



SEV N.12

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MANIFESTAZIONE

Per salari più alti

p. 3

EDITORIALE di Patrick Kummer

Prolungare e migliorare

▶ p. 5

Le trattative con FFS e FFS Cargo per l'estensione dei due contratti collettivi di lavoro (CCL) sono state interrotte. In occasione dell'ultima conferenza CCL, abbiamo concordato con i nostri membri di estendere il CCL in una prima fase e di migliorarlo in una seconda fase. Il prolungamento e il miglioramento sono un contributo a una maggiore sicurezza, stabilità e affidabilità.

FFS e FFS Cargo, invece, durante i colloqui hanno presentato diversi scenari. Uno di questi prevedeva la disdetta di entrambi i CCL. Ciò avrebbe avuto ripercussioni su oltre 28 000 posti di lavoro a tempo pieno. In un altro scenario, hanno

posto una condizione per la proroga. In particolare, la separazione dal CCL dei regolamenti settoriali sull'orario di lavoro BAR.

Le BAR sono di grande importanza per ampi settori della manodopera. Si tratta di accordi di attuazione del CCL. Logicamente, gli accordi di attuazione fanno parte del contratto e non sono separati da esso. È importante sottolineare che le BAR possono essere ulteriormente sviluppate in qualsiasi momento dalle parti sociali.

Rimaniamo convinti che sia giusto estendere e migliorare il CCL, e siamo sempre a disposizione per fornire il nostro supporto. Vogliamo garantire sicurezza, stabilità e

affidabilità, proprio come l'azienda. Questo è necessario, soprattutto se si considera che le FFS parlano di introdurre una cadenza di quindici minuti in tutto il Paese. Le esigenze di materiale rotabile, personale e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sarebbero immense per gestire con successo un orario cadenzato di quindici minuti. Per queste idee è necessario il personale. Senza il personale delle FFS, il trasporto ferroviario non può funzionare senza problemi, né a cadenza di trenta minuti né a cadenza di quindici minuti.

Per questo motivo ci atteniamo al collaudato principio del partenariato sociale.

Migrazione

Discussioni appassionanti su razzismo e condizioni di lavoro precarie.

2

Conciliabilità

Sondaggio: la conciliazione tra lavoro e vita privata rimane una sfida.

4

Ciao Mr Infra

Il segretario sindacale Urs Huber va in pensione: uno sguardo al passato.

7

Stampa associativa sotto pressione

Brutte notizie per il Giornale del SEV: il Consiglio nazionale ha votato a favore della proposta di risparmio del Consiglio federale di abolire il sostegno ai giornali associativi e di partito. L'obiettivo è di risparmiare 20 milioni di franchi. Il sostegno alla stampa sovvenziona i costi di distribuzione di riviste e giornali. Anche il Giornale SEV ne beneficia. Se anche il Consiglio degli Stati approverà la proposta di risparmio durante la sessione invernale, la distribuzione del giornale del SEV diventerà molto più costosa.

NO a EFAS

Il 24 novembre voteremo sull'EFAS, la pericolosa revisione della legge sulla cassa malati che prevede di affidare alle casse malati la gestione del finanziamento delle cure. Come riassume l'USS: premi più alti per cure di qualità inferiore? La risposta è No!

Funivie in ripresa

Secondo uno studio condotto dall'Università di Scienze Applicate e Arti di Lucerna in collaborazione con l'Associazione Funivie Svizzere, il settore si è ampiamente ripreso dalla pandemia di Covid-19. Per quanto riguarda il turismo invernale, le aziende che hanno introdotto modelli di prezzi dinamici ne stanno beneficiando perché gli ospiti in genere pagano di più per gli sport sulla neve. Tuttavia, il cambiamento climatico, con inverni che sempre più spesso vedranno poca neve, rappresenta una sfida crescente. Le destinazioni ad alta quota hanno generato entrate maggiori negli inverni con poca neve, ma le cose si stanno facendo più difficili per le stazioni di sport invernali a bassa quota, che spesso devono ricorrere a sistemi di innevamento artificiale per continuare a generare buone entrate. In compenso, molte società di impianti di risalita hanno aumentato l'attività estiva. Tuttavia, generano meno entrate per ospite rispetto all'attività invernale: a seconda della regione, sono necessari da 1,3 a 4,2 ospiti estivi per compensare un ospite invernale mancante. Lo studio raccomanda alle regioni montane di investire maggiormente nell'attività estiva.



Massima attenzione da parte delle e dei partecipanti alla conferenza della migrazione del 27 settembre 2024 a Olten.

GIORNATA DELLA MIGRAZIONE 2024

Lotta contro condizioni di lavoro precarie

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

L'edizione 2024 della conferenza della migrazione SEV si è svolta a Olten il 27 settembre, con il titolo: «Per la partecipazione politica e sociale e le pari opportunità sul lavoro». Il tema principale è stato presentato dal sociologo Alessandro Pelizzari, che ha parlato della precarizzazione dei rapporti di lavoro e dell'importanza di regolamentare il mercato del lavoro, illustrando le possibili strategie sindacali. La conferenza, diretta per la prima volta dalla segretaria sindacale SEV per la migrazione Besa Mahmuti, ha saputo radunare un buon numero di partecipanti, che hanno approfittato dell'occasione per discutere delle proprie esperienze.

Ad aprire la conferenza è stato il presidente del SEV Matthias Hartwich, che ha tenuto a rivolgere a tutti un sentito ringraziamento per l'impegno: «Sono i 37 000 membri, donne e uomini, che garantiscono il buon funzionamento del servizio e del trasporto pubblico e che nel loro tempo libero si occupano di sindacato a costituire il cuore del SEV». In seguito, la direzione dei lavori è passata a Besa Mahmuti, nuova segretaria sindacale del SEV incaricata delle questioni inerenti la migrazione. Temi di cui si occupa già da anni e queste sue esperienze si sono rivelate molto utili per rimediare all'improvvisa defezione per malattia del primo relatore, che avrebbe presentato l'iniziativa «Per un diritto di cittadinanza moderno». Besa ha così moderato il workshop sui problemi di razzismo sul posto di lavoro.

Razzismo sul posto di lavoro

Questa introduzione è perfettamente riuscita, permettendo ai partecipanti giunti da tutte le regioni linguistiche, la maggioranza dei qua-

li con un passato migratorio, di meglio conoscersi nell'ambito di piccoli gruppi. Un primo scambio di esperienze che ha evidenziato anche situazioni allarmanti: un partecipante ha riferito di assunzioni presso la sua azienda decise in base al nome o all'aspetto sulla foto della candidatura; un altro ha parlato di esempi di razzismo strisciante, mentre un terzo ha confermato che anche presso il suo servizio «I problemi di esercizio vengono presi molto meno sul serio quando sono annunciati da persone dal passato migratorio». Una discussione tanto sentita da continuare anche durante la pausa di mezzogiorno.

Benessere contro precariato

La seconda parte della conferenza è stata animata da Alessandro Pelizzari, sociologo e direttore della scuola superiore di sanità e socialità di Losanna, che da anni conduce ricerche sui rapporti di lavoro precari. Lui ha esordito spiegando come la Svizzera sia considerata una nazione dal tenore e dalla qualità di vita elevati. Dietro questa facciata, vi sono però persone che soffrono per condizioni di lavoro molto precarie. Un precariato, ha affermato, voluto dalla politica, che da anni fa in modo che i e le migranti contribuiscano al benessere e alla crescita economica del paese, restando però esclusi dalle condizioni di lavoro e dai diritti di cui beneficiano i colleghi e le colleghe svizzeri.

Ripercorrendo la storia dello statuto di stagionale, ha ricordato come la responsabilità di questa situazione competa anche ai sindacati, che vi si erano opposti solo dopo molto tempo, verso il 1980. Lo statuto e le sue discriminazioni sono poi finalmente stati aboliti nel 2000, ponendo termine a un'epoca in cui gli stranieri erano confrontati con stipendi inferiori in media del 15% a quelli di lavoratrici e lavoratori svizzeri e con l'isolamento sociale derivante in particolare dal divieto di ricongiungimento familiare.

I miglioramenti intervenuti non hanno però cancellato le necessità di intervento in settori particolarmente mal regolamentati, come il lavoro temporaneo o i contratti a catena, nei quali sono impiegate numerose persone con un passato di migrazione. Dal 1995, il loro numero si è quintuplicato, con stipendi inferiori rispetto a colleghe e colleghi svizzeri, un'esposizione maggiore ai rischi di infortunio e numerose limitazioni nell'accesso alle prestazioni sociali.

Strategie contro la precarizzazione

In conclusione, Alessandro Pelizzari ha presentato alcune strategie che il sindacato potrebbe adottare per lottare contro le conseguenze della precarizzazione. In primo luogo, il sindacato deve facilitare l'accesso alle proprie strutture, offrendo aiuto in caso di conflitti di lavoro individuali e organizzando, se del caso, nuovi gruppi di dipendenti, con un occhio di riguardo alla flessibilità linguistica e geografica. Secondariamente, oggi occorrono lotte collettive sui posti di lavoro. Regioni di frontiera come Ginevra e Ticino hanno dimostrato come sia possibile serrare le file di lavoratori e lavoratrici residenti e frontalieri, permettendo alla solidarietà di prevalere sulla concorrenza.

Pelizzari ha concluso constatando come la precarietà dei rapporti di lavoro e la (de)regolamentazione del mercato del lavoro in Svizzera siano strettamente connessi con la politica migratoria. Oggi, la situazione di numerose e numerosi migranti è stata migliorata da provvedimenti politici come la libera circolazione, ma numerose sfide sono tutt'ora irrisolte. In questo mondo del lavoro sempre più caratterizzato da globalizzazione e flessibilizzazione, siamo quindi chiamati a sviluppare strategie di lotta per garantire a tutte le lavoratrici e tutti i lavoratori i loro diritti. Una necessità condivisa anche dal SEV, che si impegna con tutte le forze per i suoi membri, indipendentemente dalla loro provenienza e nazionalità.

MANIFESTAZIONE NAZIONALE

In 15 000 a Berna per salari migliori

Yves Sancey/USS
yves.sancey@sev-online.ch

Oltre 15 000 lavoratrici e lavoratori provenienti da tutta la Svizzera sono scesi in piazza a Berna scandendo lo slogan «È ora di aumentare i salari». Chiedono ai datori di lavoro consistenti aumenti salariali.

Lavoratrici e lavoratori provenienti da tutti i rami professionali e da tutto il Paese hanno manifestato, in una bella giornata di sole in Piazza federale a Berna, sabato 21 settembre, chiedendo aumenti salariali. Che si tratti di pittrici e pittori, dipendenti della Posta o delle ferrovie, infermiere e infermieri o edili: vari esempi di categorie di professionisti dimostrano che la necessità d'intervento è grande. La situazione è grave. In Svizzera i salari reali sono in calo dal 2021. Non accadeva più dalla Seconda guerra mondiale. Parallelamente tutto diventa più costoso: i generi alimentari, l'energia, gli affitti e i premi delle casse malati. Le lavoratrici e i lavoratori possono permettersi sempre meno con il loro salario. Il problema colpisce con particolare brutalità le persone e le famiglie con un reddito medio-basso.

In occasione delle trattative salariali del 2024/2025, i sindacati chiedono aumenti fino al 5% per «recuperare il ritardo salariale». Nonostante le tendenze economiche generalmente favorevoli, i salari reali sono attualmente inferiori ai livelli del 2019, spiegano gli organizzatori di questa manifestazione nazionale.

Inflazione e bassi salari

All'inizio della manifestazione sulla Schütz-enmatte, la vicepresidente del SEV Valérie Boillat ha detto chiaramente: «Siamo solidali, in particolare con i salari bassi, i lavori precari e i settori in cui le donne sono troppo spesso in prima linea. Perché nonostante un articolo costituzionale, una legge e anni di lotte, questa ingiustizia persiste. Non rinunceremo mai alla lotta per la parità salariale a parità di lavoro. Le disuguaglianze di salario tra i generi sono inaccettabili. Ci preoccupano anche il continuo aumento dei prezzi e la minaccia di tagli che metteranno a rischio i servizi pubblici e le pari opportunità».

Sicurezza e minaccia di tagli

Valérie Boillat ha inoltre sottolineato due punti che sono al centro delle richieste del SEV: «Innanzitutto la sicurezza! Non è davvero troppo chiedere che i nostri colleghi possano svolgere il loro lavoro senza sentirsi nel Far West. Dobbiamo poter lavorare come conducenti autobus o di treni, nel servizio clienti e nelle biglietterie, senza temere di essere aggrediti.

Secondo: le misure di riduzione dei costi sono inutili! Ascoltando la Consigliera federale Karin Keller-Sutter e il suo gruppo di esperti, si potrebbe pensare che la Svizzera sia sull'orlo del collasso finanziario. Stanno dipingendo un quadro nero per venderci massicce misure di austerità come inevitabili. Il servizio pubblico e i tra-



Le tre parole d'ordine del SEV sono state portate con convinzione durante la manifestazione.

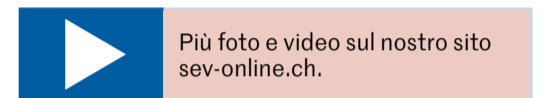
sporti pubblici sono particolarmente colpiti: la riduzione dei costi nel trasporto regionale di passeggeri sta peggiorando le condizioni di lavoro. Queste misure di riduzione dei costi non danneggiano solo il nostro personale, ma tutta la Svizzera».

Dopo aver attraversato Berna al suono di slogan, musica, tamburi e fischi, la manifestazione ha riempito la Piazza federale.

Pierre-Yves Maillard, presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS), riassume la grave situazione in cui versano le lavoratrici e i lavoratori in Svizzera: «Tutto è diventato più costoso. Oggi le lavoratrici e i lavoratori hanno meno soldi in tasca rispetto a cinque anni fa. Eppure l'economia gode di buona salute. Se i salari non vengono adeguati al rincaro, la popolazione si

impoverisce. Questa politica non ha futuro. Ecco perché i salari devono finalmente tornare a crescere».

In qualità di rappresentante delle giovani



generazioni, l'assistente alla clientela delle FFS e rappresentante del SEV Jordi D'Alessandro ha richiamato l'attenzione in particolare sulla situazione dei giovani e sulla necessità di aumenti salariali. Ha invitato i giovani (vedi riquadro sotto) a lottare per i loro diritti e per salari migliori.

La voce dei giovani

Estratto del discorso in Piazza Federale di Jordi D'Alessandro, assistente alla clientela delle FFS e membro attivo con diverse funzioni nel SEV:

«Noi giovani lavoratori dobbiamo prendere posizione. Non sono solo le nostre pensioni ad essere a rischio, ma anche i nostri salari e le nostre condizioni di lavoro. Ci viene promesso un futuro, ma ci viene negato un presente dignitoso. Ci vengono prospettate opportunità, ma ci vengono imposti sacrifici. (...) Ogni giorno mandiamo avanti l'economia, costruiamo il Paese. Eppure i nostri sforzi non sono ricono-

sciuti né premiati. (...)

Ci dicono che siamo il futuro, ma nel presente ci viene tolta la dignità. I nostri salari sono troppo bassi, i nostri diritti sono calpestati e il nostro futuro è compromesso. (...)

Alle politiche liberali, dico questo: i vostri giorni sono contati. Noi siamo qui, uniti, e non ci arrenderemo. Potete ignorarci, potete disprezzarci, ma noi saremo lì, a ogni votazione, a ogni riunione e a ogni manifestazione. Siamo i lavoratori, i sindacalisti, i difensori della giustizia sociale, e non ci arrenderemo (...) Grazie, compagni. E che la lotta continui!»



Una mini rivoluzione **nel Regno Unito: il treno potrebbe tornare ad essere un servizio pubblico.** 30 anni dopo la privatizzazione delle ferrovie da parte del governo conservatore di John Major, con risultati contrastanti, una riforma per rinazionalizzare le ferrovie promessa dal governo laburista eletto lo scorso luglio è all'esame del Parlamento. I parlamentari hanno votato il disegno di legge all'inizio della pausa estiva e sarà discusso dai Lord in ottobre. **Il 76% dei britannici è favorevole a questa parziale rinazionalizzazione** (il materiale rotabile rimane in leasing e il trasporto merci privato).



Il Consiglio federale intende attuare la maggior parte delle proposte di riduzione dei costi del Gruppo Gaillard nel settore dei trasporti pubblici a partire dal 2027, ma **non intende anticipare le decisioni del Parlamento, ad esempio sul traffico a carri completi.** Blocca i contributi di incentivazione per i treni notturni (fino a 30 milioni di franchi all'anno) e per i motori elettrici di autobus e navi (fino a 47 milioni di franchi all'anno), che il Parlamento ha deciso di introdurre con la legge sul CO2 a marzo, con effetto dal 2025. **Una decisione discutibile dal punto di vista del diritto democratico.**



Circa la metà delle aziende di autobus del Paese vuole acquistare autobus elettrici nel 2025 con sovvenzioni, che ora vengono bloccate. Questo è contrario alla buona fede e alla sicurezza giuridica. Anche i lavori preparatori delle FFS per le nuove linee di treni notturni sono già a buon punto...

AROLD CAMBI risponde

Un secco no alla riforma LPP

Il 22 settembre, il 67% degli elettori e delle elettrici hanno detto no alla riforma del Secondo pilastro. Cosa succederà ora?

Non si è trattato di un semplice «no» da parte dell'elettorato, ma di un vero e proprio schiaffo agli autori e ai sostenitori di questa legge indecorosa. Almeno adesso anche la classe media dovrebbe rendersi conto che se è necessaria una riforma, questa non dovrebbe comportare ulteriori tagli alle prestazioni, ma consentire un'età pensionabile dignitosa. Al momento ne siamo ben lontani. Il paradosso di questa proposta è che riguarda circa il 20% degli assicurati del secondo pilastro. E non quelli meglio assicurati, ma quelli peggio assicurati. In altre parole, coloro che si trovavano nel regime obbligatorio LPP o poco più. Avrebbero dovuto accettare tagli alle pensioni del 12% e, d'altro canto, finanziare misure di compensazione ampiamente autofinanziate. Sem-

plicemente sconsiderato e insensato. Non c'è bisogno di una riforma? Sì, ma non una riforma tecnica che nessuno capisce, bensì una riforma socio-politica. Il secondo pilastro ha bisogno di una riforma che riguardi soprattutto il 20% che è meno assicurato. Tuttavia, questa riforma dovrebbe migliorare il livello delle pensioni e tenere conto dei lavoratori e delle lavoratrici a basso reddito, di chi lavora a tempo parziale e di coloro con carriere brevi o interrotte (ad esempio a causa della maternità). In questo Paese si trovano miliardi da un giorno all'altro per salvare grandi banche fallite i cui manager guadagnano stipendi a due cifre. E in questo stesso Paese non si riesce a trovare un modo per organizzare la riforma delle pensioni in modo che sia nell'interesse della popolazione attiva.

Aroldo Cambi è il responsabile delle finanze del SEV. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

COLPI DI DIRITTO

Il diritto a una rendita dall'assicurazione contro gli infortuni

§ Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

Tutti/e i/le dipendenti che lavorano in Svizzera sono coperti dall'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni (art. 1a LAINF). L'assicurazione contro gli infortuni fornisce diverse prestazioni in caso di infortunio professionale o non professionale o di malattia professionale. Oltre alle prestazioni che seguono direttamente il verificarsi di un evento assicurato (rimborso delle spese di cura, indennità giornaliere, ecc.), esiste il diritto a una rendita di invalidità LAINF. Questa sorge se l'assicurato/a diventa invalido/a in misura non inferiore al 10% a seguito di un evento assicurato (art. 18 LAINF). La rendita ammonta all'80% del reddito assicurato; se l'invalidità è parziale, la rendita viene ridotta. Il diritto alla rendita sorge non appena si accerta che la prosecuzione delle cure mediche non consentirebbe più un miglioramento dello stato di salute (art. 19 LAINF).

Il reddito assicurato utilizzato per il calcolo delle rendite è il salario

percepito dall'assicurato/a nell'anno precedente l'infortunio, fino a un massimo di 148.200 franchi all'anno (art. 22 OAINF).

Calcolo del grado di invalidità :

Il grado di invalidità rappresenta la perdita di guadagno espressa in percentuale. Viene calcolato sulla base del reddito con e senza invalidità. Il salario percepito prima dell'infortunio viene confrontato con il salario percepito in una nuova occupazione compatibile con la menomazione causata dall'infortunio (art. 16 LPGa). Se non esiste un reddito effettivo, l'assicurazione può basarsi sui redditi di riferimento determinati dall'Ufficio federale di statistica. Se il grado di invalidità è inferiore al 10%, non si ha diritto a una rendita da infortunio.

Revisione del diritto alla rendita da infortunio

Se lo stato di salute dell'assicurato/a peggiora a causa dell'infortunio per più di 3 mesi, il grado di invalidità aumenta. Se il grado di invalidità aumenta di almeno 5 punti percentuali (art. 17 LPGa), la rendita deve essere ricalcolata sulla

base del nuovo grado di invalidità. Al contrario, la rendita può essere ridotta o revocata anche se il grado di invalidità diminuisce di almeno 5 punti percentuali (art. 17 LPGa). In questo caso, occorre sempre tenere presente che il grado di invalidità viene calcolato in base al reddito e non in base alla situazione personale dell'assicurato/a. Ad esempio, se l'assicurato/a cambia lavoro e il suo stipendio aumenta, deve comunicare all'assicuratore contro gli infortuni la variazione del reddito; l'assicuratore può revocare il diritto alla rendita se il nuovo calcolo dell'invalidità determina un grado di invalidità inferiore al 10%.

Coordinamento delle prestazioni AI AINF:

In caso di infortunio, può essere versata anche un'assicurazione per l'invalidità se il grado di invalidità è almeno del 40% (art. 28 LAI). In questo caso, la rendita dell'assicurazione contro gli infortuni deve essere coordinata con quella dell'assicurazione contro l'invalidità in modo che il loro totale non superi il 90% del reddito assicurato (art. 20 cpv. 2 LAINF).

COMITATO

Più soldi per il traffico regionale viaggiatori!

Michael Spahr. Nella sua seduta del 4 ottobre, il Comitato SEV ha discusso i preparativi per il congresso SEV 2025 e votato la sostituzione del vetusto riscaldamento a olio combustibile del segretariato centrale di Berna con un sistema geotermico combinato con un impianto fotovoltaico.

Ha inoltre preso un'importante decisione riguardante il decreto federale sul credito d'impegno per l'indennizzo delle prestazioni nel traffico regionale viaggiatori (TRV) per il periodo 2026-2028, che la Confederazione propone di fissare in 3,496 miliardi di franchi. Il SEV ritiene questo importo insufficiente e ha deciso di chiederne a Consiglio federale e Parlamento un aumento, stabilito all'unanimità in 350 milioni. Con questo aumento, il credito raggiungerebbe l'importo a suo tempo proposto dall'Ufficio federale dei trasporti.

L'importo proposto dal Consiglio federale è insufficiente anche secondo l'Unione dei trasporti pubblici (UTP), che ha però calcolato l'aumento necessario in 70 milioni all'anno. Per i tre anni, l'UTP chiederà pertanto un aumento complessivo di 210 milioni. Le sue valutazioni, basate su indicazioni delle imprese di trasporto, evidenziano un eccessivo ottimismo delle ipotesi del Consiglio federale per l'evoluzione dei costi nel TRV. Il settore ritiene

invece ancora realistico un fabbisogno finanziario di quasi 4 miliardi di franchi, quindi vicino all'importo richiesto dal SEV.

In una recente presa di posizione, l'UTP ha dimostrato come nel settore si debba considerare, per il periodo 2026-2028, un aumento dei costi annui dell'ordine del 6 per cento e come il potenziale di risparmio e di prioritizzazione risulti molto inferiore a quello prospettato dalla Confederazione, in quanto numerose decisioni finanziariamente impegnative sono già state prese. Non è infatti possibile annullare o modificare ordinazioni già effettuate, per esempio per l'acquisto di materiale rotabile.

«La Confederazione deve rispettare la volontà popolare e promuovere in tutti i settori il trasferimento dalla strada alla ferrovia», ricorda Gilbert D'Alessandro. Non si devono quindi effettuare tagli nel trasporto pubblico.

Oltre che nel trasporto pubblico, bisogna investire anche nella sicurezza sociale. Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha espresso la propria soddisfazione per il fatto che il popolo quest'anno ha seguito per la seconda volta le indicazioni dei sindacati in votazione. Il rifiuto della riforma LPP conferma chiaramente come la popolazione voglia un ampliamento del sistema pensionistico, non il suo smantellamento.

CONCILIABILITÀ

«Non siamo ancora dove vorremmo»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Durante la primavera 2024, il SEV ha svolto un sondaggio a livello nazionale sulla conciliabilità tra vita privata e professionale nel lavoro a turni. Da una prima valutazione dei risultati emerge che le aziende del trasporto pubblico hanno promosso misure per favorire questa conciliabilità con il lavoro a turni, ma che vi sono ancora importanti ostacoli da superare.

In linea di massima, le colleghe e i colleghi valutano positivamente l'impegno della propria azienda in favore di questa conciliabilità. Circa due terzi degli interrogati ritiene infatti che il loro datore di lavoro consideri questo tema importante o molto importante. La necessità di intensificare gli sforzi in questo campo viene tuttavia evidenziata dai valori al punto «nel mio lavoro, la conciliazione è difficile e la mia vita privata ne risente»: quasi il 60 per cento ha in-

dicato che quest'affermazione corrisponde in buona parte o completamente alla realtà. Questa indicazione è risultata persino più chiara in un gruppo favorevole al cambio di professione, con quasi l'80 per cento delle colleghe e dei colleghi che dichiarano di avere difficoltà a conciliare lavoro e vita privata. «Anche se in questo sondaggio noi analizziamo un solo aspetto, possiamo individuare una chiara correlazione tra la mancanza di conciliabilità e la volontà di cambiare lavoro», commenta Sibylle Lustenberger, che dal 1° settembre è la nuova incaricata per la pari opportunità del SEV. «Considerata anche la mancanza di specialisti sul mercato del lavoro e gli imminenti passaggi alla pensione, il datore di lavoro che si vuole attrattivo deve assolutamente intensificare gli sforzi in questo campo». È importante anche aggiungere che il 95 per cento delle e dei partecipanti al sondaggio svolgono il loro lavoro da volentieri a molto volentieri. Non sorprende pertanto che l'identificazione con la propria professione e il proprio datore di lavoro raggiunga livelli molto elevati.



Conciliare lavoro e vita privata nel lavoro a turni è complesso.

Conciliazione con gli obblighi famigliari

Quasi la metà dei dipendenti a tempo parziale ha indicato di dover adempiere regolarmente a compiti di assistenza a giovani membri della propria famiglia e il 15 per cento a parenti anziani. Quindi, oltre il 60 per cento degli interrogati deve svolgere compiti di assistenza che richiedono tempo e pianificazione. Pianificazione che è richiesta, oltre a una certa disponibilità finanziaria, anche per far capo a terze persone. Questi aspetti assumono particolare importanza nei casi di servizio con turni continuati, che richiedono con maggior insistenza soluzioni specifiche.

«Nel suo complesso, il sondaggio conferma come le aziende abbiano fatto passi per migliorare la conciliabilità tra vita professionale e privata nel contesto del lavoro a turni. Tuttavia, indica anche che non siamo ancora giunti dove volevamo», sottolinea Sibylle Lustenberger, che nelle prossime settimane vuole ulteriormente analizzare i risultati del sondaggio: «Speriamo di ricavarne altre indicazioni ed

eventuali rivendicazioni da presentare», conclude.

Chi ha partecipato?

A questo sondaggio del SEV hanno risposto 654 persone. In prevalenza, esse appartengono alla generazione «X» (1965-1979) con il 50% e alla generazione «Y» (1980-1994) con il 31%. Il 70% di loro sono uomini, il 29% donne e l'1% diversi. Un terzo dei partecipanti lavora alla BLS e un altro terzo alle FFS.

Una grande maggioranza delle e dei partecipanti lavora a tempo pieno, oppure con un grado d'impiego elevato, compreso tra l'80 e il 95%. Le categorie maggiormente rappresentate sono quelle del personale treno, di locomotiva e di bus, ma vi sono partecipazioni significative anche dei settori dei lavori, della manutenzione, delle officine, delle centrali di comando e della disposizione del personale.

FFS LUNGA PERCORRENZA

In parte appianate le perdite legate al Covid

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Durante la sessione autunnale, Consiglio nazionale e Consiglio degli Stati si sono accordati su un contributo di 850 milioni (mio) di franchi alle FFS – 300 in meno di quanto proposto dal Consiglio federale. Verranno così compensate, anche se solo parzialmente, le perdite pari a 1,15 miliardi (mia), subite dall'azienda negli anni della pandemia 2020–2022 per il mantenimento del traffico a lunga percorrenza (TLP).

Inizialmente, con una mozione la Commissione delle finanze del «Senato» aveva richiesto che fossero coperti i deficit causati dalla crisi pandemica nel TLP, come già fatto per il traffico regionale ordinato. Il Consiglio federale aveva risposto proponendo un versamento di capitale di 1,15 mia. Il Nazionale aveva dato il suo chiaro assenso l'11 dicembre 2023 come Camera prioritaria. Da parte sua, il 30 maggio scorso il Consiglio degli Stati aveva respinto una proposta di riduzione a 600 mln, ma per un solo voto non si era raggiunta la necessaria maggioranza qualificata di 24 voti per la cancellazione del freno all'indebitamento e la concessione degli 1,15 mia. Dopo che il 9 settembre il Consiglio nazionale era tor-

nato a insistere sulla cifra di 1,15 mia, l'11 settembre gli Stati hanno deciso per 850 mio.

Un compromesso

La presidente della Commissione dei trasporti e delle comunicazioni, Marianne Maret (Centro/VS) ha motivato questo «compromesso» con il fatto che le FFS si sono riprese dalla crisi più rapidamente di quanto previsto, mentre la situazione finanziaria della Confederazione si è aggravata. Gli 850 mio corrisponderebbero inoltre ai contributi di copertura che il TLP delle FFS ha dovuto pagare tra il 2020 e il 2022 al gestore dell'infrastruttura. Il 16 settembre anche il Consiglio nazionale si è unito senza discussioni a questo compromesso.

«Nel contesto dell'attuale isteria risparmiistica a livello federale era da attendersi che il Parlamento tagliasse i sussidi proposti», commenta Simon Burgunder, coordinatore politico del SEV. «Alla luce delle varianti prospettate, la riduzione di 300 mio è ancora accettabile. La soluzione adottata rappresenta un buon compromesso «alla Svizzera», anche se così l'indebitamento delle FFS rimane notevole». I 300 mio sono in ogni caso relativamente pochi rispetto ai debiti finanziari complessivi, pari a 11,4 mia che figurano nel rapporto di attività delle FFS al 31 dicembre 2023.



Durante la pandemia le FFS hanno assicurato il traffico a lunga percorrenza su mandato della Confederazione, subendo forti perdite. Berna deve quindi compensarle, come per il traffico regionale.

La somma di 1,15 mia avanzata dal Consiglio federale era parte di un pacchetto equilibrato, negoziato tra Amministrazione federale delle finanze e FFS, comprendente vari provvedimenti volti ad assicurare il finanziamento di queste ultime. Tra queste rientrano anche misure di risparmio dell'azienda. «Le FFS hanno approntato un programma di tagli dell'ordine di circa 4,4 mia in modo da stabilizzare la loro situazione finanziaria fino al 2030. Misure che andranno a toccare anche il personale», spiega Simon Burgunder.

Il personale paga già duramente i risparmi decisi

«Durante la pandemia il trasporto pubblico era stato dichiarato di importanza sistemica. Allora il personale delle FFS aveva reso possibile e continuato ad assicurare la mobilità. Per questo – aggiunge Burgunder – non deve essere ulteriormente punito con misure di risparmio, dopo essere già stato chiamato a contribuire per le perdite legate alla crisi del Covid». Dal canto suo, il vicepresidente SEV Patrick Kummer ammonisce: «Al momento la pressione sui dipendenti delle FFS è già molto forte, e non può essere ancora aumentata per decisioni di politica finanziaria».

Un limite per i mutui di tesoreria

Sempre nel corso della sessione autunnale,

le due Camere si sono accordate per una modifica della legge sulle FFS riguardante i prestiti della confederazione all'azienda: il Consiglio federale aveva inizialmente proposto che alle FFS fossero accordati dalle casse federali solo cosiddetti mutui di tesoreria, quando i loro debiti gravati da interessi non sono superiori all'ultimo conto annuale (2023). Altrimenti esse riceverebbero solo prestiti dal conto economico, che sottostanno al freno all'indebitamento e devono essere decisi dal Parlamento. Una richiesta che il Consiglio nazionale ha respinto ancora il 9 settembre, nel timore che con questa disposizione i prestiti andrebbero a scapito di altri compiti della Confederazione. Da parte sua, il Consiglio degli Stati ha voluto in contropartita che il livello di indebitamento fosse fissato in misura più flessibile, fino a rendere possibili i mutui di tesoreria: il Consiglio federale ne dovrà stabilire il limite nei suoi obiettivi strategici. Anche il Consiglio nazionale ha accettato questa variante.

Ora il SEV si attende che il Governo fissi il limite dei debiti a una quota sufficientemente elevata, affinché l'esercizio ferroviario e la manutenzione dell'infrastruttura non debbano essere finanziati a spese di altri compiti della Confederazione e diventino così «merce di scambio» della politica finanziaria.

EVENTO PER I MIGLIORI RECLUTATORI

Bici su rotaia e tiro con l'arco



SEV. Il 18 settembre il SEV ha invitato i membri che hanno reclutato almeno otto nuovi membri nel 2023 a un evento speciale.

In mattinata, i migliori reclutatori si sono incontrati a Laupen, vicino a Berna, con il presidente del SEV Matthias Hartwich, il responsabile delle finanze Aroldo Cambi, il responsabile della comunicazione Michael Spahr e la segretaria sindacale Stefanie Fürst. Lì sono saliti a bordo delle cosiddette rail bike a gruppi di quattro. Si tratta di veicoli che viaggiano su normali rotaie ma che devono essere spinti dalla forza muscolare. Il percorso in bici su rotaia si snoda su una linea ferroviaria dismessa lungo un paesaggio acquatico rinaturato fino al punto di svolta "Witteberg" vicino alla sta-

zione di Gümmenen. Con lo stesso entusiasmo con cui i migliori reclutatori si dedicano tutto l'anno a richiamare l'attenzione dei colleghi sui vantaggi dell'adesione al SEV, hanno attraversato il bellissimo paesaggio bordo delle loro biciclette su rotaia.

La sfida successiva li attendeva al traguardo: tiro con l'arco. Tra i primi classificati c'erano alcuni talenti naturali che sono riusciti a raggiungere presto i venti punti.

Dopo il tiro con l'arco, il vivace gruppo ha pranzato con le delizie del barbecue, insalate e ottime bevande. Il pasto è stato digerito grazie al viaggio di ritorno a Laupen, pedalando ancora una volta con le bici su rotaia, naturalmente.

MANIFESTAZIONE EUROPEA

Stop ai subappalti!

ETF. Più di 700 lavoratori si sono riuniti davanti al Parlamento europeo a Strasburgo, in Francia, il 18 settembre per chiedere alle istituzioni europee di adottare misure urgenti per porre fine allo sfruttamento nelle catene di subappalto e agli intermediari. Centinaia di lavoratori dei trasporti hanno partecipato con i loro sindacati da tutta Europa, per inviare un messaggio chiaro alla nuova Commissione europea. L'azione europea, organizzata dall'ETF (Federazione europea dei

lavoratori dei trasporti), dall'EFBWW (Federazione dei lavoratori dell'edilizia e del legno) e dall'EFFAT (Federazione europea dei sindacati nei settori alimentare, agricolo e turistico e settori affini), ha unito le forze per chiedere un'iniziativa vincolante dell'UE per limitare i subappalti e regolamentare il fenomeno degli intermediari, compreso il divieto delle agenzie di distacco, e per aumentare la frequenza e l'efficacia delle ispezioni sul lavoro.



UNI GLOBAL EUROPA

SOTTOFEDERAZIONE TS COMITATO CENTRALE

«Membri reclutano membri»

Servizio stampa SEV TS. Il Comitato centrale (CC) si è riunito a Stoos il 23 e 24 settembre 2024. I temi principali sono stati le problematiche attuali nei diversi settori aziendali, il budget 2025 e il reclutamento di membri TS.

Dai settori aziendali

Presso il centro riparazioni Zurigo Altstetten, il modello di orario di lavoro è stato convertito dall'orario flessibile a un modello a turni. All'inizio, questo ha comportato un lieve calo della produttività, dovuto al fatto che i collaboratori non hanno recepito molto bene il cambiamento. La direzione ha preso atto della situazione e, come approccio risolutivo, ha adeguato di conseguenza la lunghezza dei turni.

Sylvian Sahli è stato eletto nuovo presidente della regione TS-Romandie. Il suo predecessore Bruno Ryf rimane membro del comitato direttivo. Ci congratuliamo con Sylvian Sahli per la sua elezione e gli auguriamo tanto successo nella sua nuova sfida professionale.

Lunedì 10 giugno le FFS hanno annunciato lo scioglimento della Piattaforma per le Officine di Bellin-

zona, ritenendo che «gli obiettivi siano stati raggiunti». Quasi contemporaneamente è stato reso noto che la costruzione della nuova Officina di Arbedo-Castione è stata bloccata da un ricorso. L'impresa di costruzioni che non si è aggiudicata l'appalto ha infatti presentato ricorso, ora all'esame del Tribunale amministrativo federale. Proprio in questa fase difficile, rimane di fondamentale importanza proseguire con la Piattaforma.

In alcune sedi di servizio, in occasione di diversi lavori, le indennità per lavori sporchi vengono cancellate unilateralmente dalla direzione. Il modo di procedere della direzione non è conforme al partenariato sociale. Questo regolamento sulle indennità per lavori con aggravamenti particolari è stato negoziato congiuntamente e solo congiuntamente può essere modificato. Denunceremo questa situazione insostenibile presso l'ufficio competente. Con l'introduzione del progetto «Compass» nel Facility Management, il servizio di picchetto è stato esternalizzato alle aziende Bouygues ed EQUANS. In caso di perturbazioni notturne, i collaboratori di

FFS Facility ricevono telefonate per l'eliminazione dei guasti, di cui in realtà sono responsabili le aziende citate. Si sono rivolti quindi alla direzione di Immobili per trovare una soluzione.

Per quanto riguarda il servizio bagagli, in tutte le sedi si registra una forte carenza di personale, che nella maggior parte dei casi viene compensata ricorrendo a collaboratori temporanei. Ancora una volta constatiamo che in tutti i settori, con il rigido sistema retributivo delle FFS, non è possibile pagare salari in linea con il mercato. Di conseguenza, il reclutamento di nuovi collaboratori si rivela pressoché inutile.

Budget 2025

Il nostro cassiere centrale Bruno Senn ha già presentato il budget 2025 come informazione preliminare in occasione del Comitato centrale primaverile dell'8 marzo 2024, incaricando chiaramente il CC di riflettere, entro la riunione odierna, su come contrastare le perdite attuando misure di risparmio. Dal 2021, infatti, ogni anno il conto annuale si chiude in perdita. Sono sta-

te presentate e discusse le diverse possibilità di risparmio. Per noi era importante approvare solo misure di risparmio che non comportassero una perdita di qualità nel nostro lavoro funzionale. Il Comitato centrale ha scelto di risparmiare fin dalla sua organizzazione: il CC autunnale, della durata di due giorni, viene ridotto a un giorno con arrivo la sera prima. Grazie a questa misura possiamo già ridurre notevolmente le perdite. Un altro accordo prevede di intensificare il reclutamento di membri nelle regioni, al fine di aumentare le entrate derivanti dalle quote associative.

Mutazioni e reclutamento di soci

Secondo le statistiche, ad agosto il SEV-TS registrava nuovamente un effettivo di 2077 soci, mentre a gennaio il numero era sceso a 2037. Nel 2025 il SEV-TS ha in programma eventi promozionali in otto sedi per mantenere o superare il numero di soci. Per raggiungere questo obiettivo è necessario il contributo di tutti noi. Tutti i soci TS sono chiamati a partecipare, all'insegna del motto «I membri reclutano i membri!»



PUBBLICITÀ

Investire e assicurarsi un bonus fino a 1000 CHF

Investa nella nostra Soluzione d'investimento* e benefici dei vantaggi di una gestione patrimoniale e della nostra pluriennale esperienza in materia di investimenti. Scelga tra quattro strategie d'investimento sostenibili e sfrutti le opportunità di rendimento offerte dai mercati finanziari.

Ha diritto al bonus per due anni dall'apertura della Soluzione d'investimento e a partire da un investimento di 10000 CHF. Riceve un bonus del 10% sui versamenti aggiuntivi, fino a un massimo di 500 CHF all'anno. Il bonus viene investito automaticamente nella sua Soluzione d'investimento. cler.ch/sev

* Le informazioni relative alla Soluzione d'investimento hanno esclusivamente scopi pubblicitari. La Soluzione d'investimento Banca Cler viene gestita sotto forma di fondo strategico con vari comparti. Per il prospetto e il Documento contenente le informazioni chiave rimandiamo al sito cler.ch

È ora di parlare di soldi.

Bank
Banque
Banca

CLER



20 ANNI AL SEV

Mr. Infra FFS va in pensione

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 1° settembre, Urs Huber, segretario sindacale del SEV, ha consegnato il dossier Infrastruttura FFS a Michael Buletti, dopo essersene occupato per 20 anni esatti – fin dal suo ingresso nel SEV – e dopo esserne stato il responsabile dal 2008. In attesa del suo pensionamento ufficiale a fine anno, ripercorre le varie mansioni che ha svolto per il SEV.

Come sei approdato al SEV nel 2004?

Dopo 24 anni presso la Posta, ho perso la motivazione e mi sono semplicemente licenziato. È stato un salto nel vuoto, perché non avevo nessun documento che certificasse le mie competenze. E pensare che erano molte: vendite, gestione degli autopostali, capoufficio in un centro-lettere, formatore di apprendisti, responsabile del personale, capoturno nel centro postale di Däniken, responsabile di ufficio postale. Ai tempi era così in tutte le aziende monopolizzate. Un collega del consiglio cantonale, che era anche macchinista, sapeva delle mie dimissioni. Una volta, mentre scendevo dal treno a Dulliken, mi ha dato il giornale dei membri del SEV e mi ha detto: «Qui c'è un posto per te!». Così ho chiamato Ernst Leuenberger, che al tempo era presidente, per chiedergli se valeva la pena che mi candidassi. Per prima cosa mi ha chiesto per mezz'ora perché me ne andavo dalla Posta, dato che mi credeva giallo fino al midollo. Alla fine ho ottenuto il posto all'80% per il quale mi ero candidato.

Ti sei occupato di Infrastruttura FFS fin dall'inizio?

Sì, ma nei primi quattro anni soprattutto nella zona d'esercizio, finché nel 2008 Manuel Avalone è diventato vicepresidente e ho rilevato tutti i settori. Nei primi anni ero inoltre responsabile per le aziende della Svizzera centrale: la Zentralbahn, la Compagnia di navigazione del lago dei Quattro Cantoni e Auto AG Schwyz. Ovunque mi trovavo, potevo contare su colleghi straordinari. In questo modo, per anni sono stato attivo in quattro settori e nel caso della Zentralbahn il mio ingresso è stato particolarmente appassionante.

Perché?

La ZB è nata praticamente quando ho assunto la carica. Si trattava della fusione tra i 200 impiegati della Brünigbahn delle FFS e i 100 della cosiddetta ferrovia privata Lucerna-Stans-Engelberg. Le trattative per il CCL sono state estremamente difficili, perché di fronte a me c'era un direttore che veniva dall'esterno e non comprendeva ancora il mondo delle ferrovie e la gente che ci lavora. Per fortuna però dalla nostra parte c'erano anche dei veri «duri». Il clou è stato un evento informativo nel quale il direttore voleva dare al personale alcune informazioni. Ma quest'ultimo ha mandato un messaggio chiaro al SEV: non vogliamo saperne nulla! Così il SEV ha lanciato una petizione che è stata firmata da quasi tutti i 300 collaboratori, senza che i capi se ne accorgessero. Il messaggio era: non siamo d'accordo con la gestione del personale. Sono stati organizzati due eventi, e al primo, tenuto a Hergiswil, hanno partecipato circa 200 persone. Quando il direttore stava per esordire, una persona ha chiesto la parola, e ha consegnato al direttore la petizione «Così non ci stiamo». Successivamente tutti sono usciti senza dire una parola. Avevamo già «apparecchiato» per tutti in un ristorante nelle vicinanze. Successivamente ho contrattato il secondo e terzo CCL da solo e ho avuto la sensazione che il messaggio era passato per la Zentralbahn.

Quali sono stati i tuoi dossier più difficili?

Particolarmente complicata è stata la riduzione di posti alla stazione di smistamento di Bienne a fine 2005. Al tempo FFS Cargo aveva soppresso un'enorme quantità di impieghi e come «effetto collaterale» a Bienne 60 dei 100



Giugno 2018: invio delle cartoline-palloncino al CEO delle FFS, che durante le trattative del CCL si trovava in congedo sabbatico e voleva ridurre la durata del bonus fedeltà per i dipendenti.

collaboratori avevano perso il loro posto di lavoro. Allora il SEV veniva informato su simili decisioni solo una volta che erano già state approvate. La procedura di consultazione, che prevede un mese di tempo per presentare obiezioni e rivendicazioni, è arrivata solo dopo lo sciopero di Bellinzona nel 2008. Alla stazione di smistamento di Bienne abbiamo interrotto il lavoro per mezz'ora per un'assemblea aziendale e abbiamo organizzato altre riunioni di protesta, ma non siamo riusciti a evitare la riduzione. Ciascuna delle 100 persone sperava di figurare tra le 40 che avrebbero conservato il loro impiego. È stato molto difficile. Grazie al contratto sociale nessuno ha perso il posto di lavoro, ma la domanda era: cosa fare ora con tutti questi manovratori? Alcuni colleghi non sopportavano la situazione nel Centro per il mercato del lavoro. Alcuni di loro hanno accettato il trattamento di fine rapporto e hanno prelevato del denaro dalla cassa pensioni per aprire un'osteria caratteristica, nonostante anche i consulenti delle FFS lo sconsigliassero. Un manovratore che passava improvvisamente a servire ai tavoli era una cosa che faticava a reggersi in piedi già 20 anni fa. Qualche anno dopo, la stazione di smistamento di Bienne è stata chiusa come polo infrastrutturale, così come quelle di Rotkreuz, Olten e Däniken.

In quegli anni molti posti di lavoro hanno fatto le spese anche dell'automazione delle ferrovie, ma questa fase è durata più a lungo. La transizione dai centri operativi del movimento è stata difficile in sole cinque centrali d'esercizio in tutta la Svizzera, inclusa quella della BLS di Spiez. I responsabili circolazione treni, che prima lavoravano ad esempio a Berna, Basilea o Lucerna, hanno dovuto traslocare a Olten. I turni che iniziavano o finivano alle 4 del mattino erano molto duri per i colleghi che prima dovevano spostarsi solo ad esempio da Buochs a Lucerna. Per attutire gli effetti abbiamo contrattato delle condizioni di transizione.

Come hai vissuto l'epoca di Philipp Gauderon, il «turbo della riorganizzazione»?

In qualità di responsabile dell'infrastruttura, Gauderon ha fatto sì che le FFS ricevessero dalla Confederazione fondi sufficienti per la manutenzione, dimostrando chiaramente la necessità di recuperare terreno. Ma nel 2009, appena arrivato a Infrastruttura, voleva rivoluzionarla interamente con «Infra 2014» e allo stesso tempo eliminare 350 posti di lavoro con «Best Infra Overhead», dove «overhead» era un termine alquanto fuorviante. In 20 anni al SEV, il mio più grande successo è stato riuscire a costringere la direzione a rendersi conto che così le cose non andavano. Sono stati costretti a illustrarci quanti posti di lavoro andavano eliminati in ogni settore e perché. Questo e il protrarsi della questione nel tempo (con la fluttuazione naturale e i pensionamenti) hanno fatto sì che delle 350 persone iniziali, «solo» 70 hanno concretamente

perso il lavoro.

Ma l'anno record delle riorganizzazioni è stato il 2016, con 19 procedure di consultazione. Particolarmente problematica si è rivelata la contemporanea eliminazione di 75 responsabili circolazione treni delle centrali d'esercizio e di 50 collaboratori in Intervento. Le riorganizzazioni costanti sono molto impegnative anche per i quadri, perché devono occuparsi di tutto, e questo in aggiunta alle loro funzioni primarie. «Basterebbe lasciarci semplicemente lavorare!», mi hanno detto e continuano ancora a dirmi in molti.

Per il SEV sei stato anche «Mister Valida e Priora», responsabile per i modelli di pensionamento creati con il CCL 2015...

Sì, è successo perché in ciascuna trattativa ho insistito molto sui singoli dettagli. Dopotutto Valida ha permesso a più di 1000 colleghi e colleghe di congedarsi anticipatamente, mentre Priora è stata un'invenzione e una richiesta del SEV, una cosa che molti dimenticano.

Nel 2011 le FFS hanno introdotto il contestato sistema salariale Toco: con quali conseguenze?

Per la Divisione Infrastruttura Toco è stato una catastrofe, perché circa il 50% dei collaboratori si è trovato improvvisamente in una posizione meno vantaggiosa. Chi ne è uscito peggio sono stati i responsabili circolazione treni. Abbiamo ottenuto che venisse sviluppato un modello di carriera per consentire a queste persone di tornare in qualche modo al livello di esigenze H. Ma successivamente tutto questo è stato assoggettato a nuove condizioni. Per tutti i tredici anni successivi ho lottato per fare sì che le professioni legate ai responsabili circolazione treni venissero retribuite meglio, così come tutte le professioni tecnico-edilizie, per le quali c'era già da tempo

una carenza di personale. Parlo delle linee di contatto, degli impianti di sicurezza, dei capiprogetto, degli ingegneri e di molto altro. La maggior parte di questi professionisti oggi può passare al privato, guadagnando di più fin dal primo giorno. Ma nonostante tutto ci sono ancora dei superiori a cui non dispiacerebbe lavorare per le FFS. FFS Infrastruttura non reagisce, o lo fa troppo poco, ma è pronta ad acquistare prestazioni di terzi a prezzi più elevati rispetto a quanto costerebbe concedere condizioni un po' migliori ai suoi collaboratori. In generale, diventa sempre più difficile trovare personale con le competenze necessarie per il lavoro a turni o il servizio di picchetto. Quest'anno la carenza di personale ha già causato la chiusura di alcune sedi: Intervento a Brugg e Impianti di sicurezza interni a Büllach. A mio parere, un altro errore fondamentale è il fatto che le funzioni secondarie non vengano ricompensate. Ad esempio, un montatore di linee di contatto guadagna X, un macchinista B100 guadagna X e un montatore che fa anche B100 guadagna sempre X. È semplicemente ingiusto. ...In ogni caso ho l'impressione che all'interno delle FFS ci siano diverse categorie e che il personale di FFS Infrastruttura non appartenga certo alla prima. Dopotutto, nel 2019 il SEV è riuscito a ottenere un'indennità di mercato di 3000 franchi all'anno per più di 300 B100. Tuttavia, ai B100 di Intervento finora è stato promesso un nuovo modello di carriera che speriamo possa davvero portare loro qualcosa. Si può considerare come un successo del SEV anche il fatto che, dopo una difficile serie di incidenti nei cantieri, siamo riusciti a fare in modo che la direzione di Infrastruttura elaborasse delle misure per aumentare la sicurezza in sette gruppi di lavoro. Naturalmente non è tutto rose e fiori. Una cosa che mi lascia particolarmente scettico è la sorveglianza dei soggetti esterni che effettuano prestazioni per le FFS.

Come si è evoluto il SEV?

20 anni fa, quando mi sono unito al SEV, eravamo molto più centralizzati. A Zurigo c'era un segretario regionale, anche a Losanna credo solo una persona, mezza posizione a San Gallo e lo stesso a Coira. Grazie all'espansione delle segreterie regionali, ora il SEV ha una presenza più capillare. Nel 2017 è stata inaugurata una segreteria regionale anche a Olten, ma i 3000 collaboratori delle FFS di Olten sono ancora troppo poco coperti e bisogna assolutamente fare di più. Il mio atteggiamento è stato sempre pragmatico: l'importante non è quello che voglio io, ma quello che serve ai colleghi e alle colleghe. E quando serve davvero va messo sul tavolo. Infine un patto è un patto, e questo vale per entrambe le parti. Nelle FFS ogni tanto ci sono dei furbacchioni che si inventano un'interpretazione personale. In alcuni momenti il vostro Huber ha perso le staffe e ha dovuto alzare la voce.

Sempre attivo

Urs Huber (63) è cresciuto a Obergösgen SO, dove abita ancora oggi con la moglie. Ha iniziato a impegnarsi in politica già a 13 anni, tra le altre cose contro la costruzione della centrale nucleare nella sua zona. In veste di leader locale della Jungwacht si è recato in Nicaragua, dove ha costruito dei pozzi per sei settimane. A gennaio 1985 è entrato a far parte del PS, diventando consigliere comunale e cantonale per la prima volta nel 1989. A marzo 2025 sarà di nuovo candidato. Per anni è stato anche il presidente del Comitato 1° maggio di Olten. Ecco i suoi mandati attuali: presidente PS Obergösgen, membro della direzione PS Soletta, consigliere di partito PS Svizzera, direttore Caritas Soletta, direzione Schuldenberatung Aargau-Solothurn, presidente del centro di competenza Step4 per la formazione professionale di giovani senza apprendistato, presidente dei cantonieri e membro della direzione dell'associazione del personale statale del Canton Soletta. I suoi hobby: feste, escursionismo e lettura.



Apertura del segretariato regionale a Olten.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV FFS

Conferenza dei presidenti

Servizio stampa ZPV. I presidenti delle sezioni ZPV FFS si riuniscono in conferenza una volta all'anno. Dopo il saluto di benvenuto del presidente centrale Ralph Kessler, si è passati ben presto al primo tema chiave: il reclutamento di nuovi soci e le misure che la sezione attua a tal fine. Infatti, anche se siamo migliorati nel reclutamento di nuovi soci rispetto agli ultimi due anni, non siamo in grado di mantenerne il numero. Sono quindi necessarie buone idee su come acquisire nuovi membri nel 2025. Durante un lavoro di gruppo si è svolto un vivace scambio di opinioni; alla fine sono state presentate numerose idee valide: nel nuovo anno vi aspettano fantastiche iniziative.

La segretaria centrale Susanne Kratzer ha affrontato il secondo tema centrale, presentando come saranno presumibilmente strutturati in futuro gli eventi per i soci (finora assemblee regionali). Fino alla fine di quest'anno si terranno come da tradizione le assemblee regionali. Con le nuove strutture ZPV intraprenderemo nuove strade. Tuttavia, date le loro strutture, nelle sezioni RhB la maggior parte degli eventi rimane invariata. A partire dal 2025, le sezioni delle FFS organizzeranno ogni anno un grande evento per tutti i membri della ZPV, con la differenza che saranno invitati anche persone non (ancora) membri, ma che sono interessate. Per l'organizzazione possono unirsi più sezioni, ma anche membri motivati possono parteciparvi senza essere

necessariamente attivi nel comitato di una sezione. L'evento per i membri comprende una parte sindacale e una seconda parte, che può essere organizzata liberamente. L'obiettivo, tuttavia, è che questi eventi si svolgano ogni anno in un luogo diverso del Paese. Attendiamo con impazienza il primo evento di questo tipo.

In seguito, Ralph Kessler ha riferito in merito alle comunicazioni della ZPV. Si è discusso intensamente dell'ulteriore sviluppo del nostro profilo professionale e dell'armonizzazione delle regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR). A questo proposito, condividiamo tutti la stessa posizione: CCL e BAR rimangono un tutt'uno.

Nel successivo punto all'ordine del giorno, René Furrer, presidente CoPe Superficie AC, ha fornito informazioni sulla seconda fase test del progetto «Kundenorientierter Abfahrtsprozess» (processo di partenza orientato al cliente) (KOA). Furrer partecipa al progetto e ai viaggi di prova. Durante i viaggi di prova, il team di progetto, composto da due collaboratori del personale dei treni e un macchinista, viaggia con il personale fisso. Tuttavia, non si concentrano solo sul nuovo processo di partenza, ma collaborano attivamente al controllo, perché nel lavoro quotidiano tutto deve funzionare in modo globale e ogni attività influisce sull'altra. Il personale fisso si rivolge al team di progetto con grande interesse e apertura e pone

numerose domande sul processo. Durante i viaggi di prova vengono regolarmente accompagnati da rappresentanti della direzione e da un collaboratore di Human Factory. Nella fase successiva, la direzione del progetto deciderà come procedere.

La CoPe Superficie AC ha dovuto pronunciarsi in merito. Per il momento i test vengono effettuati solo con RABE 512 e bipiano TLP. Grandi punti interrogativi sollevano i veicoli stranieri, l'ICN, i treni lunghi 400 m, ecc. Un aspetto importante di questo progetto consiste nel fatto che non è messo in discussione il processo di partenza modificato, ma viene solamente testato il processo standard.

Nella parte conclusiva della Conferenza sono stati discussi i rapporti delle sezioni. L'argomento principale è stato chiaramente rappresentato dalle numerose prestazioni dei CC, anche in relazione alla carenza di personale, che gravano enormemente sul personale dei treni. A ciò si aggiunge il fatto che attualmente sono in viaggio moltissimi passeggeri e gruppi che, malgrado tutta la buona volontà, non possono essere assistiti in modo adeguato. Inoltre, in molti luoghi ci si preoccupa anche degli apprendisti. Poiché le formazioni sono in continua evoluzione, è necessario tenere un occhio vigile.

Su questi e molti altri temi si è svolto un vivace scambio di opinioni. Prendiamo atto delle richieste e le affrontiamo presso gli uffici competenti.

COMITATO CENTRALE ZPV

Sfide importanti e costanti

Servizio stampa ZPV. Nonostante sia periodo di vacanze estive, le sfide permangono importanti. Per quanto riguarda gli effettivi dei membri, al momento avvertiamo in maniera acuta i mutamenti che vive la nostra professione. Molti tra colleghi e colleghe scelgono altre attività, non pochi di loro lasciano addirittura l'azienda. Come conseguenza, attualmente vi è un forte numero di nuovi collaboratori in formazione. È ad essi che dobbiamo rivolgere i nostri sforzi nel campo del reclutamento. Parlare con loro di quello che fanno il SEV e la ZPV a tutela degli affiliati e quali vantaggi comporta l'essere organizzati nel sindacato è di estrema importanza. Qui stanno anche le nostre chance di assicurare il futuro del SEV come forte partner sociale e contrattuale. Ecco le prossime giornate dedicate al reclutamento: il 12 settembre presso la RhB a Coira, con distribuzione di bevande fresche, raclette offerta il 14 ottobre a Briga per finire, come tradizione vuole, il 6 dicembre a Zurigo con le caldaroste. Fra i numerosi temi di cui continuiamo a occuparci vi sono gli scarsi effettivi di personale, lo sviluppo del salario e la retribuzione iniziale per le seconde formazioni e alla fine della formazione stessa, la consultazione in caso di cambiamenti di turno, i miglioramenti per il personale FQ (rilevamento frequenze), il nuovo processo di partenza, il progetto IPP e il non riconoscimento della riduzione FIP in taluni Paesi. Riguardo ai cambiamenti dei turni constatiamo che in alcuni casi le cose funzionano, in altri invece no. Dovremo davvero appellarci nuovamente all'UFT per fare in modo che le procedure concordate vengano rispettate?

Azienda FFS

Come è stato comunicato, le FFS hanno deciso di smantellare la compensazione del rollo dai bipiani TLP, per accrescere il comfort di marcia di questi veicoli. Ci auguriamo che nell'ambito di questi lavori vengano anche eliminate le emissioni di odori nei WC! In merito all'IPP, siamo stati informati sulle scadenze per l'introduzione del programma IVU.rail. Stando all'odierno stato di pianificazione, IVU.rail dovrebbe essere attivo a KBC dal cambiamento d'orario di dicembre 2029 e rimpiazzare il SOPRE.

Sezioni

Dalle sezioni viene riferito, tra l'altro, come molte segnalazioni ESQ vengano respinte – spesso con motivazioni poco o punto comprensibili. La conseguenza è che molti di noi non sono più indotti a redigere tali annunci. Non ci sentiamo più presi sul serio nell'intento di migliorare la sicurezza per il personale dei treni e i viaggiatori, e il loro benessere a bordo dei nostri treni. A tale riguardo occorre assolutamente maggiore sensibilità da parte dei capi team che inoltrano queste segnalazioni ESQ. È interes-

sante notare come il tool ESQ sia anche stato modificato senza troppo scalpore, eliminando alcuni punti come la «Migrazione» – forse perché per le FFS vi sono fin troppe segnalazioni in un ambito in cui, è risaputo, la situazione è da tempo fuori controllo in particolare sull'asse sud-nord ...

La Commissione giovani riflette su come convincere i giovani collaboratori ad aderire al nostro sindacato. L'obiettivo è dare più incarichi ai giovani colleghi, per coinvolgerli nel dar forma al loro futuro.

La sezione ZPV RhB è sempre alla ricerca di membri per il comitato e cercano di trovare forze nuove per rimpiazzare i partenti. Molto rallegrante anche l'attività giovanile delle sezioni ZPV della Ferrovia retica, che operano in modo esemplare nel reclutamento di nuovi membri.

Commissioni del personale

La CoPe AC Superficie riferisce che sui treni bipiano della lunga percorrenza vengono progressivamente montati nuovi corrimano tra le scale e i passaggi. Si confermano inoltre le difficoltà nella scansione dei codici QR con i nuovi dispositivi di controllo per il personale dei treni ELAZ – peraltro già segnalate durante i test. Il team ELAZ è alla ricerca di una soluzione insieme con il settore IT e Samsung.

Processo di partenza orientato alla clientela (KoA): nella prima fase di prove, gli incaricati del progetto hanno compiuto numerose corse in parallelo coi colleghi del PT occupati nei turni regolari. Nella seconda fase, da settembre, il team KoA valuterà la relativa App, mentre gli agenti del treno si concentreranno sull'assicurazione degli introiti. Sempre riguardo al progetto di assicuramento degli introiti, un altro step prevede la presenza in varie sedi di addetti ai controlli chiave, tanto nel traffico regionale quanto sulla lunga percorrenza. Questo significa tuttavia che potranno essere svolti meno turni K. Per assicurare che tutti abbiano un biglietto valevole serve in ogni caso più personale.

Dal circolo nazionale sulla sicurezza emerge quanto sia importante, in rapporto con i treni critici, che venga compilato il questionario memorizzato nel Tip2 relativo all'accompagnamento con addetti alla Security. Un rapporto dettagliato è stato inviato via e-mail a tutto il personale.

Sono in preparazione le assemblee regionali 2024, previste alle seguenti date: 19 novembre Regione Ovest a Briga, 21 novembre Regione Centro in Ticino, 26 novembre Regione Est nell'area Zurigo-Sciaffusa e infine il 27 novembre RhB a Coira. In seguito alle nuove strutture che si è data la ZPV, quest'anno le assemblee regionali si terranno in una nuova veste. Le sezioni organizzatrici si augurano sin da ora di poter accogliere molti partecipanti.

PETIZIONE

Molti autisti e autiste TL son al limite delle loro energie



Yves Sancey/Fi. Il 19 settembre, il SEV ha consegnato all'azienda di trasporto della regione di Losanna (TL) una petizione con 590 firme riguardanti il "piano di mobilità" annunciato dalla direzione il 25 giugno.

La petizione chiede la sospensione del piano e la negoziazione con il SEV del suo contenuto, in modo che non abbia un impatto negativo sul potere d'acquisto del personale. Perché il piano non è stato negoziato e vuole far pesare i costi sul persona-

le! Il SEV si aspetta una risposta dalla direzione al più presto. Il contesto della petizione è una situazione attualmente molto difficile per il personale TL: gli autobus della linea 1 sono ripetutamente sovraffollati o cancellati del tutto, causando frustrazione nei clienti e cattiva pubblicità.

Le ragioni sono molteplici: carenza di personale tra gli autisti e nelle officine, anche a causa di pensionamenti non sufficientemente preventivati, o perché, ad esempio, la linea

3 è stata prolungata fino a Mont-sur-Lausanne senza assumere altro personale. Inoltre, ci sono continui lavori stradali che comportano tempi di attesa, deviazioni, fermate posticipate e passeggeri irritati. E gli orari di lavoro sono lunghi. Di conseguenza, il personale è sempre più sotto pressione e la stanchezza si fa sentire.

Molti dipendenti sono allo stremo delle forze. Il tasso di assenza attuale è dell'8,9% nel servizio di trasporto e di quasi l'8% in altri settori.



Personal privater Transportunternehmen
Personnel des entreprises de transport privées
Personale delle aziende private di trasporto

Giornata Cantonale delle imprese concessionarie di Trasporto pubblico SEV VPT

Martedì, 5 Novembre 2024, 10.00 – 13.00 a seguire il pranzo offerto

Alla Casa del Popolo di Bellinzona

Parteciperanno all'incontro:

- Il presidente Centrale SEV VPT, Gilbert D'Alessandro
- la vice presidente del SEV responsabile per le imprese concessionarie di trasporto, Valérie Boillat
- Il presidente del SEV, Matthias Hartwich
- Il team del Segretariato SEV di Bellinzona

Care colleghe, cari colleghi,
anche quest'anno tutte le affiliate e tutti gli affiliati SEV, attivi e pensionati delle imprese di trasporto concessionarie del Ticino sono invitate/i al Raduno Ticinese a loro dedicato. Sarà l'occasione per ricevere importanti informazioni sull'universo dei trasporti pubblici. Durante la mattinata verranno affrontati temi legati alle condizioni di lavoro dei dipendenti attivi nel settore, alla salute sul posto di lavoro come pure alla politica sociale, contrattuale e politica dei trasporti. Verrà dato ampio spazio alla discussione e, non da ultimo, sarà l'occasione per vivere un momento conviviale insieme.

Vi invitiamo ad iscrivervi già sin d'ora ma non oltre il 30 ottobre e direttamente ai vostri segretari sindacali di riferimento:

FART, AB e SNL:

Angelo Stroppini

Tel. 079 479 05 63,

angelo.stroppini@sev-online.ch

TPL e FLP:

Pedro Bento

Tel. 078 647 04 45

pedro.bento@sev-online.ch

AMSA e Tilo:

Thomas Giedemann

Tel. 079 505 04 57

thomas.giedemann@sev-online.ch



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: _____

CONDOGLIANZE

Il Comitato VPT Sottoceneri esprime le sue più sentite condoglianze al collega **Aldo Anzalone** per la perdita del padre.

CONDOGLIANZE

Il Comitato VPT Sottoceneri esprime le sue più sentite condoglianze al collega **Michele Ponzo** per la perdita della madre.

**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, 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, fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG,

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: 1 novembre 2024. Chiusura redazionale: 22 ottobre, ore 10.00.

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 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.

AS

14.11
Assemblea generale ordinaria

Il Comitato AS Sezione Ticino invita tutte le colleghe ed i colleghi all'Assemblea generale ordinaria annuale che si terrà:

Giovedì 14 novembre ore **18.30** presso il Ristorante "Casa del Popolo" a **Bellinzona**.

Ordine del giorno: 1. Apertura e saluto del Presidente sezionale, lista di presenza; 2. Approvazione ordine del giorno; 3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori; 4. Approvazione verbale dell'ultima assemblea; 5. Breve relazione del Presidente; 6. Discussione, domande al Presidente Centrale AS - Sig. Peter Käppler; 7. Rapporto del cassiere; 8. Nomine nel comitato AS Ticino; 9. Consegna distintivi 25° e 40° d'appartenenza a SEV / AS; 10. Attualità sindacali con un collega del Segretariato regionale ticinese SEV; 11. Eventuali.

Al termine sarà offerto un rinfresco al quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea.

Chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro l'11.11.2024** al seguente indirizzo E-Mail: **vanni.nembrini@sbb.ch**

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

ZPV

21.11
Assemblea regionale Regione centro

L'assemblea regionale ordinaria della sottofederazione ZPV, regione Centro, avrà luogo il **21 novembre** all'**Hotel Unione di Bellinzona** con inizio alle **ore 10:20**. Dalle ore 09:45 la sezione offrirà caffè e cornetto.

L'attenzione è rivolta alle informazioni più recenti. Ospiti interessanti forniranno informazioni su temi di attualità. I rappresentanti della Commissione del personale parleranno del loro lavoro.

Sono cordialmente invitati tutti i membri interessati della ZPV, gli apprendisti e i pensionati.

Per il pranzo che seguirà l'assemblea, **siete pregati di iscrivervi nella lista esposta nei vostri locali del personale. I pensionati e gli ospiti** sono pregati di **annunciarsi** a **Roberto Mocchi**, 0512 81 70 14; **Marco Belloli**, 0512 81 69 29 oppure all'indirizzo email **ticino@zpv.ch**

27.11
Assemblea regionale RhB

L'assemblea regionale ordinaria della sottofederazione ZPV RhB avrà luogo il **27 novembre** al **Ristorante Argo**, Gartenstrasse 16, a **Coira** con inizio alle **ore 08:20**. Dalle ore 08:00 la sezione offrirà caffè e cornetti.

I nostri interessanti ospiti, Renato Fasciati (Direttore RhB), Beatrice Baselgia (membro del Consiglio di amministrazione RhB) e Christoph Rudin (Ufficio relazioni) forniranno informazioni sulla situazione politica. Jonah Schwendener (Commissione del personale) parlerà del suo lavoro.

Sono cordialmente invitati tutti i membri interessati della ZPV, gli apprendisti e i pensionati.

Per il pranzo che seguirà l'assemblea, **siete pregati di iscrivervi nella lista esposta nei vostri locali del personale. I pensionati e gli ospiti** sono pregati di **annunciarsi** ad **Alexander Butzerin**, 079 647 55 16.

Agenda 12 / 24

IL FILM DI SAMIR

La miracolosa trasformazione della classe operaia in straniera



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il film «La miracolosa trasformazione della classe operaia in straniera» è attualmente in programma nelle sale cinematografiche svizzere. Il regista zurighese Samir ha creato un documentario sulla storia della migrazione in Svizzera e allo stesso tempo lancia uno sguardo critico sul movimento sindacale.

«Il capitalismo svizzero aveva bisogno di queste persone, ma la società svizzera non le voleva» afferma Concetto Vecchio nel film. Lo scrittore e giornalista è nato in Svizzera da una famiglia di lavoratori migranti e ora vive a Roma. È una delle tante persone che nel film raccontano la loro storia. Sono soprattutto gli italiani a dire la loro nel film. Sono arrivati in Svizzera nella seconda metà del XX secolo per lavorare come stagionali.

Il regista Samir, che da bambino è emigrato dall'Iraq in Svizzera, utilizza animazioni, immagini d'archivio e interviste attuali per raccontare la storia di ciò che accadeva allora in Svizzera. L'economia aveva bisogno di manodopera e la gente arrivava. All'inizio erano soprattutto persone provenienti dall'Italia meridionale, che all'epoca versava in condizioni di indigenza. Lavoravano per salari bassi nell'edilizia e nelle fabbriche. Dovevano vivere in baracche povere, in condizioni precarie, spesso senza intimità. Lasciavano i loro figli in Italia o li facevano entrare clandestinamente in Svizzera.

Nascosti nell'armadio

Catia Porri è arrivata in Svizzera da bambina, nel 1962. All'inizio non le fu permesso di andare a scuola, racconta. Per un anno e mezzo si è dovuta nascondere, a volte nell'armadio quando arriva gente in casa. Oggi vive ancora a Zurigo ed è politicamente attiva. Da adulta è stata coin-

volta nell'organizzazione politica e di solidarietà italiana «Colonie Libere». Questa organizzazione gestiva, e in alcuni casi gestisce ancora, piccoli centri culturali e di incontro in tutta la Svizzera. Il film mostra che i lavoratori stagionali italiani hanno vissuto a lungo in Svizzera in un mondo parallelo.

Nel lungometraggio «La miracolosa trasformazione della classe operaia in straniera», Samir non affronta solo le dure condizioni di vita degli immigrati, ma anche la xenofobia quotidiana che le persone che lavorano duramente dovevano affrontare. L'apice della politica xenofoba fu raggiunto nel 1970 con l'«Iniziativa Schwarzenbach», che chiedeva di limitare al 10% la percentuale di stranieri in Svizzera. Alla fine il 54% degli svizzeri si disse contrario (all'epoca potevano votare solo gli uomini).

Ciononostante, la popolazione migrante era molto spaventata. Erano pronti a scioperare se l'iniziativa fosse stata accettata, racconta uno

dei protagonisti del film. In quel caso la Svizzera si sarebbe bloccata. All'epoca i sindacati erano divisi. La vecchia generazione vedeva la forza lavoro straniera come una minaccia, mentre la generazione più giovane la considerava un'opportunità per la lotta sindacale.

L'italianità diventa «cool»

Negli anni '80 il quadro cambiò sia nei sindacati sia, generalmente, in Svizzera. I sindacati iniziarono a integrare la popolazione migrante. Gli italiani residenti in Svizzera assunsero addirittura ruoli chiave (ad esempio, in UNIA o nel SEV). Intanto, con il trascorrere degli anni, il cibo e la cultura italiana sono diventati «cool», ma la xenofobia sta scomparendo? No. Sta semplicemente assumendo nuove forme. Alla fine del film, ci troviamo nell'Italia meridionale, dove non è più la popolazione italiana locale a dover lavorare in condizioni disumane, ma i migranti provenienti dall'Africa.



CAMBIAMENTI, EFFIMERI

Omar Cartulano

L'aria si fa frizzante, il buio prende sempre più spazio. La terra è sempre umida, i sapori più corposi. Colori sgargianti come non mai, faranno presto spazio al grigiore dell'inverno. Fat-

ta eccezione per loro, i sempreverdi che ci ricordano che tanto, prima o poi, tutto ritorna a vivere come prima, in un ciclo infinito di cambiamenti che abbiamo imparato a chiamare vita.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Chi ha tenuto un discorso alla manif del 21 settembre a Berna?

- a. Matthias Hartwich e Hanny Weissmüller
- b. Valérie Boillat e Jordi D'Alessandro
- c. Vincent Ducret e Monika Ribar.

2. Con quali biciclette i migliori reclutatori hanno attraversato Laupen?

- a. Biciclette elettriche
- b. Tandem
- c. Bici su rotaia

3. Quanti anni fa Urs "Mr Infra" Huber è entrato a far parte del SEV?

- a. Dieci anni fa
- b. Venti anni fa
- c. Trent'anni fa

4. A quale anno risale l'iniziativa xenofoba "Schwarzenbach"?

- a. 1992
- b. 1970
- c. 1945

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 22 ottobre 2024**;

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Su internet: 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 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 11/2024:
c/c/b/a

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **André Cavin**, di Martigny-Croix. Membro PV Vallese

SULLE ORME DI ...

Jennifer Fayet, macchinista



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Jennifer Fayet è la prima donna a pilotare i treni di RegionAlps, la società vallesana fondata da FFS e TMR. Dopo aver viaggiato in lungo e in largo, ha trovato la sua vocazione nel 2022 e ora è attiva nel SEV come segretaria di sezione. Ecco un suo ritratto tra una pausa e l'altra.

La giornata di Jennifer Fayet inizia presto il lunedì mattina. La sveglia suona alle 2.15. È pungente. Fa colazione e porta a spasso il cane. Inizia con la preparazione dei treni alle 4.16. Il primo treno parte alle 5 del mattino. Il suo turno termina alle 13.29. La raggiungo a Saint-Maurice per la pausa mattutina. Noto subito il suo lato dinamico, riflessivo e deciso. Proprio come la sua frangia. «Radiosa» l'ha definita la sua collega al momento del cambio. Ore 11.30: il treno si inerpica sulla montagna. Il tempo è grigio e piovoso. Le nuvole basse si aggrappano alle montagne come ovatta. A Bouvet, saluta il suo collega quando i due treni si incrociano. Il suo treno ha percorso il piccolo binario unico della linea del Tonchino lungo la sponda meridionale del lago di Ginevra fino al capolinea di Saint-Gingolph. Continuiamo la nostra discussione durante la sua pausa.

Nata nel 1984, Jennifer è cresciuta tra i tranquilli vigneti di Lavaux e della Riviera di Vaud. Suo padre aveva un bar-ristorante a Cully e sua madre era segretaria in una società di costruzioni navali. Ha una sorella maggiore. Dopo aver lavorato per il padre durante le vacanze e dopo la scuola, Jennifer ha completato un apprendistato commerciale nel settore alberghiero a Montreux. All'età di 24 anni si trasferisce a Berlino per otto anni. Lì studia e lavora nei settori alberghiero, della ristorazione e delle vendite. Dopo un po' si stufa di destreggiarsi tra i mini-lavori part-time e ha anche un po' di nostalgia di casa. anche un po' di nostalgia di casa.

Prima macchinista donna a RegionAlps

Al ritorno in Svizzera, si è presto annoiata del suo lavoro di routine. «Stare tutto il giorno davanti a un computer non mi piaceva», spiega. «Conoscevo un amico che lavorava da tempo alla RegionAlps e mi ha parlato del suo lavoro». Lavorare nel trasporto pubblico non era il lavoro dei sogni di Jennifer, ma già a Berlino aveva mostrato interesse per la guida dei tram, ma il salario per un apprendista era troppo basso e

questo ha frenato il suo entusiasmo. Al suo ritorno in Svizzera, si è lanciata. All'epoca non c'erano ancora macchinisti donna alla RegionAlps. «Così sono stata la prima donna macchinista», racconta modestamente. Mi è piaciuto lavorare nel settore della ristorazione, ma qui ho trovato quello che mi piace! C'è solidarietà tra colleghi. L'«ufficio» cambia continuamente! Non ci sono due giorni uguali. Lavoro due settimane al mattino e due settimane alla sera. Sono a rotazione. Il mio orario viene definito annualmente e posso organizzarmi. Questo mi lascia del tempo libero durante la giornata, cosa che apprezzo molto.

Tra regionale e cremagliera

Fa capo al deposito di Saint-Maurice. Effettua principalmente servizi regionali tra Saint-Gingolph e Briga. Una volta al mese effettua un giorno di servizio sulla linea Martigny-Le Châble-Orsières. In servizio regionale o RegioExpress, lavora anche per le FFS sulla linea Saint-Maurice-Lausanne. L'anno scorso ha ottenuto anche la licenza per i treni a cremagliera. Grazie a un accordo con RegionAlps, ora aiuta, soprattutto in inverno, a condurre i treni TPC da Bex a Bretaye. Jennifer è entrata in contatto con il SEV in occasione di una presentazione quando era apprendista. Il suo amico Olivier Matter era anche il presidente di sezione all'epoca, quindi iscriversi al sindacato è stato un passo logico. «È importante che il sindacato esista per far valere i nostri diritti! Essendo curiosa di natura, volevo scoprire come funzionavano le cose all'interno del comitato. Quando si è liberato un posto, ho chiesto di potermi candidare. Dall'inizio di quest'anno sono la segretaria di sezione. È molto interessante, anche se sono un po' in secondo piano». Oltre al sindacato, si occupa anche di politica: «Bisogna impegnarsi per capire meglio le cose. Sono sensibile alle ingiustizie sociali e alla ricchezza mal distribuita». È membro del POP dal 2016 e fa parte della lista «Socialiste & Solidaire» nel consiglio comunale di Bex. Ha una relazione da sette anni con Sascha, che le ha dato molto sostegno, soprattutto durante i nove mesi di intensa formazione presso RegionAlps. Secondo lei, la bassa percentuale di donne macchiniste è dovuta al fatto che la maggior parte dei lavori domestici sono ancora svolti dalle donne e alla difficoltà di integrare il lavoro part-time nei piani orari. A maggior ragione se si hanno dei figli. Il che non è il suo caso. Nel tempo libero, le piace viaggiare, leggere (Martin Suter e Terry Pratchett) e ascoltare musica (rocksteady o ska).

“SOGNI”

Micha Dalcol

