



# SEV N.11

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



## TRATTATIVE SALARIALI AUTUNNALI

# Meritiamo stipendi più alti!

Editoriale di Matthias Hartwich,  
presidente del SEV



p. 7

**L**e retribuzioni di colleghe e colleghi che giorno dopo giorno in Svizzera portano noi tutti a destinazione in maniera puntuale, affidabile ed efficiente devono crescere. Se lo sono guadagnato onestamente con il loro lavoro e le loro prestazioni. Quando i salari vengono adeguati al tasso d'inflazione e all'aumento della produttività, anche la ricchezza rimane equamente distribuita. In caso contrario non vi è una ridistribuzione, ma questi soldi vengono tolti dalle tasche di lavoratrici e lavoratori. Ognuno di noi può vedere come il rincaro e il continuo aumento dei premi di cassa malati creino un buco nei nostri borsellini. Occorre recuperare le perdite degli ultimi anni, sapendo che il potere d'acquisto di molte persone è minore di cinque anni fa.

Spetta ai membri nel SEV definire i dettagli delle rivendicazioni salariali - nella Commissione CCL (per le FFS) e nelle rispettive sezioni (per le ITC). Questo assicura che

a nessuna azienda saranno fatte richieste eccessive e che verranno considerate le vostre esperienze dirette. Ma una cosa dev'essere chiara: le paghe nei nostri settori devono crescere in misura sostanziale, per evitare ulteriori perdite del potere d'acquisto.

Salari adeguati sono altresì espressione di apprezzamento. Se le «nostre» imprese vogliono trovare personale qualificato, devono anche presentarsi come datori di lavoro attrattivi. E in quest'ambito stipendi adeguati - migliori - sono solo un tassello di un mosaico più grande. Non dimentichiamolo: colleghe e colleghi forniscono prestazioni che sovente vanno oltre la misura del «normale». Si pensi ai conducenti di autobus e di tram, che nonostante le spesso eccessive sollecitazioni assicurano con grande impegno il trasporto pubblico cittadino, al personale di terra che negli aeroporti si occupa dell'handling per i passeggeri anche durante i periodi delle vacanze, alle colleghe

e ai colleghi esposti al carico particolare dovuto al lavoro a turni o che sempre più spesso sono vittime di aggressioni, o ancora a tutti i ferrovieri che dopo la chiusura della galleria di base del San Gottardo hanno garantito l'esercizio ferroviario e hanno contribuito a ripristinare la circolazione dei treni.

Le nostre colleghe e i nostri colleghi di tutte le imprese di trasporto pubblico, nel contatto diretto con la clientela o negli uffici, nelle officine, nella pianificazione e nell'approntamento dei treni, oppure nella pulizia, svolgono un lavoro indispensabile. Per questo meritano che la loro retribuzione venga adeguata, per questo ci impegniamo insieme come sindacato SEV. A volte - quando singoli datori di lavoro fanno orecchie da mercante - dobbiamo alzare la voce. Una buona occasione per farci sentire è la manifestazione per salari equi del 21 settembre. Venite tutti a Berna per manifestare la vostra solidarietà.

### Gioventù

Lars Benninger: «Spirito ottimista alla Commissione giovani».

2

### LPV

All'assemblea dei delegati si è discusso dei passi avanti nella cultura dell'errore.

3

### BAR e CCL

Le FFS vogliono rinegoziare le BAR e mettono a rischio i CCL

5

## Formazione continua 2025

Il programma 2025 di Movendo, l'ente di formazione dei sindacati, uscirà il prossimo 7 ottobre. Tutti i corsi per il prossimo anno saranno online a partire da quella data su: [www.movendo.ch](http://www.movendo.ch). Dagli un'occhiata, ne vale la pena.

## Perdite Covid

Per attutire le perdite subite con il Covid nel traffico a lunga percorrenza, come richiesto in una mozione presentata dalla Commissione delle finanze del Consiglio degli Stati nel 2022, il Consiglio federale ha proposto al Parlamento di concedere alle FFS una sovvenzione di capitale di 1,15 miliardi di franchi. Entrambe le Camere hanno inizialmente approvato la proposta, ma il Consiglio degli Stati non ha raggiunto la maggioranza necessaria di 24 voti. La sua maggioranza chiede ora una riduzione a 850 milioni di franchi nella sessione autunnale. Se questa riduzione sarà approvata anche dal Consiglio nazionale, aumenterà la pressione sulle FFS e sul loro personale per realizzare risparmi. Infatti, l'importo di 1,15 miliardi di franchi fa parte di un pacchetto di misure per il finanziamento delle FFS che comprende già misure di riduzione dei costi su larga scala.

## CP FFS: nuovo consiglio di fondazione

In agosto e all'inizio di settembre, i collaboratori e collaboratrici di FFS, FFS Cargo e di alcune società affiliate hanno eletto i loro rappresentanti nel Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS. Sono stati eletti Stefan Bruderer, Franziska Schneider, Aroldo Cambi, René Knubel (tutti uscenti), Marc Engelberger e Anina Döbeli (entrambi nuovi).

## Il caldo uccide

L'ultimo rapporto dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) su [www.ilo.org](http://www.ilo.org), pubblicato alla fine di luglio, evidenzia l'impatto dello stress da caldo sui lavoratori di tutto il mondo. Nel 2020, 4.200 lavoratori hanno perso la vita a causa di un'ondata di calore. I sindacati hanno un ruolo fondamentale nel proteggerli.



In un gioco d'avventura interattivo, la Commissione Giovani deve salvare la democrazia - con Lars Benninger (completamente a destra).

### GIOVENTÙ SEV

# «Siamo il futuro del TP»

**Michael Spahr**  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**La Commissione giovani del SEV è stata riorganizzata e vuole crescere. Lars Benninger è responsabile della circolazione dei treni presso la BZ Mitte delle FFS a Olten. È responsabile dei giovani nella sottofederazione SEV AS e dall'inizio dell'anno rappresenta la Commissione giovani nel Comitato SEV. Intervista.**

**Lars Benninger, sei attualmente molto impegnato per la Commissione Giovani. Cosa ti motiva?**

Lavorare per la Commissione Giovani è una sfida entusiasmante che va di pari passo con molti momenti di incontro. Per me è importante dare un contributo al futuro del trasporto pubblico. I giovani sono quel futuro. E i giovani devono sapere che il lavoro sindacale è necessario per garantire un buon futuro. Non si può dare per scontato che le condizioni lavorative siano buone. Vorrei dire ai miei colleghi più giovani che per questo è necessario un sindacato forte e una Commissione giovani ben posizionata.

**Quali sono i problemi che riguardano in particolare i/le giovani, cioè i membri del SEV di età inferiore ai 30 anni?**

Tra i temi importanti spiccano i salari e la progressione salariale. Anche i/le giovani dovrebbero avere buoni salari e gli aumenti dovrebbero essere più rapidi. C'è anche la conciliabilità tra lavoro e vita privata. Si tratta di un'esigenza molto sentita dalla mia generazione e nelle aziende di trasporto c'è ancora molto margine di miglioramento. Per me è anche importante diventare più forti all'interno del sindacato. Le generazioni più anziane sono molto dominanti nei Comitati SEV. Spesso non conoscono bene i nostri problemi, anche se un tempo erano giovani anche loro. Vorrei che ci fossero più giovani coinvolti attivamente nel SEV.

**Negli ultimi anni e decenni ci sono stati anche dei cambiamenti. In passato si faceva un**

**apprendistato presso un'azienda di trasporti e si rimaneva all'interno di essa fino alla pensione. Oggi le cose sono cambiate. Cosa significa questo per i/le giovani del SEV?**

Lo percepiamo con forza. Non ci sono più così tante persone che rimangono in un settore o addirittura in un'azienda per trenta o quarant'anni. Tuttavia, per i/le giovani è ancora interessante rimanere nel settore dei trasporti pubblici. In questo settore è possibile crescere professionalmente molto bene. Mostrare come questo sia possibile e come il sindacato possa sostenere le nuove leve in questo senso è certamente uno dei nostri compiti.

**Come fate a garantire che la Commissione Giovani sia attrattiva per i/le giovani?**

Cerchiamo di mostrare ai/alle giovani che il nostro lavoro non è solo molto diversificato, ma che contempla anche un sacco di attività divertenti. Organizziamo eventi speciali per i giovani. Quest'anno, ad esempio, abbiamo organizzato una gita a Boda Borg o all'Europapark. Il 12 dicembre salperemo di nuovo con il battello della Fondue Chinoise e faremo festa sul Lago dei Quattro Cantoni. E naturalmente anche quest'anno stiamo organizzando la Giornata di formazione. L'8 novembre affronteremo il tema apparentemente noioso delle finanze e mostreremo ai giovani perché può essere stimolante occuparsi di denaro. Tra l'altro, le Giornate di formazione sono gratuite per i giovani e, a seconda dell'azienda, è possibile ricevere un congedo formativo per parteciparvi.

**E cosa avete in programma per il prossimo anno?**

Il Congresso SEV del 12 e 13 giugno 2025 sarà certamente al centro dell'attenzione e vogliamo far sentire ancora una volta la nostra voce. A dicembre ci riuniremo per un ritiro della Commissione Giovani e faremo dei progetti. A proposito, i nuovi membri della Commissione Giovani sono i benvenuti. Se state leggendo queste righe e siete interessati a farne parte, contattate noi o la segretaria dei giovani Stefanie FÜRST (ndr: [jugend@sev-online.ch](mailto:jugend@sev-online.ch)).

**E qual è la tua visione del futuro per i giovani del SEV?**

In futuro vorremmo avere di nuovo più membri nella Commissione Giovani. Questo ci permetterebbe di organizzarci in modo più capillare a livello nazionale anziché essere troppo centralizzati e quindi di essere più vicini ai/alle giovani, ai loro problemi e alle loro preoccupazioni. Attualmente, oltre alla Commissione Giovani centrale, esiste un gruppo di giovani nei Grigioni. È molto attivo e organizza eventi in modo indipendente sul posto. Vorremmo promuovere qualcosa di simile in tutta la Svizzera. Se saremo abbastanza numerosi, vorremmo organizzare una conferenza nazionale dei giovani, cioè qualcosa di nostro accanto al Congresso del SEV, al quale siamo invitati anche noi.

**In Germania e in Austria si tengono conferenze per i giovani presso le nostre organizzazioni sorelle. Siete in contatto con loro?**

Sì, quest'anno abbiamo avuto la fortuna di poter raggiungere i nostri colleghi di EVG in Germania e di Vida in Austria. Abbiamo potuto partecipare attivamente alle conferenze di Francoforte e Vienna. Questo scambio è molto stimolante per noi. Come tutti sappiamo, i trasporti pubblici non si fermano al confine, e nemmeno il lavoro sindacale.

### Sondaggio abbinato a un concorso

Hai meno di 30 anni? Allora scansiona il codice QR e partecipa al nostro sondaggio.



ASSEMBLEA DEI DELEGATI LPV

# Depenalizzare gli errori

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**All'Assemblea dei delegati della sottofederazione del personale di locomotiva del SEV, svoltasi il 3 settembre presso il campus della FHNW a Brugg, hanno partecipato 25 delegati delle sezioni, undici membri del Comitato centrale e una dozzina di rappresentanti delle sezioni. Presenti ai lavori assembleari anche una dozzina di ospiti in qualità di traduttori, relatori, osservatori, ecc.**

Michel Roth della LPV di Ginevra ha presieduto l'Assemblea dei delegati (AD) in sostituzione del Presidente dell'AD Andreas Kramer, impossibilitato a partecipare. È stato affiancato con professionalità da Sandra Neiger della LPV di Basilea, che ha sostituito il vicepresidente dell'AD assente per motivi di salute. È stata eletta all'unanimità come successore.

**Retrospectiva**

Nelle trattative salariali del 2024, il SEV/LPV ha ottenuto un equo adeguamento del rincaro, come sottolineato dalla presidente centrale Hanny Weissmüller nel rapporto annuale. La Giornata sul trasporto merci della LPV, svoltasi in ottobre, si è concentrata sull'accoppiamento automatico digitale e sulle operazioni di guida automatica, all'insegna del motto «Non solo accompagnare criticamente il cambiamento, ma anche forgiarlo attivamente». La LPV ha inoltre ampliato la sua offerta di corsi e si è battuta per un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata, in particolare per quanto riguarda i giorni lavorativi preferiti e le opzioni sui turni. Hanny Weissmüller ha anche menzionato la risoluzione sulla carenza di personale presso Zentralbahn e

ha raccomandato di utilizzare la casella di posta elettronica della LPV per segnalare gli errori di assegnazione dei turni. I membri sono stati reclutati attraverso numerose campagne e la comunità LPV è stata curata con attenzione.

Il responsabile del reclutamento Christoph Erker, che è stato anche eletto come secondo co-responsabile del Traffico viaggiatori, ha ringraziato tutte le sezioni per il loro impegno nel reclutamento dei membri. «Anche i piccoli eventi portano i loro frutti!», ha sottolineato.

Per quanto riguarda la concorrenza sul piano sindacale, il presidente del SEV Matthias Hartwich ha sottolineato che l'impegno del SEV/LPV nei confronti del personale di locomotiva tiene conto del fatto che esso fa parte di tutte le maestranze del settore dei trasporti pubblici.

**Studio sulla cultura dell'errore**

Janos Jorosch, membro della LPV, ha esaminato la cultura dell'errore presso tre compagnie ferroviarie nella sua tesi master al termine del suo corso di studi (a tempo parziale) in sociologia e psicologia. In generale, i macchinisti sono ancora lasciati troppo soli con i loro sentimenti di disagio dopo aver commesso degli errori; ma occorre sottolineare che è in corso un ripensamento. L'eccessivo timore di essere stigmatizzati e di subire misure disciplinari, se non addirittura di essere penalizzati per gli errori, riduce la volontà di denunciare gli errori, di parlarne, di imparare da essi e di evitarli in futuro. I dirigenti dovrebbero quindi comunicare ai dipendenti che non saranno licenziati anche se commettono un errore. Le ragioni esterne degli errori, come la distrazione, sono troppo spesso ignorate, ha detto un partecipante. Un altro ha sottolineato che gli errori commessi du-



MARKUS FISCHER

rante le verifiche periodiche non vengono comunicati: insomma, un'occasione persa ...

**Aggiornamenti dai gruppi settoriali**

I profili professionali dei macchinisti di locomotive A40 devono essere adattati, ha dichiarato Selim Taboubi del gruppo di specialisti A40-B100. Nell'ambito di «Infrastruktur Intervention», i nuovi modelli di carriera dovrebbero offrire condizioni di lavoro più interessanti. E nel settore Cargo, i macchinisti B100 dovrebbero ricevere l'indennità giornaliera di 19 franchi anche quando guidano le locomotive durante il servizio.

Ridurre il grado di occupazione o scegliere i turni è ancora spesso impossibile, ha osservato Esther Weber del gruppo che si occupa delle donne. Ha anche ricordato che alle macchiniste che allattano i bambini viene vietato inutilmente di lavorare. Secondo un sondaggio delle FFS,

il 12% delle dipendenti (cioè 800 donne) ha subito molestie sessuali negli ultimi due anni, nonostante la «tolleranza zero» da parte della direzione. Inoltre, la violenza contro il personale sui treni sta diventando sempre più grave.

**Finanze e proposte**

Poiché la LPV ammortizza anche l'aumento del contributo SEV di 1,60 franchi nel 2025 - che costerà circa 32.000 franchi - il preventivo 2025 prevede nuovamente un deficit di circa 20.000 franchi.

Senza grandi discussioni, sono state approvate 18 delle 22 nuove proposte, tre sono state respinte a favore di altre proposte e una è stata ritirata - vedi lpv-sev.ch («Assemblea dei delegati»). Sono state approvate anche due proposte urgenti che chiedono corsi annuali per i pianificatori e il pagamento integrale delle pause tra le 22.00 e le 4.00 del mattino.

Commiati ed elezioni

Beat Kieliger si è congedato dal Comitato centrale. Dopo cinque anni come responsabile di FFS Cargo, Kieliger, originario del canton Uri, non si è più candidato per lasciare spazio a persone più giovani, soprattutto perché andrà in pensione tra 14 mesi. «La sua tenacia, la sua conoscenza approfondita di CCL, BAR ecc. e il suo pensiero analitico e strategico sono stati molto utili alla LPV», ha dichiarato Hanny Weissmüller.

Sono stati eletti per i prossimi quattro anni: la presidente centrale Hanny Weissmüller, il segretario centrale Marcel Maurer e il cassiere centrale Tobias Menzi; due nuovi Co-responsabili del reparto FFS Traffico viaggiatori: Marjan

Klatt e Christoph Erker\* (\* = nuovo incarico); quale responsabile del settore FFS Cargo: Stephan Werren (LPV Biel-Bienne)\*; come Co-responsabile del settore BLS: René Scheidegger e Jakob Zahner; responsabile del settore RhB: Patrick Cavelti; responsabile del gruppo di lavoro A40-B100: Selim Taboubi; responsabile delle Donne: Esther Weber; responsabile dei Giovani: Jan Berchtold\*; responsabile della Migrazione: Ludovic Morel\*; vicepresidente dell'assemblea dei delegati: Sandra Neiger\*; membro supplente GPK (Commissione di verifica della gestione): Matthias Pittet\*; quattro delegati e tre supplenti alla Conferenza CCL del trasporto viaggiatori FFS.



Dopo la tempesta del 12 agosto, la ferrovia Brienz Rothorn ha dovuto sospendere il servizio. Le attività riprenderanno solo nella primavera del 2025. Anche la Zentralbahn è stata colpita dalla tempesta e non sarà in grado di riprendere il servizio in maniera continuativa fino alla fine di novembre. È stata trovata una soluzione per tutti i dipendenti, compreso il personale stagionale. Tutti potranno continuare a lavorare e saranno assunti dalla Zentralbahn e da altre aziende.

Il chiaro sì alla tredicesima AVS è stato l'espressione del fatto che molti cittadini con redditi medi e bassi hanno grandi difficoltà a far quadrare i conti con la pensione e il salario. Evidentemente il Consiglio federale non se ne è reso conto, come dimostra la sua decisione sul finanziamento della tredicesima AVS: la riduzione del contributo federale all'AVS e l'esenzione dai contributi salariali è l'opzione di finanziamento più iniqua per i redditi medio-bassi. USS



©KEYSTONE/JULIEN GRINDAT

La parte occidentale di Brienz il 10 settembre. Qui la ZB non circolerà fino a novembre.

**SIMON BURGUNDER** risponde

## Tagli che danneggiano il personale del TP

**Il 5 settembre scorso, un gruppo di esperti nominati dal Consiglio federale ha presentato una serie di proposte su come eliminare i deficit strutturali della Confederazione. In che misura è interessato il trasporto pubblico (TP)?**

Ancora una volta, si vogliono realizzare grandi risparmi nel trasporto pubblico! Il gruppo di esperti vuole tagliare sul Traffico regionale viaggiatori (TRV), sulla promozione dei treni notturni, sul trasporto merci e sulle infrastrutture. Nei prossimi cinque anni dovranno essere risparmiati complessivamente circa 2,5 miliardi di franchi. I risparmi avrebbero un impatto significativo sul trasporto pubblico. Nel dettaglio, le proposte prevedono:

- risparmi sui costi o aumenti delle tariffe nel TRV. Tali misure hanno un impatto negativo sulle condizioni di lavoro del personale;

- la riduzione delle risorse del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) mette a rischio la manutenzione e l'espansione urgente dell'infrastruttura ferroviaria. La sicurezza e la funzionalità del trasporto pubblico peggioreranno;
- senza il sostegno finanziario del settore pubblico, non sarà possibile mantenere il traffico merci ferroviario in Svizzera. Centinaia di posti di lavoro di FFS Cargo verrebbero soppressi;
- il potenziamento dei treni notturni e la sostituzione degli autobus diesel con veicoli ecologici non sarebbero possibili. Le proposte di riduzione dei costi non sarebbero quindi negative solo per il personale, ma anche per l'utenza dei servizi di trasporto pubblico e per il clima. Non si tratta di una politica orientata al futuro e alla società, indipendentemente dai deficit strutturali.

Simon Burgunder è il coordinatore dei trasporti del SEV. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

## COMITATO

## Crescita continua dei membri del SEV

**Michael Spahr.** Il 30 agosto, il Comitato SEV si è riunito per la prima volta dopo la pausa estiva. Tra i temi importanti, il preventivo 2025, il nuovo concetto di Commissione Giovani e il «no» alla riforma LPP in votazione il 22 settembre.

«Le cifre dei membri del SEV si stanno sviluppando in modo favorevole», afferma il responsabile delle finanze del SEV Aroldo Cambi. Grazie alla crescita delle adesioni superiore al previsto nel 2022, nel 2023 e nella prima metà del 2024, il SEV ha potuto migliorare notevolmente il saldo tra entrate e uscite. Anche i proventi degli investimenti, caratterizzati dalla fine dell'era degli interessi negativi, hanno dato un importante contributo. «L'attuale situazione finanziaria del SEV è migliore di quanto non lo fosse da tempo», aggiunge Aroldo Cambi. Per il 2025, il SEV prevede spese straordinarie dovute al Congresso e a un importante investimento nell'informatica per la gestione dei membri. Queste spese straordinarie sono la ragione del piccolo deficit di bilancio. Il preventivo 2025 è stato approvato all'unanimità dai membri del Comitato.

Anche la Cassa pensioni SEV si trova attualmente in una buona posizione, con un rapporto di copertura favorevole. Il Comitato ha confermato gli attuali rappresentanti dei datori di lavoro nel Consiglio di fondazione: Hanny Weissmüller, Eugenio Tura e Roland Schwager. Anche gli attuali rappresentanti del personale Christina Jäggi, Franziska Schneider e Michael Buletti sono stati confermati.

Lars Benninger, rappresentante della Commissione Giovani in seno al Comitato, ha presentato un nuovo concetto: «Vogliamo crescere. Se avremo più giovani attivi al SEV, nei prossimi anni vorremo creare nuovamente dei gruppi regionali di giovani». La Commissione Giovani vuole anche organizzare una propria Giornata nazionale dei giovani.

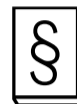
Il 22 settembre l'elettorato svizzero voterà sulla riforma della Legge sulla previdenza professionale (LPP). Per molti, la riforma comporterà la necessità di versare di più alla propria cassa pensione per, alla fine, ricevere di meno. L'unico beneficiario della riforma sarà il settore finanziario, che continuerà a guadagnare miliardi a scapito degli assicurati. Il Comitato del SEV ha espresso all'unanimità il proprio «no».

Il Comitato SEV ha inoltre appoggiato una risoluzione della sottofederazione VPT contro la riduzione del tasso di conversione delle casse pensioni. Per sottolineare questa richiesta, la VPT invita i membri del SEV a partecipare numerosi alla manifestazione sindacale del 21 settembre a Berna, dove si rivendicheranno salari e pensioni migliori e una maggiore sicurezza sul lavoro.

La Direzione sindacale ha comunicato al Comitato i cambiamenti del personale. Dal 1° settembre, Sibylle Lustenberger è la nuova responsabile delle pari opportunità del SEV e anche della formazione. Subentra a Lucy Waser. In ottobre, Alexandra Akeret assumerà la carica di segretaria sindacale in sostituzione di Claude Meier; sarà anche responsabile di varie sezioni della Svizzera orientale.

## COLPI DI DIRITTO

## Convenzione di formazione: i principi



### Servizio giuridico del SEV

Marco sa quanto sia importante continuare a formarsi nel corso della sua vita professionale. Inoltre, questo giovane conducente di autobus ama le nuove sfide. Ha quindi deciso di seguire una formazione come istruttore di mezzi pesanti. Il suo capo, che vedeva anche i vantaggi per l'azienda, gli ha suggerito di firmare una convenzione di formazione.

Iniziamo con il ricordare che alcuni corsi di formazione devono essere considerati come spese professionali, quindi a carico esclusivo del datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 327a del Codice delle obbligazioni (CO). Si tratta in genere di corsi di formazione di breve durata che non forniscono al dipendente vantaggi utilizzabili presso altre aziende. In questi casi non è necessario firmare una convenzione di formazione.

Che dire invece di corsi di formazione riconosciuti, lunghi e quindi costosi? Molte aziende accettano di coprire i costi, a determinate condizioni che devono essere specificate in un accordo di formazione. I tribunali hanno avuto modo di definire un quadro di riferimento

per tali accordi. Alcuni CCL regolano anche la pratica.

Se vi viene chiesto di firmare una convenzione di formazione, verificate che vengano rispettate le seguenti regole generali: in primo luogo, la convenzione deve essere firmata prima della frequenza del corso di formazione. In secondo luogo, il rimborso delle spese da parte del dipendente in caso di dimissioni richiede che venga determinato il periodo in cui tale rimborso sarebbe dovuto, così come gli importi in questione, che devono diminuire di mese in mese. Le dimissioni giustificate, ad esempio nel caso in cui il datore di lavoro non adempia ad alcuni dei suoi obblighi legali, non comportano alcun obbligo di rimborso dei costi di formazione, ma occorre fare attenzione a documentare adeguatamente la situazione.

Infine, vi consigliamo di prestare particolare attenzione alle conseguenze del mancato superamento degli esami che completano il corso. Sarebbe opportuno assicurarsi che venga data almeno una seconda possibilità prima di richiedere un rimborso.

Il SEV è naturalmente a disposizione per aiutarvi a verificare la validità di una convenzione di formazione.

## SETTORE BUS

## Da vicepresidente ad autista di bus



Manuel Avallone e Valérie Boillat davanti a un autobus Bernmobil.

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

**Manuel Avallone ha lavorato al SEV per 21 anni ed ha ricoperto la carica di vicepresidente fino a quando è andato in pensione anticipata nel 2021. Valérie Boillat è vicepresidente del SEV dal mese di febbraio 2024 ed è responsabile, tra l'altro, del settore bus. È rimasta molto stupita quando ha saputo che Manuel Avallone ora lavora come autista di autobus presso Bernmobil. Intervista.**

**Valérie Boillat: Manuel, ci conosciamo da molti anni. Prima di entrare nel SEV, ho lavorato a Movendo, l'istituto di formazione sindacale. Tu eri nel Comitato e abbiamo sempre lavorato bene insieme. Ora sei un autista di autobus nella città di Berna. Cosa ti ha**

**spinto a compiere questa scelta?**

Manuel Avallone (ride): Anch'io sono rimasto un po' sorpreso di trovarmi improvvisamente al volante di un autobus Bernmobil, ma questo mi si addice. Sono sempre stato aperto a tutto. Inizialmente ho fatto un apprendistato come disegnatore e muratore. Sono diventato sindacalista attraverso il mio sindacato di allora, SEI (Sindacato edilizia e industria), che con la FMLO ha dato vita a UNIA. Poi sono diventato insegnante. Quando, circa due decenni fa, il SEV ha dovuto negoziare il primo CCL con le FFS, Ernst Leuenberger e Giorgio Tuti mi hanno riportato nel mondo sindacale.

Avevo già acquisito esperienza nella negoziazione dei CCL ed ero quindi in grado di supportare il SEV in modo adeguato. Alla fine sono rimasto fino al mio pensionamento anticipato. In seguito, non ho più voluto far parte di alcuna commissione e ho incontrato per caso un vecchio amico,

che in realtà è un cuoco. Mi ha detto che ora lavorava come autista di autobus. L'ho trovato eccitante, stimolante e una buona idea, così ho postulato a Bernmobil.

**Come ci si sente a non lavorare più come sindacalista, ma come autista di mezzi pubblici?**

Ad essere sinceri, è impegnativo. Non ho mai guidato un autobus. Ho preso la patente per i camion molti anni fa, quindi sono riuscito a mettermi al volante alla Bernmobil in tempi relativamente brevi. Ora lavoro come ausiliario. Quando il servizio di guida ha bisogno di aiuto o i miei colleghi vogliono andare in vacanza, li sostituisco. E naturalmente, oltre a UNIA e SEV, sono diventato anche membro della VPOD, perché questo sindacato è responsabile del personale di Bernmobil. È estremamente importante essere iscritti al sindacato. Il lavoro del personale degli autobus è duro. I

turni possono essere molto lunghi. E bisogna sempre essere concentrati al massimo per non investire un ciclista o uno di quegli zombie del cellulare che fissano costantemente lo schermo invece della strada.

**Stiamo conducendo un altro sondaggio sulla salute del personale degli autobus. Hai partecipato?**

Naturalmente. È molto importante che si sappia come sta il personale degli autobus. C'è bisogno di agire, perché il personale è alle prese con molti problemi. È anche nell'interesse delle aziende sapere dove e quali sono i problemi di salute che pesano sulle spalle del personale.

Le aziende devono comunque diventare più flessibili. Alcune rispondono alla carenza di personale semplificando i programmi di formazione. Non è il modo migliore. Inoltre, devono essere più aperte al lavoro a tempo parziale. Ciò consentirebbe di dividere

i turni lunghi tra due persone. Anche se all'inizio avere più persone che lavorano a tempo parziale rappresenta un onere finanziario maggiore, l'investimento vale la pena. Ho la sensazione che anche le aziende ne stiano discutendo, ma alla fine gli aspetti finanziari vengono privilegiati rispetto a quelli legati alla salute e non si fa molto. Ecco perché è estremamente importante che i Comuni e i Cantoni continuino a stanziare risorse finanziarie per sostenere le aziende di trasporto locali. E, naturalmente, anche la Confederazione deve fare la sua parte. Non ci devono essere ulteriori misure di austerità.

**Hai un altro consiglio da darmi in veste di ex vicepresidente del SEV?**

Quando alziamo la nostra voce, dobbiamo anche essere in grado di essere conseguenti. Altrimenti, limitarsi a gridare non serve a nulla.

## GALLERIA DI BASE DEL SAN GOTTARDO

# Un importante collegamento ristabilito in tempi brevi grazie all'impegno dei ferrovieri

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

Dopo quasi tredici mesi, finalmente la galleria di base del San Gottardo è stata rimessa pienamente in esercizio il 2 settembre. Il SEV se ne rallegra e si augura che FFS e FFS Cargo tengano debitamente conto del fatto che questa riapertura in tempi relativamente brevi è stata possibile grazie all'eccezionale lavoro del personale per lo sgombero e la riparazione del tunnel. Il sindacato si augura anche che la sicurezza del personale rimanga una priorità assoluta per FFS e che vengano implementate le misure di prevenzione messe in atto per evitare eventi analoghi al deragliamento dell'agosto 2023.

Il 2 settembre è ripreso pienamente l'esercizio attraverso i 57 chilometri della galleria ferroviaria più lunga del mondo. Un avvenimento che è stato ufficializzato da una conferenza stampa all'Infocentro di Pollegio, durante la quale il Consigliere federale Albert Rösti ha sottolineato l'importanza della giornata per la Svizzera, per il Ticino, ma anche per tutto il continente. La galleria di base del San Gottardo collega, infatti, non solo il Ticino e la Svizzera tedesca, ma anche il nord e il sud dell'Europa ed è fondamentale per la mobilità e la circolazione delle merci nel continente. Un collegamento quindi importantissimo che ha potuto essere rimesso rapidamente in esercizio solo grazie all'impegno dei ferrovieri che, in condizioni difficili, si sono subito messi al lavoro per riparare gli ingenti danni all'interno della galleria. Condizioni difficili



Conferenza stampa a Pollegio sulla riapertura della Galleria di base del San Gottardo, il 2 settembre 2024

sottolineate in conferenza stampa anche dal CEO di FFS Vincent Ducrot, che ha voluto ringraziare chi negli scorsi mesi ha lavorato giorno e notte nel tunnel.

Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer ricorda però anche il personale del treno e di locomotiva in servizio sui treni trasferiti sulla tratta di montagna, che ha dovuto affrontare molte sfide e lavorare intensamente per mantenere in funzione il servizio sostitutivo. Per il SEV è chiaro che, grazie all'instancabile impegno del personale, il normale esercizio della galleria di base del San Gottardo è ora nuovamente possibile e si aspetta che le FFS tengano in debita considerazione questo fatto. Molti lavori sul campo sono infatti ancora oggi pericolosi (è di pochi giorni fa la notizia di due incidenti mortali a poche ore l'uno dall'altro).

Patrick Kummer sottolinea come il personale ferroviario sia quotidianamente sotto pressione, al di là di situazioni come quella venutasi a creare dopo il 10 agosto 2023: «Le FFS devono quindi garantire che la carenza di personale venga colmata senza tergiversare e che la sicurezza

del personale rimanga una priorità assoluta», afferma.

Sicurezza che passa anche per le misure messe in atto dalle FFS per prevenire eventi analoghi a quello del 10 agosto 2023 e ridurne le conseguenze. Misure che per il momento sono ritenute troppo timide dal SEV, che propone di implementarle permettendo la circolazione sulla rete ferroviaria svizzera solo di carri merci con valvole di detezione di sviamento (DET) e di introdurre in tutte le stazioni di confine controlli acustici sistematici ai dischi delle ruote dei treni di tutte le imprese di trasporto ferroviario che entrano in Svizzera (vedi SEV n.10 "Dopo un anno si torna in galleria").

Il 2 settembre è stato quindi un giorno di festa e tutti i presenti alla conferenza stampa hanno riconosciuto l'importanza sia della galleria di base del San Gottardo, che della vecchia linea di montagna: «Il Ticino si era battuto per tenere aperta la linea ferroviaria di montagna anche dopo l'inaugurazione del tunnel di base, ora credo che nessuno chiederà più che venga chiusa», ha detto il consigliere di Stato ticinese Christian Vitta.

## CCL/BAR FFS

## Le FFS mettono a rischio i contratti collettivi di lavoro

SEV. La comunità di trattative del personale, composta da SEV, VSLE, transfair e AQTP avrebbe l'intenzione di prolungare la durata degli attuali contratti collettivi di lavoro (CCL) di FFS e FFS Cargo. Dal canto loro, le FFS vogliono invece imporre precise condizioni per questa proroga. Ciò mette a rischio la stabilità dell'esercizio e le condizioni di lavoro del loro personale.

Le FFS non si dichiarano di principio contrarie ad un prolungamento dei due CCL, a condizione però di svincolare dagli stessi le regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR). Queste BAR costituiscono un valido modello per regolare le esigenze specifiche di determinate categorie professionali e possono essere negoziate e sviluppate in qualsiasi momento, in collaborazione tra i partner sociali. Se svincolate dal CCL, tutte le BAR avrebbero durata di validità e termini di disdetta indipendenti. Secondo la comunità di trattativa, ciò sarebbe in contrasto con il consolidato modello di partenariato sociale, che ha finora permesso di tener conto delle esigenze di tutte le parti.

Queste BAR sono state elaborate e sviluppate congiuntamente negli anni, confermandosi un modello di partenariato sociale di successo. La comunità di trattativa resta convinta della validità di questo modello ed è pronta a offrire il proprio sostegno per un ulteriore sviluppo,

come ha comunicato più volte alle FFS durante i colloqui.

La comunità di trattativa vuole prorogare il contratto collettivo di lavoro, nel rispetto della prassi consolidata, in modo che colleghe e colleghi possano concentrarsi sull'esercizio ferroviario.

Le FFS prospettano di disdire le BAR o addirittura il CCL, se la comunità di trattativa non dovesse accettare le loro condizioni. Il fatto che, dal punto di vista legale, non sia possibile disdire esclusivamente le BAR legate al CCL, lascia alle FFS solo due opzioni per far valere la loro richiesta: un accordo con la comunità di trattativa o la disdetta del CCL. «Noi ci opponiamo fermamente a una disdetta del CCL in questo momento, né siamo disposti ad accettare lo svincolo delle BAR. L'approccio delle FFS irrita e inquieta i collaboratori nei settori professionali più esposti», commenta Patrick Kummer, vicepresidente del SEV e dirigente della comunità di trattativa.

Il SEV chiede un prolungamento incondizionato della durata del CCL, seguito da trattative strutturate delle BAR che necessitano di modifiche. A tal fine, si potrebbe stabilire un piano di trattative trasparente nel corso della nuova durata del CCL. Il SEV ritiene che la proroga del CCL e il mantenimento delle BAR siano la soluzione di partenariato sociale collaudata che garantisce al meglio sicurezza e stabilità.

## SOTTOFEDERAZIONE RPV, COMMISSIONE CENTRALE

## Sguardo critico sullo sviluppo del TCCI

servizio stampa della sottofederazione RPV. Il 24 agosto 2024, la commissione centrale RPV ha svolto la sua riunione ordinaria online, via teams.

Ha discusso in primo luogo le diverse Newsletter, in particolare quelle delle FFS e di FFS Cargo. Nell'edizione del 22 agosto di Cargo Flash, F.G., responsabile della distribuzione, tira un bilancio intermedio esprimendosi in modo molto critico sulla possibilità che il traffico a carri completi isolati (TCCI) faccia mai registrare cifre positive. Il TCCI non è mai stato redditizio, ma è una prestazione che deve rientrare nella nozione di "servizio pubblico". Noi speriamo che questa strategia di distribuzione non ci faccia perdere tutti i clienti, in quanto ciò avrebbe pesanti ripercussioni per noi tutti.

Attualmente, per comunicare nel servizio di manovra viene utilizzato

il sistema LISA, che l'anno prossimo verrà sostituito dal nuovo sistema RACO (Rangier Kommunikation), a causa anche della dismissione della rete 3G da parte di Swisscom entro fine 2025. La prima prova nell'esercizio pratico è in corso da agosto a Bienne, mentre l'introduzione su tutta la rete è prevista durante il primo semestre 2025.

La commissione centrale ha inoltre trattato i temi seguenti: l'effettivo dei membri, a quota 1155; le attualità sezionali; l'agenda 2025 e il reclutamento. A questo proposito, la giornata presso la LPV del 24 giugno alla stazione viaggiatori di Basilea ha avuto un grande successo. Attorno alla distribuzione di bibite e hot dog si sono formati gruppi con discussioni molto animate tra colleghe e colleghi di tutte le categorie. La RPV vi ha partecipato in qualità di ospite.

Il presidente della sezione RPV di Ginevra ha consegnato lo scorso 16 giugno una petizione alla dirigenza FFS che chiede un miglioramento delle condizioni e la riduzione della durata dei turni di lavoro. A Ginevra si assiste infatti a un aumento dei casi di malattia dovuti a questi fattori e alla mancanza di locali di pausa adeguati e attrezzati per permettere al personale di ristorarsi.

La RPV Basilea ha trasmesso una richiesta a Patrick Kummer, che l'ha poi recapitata alle FFS, inerente alla trasformazione e allo spostamento dei segnali. Si è inoltre conclusa l'inchiesta sull'incidente di manovra del 28 dicembre 2023 a Berna Weyermannshaus ed è stato presentato il relativo rapporto. La commissione centrale ricorda a tutti di partecipare alla manifestazione che si terrà il 21 settembre a Berna.

## IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione ogni 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: 11 ottobre 2024. Chiusura redazionale: 01 ottobre, ore 10.00.**



SOTTOFEDERAZIONE AS,  
SETTORE TRAFFICO VIAGGIATORI

## Problemi con gli armadietti e altri «cantieri»

**Servizio stampa AS, Settore traffico viaggiatori.** Durante la terza riunione del 2024, tenutasi il 27 agosto, sono state nuovamente discusse diverse questioni. La discussione sulla situazione degli armadietti blu trasformati si è rivelata urgente. Per molti clienti sprovvisti di smartphone, non sono più utilizzabili, in quanto il processo di prenotazione deve essere effettuato tramite un codice QR e il pagamento è possibile solo online.

La situazione è diventata molto insoddisfacente per i consulenti alla clientela sul posto. Le interruzioni causate da errori di utilizzo, da guasti del sistema e da incomprensioni da parte dei clienti stanno portando via troppo tempo al personale. La natura dell'interruzione deve essere determinata in loco per trovare una soluzione che soddisfi i clienti. Inoltre, i clienti tendono ad avere poco tempo a disposizione, soprattutto per il ritiro dei bagagli, il che aumenta lo stress per i collaboratori. Inoltre, l'assistenza ai clienti da parte del CC di Briga è apparentemente possibile solo in misura molto limitata. La soluzione da noi proposta prevede che gli assistenti alla clientela siano presenti in loco su base stagionale per supportare i clienti. Un esempio negativo è la situazione di Locarno, dove il sistema è addirittura an-

dato parzialmente in panne durante il festival del cinema e tutti i bagagli hanno dovuto essere temporaneamente depositati nell'area della biglietteria del centro viaggi. La filiale discuterà di questo problema in occasione del prossimo incontro informativo con MP-VS, il 4 settembre, al fine di ottenere una valutazione da parte della direzione e sensibilizzare sulla necessità di un miglioramento sostenibile del personale.

La situazione nella vendita internazionale rimane purtroppo piuttosto demotivante per il nostro personale di lunga data. Lo sviluppo della vendita di biglietti per biciclette e delle prenotazioni internazionali è attualmente sospeso e non crediamo più di poter riprendere questa attività in futuro. Nel frattempo i clienti si sono spostati sui siti web delle ferrovie interessate o su fornitori terzi. Probabilmente abbiamo perso questi clienti. Nella Divisione Passeggeri ci sono ancora due questioni di personale in sospeso. Il direttore andrà in pensione alla fine del 2024. A quel punto anche il servizio di gestione dei verbali sarà vacante. In questo settore è stata trovata una soluzione. Il posto di dirigente rimane quindi vacante. Speriamo ora di poter contare sulla nostra rete per trovare una soluzione entro la fine dell'anno.

PETIZIONE CONSEGNATA ALLE FERROVIE DEL GIURA

## Ripartizione annuale



**Yves Sancey.** Lunedì 9 settembre, davanti alla sede centrale delle Ferrovie del Giura (CJ) a Tavannes, una delegazione del SEV ha consegnato una petizione a Jean-Frédéric Python, direttore dell'azienda, e a Valérie Stalder, responsabile delle risorse umane. Aurélien Mouche, presidente della sezione SEV-VPT del Giura, ha consegnato la busta contenente le firme del 92% del personale interessato dalla ripartizione annuale, ossia macchinisti e colleghi del Centro di gestione del traffico (CGT). Su un totale di 50 dipendenti, sono state raccolte 46 firme per richiedere la ripartizione annuale. L'ultima Assemblea generale aveva dato un mandato in tal senso, dopo le promesse non mantenute per l'anno 2024.

I titolari conoscono i loro turni annuali, ma non sono in grado di prevedere il saldo delle ore. Per quanto riguarda i giovani, i sostituti, spesso conoscono i loro orari solo con uno o due giorni d'anticipo. Per loro questo è troppo. Secondo Aurélien Mouche, «Devono poter contare su una maggiore prevedibilità quando si tratta di organizzare la loro vita sociale e familiare. Il SEV e la direzione devo-

no lavorare insieme per trovare una soluzione. Per l'azienda, questo significa che anticipare meglio le esigenze di personale, quindi è una situazione vantaggiosa per tutti».

Era accompagnato da Ramiro Marcote (rappresentante dei ferrovieri nel comitato), Vincent Hennin (vicepresidente) e da due giovani macchinisti CJ (Jérôme Maurer e Dayan Salomon) che hanno sostenuto la delegazione, il segretario sindacale del SEV Jean-Pierre Etique, ha spiegato: «L'articolo 26 dell'Ordinanza sull'orario di lavoro (OLDL) stabilisce che occorre fare una ripartizione annuale per il personale. L'attuazione di questo obbligo di legge renderà finalmente le cose più semplici e permetterà ai nostri colleghi di organizzarsi meglio. La direzione ha recepito chiaramente questo messaggio», aggiunge. Il principio di un calendario di riunioni è stato accettato per questo autunno. Per il SEV, tuttavia, novembre è troppo tardi. Ha scritto al direttore chiedendo di anticipare le date e di accelerare il lavoro di questa delegazione di partner sociali. «Siamo in attesa di una risposta da parte della direzione», afferma Etique.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale dei trasporti

## Reclutamento membri: campagna autunno 2024

**Convinci tre colleghi a diventare membri del SEV e riceverai un fantastico regalo!**

Se riuscirai a conquistare **tre nuovi membri del SEV tra il 1° settembre e il 30 novembre 2024**, riceverai in regalo **un orologio al quarzo SEV** o una **giacca softshell SEV con cappuccio** (del valore di oltre 100 franchi). Inoltre, parteciperai automaticamente al programma «migliori reclutatori SEV» e l'anno prossimo potrai ricevere un ulteriore regalo.

Se hai reclutato un collega, assicurati che il nuovo membro indichi il tuo numero di membro nel modulo di iscrizione. Grazie per il tuo impegno!

Aderire online ora:  
[sev-online.ch/aderire](https://sev-online.ch/aderire)



SOTTO FEDERAZIONE PV, COMITATO CENTRALE

## Vice presidenza: in corso di successione

**Alex Bringolf.** La quinta riunione del CC si è svolta a Zurigo a fine agosto. In apertura dei lavori, il presidente centrale Roland Schwager ha ricordato Bernard Demierre, ex vicepresidente della sottofederazione PV e già presidente della sezione Ginevra, scomparso il 18 agosto.

Roland riferisce di un recente colloquio con il responsabile HR delle FFS, secondo il quale la nuova formula degli incontri regionali dei pensionati non riscuote ancora il successo sperato. Per inizio 2025 la sezione PV Bienne adatterà il suo Regolamento di gestione alla nuova legge sulla protezione dei dati. Nello stesso regolamento sarà inserita anche la possibilità di una co-presidenza sezionale.

Il collega Daniel Trolliet ha confermato la sua disponibilità per la carica di vicepresidente PV di lingua francese, quale successore di

Jean-Pierre Genevay. Daniel si mette a disposizione anche come nostro rappresentante nel Comitato SEV. La nomina dovrebbe aver luogo durante l'AD autunnale a Berna.

Prossimamente Roland Schwager allestirà il preventivo 2025 insieme con il cassiere centrale Daniel Pasche. Nella riunione odierna il CC ha rivisto l'ordine del giorno della prossima AD, che sarà spedito ai delegati con la convocazione. Discusse inoltre le date degli eventi e delle riunioni per il 2025.

Riguardo alle carte da obliterare, l'UTP ha informato che esse resteranno ancora in vendita, anche se con la fine dell'anno venturo verrà a cadere l'obbligo per le aziende di gestire gli obliteratori. Sono allo studio alternative che consentano di utilizzare i mezzi pubblici anche a chi non ha familiarità con il digitale e non possiede uno smartpho-

ne. Una piccola guida per installare l'app delle FFS sul cellulare può essere richiesta al segretario centrale Alex Bringolf.

Il nostro presidente centrale continuerà a impegnarsi affinché i premi di cassa malati vengano finalmente inseriti nel paniere per l'indice nazionale dei prezzi. Roland ha preso contatto con vari enti e associazioni, finora tuttavia le risposte si fanno attendere. Al termine dei lavori, il PC ricorda la manifestazione nazionale prevista per il 21 settembre a Berna, per migliori condizioni di lavoro e salari più alti. Roland sollecita tutti a partecipare numerosi, perché possiamo sostenere con forza le nostre rivendicazioni.

La prossima riunione del CC avrà luogo il 1° ottobre a Sargans, con i presidenti sezionali della regione Est.

COMITATO CENTRALE BLS

## Autunno: stagione di negoziati salariali!

**SEV.** Oltre 40 tra delegate e delegati si sono incontrati martedì 3 settembre all'Hotel Bern, nella capitale federale, per la seconda riunione del Comitato centrale (CC) BLS di questo 2024. La segretaria sindacale Katrin Leuenberger ha condotto la giornata e dato informazioni su temi attuali del sindacato SEV. Tra i punti sempre presenti vi è il reclutamento di nuovi membri, suscita ampia discussione il progetto BLS denominato «Aare» e miete critiche la soppressione della scorta serale dei treni RE7 (Berna - Lucerna). Con il segretario sindacale Marcel Burmeister il CC ha parlato degli accordi bilaterali III, delineando possibili scenari su come potrebbe progredire il dossier dei nostri rapporti con l'Europa.

Ospite di spicco il capo economista dell'USS Daniel Lampart, che nella sua relazione ha spiegato a fondo la riforma della LPP e le ragioni per cui i sindacati sono contrari. La legge sulla LPP prevede che il II pilastro, insieme all'AVS dovrebbe permettere in misura adeguata il proseguimento del precedente tenore di vita. Questo assicura la previdenza professionale per i salariati. Ne è scaturito un vivace scambio di opinioni. I presenti hanno approfittato volentieri delle grandissime conoscenze di Lampart e della sua capacità di rendere comprensibili anche le questioni più complesse.

La pausa per il pranzo ha costituito anche un buon momento per un intenso scambio tra colleghe e colleghi, prima di passare, nel pomeriggio, al tema caldo all'ordine



Daniel Lampart, responsabile economia all'USS.

del giorno, ossia le trattative salariali 2025. Katrin Leuenberger, che guiderà le contrattazioni con BLS, ha esordito ricordando l'esito delle precedenti tornate salariali, ha poi spiegato il contesto economico attuale e il rapporto di attività 2023 di BLS. «Siamo ancora in un periodo di inflazione, ma il rincaro degli ultimi anni non è stato pienamente compensato. Nell'ultimo anno d'esercizio BLS ha potuto realizzare un utile di 20,2 milioni di franchi, risolvendosi fortunatamente

dopo il periodo della pandemia e recuperando anche il numero di passeggeri. Ora le cose devono muoversi anche in fatto di retribuzioni!» ha detto chiaramente. La delegazione alle trattative sarà designata per i prossimi due anni. Dopo approfondita discussione, i membri del CC hanno approvato le richieste in vista delle trattative salariali 2025. In seguito la parola è passata alle singole sezioni e ai gruppi, che hanno avuto modo di riferire sui rispettivi settori.

SOTTOFEDERAZIONE TS

## Conoscersi per cooperare al meglio

**Servizio stampa SEV-TS.** Il 19 agosto 2024, la sottofederazione TS ha indetto una giornata per i propri membri delle Cope, neoeletti e confermati, per permettere loro di conoscersi e approfondire i loro compiti. Questa giornata di formazione è stata diretta da Christoph Geisbühler che ne ha così definito gli obiettivi: «Vogliamo illustrare ai partecipanti le basi legali della loro attività in seno alle CoPe e le modalità di cooperazione con la sottofederazione TS».

I vari livelli di competenza e di responsabilità di questa attività sono stati analizzati e discussi sulla base di esempi pratici inerenti alle regolamentazioni settoriali specifiche sulla durata del lavoro, alle di-

rettive sulle commissioni per i piani di lavoro (APK) e a quella sui lavori gravosi nella manutenzione del materiale rotabile.

Discutendo dei problemi d'attualità nelle CoPe, alcuni membri hanno riferito di ritenere il numero dei seggi di alcune CoPe del tutto insufficiente, in quanto attualmente vi sono singoli membri che devono coprire l'intera area della Romandia o del Ticino, con tutto l'impegno che ne deriva per il lavoro e le trasferte.

La giornata si è conclusa con uno scambio di pareri sulla sua organizzazione, che ha suscitato solo echi positivi, tanto che è stata espressa chiaramente la richiesta di indire una nuova edizione l'anno prossimo.

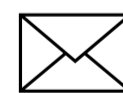
VPT

## Rettifica

**VPT.** Correzione del resoconto dell'assemblea dei delegati VPT pubblicato sul Giornale SEV n. 9 del 12 luglio 2024: «L'assemblea dei delegati ha deciso di modificare il regolamento di gestione per garantire che la VPT sostenga le sezioni in caso di lotta sindacale. Addendum: Alain Gigon (VPT Giura) ha chiesto al SEV di fare pressione sulle casse pensioni affinché, in caso di utili, anche i pensionati possano parteciparvi sotto forma di bonus».

LETTERA DI LETTORE

## Aumentare le rendite invece di ingrassare la finanza



**Gilbert D'Alessandro,**  
Presidente Centrale  
VPT

La LPP serve a completare l'AVS? Sì, ma non solo: purtroppo serve anche a ingrassare le banche e le assicurazioni di questo Paese.

Invece di aumentare e migliorare l'AVS, il governo svizzero ha deciso di offrire un pacchetto dorato alle banche e alle assicurazio-

ni per farle ingrassare.

Il 2° pilastro deve servire a garantire una pensione dignitosa. Purtroppo non è più così. La riduzione del tasso di conversione dal 7,2% al 6,8% ha già messo a repentaglio le pensioni di molti lavoratori. È per questo che dobbiamo fermare questo processo e iniziare a versare delle pensioni dignitose!

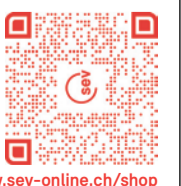
Il 21 settembre, quindi, dite NO alla riforma della LPP.

Dagli ombrelli alle polo, dalle borse a tracolla ai coltellini tascabili...



Nel nostro negozio online troverete tanti fantastici articoli SEV.

Ora potete pagare i vostri ordini con carta di credito, postcard e Twint.



www.sev-online.ch/shop

SEZIONE PV TICINO e MOESANO (anche pensionati Sezione VPT Ticino)

## Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2024 al 6 gennaio 2025

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, malgrado gli aumenti per il soggiorno e per il trasporto, manteniamo lo stesso prezzo:

camera doppia CHF 1300.- p.p.  
camera singola CHF 1400.- p.p.

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia.

Vi chiediamo cortesemente di iscrivervi entro il 15 ottobre 2024 tramite la cedola sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco, eliana.biaggio@hispeed.ch

Pagamento: Acconto di fr. 500 dopo l'iscrizione da versare entro 10 giorni dalla fattura. Saldo entro il 15 novembre con fattura e informazioni orari e luogo partenza

apporre una X se desiderate il pagamento unico entro il 31 ottobre.

Per informazioni su viaggio e vacanze:

Eliana Biaggio, resp. vacanze tel. 079 326 92 94, e-mail: eliana.biaggio@hispeed.ch

Per informazioni sul pagamento:

Alberto Rusconi, cassiere, tel. 079 230 32 16

Vacanze a Abano Terme 2024/2025: cedola di iscrizione

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP, Località		
E-mail		
Telefono Casa		
Telefono Natel		
Data di nascita		
Tipo di camera *	<input type="checkbox"/> Doppia <input type="checkbox"/> Singola	<input type="checkbox"/> Doppia <input type="checkbox"/> Singola

\* mettere una x nella casella che entra in considerazione

Data: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

RPV

## Manovre attorno alla griglia



Anche quest'anno la Giornata del manovrista è stata un successo: ottima grigliata mista al Mulino del Daniello a Coldrerio in ottima compagnia. Ci vediamo l'anno prossimo!

## Manif nazionale a Berna

**21.09**

Per salari migliori, più sicurezza e niente tagli nel TRV

Ultima chiamata per Berna.

**Sicurezza e salari equi.** Vogliamo più sicurezza per il personale dei trasporti e l'abbandono delle misure di risparmio nel traffico regionale viaggiatori.

**Partenze treno speciale dal Ticino:**

**Chiasso 09.40**

**Mendrisio 09.55**

**Lugano 10.12**

**Bellinzona 10.28**

Per questioni organizzative è necessario **annunciare la vostra partecipazione entro venerdì 20 settembre** a [sev-ticino@sev-online.ch](mailto:sev-ticino@sev-online.ch), indicando numero e nome dei partecipanti e stazione di partenza.

facile da raggiungere con i mezzi pubblici.

**Dove?** Al **Ristorante Meridiano di Castione**, a soli 100 m dalla stazione FFS.

**Quando?** Martedì **15 ottobre** 2024, a partire dalle ore **14.15**.

Il "Maronatt" ci scodellerà ottime caldarroste, mentre i responsabili vi serviranno, oltre alle castagne, del buon lardo e un ottimo formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. **Non è necessario iscriversi.**

**Treni consigliati:**

da Airolo pt 13.02 - Faido 13.21 - Biasca 13.45, Castione-A. arr 13.55.

da Locarno pt 13.35/13.45 - Cadenazzo 13.46/14.01 - Giubiasco 13.51/14.07 -

Bellinzona 13.59/14.11 - Castione-A. arr 14.03/14.17

da Chiasso pt 12.54 - Mendrisio 13.04 - Lugano 13.25 - Ferma in tutte le stazioni

Bellinzona 13.50 - Castione-A. arr 13.55

**Treni consigliati per il rientro:** per Airolo pt 16.03/17.03 - per Locarno pt 16.41 - per Chiasso pt 16.35

A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio.

## Migrazione

**27.09**

Giornata della Migrazione SEV

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

**Quando?** Venerdì 27 settembre, dalle 09.00 alle 16.30.

**Dove?** All'Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, a Olten.

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

**Di cosa si discuterà?** Del sostegno a favore dell'iniziativa per la democrazia, «per un diritto fondamentale alla naturalizzazione»; del lavoro temporaneo e transfrontaliero come sfida sindacale.

## Formazione

**08.11**

LDL/OLDL

L'8 di novembre si terrà una giornata di formazione sulla LDL e OLDL organizzata dal segretario SEV di Bellinzona.

**Dove?** Alla 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, familiari e il riposo. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e rispettiva ordinanza. Relatore: Thomas Ghiedeman, segretario sindacale SEV.

**A chi si rivolge il corso?** Ai 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](http://sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=333587)

Ulteriori info seguiranno.

## VPT

**05.10**

Escursione annuale VPT RhB

**Quando?** Il 5 ottobre 2024.

**Dove?** A **Coira alle 09.45** oppure a **Filisur alle 11.00**.

È richiesto un **contributo spese di 20 franchi**.

**Iscrizione:** Eveline Ackermann, 079 485 82 60, indicando se si vuole il menu vegetariano o di carne.

## Donne

**15.11**

Giornata di formazione delle Donne SEV

Anche quest'anno si terrà la giornata di formazione delle Donne SEV.

**Quando?** Venerdì 15 novembre.

**Dove?** All'Hotel Bern di Berna

Di cosa si discuterà? Il tema sarà «Punto della situazione sulla riforma AVS e le ripercussioni che avrà sulla mia vita». Con Gabriela Medici, esperta USS per il settore delle assicurazioni sociali.

**Per info e iscrizioni:**

[www.sev-online.ch/it/il-sev/donne/bildungstagung.php](http://www.sev-online.ch/it/il-sev/donne/bildungstagung.php)

## PV

**15.10**

Castagnata

L'autunno avanza a grandi passi e con lui anche il nostro prossimo appuntamento alla tradizionale castagnata in un luogo centrale e

# Agenda 11/24



## INTELLIGENZA ARTIFICIALE NEL MONDO DEL LAVORO

## Maledizione o benedizione?



Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**Il 3 settembre, a Berna, il SOS (Soccorso operaio Svizzero) ha tenuto un simposio dal titolo «IA e il nuovo mondo del lavoro». Ciò che per alcuni è un espediente, per altri influenza la formazione delle opinioni politiche. Soprattutto, però, l'intelligenza artificiale (IA) ha il potenziale di cambiare interi profili professionali e aumentare le disuguaglianze sociali. Per questo motivo SOS Svizzera chiede misure, tra cui la protezione sociale per i lavoratori e le lavoratrici il cui posto di lavoro è minacciato dall'IA.**

Con umorismo e disinvoltura, il comico Karpi - il cui vero nome è Patrick Karpiczenko - dimostra come le applicazioni dell'IA possano creare intere campagne pubblicitarie e di voto in una notte. Il film «Heidi» creato dall'IA di Karpi, che combina elementi cliché del film «Heimat» con creature e paesaggi surreali, ha attirato una grande attenzione. Le sue creazioni dimostrano il grande potenziale dell'IA nell'industria dell'intrattenimento e della pubblicità.

#### Tecnologia versus etica

Chi non ha già visto il Papa vestito con un più-

mino bianco oversize? E chi non si è imbattuto nella foto dell'arresto di Donald Trump sui social media? Entrambe le immagini sono generate dall'intelligenza artificiale. Mostrano qualcosa che non è mai accaduto nella realtà, ma che viene preso per vero dalle masse.

Johan Rochel richiama l'attenzione anche sul problema della manipolazione, che può avere conseguenze di vasta portata in termini di politica sociale e democratica. L'avvocato è cofondatore di Ethix, una società che conduce ricerche sull'etica dell'innovazione e sull'intelligenza artificiale. Egli sottolinea la grande tensione tra etica, giustizia sociale e falsi presupposti che da tempo si sono radicati come narrazioni nella mente delle persone.

In qualità di direttrice di «AlgorithmWatch CH», la relatrice Angela Müller si occupa anche della dimensione etica. Afferma: «Gli algoritmi e l'IA dovrebbero andare a beneficio di tutti, non solo di pochi». È quindi anche una questione di giustizia il modo in cui i dati personali vengono utilizzati per istruire gli algoritmi e personalizzare le funzioni. L'uso dell'IA pone anche notevoli sfide per la protezione dei dati. I sistemi di IA richiedono grandi quantità di dati per funzionare in modo efficace, il che solleva questioni relative al trattamento dei dati personali. Negli uffici open space in Pakistan e in India, i giovani

classificano quotidianamente grandi quantità di immagini e testi; i loro pregiudizi consci e inconsci vengono incorporati, portando a distorsioni e connotazioni problematiche. La rappresentazione delle persone di colore da parte dell'IA, che vengono ritratti in modo negativo o addirittura come criminali nonostante le indicazioni contrarie, è altamente problematica. L'IA agisce in questo caso come una sorta di profiling razziale tecnico che riflette i pregiudizi radicati in una società.

I dati generati dall'IA non sono generalmente né rappresentativi né equilibrati e talvolta non sono nemmeno in grado di realizzare una specifica illogica o apparentemente bizzarra, come un cavallo che cavalca un uomo. Un esempio divertente che il vignettista Jonas Raeber mette su carta senza usare l'IA, ma con pochi tratti di penna.

#### Aumentare l'efficienza, ridurre i livelli di stress

Le aziende stanno già utilizzando l'IA per aumentare l'efficienza, ridurre i costi e aprire nuove opportunità di business. L'automazione dei processi, il contatto personalizzato con i clienti e il processo decisionale basato sui dati sono solo alcuni esempi della trasformazione in corso. Laura Tocmacov, amministratrice delegata di

«ImpactIA», spiega che sta già risparmiando due ore al giorno grazie all'IA. Secondo Tocmacov, parlare di riduzione del personale o di taglio dei posti di lavoro è riduttivo. Grazie all'uso intelligente dell'IA, i livelli di stress si riducono, il che a sua volta aumenta la produttività e la creatività delle persone, con conseguenti benefici per le aziende.

#### Necessaria una risposta politica

Tuttavia, quasi la metà della popolazione attiva in Svizzera teme che l'IA possa sostituire il proprio lavoro, come mostra il Microsoft Work Trend Index. SOS vuole contrastare questo fenomeno in modo che i sistemi di IA non inaspriscano le disuguaglianze esistenti, ma promuovano invece la giustizia sociale. Samuel Bendahan, presidente di SOS Svizzera, afferma: «Il rapido sviluppo dell'IA richiede una risposta politica altrettanto tempestiva e decisa». Di conseguenza, nel suo documento di posizione recentemente pubblicato, l'organizzazione chiede programmi di riqualificazione, sicurezza sociale, ad esempio attraverso la protezione contro la perdita di posti di lavoro a causa dell'IA, nonché una regolamentazione giuridica: la Svizzera dovrebbe adottare la legge europea sull'IA e rafforzare la protezione contro gli algoritmi discriminatori e la protezione dei dati.



## PARADISO

Sylvie Théraulaz

Questo angolo del Lemano. La fine dell'Haut-Lac. Dalla punta di La Bécque: Montreux, Villeneuve, Le Bouveret. Catturo questo panorama ogni volta che lo vedo, cioè quasi ogni giorno. Di notte, di giorno. Un'ampia distesa d'acqua circondata da montagne e,

sullo sfondo, i Dents-du-Midi, poi Le Catogne, che apre la strada al Vallese, all'Italia e oltre. La sua luce e i suoi contrasti cambiano all'infinito e la serenità che emana ha il potere di placare l'anima, stagione dopo stagione

Sylvie Théraulaz è un'artista visiva

multidisciplinare. Ama girare per le strade di Vevey con la macchina fotografica in mano, per immortalare la sua città e i suoi luoghi con un occhio tenero e schietto.

Instagram: @sissi\_de\_douze

?

QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

### 1. Chi definisce le richieste salariali concrete nel SEV?

- I segretari sindacali responsabili.
- I membri del Comitato esecutivo del SEV.
- I rispettivi organi (Comitato CCL FFS/Sezioni KTU).

### 2. Qual è il progetto della Commissione Giovani SEV per il futuro?

- Vorrebbe organizzare un maggior numero di uscite ludiche.
- Fare regali generosi ai nuovi membri.
- Vorrebbe creare gruppi giovanili regionali.

### 3. Come è entrato in BernMobil l'ex vicepresidente Manuel Avallone?

- È sempre stato il suo sogno
- Tramite un collega autista di autobus
- Gli è stato chiesto dall'amministratore delegato

### 4. Quale domanda sente più spesso Remy Blum come membro del CdA di SEV-GATA?

- Quando ci saranno stipendi più alti?
- Come posso ottenere un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata?
- Quali sono le nostre richieste per le trattative salariali?

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 1° ottobre 2024**;

Per E-Mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Su internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà un **buono FFS 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 10/2024:**  
c/a/c/b

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Louis Gardella**, di Bulle. Membro PV Friburgo.

SULLE ORME DI...

# Remy Blum, supervisore al carico presso Swissport

Markus Fischer  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**Remy Blum lavora all'aeroporto di Zurigo dall'anno scorso, come già suo padre e suo nonno. Da luglio è anche membro del Comitato di SEV-GATA, il settore aviazione del SEV. Segue così le orme sindacali del nonno e del padre Thomas, la cui morte improvvisa per infarto nel settembre scorso ha lasciato una grande tristezza in seno a SEV-GATA e un vuoto nel Comitato.**

Remy Blum ha 24 anni e da un anno lavora per la «più grande società di servizi al mondo per compagnie aeree e aeroporti» come Wikipedia descrive Swissport International AG, con sede a Opfikon ZH, definendola «leader mondiale». In precedenza ha svolto un apprendistato come falegname, ha svolto l'intero servizio militare in una sola volta e dopo averlo terminato ha lavorato nuovamente nel settore delle costruzioni. Ha poi realizzato il suo sogno d'infanzia, cioè lavorare nel settore dell'aviazione, che lo ha sempre affascinato, presso l'azienda in cui suo padre era all'epoca capo team.

Nei primi dieci mesi presso Swissport Zurich, il lavoro di Remy consisteva nel caricare e scaricare gli aerei. Nonostante l'uso di attrezzature tecniche come nastri trasportatori e ca-

ricatori per container, questo lavoro è ancora molto impegnativo dal punto di vista fisico. Nelle giornate calde si suda parecchio nelle stive degli aerei e nei giorni di pioggia ci si bagna.

#### Un lavoro pesante, soprattutto in estate

Remy è stato promosso a supervisore del carico a metà giugno 2024 e ora guida un team di due dipendenti alla volta. Mentre loro scaricano e caricano i bagagli e le merci, Remy è responsabile della parte amministrativa e di tutti gli aspetti legati alla sicurezza presso lo stand dell'aereo. Prima di aprire la stiva, controlla che l'aereo non presenti danni esterni e, dopo lo scarico, che la stiva non sia danneggiata. Al momento del carico, prende nota di tutti gli oggetti da caricare sull'aeromobile ed è responsabile di assicurare che tutto sia collocato al posto giusto e nel modo giusto secondo il piano di carico che ha ricevuto dal coordinatore. Infine, completa il piano di carico e lo consegna al coordinatore perché lo sottoponga all'attenzione del pilota. Nei giorni di pioggia, deve assicurarsi che i documenti cartacei, che sono ancora in lavorazione accanto al tablet, rimangano il più possibile asciutti.

Quest'estate, le squadre di carico sono state particolarmente sollecitate dall'elevato numero di voli e dalla carenza di personale. Si sono verificati anche diversi ritardi. Tenere d'occhio



MARKUS FISCHER

l'attesa degli aerei in partenza e scaricare contemporaneamente gli aerei in arrivo richiede flessibilità. Se un volo viene cancellato, i bagagli e le merci devono essere scaricati nuovamente.

Dal momento che il personale di riserva quando è possibile viene assegnato a ogni turno per coprire le assenze con breve preavviso, Remy a volte ha tre dipendenti nella sua squadra invece di due. Questo accelera il lavoro e permette di fare una pausa in più. Tuttavia, se un nuovo dipendente non è ancora in grado di utilizzare un caricatore, è Remy a doverne occupare, in aggiunta al lavoro amministrativo. Naturalmente, quando necessario, supporta i suoi colleghi nel loro rigoroso lavoro.

#### Un lavoro di squadra stimolante

Remy ritiene che il lavoro di squadra con collaboratori che cambiano spesso, sia un punto a favore: «Mi piace molto il fatto di lavorare ogni giorno con colleghi diversi. Questo mi permette di conoscere nuove persone, ma anche me stesso, perché devo rispondere a ogni membro del team individualmente. Talvolta come responsabile è una sfida, ma è interessante vedere come si superano le sfide insieme come team».

Il lavoro si svolge su tre turni. Remy lavora principalmente in turni che iniziano tra le 14.00 e le 16.00 e possono durare, in caso di ritardo dei voli, fino all'una di notte circa per i cosiddetti

«flex-end team». Naturalmente, il lavoro viene svolto anche nei fine settimana. I turni di servizio vengono comunicati solo dieci giorni prima del mese in corso, quindi in ritardo per poter pianificare le ferie.

#### Tre desideri

Se Swissport dovesse esaudire tre desideri, Remy vorrebbe che i turni fossero pubblicati prima. La sua compagna, ad esempio, che lavora in un ospedale, riceve i turni con due mesi di anticipo. Il suo primo desiderio, tuttavia, sarebbe uno stipendio più alto, «Perché probabilmente è quello che vogliono tutti presso Swissport. <Quando ci sarà un aumento di stipendio? > è la domanda che mi è stata posta più spesso da quando sono stato eletto nel Comitato di SEV-GATA», spiega Remy. In terzo luogo, vorrebbe vedere un numero sufficiente di personale. «La carenza di personale è legata ai salari», aggiunge.

Ha deciso di iscriversi al sindacato per dare un contributo costruttivo al raggiungimento di buone condizioni di lavoro. Si sta ancora familiarizzando con il CCL e con altre questioni legali.

Nel tempo libero Remy ama viaggiare in moto, fare escursioni in montagna, praticare il bouldering (arrampicata senza corda), stare con la famiglia e gli amici.

**PRIMA  
(LOTTA DI)  
CLASSE**

Bertschy

