato da un apprendistato di prova e dal padre, macchinista di manovra alle FFS. L'apprendistato, della durata di due anni, comprende mansioni di manovra e smistamento bagagli a Gossau e a San Gallo Winkeln. Dopo la scuola reclute, Marco Huber ha lavorato per cinque anni nel team bagagli dell'aeroporto di Zurigo. In seguito è passato alla manutenzione regionale dei distributori automatici di servizio (Rida) a Winterthur. Da quel momento in poi, si è occupato quotidianamente delle biglietterie automatiche e di altre macchine, comprese le stampanti di biglietti nelle biglietterie delle stazioni. Con la riorganizzazione della «Nuova Rida», nel 2004 ha dovuto ripresentare la sua candidatura alle FFS, è venuto a Zurigo, ha seguito un'ulteriore formazione tecnica ed è diventato un superutente. Quando nel 2021 è stato pubblicato un annuncio per un posto nel centro logistico per i pezzi di ricambio dei distributori automatici a Wylerpark, si è candidato perché «Volevo fare di nuovo qualcosa di diverso». In seguito, ha lavorato a metà tempo come tecnico della zona al Service Desk e ora lavora a tempo pieno, ma continua anche a lavorare sui distributori automatici in loco.

Marco Huber è entrato nel SEV all'inizio del suo apprendistato grazie al suo maestro (e a suo padre). In seguito si è unito alla CoPe superficie e poi ha deciso di impegnarsi nella sottofederazione AS Est settore Traffico Viaggiatori. Quando Markus Wittwer, presidente della sua sezione AS Est, è morto improvvisamente nel 2017, gli è stato chiesto di succedergli e ha accettato. Occuparsi dei 1000 membri della più grande sezione attiva (subito dopo l'AS Berna) affinché i membri rimangano fedeli al SEV, è importante per lui quanto la conquista di nuovi membri. La sezione organizzerà un'azione con distribuzione di Biberli nell'ambito della campagna «SEV-bi-de-Lüt» anche nel 2024, ad esempio al Westlink di Zurigo-Altstetten o alla centrale operativa est. Dal 2018 Marco Huber è anche membro della conferenza CCL e della commissione CCL.

Oltre alla famiglia – ha tre figlie di età compresa tra gli 11 e i 21 anni – e al SEV, che rappresenta anche all'USS di San Gallo e Turgovia, Marco Huber è attivo nel consiglio parrocchiale di Wil e nel PS, e come autista Nez-Rouge riporta a casa in sicurezza le persone che hanno alzato il gomito durante le feste.

THE VOICE

Bertschy

