

Sciopero 1918

La storia del macchinista rosso e del capotreno principale.

Pagine 6, 7 e 8



Assemblea ZPV Ticino

Rinnovo CCL, progetto «Accompagnamento alla clientela 2020»: per il personale treno non c'è tempo di abbassare la guardia.

Pagina 4



USS

Accorato appello per rafforzare il servizio pubblico.

Pagina 5

Vicinanza con colleghi e colleghe

Il mio CCL vale oro

I/le militanti del SEV, i segretari e le segretarie sindacali si sono mossi nei quattro angoli della Svizzera per sensibilizzare il personale sul rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo. Un CCL che vale oro, simboleggiato dal tallero consegnato a lavoratori e lavoratrici. Il prossimo 18 giugno sono previsti raduni di protesta a Losanna, Ginevra, Olten, Zurigo e Bellinzona.

Le trattative continuano ad essere spinose e il personale non perde l'occasione per esprimere il proprio malcontento alla direzione FFS. Il vicepresidente del SEV Manuel Avallone fa il punto della situazione mentre ci si prepara a una mobilitazione il 18 giugno.



alle pagine 2 e 3

Il sindacalista del SEV Angelo Stroppini insieme a Nicola Sacco, presidente TS Ticino

Assemblee delegati/e

Sei sottofederazioni del SEV hanno tenuto le rispettive assemblee dei delegati. Un momento molto importante per la vita del sindacato, dove si tracciano bilanci, si approfondiscono temi e si prendono decisioni.

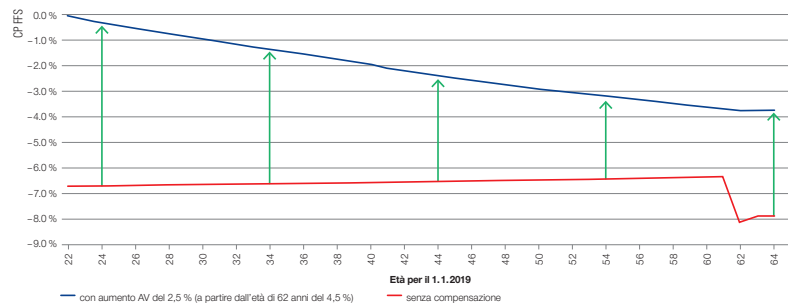


da pagina 9 a 14

La Cassa pensioni FFS riduce il tasso di conversione

Le FFS hanno perso ogni credibilità

Il Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS ha deciso di ridurre il tasso di conversione, utilizzato per trasformare il capitale di vecchiaia in rendita, dall'attuale 5,18% al 4,73%. La riduzione avverrà in quattro tappe dal 1° marzo 2019 al 1° gennaio 2022. In febbraio però le FFS avevano firmato un accordo con la comunità sindacale con precise misure ammortizzatrici.



La linea blu indica le rendite con le misure ammortizzatrici. In verde gli effetti delle misure di ammortizzazione.

a pagina 20

IN BREVE

BLS: nessuna marcia indietro

La BLS mantiene, a procedura di consultazione conclusa, la richiesta per la concessione di cinque linee ferroviarie a lunga percorrenza, mentre in aprile l'Ufficio federale dei trasporti aveva indicato di volergliene attribuire due, la Berna-Bienne e la Berna-Burgdorf-Olten, soprassedendo sulla Basilea-Briga, la Basilea-Interlaken e la Berna-Le Locle. E però solo con l'intero pacchetto che l'operazione risulterebbe interessante, secondo la compagnia privata. Alle FFS, poco propense a cedere queste tratte, resterebbero comunque le altre almeno fino al 2029. Stando all'ex regia, inoltre, la frammentazione comporterebbe l'aumento dei prezzi. Il sindacato del settore ritiene, dal canto suo, che una concorrenza sfrenata possa mettere a rischio la qualità del sistema. La decisione finale è attesa per il mese di giugno, dopo di che resteranno 30 giorni per inoltrare ricorso.

Sessione OIL

La 107a sessione della Conferenza internazionale del lavoro (CIL) si riunirà a Ginevra dal 28 maggio all'8 giugno 2018. I delegati ufficiali tripartiti hanno eletto vicepresidente l'ambasciatore Jean-Jacques Elmiger della SECO, aprendo così la strada alla presidenza svizzera della CIL nel 2019, anno in cui ricorre il centenario dell'OIL. L'elezione della Svizzera alla vicepresidenza della CIL premia l'impegno del nostro Paese a favore dei principali obiettivi dell'OIL: giustizia sociale, dialogo sociale e promozione del lavoro dignitoso. Inoltre, testimonia la fiducia dei membri dell'OIL nei confronti del Paese che ospita l'organizzazione alla vigilia del suo centenario, previsto nel 2019. Questa carica consentirà alla Svizzera di sostenere l'impegno dell'OIL per l'elaborazione di una norma in materia di violenza e molestie sessuali contro uomini e donne nel mondo del lavoro, di promuovere il dialogo sociale.

CCL FFS/FFS Cargo 2019

«Non si può abbassare la guardia»

«Il mio CCL vale oro.» Con questo slogan i/le militanti SEV e delle diverse sezioni, si sono recati sui luoghi di lavoro per ribadire l'importanza del CCL. Lunedì, nel corso di un'azione nazionale, hanno nuovamente sensibilizzato il personale. Intanto nel cielo cupo delle trattative per il rinnovo del CCL, filtra un po' di luce. Manuel Avallone, fa il punto.

Il CCL FFS/FFS Cargo vale oro! E del resto il personale FFS lo ha dimostrato nuovamente nelle azioni sul campo, dove sono stati distribuiti quasi 15 mila talleri di cioccolato. Le persone incontrate hanno di nuovo espresso il loro attaccamento alle loro condizioni di lavoro e hanno manifestato la loro rabbia nei confronti di una direzione che vuole peggiorare il CCL



A Losanna Christian Frankhauser con alcuni militanti in azione

e che ha appena fatto marcia indietro sulla Cassa pensioni. Mentre le prossime trattative si svolgeranno a inizio giugno, il capo della comunità negoziale - il vicepresidente SEV Manuel Avallone - analizza la situazione.

■ Manuel, i negoziati sono ini-

ziati a gennaio. Cinque mesi dopo, è ancora in stallo?

Durante gli ultimi negoziati del 17, 18 e 22 maggio, non ci sono stati progressi significativi. Percepisco per contro alcuni timidi segnali di apertura. È quindi fuori questione abbassare la guardia. E tanto più che le proposte inaccettabili delle

FFS non sono scomparse dal loro catalogo di rivendicazioni.

■ Che impatto ha la decisione del Consiglio di amministrazione FFS di voler collegare l'esito dei negoziati CCL al dossier della Cassa pensioni (leggere anche editoriale e focus.sev)?

22 settembre a Berna sulla Piazza federale per la parità salariale

Basta discriminazioni!

La Svizzera è conosciuta come il Paese in cui le conquiste per la parità dei diritti avanzano a passo di lumaca. È successo per il diritto di voto, è successo per l'assicurazione maternità e il diritto matrimoniale. E ora lo stesso scenario si sta producendo per la parità salariale. Le cifre sono eloquenti: da 37 anni la nostra Costituzione esige l'uguaglianza tra donne e uomini, compresa l'uguaglianza nel mondo professionale. Da 22 anni, la Legge sulla parità esige un salario uguale per un lavoro di pari valore. Eppure la disparità sono pane quotidiano. E ora, qual è la realtà in Svizzera? I salari delle donne sono sempre in ritardo rispetto ai salari degli uomini. E il 40%

delle differenze salariali non può essere spiegato in modo oggettivo: sono il frutto di pura discriminazione. In media le donne ricevono 600 franchi di meno al mese rispetto agli uomini. Dalla rivoluzione francese «uguaglianza» fa rima con «libertà». Poiché senza uguaglianza la libertà non può esprimersi. Ma la pazienza ha un limite. E per quanto riguarda la parità salariale questo limite è ormai superato. Da trent'anni donne e sindacati lottano senza sosta e con ostinazione, lottano affinché la legge e il dettame costituzionale non rimangano lettera morta. Questo atteggiamento offensivo e determinato ha permesso di accorciare le diffe-

renze salariali tra donne e uomini. Tuttavia le discriminazioni sono tenaci e persistenti. Di fatto le misure volontarie in seno alle aziende non funzionano. L'esperienza del «Dialogo sulla parità salariale», che proponeva delle misure correttive su base volontaria, è stato un fallimento poiché poche realtà aziendali vi avevano aderito. Questo fallimento ha spinto il Consiglio federale a pretendere maggiore responsabilità da parte delle aziende grazie anche ad una presa di coscienza per via legale. Ma la lotta è destinata a continuare perché la maggioranza borghese in Parlamento non parla la lingua della parità. Ogni tentativo di fare applicare davvero il princi-



pio della parità si infrange sullo scoglio della chiusura e si trovano mille scuse per giustificare le discriminazioni. In questo sì, la destra è molto creativa, per usare un eufemismo. E chiude gli occhi su una discriminazione estremamente concreta: le donne ogni anno pagano un prezzo molto alto alle discriminazioni salariali, spesso giustificate in base a pretesti burocratici o francamente discutibili.

Il 2018 deve segnare un cambio di passo. Per questo il 22 settembre a Berna donne e uomini marceranno insieme per la parità, lanciando nel contempo lo sciopero generale delle donne nel 2019.

Françoise Gehring

la guardia»



Angelo Stroppini e Nicola Sacco



Ancora Nicola Sacco, presidente TS Ticino

Si tratta di un ulteriore attacco al personale allorché un accordo era stato firmato tra le parti in febbraio. Questa retromarcia rafforza la nostra determinazione e scava ulteriormente il divario tra personale e direzione. Manteniamo quindi la rotta seguendo le indicazioni della conferenza CCL

FFS/FFS Cargo. I nostri obiettivi principali rimangono il mantenimento delle garanzie salariali e la protezione contro il licenziamento, il miglioramento della protezione della salute in relazione alle nuove tecnologie e il raggiungimento di una migliore progressione salariale, specialmente per

i giovani. E sull'orario di lavoro, le vacanze, le indennità regionali e altri argomenti importanti per i nostri membri, non ci spostiamo. Alla fine, sono ovviamente i membri ad avere l'ultima parola, sempre nel contesto della conferenza CCL FFS/FFS Cargo.

Vivian Bologna

Ad ognuno la propria corsia



Consegnata a Losanna una petizione contro le due ruote nei corridoi destinati ai bus, firmata da 257 autisti. Da sinistra a destra: Johan Pain (ex autista tl e consigliere comunale POP), Domenico Crudo (pensionato tl), due sindacalisti, Benoît Gaillard (consigliere comunale PS), Christian Fankhauser (segretario sindacale SEV) e Carmelo Scuderi (presidente della sezione tl/SEV).

EDITORIALE

Oltre al rinnovo del CCL (vedi articolo a lato), il SEV ha dovuto impegnarsi a negoziare il consolidamento a lungo termine delle rendite di cassa pensioni FFS. Un processo che ha richiesto alle parti oltre un anno di intenso lavoro.

Da una parte, le FFS hanno richiesto un abbassamento del tasso di conversione, mentre la comunità di trattative teneva a mantenere il livello di prestazioni per i futuri pensionati.

«Il consiglio di amministrazione delle FFS aveva già deciso in febbraio di abbassare il tasso di conversione. Evidentemente, la disponibilità a trattare dimostrata dal datore di lavoro era solo una finta.»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV



Di conseguenza, per i rappresentanti del personale, un abbassamento del tasso di conversione poteva entrare in linea di conto unicamente se accompagnato da «misure di ammortizzazione» tali da contenere le riduzioni di rendita entro limiti accettabili. Nella discussione, i rappresentanti del personale si sono rivelati tutto meno che ostinati, contribuendo attivamente alla ricerca di soluzioni che a due riprese sono apparse a portata di mano. La seconda soluzione è persino sfociata in un accordo scritto, parafato dalle parti.

Purtroppo, però, questo accordo si è fermato a livello del consiglio di fondazione, la cui composizione è paritetica, mentre il consiglio di amministrazione delle FFS aveva già deciso in febbraio di abbassare il tasso di conversione e adesso ha indicato di non volerne sapere di misure di ammortizzazione. Evidentemente, la disponibilità a trattare dimostrata dal datore di lavoro era solo una finta, che ha poi lasciato spazio ad un atteggiamento da «qui comando io» che pensavamo appartenere al passato.

Da rappresentanti del personale, adesso ci chiediamo: con chi abbiamo trascorso il nostro tempo a discutere? La nostra controparte disponeva delle competenze necessarie? Prende sul serio quanto afferma? Oppure vive secondo il principio «le mie affermazioni di ieri oggi non mi interessano più?»

In ogni caso, non siamo mai stati confrontati con una simile mancanza di coerenza e di affidabilità.

Assemblea ZPV Ticino

Personale treno sul chi vive

Non mancano le preoccupazioni per il personale treno: al di là del rinnovo del CCL FFS e FFS Cargo, il dossier accompagnamento 2020 suscita non poche perplessità. A cominciare dal fatto che sdogana una nuova filosofia aziendale, come ben detto dal presidente Bruno Castaldo.

Il clima nervoso che caratterizza i negoziati per il rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo è vissuto direttamente soprattutto del personale al fronte, come il personale treno che ogni giorno assicura il proprio servizio a stretto contatto con la clientela. Esattamente come gli altri colleghi che lavorano per le FFS, capitreno, agenti del treno e conduttori sono giustamente preoccupati per la piega che stanno prendendo le trattative. Perché è una parte importante della loro vita ad essere al centro del confronto. Sì, perché quando si rientra a casa dopo una lunga giornata di lavoro, i pensieri per il futuro della loro professione rimangono addosso come una seconda pelle.

Il presidente della ZPV Ticino **Bruno Castaldo** ha elencato in modo dettagliato i punti caldi che tocca direttamente la sottofederazione. Archivate le trattative delle BAR, con un buon risultato complessivo, Castaldo non poteva non evocare il programma di risparmio RailFit 20/30: «Questo piano che prevede risparmi per 1,4 miliardi di franchi, continua. Si tratta di un processo lungo e doloroso che ha effetti diretti sul personale, già ampiamente



In questo momento di idilliaco c'è solo il paesaggio per i ferrovieri



Assemblea ZPV in pieno svolgimento

sotto pressione». Tutti sono ben consapevoli che i cambiamenti sono spesso inevitabili, ma ciò che è difficile da accettare è che sono sempre gli stessi a passare alla cassa. Insomma sotto la scure di RailFit 20/30 le persone cadono come birilli, ad uno a uno, per non destare troppo scalpore.

Chi svolge questa professione

con passione e anche con una punta di orgoglio – il personale treno è sempre stato considerato dalle FFS il «biglietto da visita dell'azienda» – non può non esprimere qualche perplessità sul progetto «Accompagnamento 2020». «Con questo progetto – spiega Castaldo – cambia il nostro profilo professionale: non siamo più capi-

treno, ma capo assistenti clienti. E in questa definizione si rispecchia la nuova filosofia aziendale». Una definizione assai mercantilista – visto da chi scrive queste righe – che tende alla spersonalizzazione di una funzione così importante per il servizio pubblico e che ha fatto la storia della ferrovia.

Trattative CCL FFS/FFS Cargo

Una storia attualmente agitata, poiché le trattative per il rinnovo del CCL sono piuttosto tese. Dopo aver elencato le richieste formulate dalle FFS, Castaldo ha ricordato che sono state ripresentate al mittente: «Si tratta di richieste inaccettabili. Dobbiamo perciò rimanere uniti per contrastarle. Ne va del nostro futuro».

Il segretario sindacale del SEV, **Pascal Fiscalini**, è tornato a bomba sull'argomento con energia e precisione. E da ex capotreno ha saputo trovare le parole giuste per spiegare la posta in palio: «Siamo confrontati con richieste che fanno rima con soppressioni, riduzioni, peggioramenti, indebolimento. Allo stato attuale siamo allo zero virgola zero». Quanto proposto dalle FFS è davvero un bel «ringraziamento» rivolto al personale. «Ma le FFS devono sapere – ha sottolineato con forza Fiscalini – che il personale è determinato. Lo sentiamo e lo vediamo sul terreno. Di fronte all'aumento della produttività e ai numerosi sacrifici richiesti, la direzione FFS con un colpo di spugna vuole spazzare via delle conquiste storiche dei ferrovieri. Perché tanti articoli di questo CCL sono il frutto di una storia di conquista, di una lotta per i diritti». Il segretario sindacale ha spiegato che sindacati e FFS devo-

no trovare una via di uscita. «Per i sindacati – spiega Fiscalini – restano prioritari i temi sulla digitalizzazione, lo sviluppo salariale individuale, l'invalidità professionale il congedo paternità e di formazione. La direzione FFS vuole introdurre un'assicurazione per indennità giornaliera in caso di malattia, lasciare mano libera ai diretti superiori per gli aumenti salariali individuali, semplificare i premi fedeltà. Per quanto riguarda la LdL – ha aggiunto il sindacalista del SEV – le FFS ne chiedono l'applicazione alla lettera per poter aumentare la produttività, mentre i sindacati esigono che l'implementazione della revisione della LdL sia neutra».

Pascal Fiscalini ha anche illustrato la politica neoliberale dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che spinge a più livelli sulla liberalizzazione e sulla concorrenza. Basti pensare alla nuova politica sui bus a lunga percorrenza, a cui sono state date le concessioni per operare in Svizzera, e alla volontà di segmentare il traffico a lunga distanza a livello ferroviario. Come per esempio affidando un paio di linee alla BLS a titolo di sperimentazione. «Il SEV – ha ricordato Fiscalini – è contrario a questa nuova visione dell'UFT, che creerà solo perdenti. Perciò il SEV invita BLS e FFS a sedersi attorno a un tavolo e a parlarsi per trovare una soluzione che non comprometta l'eccellenza del sistema svizzero».

Françoise Gehring

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



Assemblea dei/delle delegati/e dell'Unione sindacale svizzera

Rafforzare il servizio pubblico

«Pari opportunità per tutti - Il servizio pubblico deve essere rafforzato». Questo il titolo della risoluzione adottata dall'USS.

I delegati e le delegate dell'Unione sindacale, riuniti in assemblea venerdì 25 maggio a Berna, hanno adottato una risoluzione a difesa del servizio pubblico, «messo costantemente sotto pressione con programmi d'austerità». Nel testo si denunciano progetti di riduzione d'imposta «devastanti» e si chiede un'imposizione minima così da impedire la concorrenza fiscale tra cantoni. «Assurdi esperimenti» e logica di mercato minacciano di distruggere quanto acquisito nel settore e, per questa ragione, si

domanda ad esempio che il trasporto nazionale e internazionale di passeggeri non sia liberalizzato. Su questo punto il presidente del SEV **Giorgio Tuti**, pure vicepresidente dell'USS, è stato chiaro: «La liberalizzazione dei trasporti mette a repentaglio il sistema ferroviario svizzero. E, di conseguenza, il servizio pubblico. Tutto ciò non potrà che incidere anche sul personale». Gli ha fatto eco **Gilbert D'Alessandro**, presidente centrale della VPT: «Affinché i nostri trasporti pubblici funzionino, è importante che le aziende di trasporto pubblico lavorino insieme». L'assemblea dei delegati ha espresso anche preoccupazione per il «brutale degrado» delle condizioni di lavoro nei settori dell'informazione e della sanità. Ecco perché s'invoca



Giorgio Tuti in difesa del servizio pubblico a 360 gradi

a gran voce la conclusione di contratti collettivi di lavoro e si pretende che gli stipendi dei dirigenti delle ex regie non superino i 500'000 franchi annui. Introducendo i lavori dell'assemblea, il presidente dell'USS **Paul Rechsteiner** ha fatto notare che la vittoria sull'iniziativa «No Billag», lo scorso 4 marzo,

ha dimostrato inequivocabilmente l'importanza del servizio pubblico e l'attaccamento della popolazione svizzera al servizio pubblico. Ma è chiaro che questa vittoria, come ha sottolineato la responsabile del dossier **Dore Heim**, non impedirà altri attacchi da quelle forze che puntano sulla libera-

lizzazione: «A queste persone - sottolinea la segretaria centrale dell'USS - interessa solo la parte redditizia del servizio pubblico». Una volta spolpato per bene il servizio pubblico, la popolazione sarà costretta a far capo a servizi privati molto più costosi».

Introducendo la risoluzione, **Dore Heim** ha anche parlato della situazione nel sociale e nella sanità dove il servizio pubblico svolge un ruolo importante, anche in termini di solidarietà e accessibilità dei servizi. Una privatizzazione sarebbe davvero devastante. Occorre anche contrastare il ricorso all'esternalizzazione in nome delle politiche di austerità; pena il degrado delle prestazioni.

red

Le riserve del SEV sulla strategia dell'UTP per il trasporto merci su rotaia

Traffico merci: le condizioni siano corrette

Il sindacato del personale dei trasporti SEV condivide l'obiettivo principale della strategia presentata dall'Unione dei trasporti pubblici (UTP) per il trasporto merci su rotaia, che chiede la creazione di condizioni quadro corrette. Il SEV è anche favorevole alla collaborazione promossa dall'UFT tra ferrovia e clienti nell'ambito di una comunità d'interesse per il traffico a carri completi. Quest'ultima non può però avere quale unico scopo l'incremento dell'efficienza e della redditività di questo traffico di FFS Cargo, che detiene una posizione di monopolio, ma deve fare in modo che adempia alla sua funzione in favore dell'economia generale, mantenendo una rete che copre tutto il territorio nazionale.

Il direttore **Ueli Stückelberger**, alla domanda se la strategia dell'UTP non sostiene di fatto un drastico ridimensionamento della rete servita dal traffico a carri singoli, ha risposto che ci vogliono adattamenti alle mutate condizioni quadro, ma relativizza che FFS Cargo è alla ricerca di soluzioni con i propri clienti. Il segretario sindacale SEV **Philipp Hadorn** tiene presente: «È vero che



P. Hadorn: la Confederazione deve sostenere il trasporto merci; è un servizio pubblico

la Confederazione attualmente non intende sovvenzionare direttamente l'esercizio di FFS Cargo ed esige che lo stesso copra i propri costi. Nel contempo, chiede però a FFS Cargo di gestire un'offerta che tenga conto delle esigenze delle ditte attive nel settore, nel traffico interno e in quello di import/export. FFS Cargo deve quindi considerare le esigenze dei clienti e non può chiudere punti di servizio sostenendo improvvisamente che il loro volume minimo di traffico debba essere almeno raddoppiato».

«Vi è una chiara contraddizione tra l'obiettivo della copertura dei costi richiesta al traffico a carri singoli e la sua funzione di collegamento per le PMI, in particolare se situate in regioni periferiche» continua **Daniela Lehmann**, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV. «Dobbiamo anche considerare che un trasferimento su strada di questo traffico merci andrebbe a scapito dell'ambiente e della popolazione, generando pure maggiori costi per la salute. Senza poi parlare dell'ulteriore sovraccarico di una rete stradale già intasata

in numerosi punti». «A tutto ciò si aggiunge anche la maggior usura delle strade, in particolare a causa dei mezzi pesanti carichi, per esempio, con legname», aggiunge **Philipp Hadorn**. «Alcune strade dovrebbero essere rafforzate, con costi a carico dell'ente pubblico di gran lunga superiori ai risparmi sui sussidi a FFS Cargo. Il dogma della copertura dei costi del traffico a carri singoli manca completamente di lungimiranza. Invece di scaricare l'onere sui cantoni, la Confederazione dovrebbe continuare a indennizzare la funzione di servizio pubblico delle FFS anche nel traffico merci, per esempio nell'ambito di una convenzione di prestazioni, come avviene nel trasporto viaggiatori». Hadorn, che fa parte della commissione trasporti del Consiglio nazionale, sta prendendo in considerazione un'iniziativa parlamentare: «per far fronte all'atteso aumento di traffico su ferrovia bisogna incrementare le capacità, invece di ritirarsi dal mercato a seguito di considerazioni a corto termine».

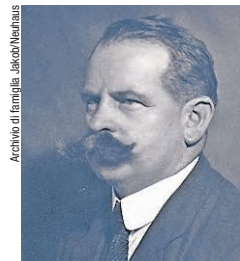
SEV

Sciopero generale 1918

#Landesstreik
#GrèveGénérale

«Adesso che ci siamo messi all'opera...»

Ernst Jakob, macchinista e figura di punta dello sciopero generale del 1918 e della creazione del SEV nel 1919



Ernst Jakob, macchinista rosso

Ernst Jakob fu un sindacalista della prima ora, il suo cuore batteva per i ferrovieri. Come fuochista di locomotiva si era impegnato nel 1910 perché aderissero all'Unione sindacale, guidò i ferrovieri di Bienne durante lo sciopero generale e fu tra le forze trainanti della nascita del SEV.

Mercoledì 13 novembre 1918, secondo giorno dello sciopero generale. Alle dieci e mezza del mattino i ferrovieri di Bienne si ritrovano al Café Emch. Il clima è teso: dopo la rispondenza del primo giorno di sciopero, nella notte dalla Svizzera occidentale sono arrivati i soldati che dovranno presidiare la stazione.

Prende la parola il 39enne macchinista Ernst Jakob, noto sindacalista e politico socialista che i ferrovieri del posto hanno eletto a loro guida nell'azione di protesta. Ha appena ottenuto dal comandante di piazza, colonnello Jordi, e dal commissario di governo che per intanto le autorità militari e giudiziarie si asterranno dall'attuare le misure ventilate. La piccola e snella figura dai grandi baffi si appella alla determinazione dei suoi colleghi: «Non dobbiamo cedere, ne va del benessere dei nostri cari, di una esistenza migliore per le nostre mogli e i nostri figli! Dobbiamo battere il ferro finché è caldo, e forgiarlo secondo la nostra volontà.»

Gli scioperanti si trovano in una situazione precaria: dopo quattro anni di economia di guerra, le disparità fra poveri e ricchi in Svizzera sono cresciute enormemente. Ridotta alla fame, in varie località la popolazione scende in piazza e protesta. La decisione del Consiglio federale di far marciare la truppa contro i dimostranti

acuisce la tensione. A inizio novembre 1918, il comitato di Olten dichiara lo sciopero generale.

A Bienne, i ferrovieri aderiscono in maggioranza alla decisione di astenersi dal lavoro, al motto: «Nessun treno può lasciare la stazione, nessun treno può entrarvi». Quando alcuni crumiri tentano comunque di raggiungere la stazione di Bienne con treni provenienti da Berna e da Delémont, vengono fermati e messi in fuga dalla folla che blocca i binari con i sassi sulle rotaie. Un primo successo che infonde coraggio.

Poi le cose cambiano. Nemmeno 24 ore dopo l'appello a non mollare, davanti a 500 ferrovieri, il compagno Jakob deve annunciare la sospensione dello sciopero generale. «La ragione ci dice che dobbiamo fermarci adesso, se non vogliamo essere noi stessi vittime della protesta. Così vogliono quelli del comitato d'azione», spiega tentando di calmare gli animi surriscaldati. Jakob continua dicendo che la battaglia non si fermerà: grazie al nuovo sistema di voto proporzionale, ad esempio, che porterà i suoi effetti alle prossime elezioni per il Consiglio nazionale: «Non vogliamo abbandonare la speranza che sulla strada della democrazia potremo ottenere una vita migliore.»

Ernst Jakob era di origini modeste. Dopo la morte per tubercolosi del padre nel 1882,

la madre è costretta a tornare con il piccolo Ernst di soli tre anni e la sorella nell'originario comune di Lyss, dove troverà lavoro in una fabbrica di orologi. Ed è qui che nel 1889 sposa in seconde nozze il giovane fratello del defunto marito, a sua volta vedovo. Quest'ultimo vive a Port e lavora come scambista nella vicina città di Bienne. I 116 franchi del misero salario mensile bastano appena per mantenere la famiglia, che conta ormai 10 individui. Il giovane Ernst Jakob è bravo a scuola e sogna di diventare macchinista. Dopo l'apprendistato di meccanico alla Ferrovia del Giura-Sempione a Bienne, resta alle dipendenze di questa società e in seguito lavora nella Svizzera romanda, nella regione dell'Emmental e nel cantone di Soletta. Tornato a Port nel 1900, vi prende come moglie la coetanea Bertha Nickles del vicino villaggio di Jens. Lo stesso anno Jakob viene nominato fuochista e poi nel 1914 macchinista.

Convinto sindacalista

Sin dal periodo dell'apprendistato Ernst Jakob entra in contatto con il mondo sindacale. «Quale tirocinante di 17 anni», ricorderà più tardi, «avevo avuto la rara opportunità di partecipare al primo grande raduno dei ferrovieri del 16 febbraio 1896 ad Aarau, punto d'inizio dello sciopero della Ferrovia svizzera del nord-est. Dieci anni dopo, da giovane fuochista,

ero già entrato in pieno nel movimento sindacale dei ferrovieri.»

Divenuto nel frattempo padre di cinque figli, prima dello scoppio della Prima guerra mondiale Ernst Jakob è attivo nel sindacato svizzero dei fuochisti (VSLH). Organizzazione che rappresenterà – ormai in veste di presidente sezionale – al Congresso del sindacato francese dei macchinisti e dei fuochisti a Bordeaux, nell'ottobre del 1907. In Svizzera si batte in particolare per l'adesione dei ferrovieri all'Unione sindacale. Mentre il sindacato svizzero dei macchinisti si oppone all'impegno sindacale, il VSLH, su posizioni più radicali,

aderisce il 1° gennaio 1910 all'Unione sindacale svizzera quale prima organizzazione dei ferrovieri. Un successo che in realtà non può nascondere il fatto che la separazione dei ferrovieri in numerose singole organizzazioni ne ha indebolito l'incisività e la forza negoziale.

Ernst Jakob, sindacalista esemplare, non si stancherà mai di ripetere che i ferrovieri possono far valere i loro interessi nei confronti delle FFS e delle ferrovie private solo restando uniti. Per lui, convinto socialista, che con altre persone mosse dagli stessi ideali fonderà presto nel paese natale di Port un'associazione di lavoratori, e



Uno sguardo acuto sulle disuguaglianze sociali dell'epoca: Ernst Jakob all'epoca dello sciopero generale, attorno al 1920.



«Treni bloccati dal personale in sciopero» recita questa cartolina che mostra il blocco dei treni durante lo sciopero generale a Bienne il 12 novembre 1918.

che dal 1915 ne diventerà sindaco, la lotta politica e sindacale sono un concetto inscindibile. Da uomo che ha imparato dagli esordi il lavoro in ferrovia per viverne poi lo sviluppo dal movimento a vapore all'elettrificazione, egli continuerà a rappresentare coerentemente gli interessi dei lavoratori verso la direzione delle FFS.

Durante la Grande Guerra, al centro vi è la lotta per la compensazione del rincaro per il personale ferroviario, che ottiene un successo parziale nel 1916. È dello stesso anno la creazione di una prima commissione aziendale. «Possiamo fra l'altro sostenere che grazie alla collaborazione dei rappresentanti del personale la struttura delle commissioni si è sviluppata fino alla forma attuale e che a loro è accordata una certa importanza in questioni specifiche e nella risoluzione di importanti problemi di servizio e di personale», scrive Ernst Jakob nella pubblicazione stampata nel 1939 per i «50 anni del personale di locomotiva». Nello stesso scritto ricorderà l'ardua lotta per la giornata di otto ore, che si imporrà

solo dopo lo sciopero generale.

E alla fine i tempi maturano anche per un sindacato unitario, lungamente voluto da Ernst Jakob: il 30 novembre 1919 nasce a Berna il Sindacato svizzero dei ferrovieri. A questo momento, il macchinista Ernst Jakob rappresenta già gli interessi dei lavoratori in veste di deputato socialista al Gran Consiglio bernese e al Consiglio nazionale. Carica che dovrà tuttavia abbandonare nel 1922 per incompatibilità con lo statuto di funzionario, in forza di una legge che la Sinistra aveva combattuto e che vieta ai dipendenti delle FFS l'attività politica a livello nazionale. Anche se il movimento sindacale avrebbe visto volentieri la permanenza di Ernst Jakob in Consiglio nazionale, egli rinuncia al suo mandato per il lavoro che tanto ama. Nondimeno, fra il 1922 e il 1943, da presidente centrale del sindacato del personale di locomotiva farà parte di quello che ai tempi era il Comitato federativo SEV. Nel 1934, a 55 anni Ernst Jakob è costretto a chiedere il pensionamento anticipato per proble-

mi cardiaci legati al lavoro. Non per questo si abbandona alla quiescenza, ma intraprende una seconda carriera politica sul piano federale. Sarà nuovamente eletto nel 1935 e nel 1947 in Consiglio nazionale, del quale farà parte fino alla sua morte nel 1950.

Nell'autunno del 1947, poco tempo dopo l'accettazione dell'AVS da parte dell'elettorato elvetico, al Consiglio nazionale Jakob presenta un postulato

per l'adozione di un'altra assicurazione sociale in favore degli invalidi e dei loro congiunti. L'introduzione in forma di legge dell'assicurazione invalidità sarà effettiva nel 1960, dieci anni dopo la sua morte.

Oggi, mezzo secolo dopo, Ernst Jakob e i suoi compagni di lotta reagirebbero con incredulità e sdegno agli attacchi in grande stile del liberismo contro tutto quello per cui avevano duramente lottato. Mai avreb-

bero potuto immaginare che oggi il termine di stato sociale sia quasi assurdo a sinonimo di parolaccia – o che cinquant'anni dopo le FFS volessero nuovamente mettere in forse i miglioramenti delle condizioni di lavoro duramente conquistati.

Gabriela Neuhaus
storica e pronipote di Ernst Jakob

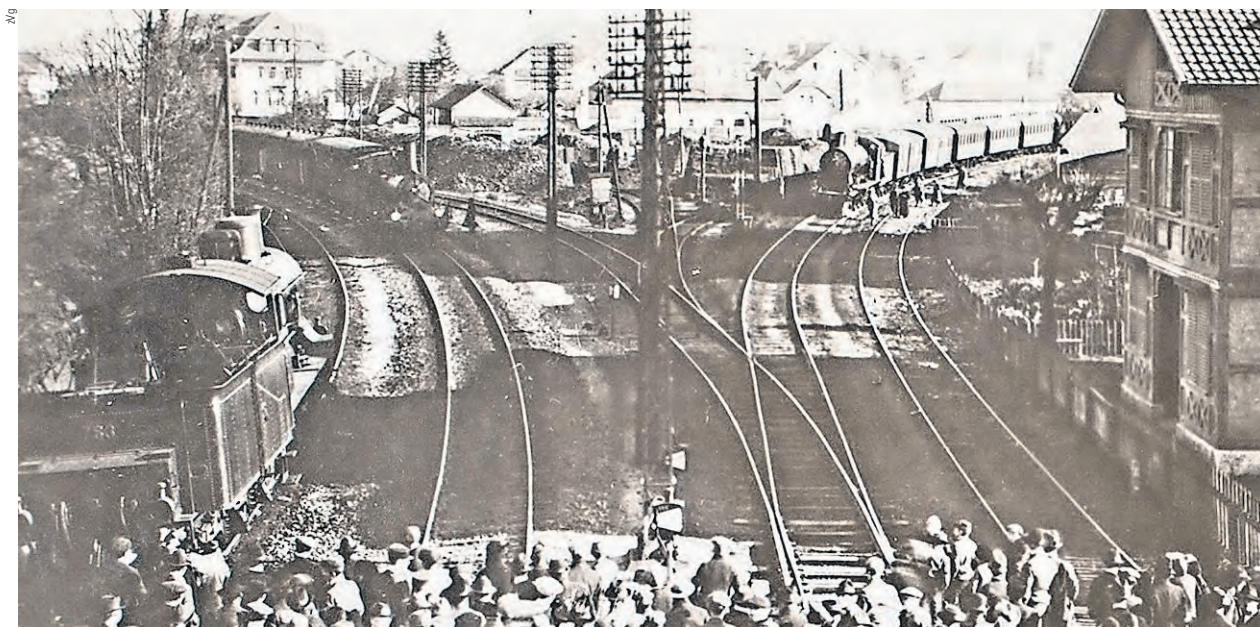
Giovanni Tamò capotreno principale, il ferroviere rosso ticinese

Lo sciopero generale ebbe conseguenze molto diverse, che andarono dalla repressione all'adozione di riforme. Per una parte dei lavoratori le condizioni di lavoro peggiorarono. La giustizia militare aprì procedimenti contro oltre 3500 persone, soprattutto ferrovieri, di cui 147 si conclusero con una condanna. Lo sciopero di novembre coinvolse in Ticino poche categorie: i ferrovieri innanzitutto (Bellinzona, Biasca, Chiasso), le fabbriche di Bodio, malgrado il fatto che fossero militarizzate, i centri di Brissago e

Giubiasco. Nomi storici sono all'origine della gloriosa storia dei ferrovieri tra cui **Giovanni Tamò**, capotreno principale, uno dei 147 ferrovieri condannati per lo sciopero generale. Tamò fu anche legatissimo alla Casa del Popolo di Bellinzona, che nacque grazie ai ferrovieri, che costituirono il fulcro del movimento operaio a Bellinzona.

Il bisogno di esser presenti sul territorio, di mostrare che non si arretrava, portò alla decisione di creare delle Case del Popolo a Bellinzona e a Chiasso.

Su «Liberia Stampa» dell'epoca un articolo sull'inaugurazione di quella di Bellinzona con un titolo denso di forza: «Siam qui pur noi!». Nell'articolo si segnalò anche come il primo atto fu quello di sostituire il ritratto del generale Wille con quello del capotreno principale Giovanni Tamò, accogliendo il quale all'uscita dalle prigioni dove aveva scontato la pena inflittagli dal tribunale militare, un gruppo posò per una fotografia dietro al cartello «Reduci dalle patrie galere».



Dall'archivio SEV proviene questa immagine di scioperanti che occupano i binari a Bienne: un'icona dello sciopero generale

Uno sguardo da Bienne sulla Svizzera

Ferrovieri in prima fila

Sullo sciopero generale si è molto detto e scritto negli scorsi mesi. La situazione esistente cent'anni fa è in mostra nel Nuovo Museo di Bienne.

Quando l'11 novembre 1918 le campane delle chiese suonarono la fine della guerra, l'Europa devastata contava milioni di morti. Grazie al conflitto, vari affaristi avevano potuto realizzare enormi guadagni, mentre la classe operaia di quasi tutti i Paesi versava in uno stato di impoverimento crescente. Questo portò a scioperi e rivolte per una soluzione della gravissima situazione.

Le armi contro i dimostranti

Anche in Svizzera regnava la miseria, le disuguaglianze fra ricchi e poveri erano fortemente aumentate. In una società spaccata, la dichiarazione di sciopero generale in tutto il territorio nazionale fu la logica conseguenza di tale stato di cose. Le autorità fecero marciare l'esercito in armi contro gli

scioperanti e i dimostranti.

Uno sguardo sulle condizioni di vita

L'esposizione «1918: guerra e pace» nel Nuovo Museo a Bienne mostra le condizioni di vita estreme che portarono nello sciopero generale del 1918. La zona di Bienne sul confine

linguistico, dove l'industria orologiera forniva prodotti d'importanza bellica, fu coinvolta in pieno dagli eventi dell'epoca. Le idee pacifistiche e rivoluzionarie, ma anche la grande influenza spagnola non si fermarono alla frontiera. Nella mostra si cerca di illustrare a noi oggi come era la vita quotidiana cento anni fa. Possiamo così osservare oggetti e imma-



Anny Klawa [-Morf], 1894 Basilea - 1993 Berna, socialista convinta, che i più anziani fra noi ancora ricordano, nel 1918 a Leuzigen.

gini del tempo di guerra ma anche del più pacifico universo svizzero. Il rincaro seguito agli anni del conflitto era una minaccia per molte famiglie di lavoratori.

Fra i sindacalisti, erano stati i ferrovieri a capire, grazie al motto «Tutti gli ingranaggi si fermeranno, se il tuo forte braccio lo vuole», che potevano disporre di una certa forza,

importante ai fini dello sciopero. Sebbene il «Sindacato svizzero dei ferrovieri» SEV sia stato fondato solo nel 1919 dall'unione di organizzazioni professionali, dev'essere considerato come frutto dello sciopero generale. Il SEV ha messo svariati documenti del suo archivio a disposizione degli espositori.

La mostra si protrarrà per tutto

l'anno e prevede altre numerose manifestazioni collaterali. Su richiesta possono essere organizzate visite, ad esempio per le sezioni SEV.

pan.

NMB Nuovo Museo Bienne,
Seevorstadt 52, Bienne

Assemblea dei delegati LPV a Bellinzona

«E ora noi diciamo basta»

I delegati hanno detto stop alle rivendicazioni FFS. Markus Jordi a Bellinzona per parlare di formazione.

«L'Assemblea dei delegati si svolge per la prima volta in Ticino. Un momento storico» ha esordito il presidente della LPV Ticino Thomas Giedemann, che può essere fiero della sua impeccabile organizzazione.

Resta il fatto che l'Assemblea dei delegati è stata contrassegnata dalla rabbia dei macchinisti contro la direzione delle FFS e delle sue inaccettabili richieste nel quadro dei negoziati per il rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo. Il responsabile delle risorse umane delle FFS, Markus Jordi, è giunto a Bellinzona per presentare i progressi nella formazione dei macchinisti (cfr articolo riquadro). «Ma è importante che lei ascolti le nostre richieste - ha martellato il presidente centrale Hans-Ruedi Schürch - perché la nostra produttività sta già aumentando. Quando parliamo del CCL delle FFS, parliamo di un faro. IL CCL è motivo di orgoglio per noi, ma dovrebbe esserne orgogliosa anche l'azienda in un momento in cui sta lottando per mantenere il suo personale».

I delegati lo hanno seguito a spron battuto: Peter Mathis non ha avuto peli sulla lingua:



Peter Mathis, Stefan Bruderer e Rolf Braun, tre colleghi molto diretti con Markus Jordi.

«Le richieste dell'azienda mi hanno scioccato! Inaccettabili da parte di un'azienda pubblica. Il volto del capitalismo ha gettato la maschera». Stefan Bruderer ha sottolineato che anche i colleghi che normalmente non dicono nulla, ora si fanno sentire. L'affondo è giunto da Rolf Braun: «L'aumento della produttività del personale non è ricompensato a livello materiale. Al contrario oggi coloro che si prendono dei congedi sabbaici, vogliono sopprimere la garanzia dei 115 giorni liberi all'anno. Questo smantellamento è uno schiaffo per il personale».

Markus Jordi, sufficientemente scaltro da non gettare benzina sul fuoco, ha ancora cercato di

giustificare la politica della direzione: «Ci sono molti cambiamenti nel nostro settore: il 4° pacchetto ferroviario europeo con la sua liberalizzazione, i bus a lunga distanza nazionali voluti dall'UFT o la concorrenza nel traffico a lunga percorrenza». Questi fattori esterni non hanno convinto Thomas Giedemann: «Non capisco i manager confrontati con problemi che vengono dall'alto ma che vogliono scaricare verso il basso, cioè sulle spalle del personale. Quindi l'unica soluzione sarebbe peggiorare le condizioni lavorative del personale». Ha poi fatto un confronto provocatorio sul principio: «Quando l'Europa era sotto il dominio nazista,

non lo si era accettato semplicemente come un fatto compiuto. Dobbiamo quindi lottare contro i progetti europei». La fatalità non esiste. Damian Vogel ha aggiunto: «La riduzione

delle vacanze o l'abolizione delle indennità regionali sono tanti pugni in faccia al personale. È demotivante. Questo dovrebbe farla pensare perché senza il personale, l'azienda non andrà avanti».

Alla fine della giornata, la vicepresidente SEV Barbara Spalinger ha ricordato la necessità di lottare per il CCL delle FFS: «I negoziati sono difficili perché si percepisce che pochi conoscono la vostra vera realtà quotidiana. Spetta a voi spiegarlo e lottare per le vostre condizioni di lavoro. Per quanto riguarda i problemi legati alla concessione delle linee a lunga percorrenza, i vertici delle FFS, della BLS e dell'UFT devono sedersi attorno al tavolo».

Vivian Bologna

Il logo LPV si adatta a quello del SEV

Markus Kröppli della CoPe P è venuto a parlare di Sopre e dei suoi numerosi persistenti problemi. Un programma informatico costato alle FFS già circa 100 milioni: tra informazioni incomprensibili e cambiamenti di informazioni che non si capiscono, Sopre sta ancora facendo meraviglie: «In certe situazioni la LdL è violata. Una cosa che non dovrebbe accadere. Dobbiamo poter controllare la nostra pianificazione di lavoro fino a 16-18 mesi indietro».

del 2019, il SEV si presenterà unito e con un'immagine unitaria per il suo 100° anniversario!

Formazione dei macchinisti

Markus Jordi ha parlato dell'esame professionale federale la cui responsabilità incombe all'Associazione per la formazione professionale superiore di macchinisti e macchiniste di cui il SEV è membro. «Permette di aumentare l'attrattiva e il valore del profilo professionale sul mercato del lavoro e dovrebbe rimediare alla penuria di personale specializzato», ha spiegato Markus Jordi. Le FFS non hanno ancora stabilito i costi di questa formazione volontaria e la partecipazione ai costi. Maggiori info sul sito: www.vhbl-afsm.ch. L'assemblea ha pure accettato due risoluzioni sottoposte a tutte le sottofederazioni. Delegati e delegate sono stati informati su un sondaggio (per ora solo in tedesco) sull'aria logo con 15 voti favorevoli, 5 contrari e 3 astensioni. Così, alla fine di quest'anno, o anche all'inizio

Logo ampiamente approvato

Barbara Spalinger ha introdotto la discussione sul logo: «Il logo è come un bambino prima che arrivi nel mondo. Siamo interessati, tutti vengono coinvolti nella scelta del nome e 6 mesi dopo non ne parliamo più». Il Comitato SEV ha deciso di unificare la propria identità visiva il 4 maggio. E ora LPV si è unito alle altre sottofederazioni. I delegati hanno approvato il nuovo logo con 15 voti favorevoli, 5 contrari e 3 astensioni. Così, alla fine di quest'anno, o anche all'inizio

ELEZIONI E PARTENZE

Eletti/e: Christian Meyer (sostituto commissione gestione), Thomas Giedemann (vicepresidente dell'Assemblea delegati, AD), Hanny Weissmüller (commissione donne), Matthias Papp (delegato conferenza CCL FFS/FFS Cargo), Giuseppe Lupica (supplente), Sven Zimmermann (commissione giovani). La cassiera Mirjam Ensner ha comunicato



Bernhard Frauenfelder, Hans-Ruedi Schürch, Manuel Grünig e Kurt Kälin.

to il suo ritiro per la fine dell'anno. Interessati/e annunciarsi alla LPV. L'assemblea ha ringraziato calorosamente chi termina il mandato: Kurt Kälin (responsabile commissione), Manuel Grünig (Giovani) e Bernhard Frauenfelder presidente dell'AD.

vbo



Eletti/all'AD. Matthias Papp, Hanny Weissmüller e Thomas Giedemann.

Assemblea dei delegati della Sottofederazione Lavori (BAU)

Tutto chiaro – salvo il futuro

Quest'anno si sono sentiti toni ben più battaglieri rispetto al passato.

Le assemblee dei delegati delle sottofederazioni sono un elemento vitale della democrazia sindacale: i funzionari della milizia sindacale si assumono per conto dei membri delle loro sezioni la responsabilità degli affari statuari, eleggono il Comitato centrale, approvano i conti e il preventivo di spesa, e stabiliscono le linee guida per l'azione dell'anno successivo, in modo non molto diverso da quanto avviene in una qualsiasi associazione, cooperativa o società per azioni. A volte però quella che potrebbe sembrare routine viene anche spezzata: succede quando gli interessi dell'organizzazione e dei suoi affiliati vengono gravemente minacciati. In queste assemblee allora i toni si alzano, e i discorsi diventano più affilati.

Il CCL è minacciato

Nel caso di un sindacato, l'organizzazione con cui i lavoratori e le lavoratrici difendono i propri interessi e lottano per i propri diritti, ciò è tanto più vero. E anche se i collaboratori e le collaboratrici del settore dei lavori della ferrovia sono conosciuti per la loro affidabilità piuttosto che per essere quelli che «gridano» più forte, la preoccupazione per la minaccia al CCL, l'insofferenza per l'atteggiamento di chiusura della delegazione alle trattative della direzione FFS, sono emersi con tutta chiarezza.

Anno sindacale molto intenso

Il presidente centrale Markus Kaufmann ha aperto l'assemblea con una relazione sullo stato delle cose. Ha dato conto di un anno trascorso che è stato nuovamente molto impegnativo. In numerosi colloqui avuti con le FFS hanno continuato a essere presentate sempre nuove «riorganizzazioni», sulle quali dover prendere posizione e per le quali è stato necessario attivarsi nelle procedure di

consultazione – sempre però nella consapevolezza di aver ben poco margine di influenza. Si viene informati, ma riuscire a cambiare qualcosa è ben difficile. Le trattative CCL, se si possono così definire, sono avvertite da Kaufmann come «molto difficoltose», quasi come un frustrante «programma diversivo».

Attacco frontale delle FFS

Dello stesso tenore è stato l'intervento del segretario sindacale Urs Huber. Ha parlato di una «logica ricattatoria» da parte del datore di lavoro, di chiare richieste «ultimative» – una reale cultura negoziale avrebbe ben altre caratteristiche. La massa di richieste improntate alla logica di cancellazione e di riduzione delle FFS è enorme.

Perfino il rispetto di diritti chiaramente stabiliti nel CCL deve oggi essere a volte faticosamente conquistato, venendo poi da parte del datore di lavoro quasi venduto come fosse una benevola concessione. Che ora venga rimesso sul tavolo delle trattative come mezzo di pressione anche l'accordo già da tempo concluso e parafato sulla Cassa pensione ha fortemente irritato la delegazione negoziale del SEV. Le trattative sono estremamente difficili e faticose. Ora si tratta soprattutto di fare attenzione a non lasciarsi sfinare, e soprattutto a fare in modo che i collaboratori continuino a essere consapevoli e pronti all'azione, se le trattative dovessero effettivamente protrarsi ancora per mesi.

Troppi smantellamenti

Huber ha proseguito la propria esposizione dando una panoramica attuale sui molti progetti di smantellamento e riorganizzazione in corso nell'Infrastruttura FFS. E il timore è chiaro: tali misure non diminuiranno nel prossimo futuro. Anche per questo la politica delle FFS di attacco al CCL per ottenere risparmi ad ogni



Markus Kaufmann



Urs Huber



Manuel Avallone

costo è completamente fuori luogo. Già ora sono in corso fin troppi progetti di riorganizzazione e smantellamento, con le conseguenti incertezze per il personale. Che poi il futuro direttore della Divisione Infrastruttura, appena nominato, provenga da un'esperienza professionale ventennale presso multinazionali americane del settore informatico, non rassereni gli animi.

Sbloccare la situazione

Il vice presidente SEV Manuel Avallone è intervenuto all'assemblea sullo stesso tema, che peraltro è quello che al momento occupa il SEV e i suoi membri nella misura preponderante. Anche nel suo caso l'espressione usata a proposito delle trattative CCL è stata «faticose». Le trattative non sono solo faticose, ma anche lunghe e complicate: i rappresentanti del datore di lavoro si sono presentati con rivendicazioni estremamente elevate, e a lungo non hanno accettato di

muoversi dalle loro posizioni. Avallone mostra però di nutrire almeno una minima speranza, data dal fatto che il giorno precedente sembra aver colto qualche segno di disponibilità dalla controparte. Sicuramente ci sono ancora «terreni minati e trappole» – però se ciò potesse favorire una soluzione alle trattative si potrebbe anche prendere in considerazione un differimento del termine di scadenza del CCL.

Anche Avallone ha considerato il CCL come sistema che a propria volta è inserito in un sistema sovraordinato di leggi e ordinanze. Il datore di lavoro perciò dovrebbe riflettere attentamente su quali adeguamenti voler prendere, poter prendere e dover prendere. Proprio per questo non dovrebbero essere lasciate alle FFS le mani libere per introdurre cambiamenti. Se invece le FFS dovessero disdire il CCL – così Avallone ai delegati –, «questo sarebbe un pugno in faccia per tutti i collaboratori e un attacco

INFO

Le questioni statuarie non hanno dato adito nel corso dell'AD Lavori a particolari discussioni. Il rapporto annuale del presidente, i conti annuali e il preventivo sono stati approvati all'unanimità. Le due risoluzioni, concernenti le trattative per il CCL FFS e FFS Cargo, e per la conclusione di un CCL per il settore dei bus a lunga percorrenza, sono state anch'esse approvate senza discussioni. Memet Kaya è stato eletto dai 28 delegati con diritto di voto (su 39 partecipanti) quale nuovo membro della Commissione centrale. Egli potrebbe rappresentare il «futuro della SF lavori», che per motivi di tempo non ha più potuto essere discusso. pan.

frontale al SEV. In tal caso dovremo reagire di conseguenza. E ci sarà bisogno di voi». pan.



«BAU macht vieles klar» (BAU chiarisce molte cose): ecco il nuovo slogan.

Assemblea dei/delle delegati/e VPT

Parola d'ordine: coinvolgere



Molta attenzione e partecipazione sotto lo sguardo della vicepresidente del SEV Barbara Spalinger

C'è qualcosa di bello, ma di veramente bello, alla VPT: predisposizione al dibattito, alla discussione e al confronto in modo aperto e senza pregiudizi. Molti i temi sul tappeto tra emergenze sindacali, riforme interne (giornate VPT) e sfide legate alla digitalizzazione.

In apertura dei lavori è stato ricordato un cuore di leone, che la malattia ha strappato alla vita troppo presto; si tratta di Andrea Sabetti ricordato dal presidente del giorno **Peter Bernet** e da tutta l'assemblea per il suo coraggio e il suo impegno per la causa sindacale. E a sentire le voci dei delegati e delle delegate, l'importanza del sindacato e delle lotte sindacali è ben radicato nella VPT. Lo hanno sottolineato, ricordando importantissime battaglie, **Vincent Leggiero** (TPG), **Luca Madonna** (navigazione Lago Maggiore) e **Enzo Verme** (VMCV). Tre storie diverse ma con un unico comune denominatore: l'azione sindacale per difendere non solo il personale, ma anche le condizioni di lavoro. «Che poi non basta, perché - come ha dichiarato Vincent Leggiero - gli accordi rischiano di essere solo un pezzo di carta se non si vigila alla loro applicazione». Insomma il sindacato deve tenere gli occhi sempre aperti. Lo sa benissimo il presidente centrale **Gilbert D'Alessandro** che ha illustrato le sfide legate ai diversi settori della VPT e al servizio pubblico. Soprattutto il servizio pubblico: «La nuova

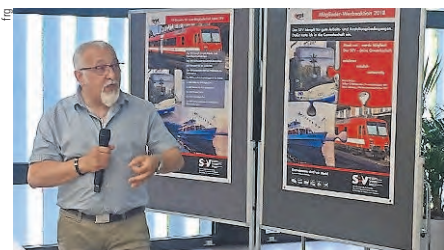
filosofia dell'Ufficio federale dei trasporti è chiara: neoliberalismo e concorrenza a qualsiasi costo. Poco importano le conseguenze sulla qualità del servizio e sulle condizioni di lavoro. Le decisioni prese sui bus a lunga distanza e sul traffico ferroviario a lunga percorrenza, sono estremamente insidiose perché rischiano di compromettere il sistema svizzero dei trasporti pubblici». Proprio questi cambiamenti, ha evidenziato Gilbert D'Alessandro, richiedono una maggior presenza sindacale: «Per questo abbiamo deciso di facilitare il coinvolgimento invitando il maggior numero di perso-

ne ai nostri incontri di settore». Settori che guardano con attenzione alle trattative in corso per il rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo. «Questo CCL - ha spiegato la vicepresidente **Barbara Spalinger** - è importante anche per le ITC, perché rappresenta un punto di riferimento. Quest'anno festeggiamo i 100 anni dello sciopero generale e questo evento ci ricorda il valore della lotta. Perché, come recita il nostro slogan, *Il CCL non cade dal cielo*. C'è un altro fronte su cui occorre essere preparati: la digitalizzazione, un tema che Spalinger conosce molto bene: «Noi vogliamo che il personale non

paghi il prezzo della digitalizzazione, che comporterà inevitabilmente molti cambiamenti a livello di organizzazione di lavoro e di produzione. Per il SEV è chiaro che la digitalizzazione deve trasformarsi in guadagno e in opportunità anche per i/le dipendenti». Due parole pure sulla revisione della LdL (già approvata dalle Camere federali) e sulla relativa ordinanza (OLdL), attualmente sul tavolo del Consiglio federale, senza dimenticare il progetto di creare una centrale nazionale sulle aggressioni contro il personale in collaborazione con l'Unione dei trasporti pubblici. **Françoise Gehring**

Raduni regionali VPT: riforma

Dicevamo che per la VPT il coinvolgimento è alla base dell'azione sindacale, per questo non si stanca mai di capire quali sono le vie migliori per crescere. La formula delle giornate VPT, che attualmente favorisce lo scambio intergenerazionale e il senso di appartenenza, va tuttavia ripensata per accrescerne l'interesse. Il dibattito è stato acceso. Il primo chiaro messaggio è che l'aspetto sindacale, militante e politico non deve mai venir meno, anche se nessuno contesta l'importanza della convivialità. Secondo: la dimensione intergenerazionale è e deve restare un valore. La tavola rotonda sembra aver fatto il suo



Gilbert D'Alessandro, un presidente mille idee

tempo, per cui sarà necessario valutare nuove formule per l'approfondimento dei temi sindacali. Si è discusso infine sul periodo migliore e sull'introduzione di una parte culturale. **frg**

AL VOLO

Reclutamento

Renée Schnegg, della Commissione centrale VPT, ha preso in mano il dossier reclutamento con un sacco di idee e piglio deciso. Ha prodotto un nuovo materiale di reclutamento avvincente ed efficace. Alla fine del 2017 i soci VPT erano 10'435.

Risoluzioni

All'unanimità l'AD ha votato due risoluzioni: una di condanna alle rivendicazioni delle FFS nel quadro delle trattative per il rinnovo del CCL e una per chiedere l'introduzione di un CCL per i bus a lunga distanza, censurando nel contempo la politica neoliberale dell'Ufficio federale dei trasporti.

Commiati

La VPT si è congedata dal segretario sindacale del SEV **Roman Gugger** e dai colleghi **Michel Jaberg** e **Ueli Müller**, ringraziando tutti per il lavoro svolto nelle loro diverse funzioni.

Ringraziamenti speciali

Mostrando una bella sensibilità, la VPT ha voluto omaggiare la centralinista del SEV **Marisa Filippi**, primo volto e primo sorriso che si incontra all'ingresso del segretariato centrale. E un plauso anche alle traduttrici e al traduttore, così indispensabili per la vita del sindacato.



Gilbert e Marisa



Traduttore e traduttrici

Assemblea dei delegati della Sottofederazione del personale tecnico di servizio TS

Cargo al centro dell'attenzione

Il tema principale è stato il futuro della Cargo. Tre rappresentanti dell'impresa hanno presentato i più recenti piani di riorganizzazione – trovando incomprensione ed espressioni interrogative.

«Programma di performance», «strategia di partenariato», «azionisti di minoranza» – i rappresentanti di FFS Cargo Urs Gähwiler (dirigente produzione regionale Cargo), Roland Seidel (dirigente FFS Cargo manutenzione) e Markus Streckeisen (Chief Transformation Officer e membro della direzione) hanno introdotto con queste parole d'ordine la loro relazione di fronte all'assemblea della sottofederazione TS a Winterthur. Il concetto di fondo: FFS Cargo è impantanata in una difficile situazione finanziaria. «Dobbiamo risanare», dice Streckeisen, «questo lo sappiamo tutti». Per questo motivo è in corso un programma di performance per il quale viene verificata la produttività di circa 170 degli attuali 344 punti di carico. Urs Gähwiler sottolinea che nell'ambito di questa «verifica» vengono cercate soluzioni insieme con i clienti. «Non si tratta semplicemente di chiudere dei punti di carico», afferma. Nei casi in cui si dovesse effettivamente arrivare a una

chiusura, i clienti dovrebbero essere indirizzati verso punti di carico maggiori...

FFS Cargo alla ricerca di partner Urs Gähwiler si trova al momento impegnato nello sviluppo di una strategia di partenariato per FFS Cargo, che dovrà essere esaminata dal Consiglio di amministrazione il prossimo agosto. Concretamente, FFS Cargo sta cercando uno o più azionisti di minoranza per poter meglio gestire la catena della logistica e sfruttare sinergie tra trasporto su rotaia e su gomma. Con l'obiettivo dell'aumento dell'efficienza produttiva, FFS Cargo sta inoltre sviluppando diversi progetti nell'ambito dell'automazione dei processi. Markus Streckeisen ha sintetizzato alcune di queste innovazioni: «Una componente importante ne è ad esempio l'aggancio automatico». Da questo spera di ottenere anche un profilo professionale più attrattivo e una migliore protezione della salute dei collaboratori, non più costretti a scendere dai carri. Tuttavia l'aggancio automatico è già all'ordine del giorno fin dal lontano 1975, senza che fino ad oggi si sia mai riusciti a realizzare veramente qualcosa – un emblema delle spesso vuote promesse di FFS Cargo?

Servizio pubblico

Promesse sono state anche fatte da Roland Seidel, direttore manutenzione di FFS Cargo. «Oggi noi siamo un importante partner di servizio per il traffico merci su rotaia in Svizzera, e lo rimarremo», si dice convinto. Per rafforzare i punti di carico, Seidel intende soprattutto incrementare le squadre mobi-

li, capaci di reagire più velocemente e sul posto in caso di problemi. Alla fine della discussione Christoph Geissbühler, segretario sindacale SEV e già vice presidente della SF TS, dà ai tre rappresentanti delle FFS Cargo un consiglio, alla luce di tutti i cambiamenti che si apprestano: «Tenete in considerazione i vostri collaboratori e ascoltateli, altrimenti li perderete!». Il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn, responsabile per il settore FFS Cargo, conclude la discussione. Per l'ennesima volta critica fortemente il massiccio smantellamento cui le FFS Cargo sono state sottoposte negli ultimi anni, senza che nessuna tra tutte queste misure abbia poi condotto all'obiettivo prefissato di pareggiare i conti, avendo anzi l'effetto di compromettere le possibilità di sviluppo futuro dell'azienda. Per il SEV, il traffico merci su rotaia fa parte del servizio pubblico e per questo dev'essere protetto e sostenuto.

P-OP-ZBS: protezione dati

I delegati hanno inoltre approvato la risoluzione «La Sottofederazione SEV TS e la CoPe non ammettono infrazioni contro la protezione dei dati!». Dal 19 marzo la direzione di P-OP-ZBS pretende dai collaboratori che iscrivano il loro orario di lavoro produttivo e giustificino gli scostamenti con il tempo di lavoro non produttivo – indicando il loro nome completo e numero di telefono. Il servizio Protezione dei dati ha confermato che questa prassi contrasta con la protezione dei dati e che una simile registrazione può essere fatta solo senza che sia indicato il nome, ma le FFS sono rimaste inattive. La risoluzione pretende dalla direzione ZBS la cessazione della registrazione del tempo di lavoro sui quadri dei turni in tutte le sedi, fino a quando non sussista una soluzione corretta sotto il profilo della protezione dei dati personali.

Karin Taglang

PERSONE



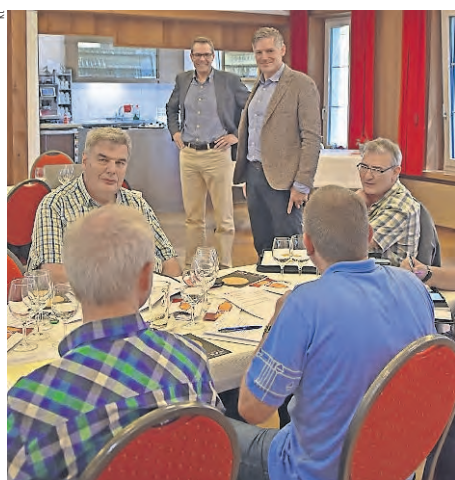
Eletti (da sinistra): Sylvian Sahli, Laurent Cuennet, Markus Schnüriger, Daniel Huber e Sandro Kälin.

I delegati del personale tecnico di servizio hanno assolto anche al compito di eleggere nuovi rappresentanti per diverse funzioni e organi sindacali:

Daniel Huber (segretario) e Sandro Kälin (responsabile reclutamento) sono stati eletti nella Commissione centrale. Nel Comitato SEV è stato eletto il vice presidente centrale della SF TS Sandro Kälin (membro supplente). Markus Schnüriger, presidente della sezione TS Svizzera orientale, è stato eletto dai delegati come nuovo membro del Comitato centrale. Quali delegati della Conferenza CCL FFS/FFS Cargo sono stati eletti Sylvian Sahli, Laurent Cuennet, Venhar Qerimi e Daniel Huber. Sylvian Sahli è stato inoltre eletto quale delegato per la Commissione CCL.

È stato congedato invece Christoph Geissbühler, già vice presidente centrale e delegato tanto della Conferenza che della Commissione CCL. Infatti è stato ora assunto quale «segretario sindacale TS», come lo ha chiamato il presidente TS Claude Meier, presso il segretariato centrale del SEV.

L'assemblea ha infine congedato anche Reini Grünenfelder, già presidente della sezione TS Svizzera orientale.



Urs Gähwiler (destra) e Markus Streckeisen (sinistra) a colloquio con alcuni membri.



Christoph Geissbühler

«Reini» Grünenfelder

133a. assemblea dei delegati della Sottofederazione del personale treno (ZPV) a Berna

Siamo in un contesto difficile

«A volte quella sindacale è veramente un'attività incomprensibile.» Il presidente centrale Andreas Menet ha aperto la sua relazione con questa frase. E il lungo ordine del giorno lasciava presumere una situazione tutt'altro che facile.

Andreas Menet ha esordito ricordando il contesto difficile in cui i sindacati si trovano oggi a operare e che il lavoro sindacale rappresenta una grossa sfida a ogni livello. Oggi infatti si pretendono soprattutto la produttività e l'economicità. Che poi a fronte di questo scenario l'attività sindacale sia ancora più importante, è provato anche dalle cifre in crescita delle nuove adesioni. «Siamo qui oggi per disporre gli scambi del futuro», è stato l'appello di Menet ai partecipanti. Non meraviglia quindi che fra le numerose trattande all'ordine del giorno spiccassero due temi

delicati e complessi: i negoziati sul CCL e il progetto Accompagnamento dei clienti 2020.

Aperta la discussione

Ancora prima di mezzogiorno il capo della Gestione del traffico FFS (VM), Linus Looser, ha preso la parola per riferire sullo stato attuale dell'accompagnamento dei clienti 2020. Non deve sorprendere che non abbia saputo convincere i presenti. A far discutere è in particolare l'idea di sopprimere l'accompagnamento integrale a due agenti dal cambiamento d'orario 2018. Il rappresentante delle FFS ha cercato di spiegarne le ragioni: «Non tutti i treni saranno accompagnati da un solo agente. Lo si farà solo laddove, a nostro avviso, questo è possibile e ragionevole. Impiegheremo le risorse divenute libere nei treni più frequentati o in quelli considerati a rischio.» Perché solo pochi collegamenti e treni debbano rientrare fra le prestazioni di base e vengano invece classificati come prestazioni di rinfor-

zo, è stato motivato da Linus Looser con il fatto che i rischi e

Per questo la ZPV ha dimostrato con un'azione perché l'ac-

In lotta per il CCL

Dopo la pausa per il pranzo, condita da animate e proficue discussioni, è toccato a Manuel Avallone, vicepresidente del SEV, riferire sul nuovo CCL. Senza nascondere la difficile situazione, egli ha promesso ai delegati che la delegazione alle trattative si impegnerà con le unghie e con i denti per ottenere un CCL equo. Ha ricordato come le «pretese delle FFS siano un campo minato e non possano essere negoziate!» Manuel Avallone ha esortato a non mollare la presa e a rinnovare gli sforzi per reclutare nuovi membri. Questo perché solo uniti siamo forti e possiamo ottenere qualcosa!

Dopo una giornata proficua e variata, con molte discussioni, varie nomine e il voto su ben undici proposte, il presidente dell'AD, Roger Tschirky, ha dichiarato chiusa la 133a. assemblea dei delegati della sottofederazione del personale treno.



Andreas Menet consegna a Linus Looser la firma.

le situazioni mutano nel corso dell'anno e questa nuova suddivisione consente un più rapido adeguamento. Le spiegazioni fornite non hanno però saputo fugare i dubbi e i timori dei delegati.

compagnamento con due agenti dev'essere mantenuto. A Looser è stata inoltre consegnata una nostra presa di posizione (vedi riquadro).

Chantal Fischer

UN'ASSEMBLEA DINAMICA

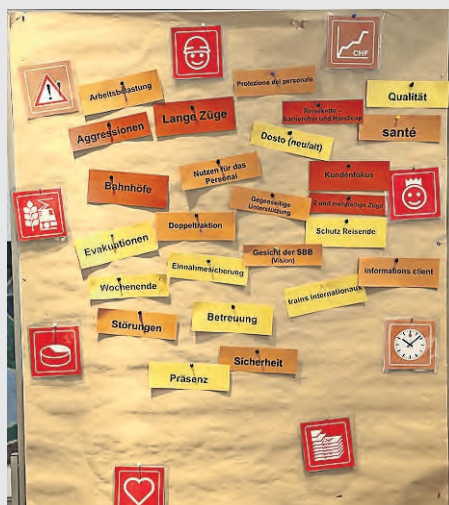
I delegati ZPV consegnano alle FFS una presa di posizione

In vista dell'incontro con Linus Looser, responsabile del settore VM, alla loro AD del 23 maggio, i delegati della ZPV si erano preparati bene. Tutti i convenuti hanno ricevuto un biglietto sul quale era riportata una ragione a sostegno dell'accompagnamento dei treni con due agenti. Dopo la discussione con Looser, i delegati si sono messi in fila e hanno appeso i biglietti a una lavagna. Ne è risultato un bel quadro con tutti gli argomenti che spiegano perché mantenere due agenti nel treno sia la soluzione più logica e fondamentale. Successivamente, il presidente centrale Andreas Menet ZPV ha consegnato a

Linus Looser una presa di posizione sul tema, preventivamente sottoscritta dai presenti. Ricevendo la nostra petizione, il diretto interessato si è detto «impressionato» dell'azione. Le questioni e i temi ancora in sospeso emersi dalla discussione saranno ripresi in ulteriori colloqui; è stato quanto perlomeno ha promesso. Che poi possano sfociare effettivamente in

modifiche al progetto, è ancora da vedere.

chf



Argomenti sul doppio accompagnamento

Avvicendamenti

L'annuale assemblea dei delegati offre di volta in volta anche l'occasione per occupare mandati vacanti e ringraziare le colleghe e i colleghi dimissionari.

Dopo quattro anni di carica, come da statuto Peter Lerf ha lasciato la CVG ZPV. Le sue parole di commiato - «la rassegna non è un termine del nostro vocabolario» - si adattano perfettamente alla situazione tesa in cui si muovono al momento i sindacati. Al suo posto è stato nominato Richard Zbinden.



Quale nuova rappresentante dei giovani ZPV è stata eletta Yasmin Furrer. La proposta di tenere in considerazione entrambe le candidate, raddoppiando così la rappresentanza giovanile, ha ottenuto scarso consenso, in particolare perché gli statuti non lo prevedono e andrebbero modificati di conseguenza.

Sono poi stati designati in seno alla Conferenza CCL: Sabine Brühlhart e Pascal Prince come pure Vincent Biétry e Loucif Hicham (membri sostituiti).

chf

Sottofederazione del personale di manovra (RPV): 121° assemblea ordinaria dei delegati

Appello alla dirigenza Cargo

I delegati della RPV hanno inviato una lettera aperta al presidente del Consiglio di amministrazione e al CEO di FFS Cargo per manifestare la loro opposizione al taglio di quasi un terzo dei 2600 impieghi e della metà dei punti di carico attuali. Altro argomento sul tavolo: le trattative CCL.



I delegati mostrano la lettera «Stop alla cattiva gestione – date una possibilità al traffico merci su ferrovia!».

All'assemblea, svoltasi il 23 maggio al ristorante Schmiedstube di Berna, hanno partecipato, oltre ai 27 delegati con diritto di voto, i cinque membri della commissione centrale, due ex delegati, un ospite, tre membri del segretariato centrale del SEV e due traduttori.

FFS Cargo

Il presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha dapprima informato sulla riduzione di sette unità del team di manovra di Ziegelbrücke, dovuta al calo dei vagoni da smistare. Tutti gli interessati hanno potuto trovare una collocazione in altre sedi, a dimostrazione che i rapporti tra le parti sociali possono essere positivi. Lo ha sottolineato anche il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn, ribadendo come il SEV non combatte le ristrutturazioni quando queste si dimostrano necessarie. I massicci tagli prospettati nella rete del traffico a carri completi vengono però meno a questa condizione. Negli ultimi anni, Cargo ha sovente fatto ricorso a misure di questo genere per inseguire un obiettivo irrealistico per questo settore come la copertura delle spese. Per contro, il trasferimento del traffico su strada che deriverebbe da questa ulteriore ristrutturazione, danneggerebbe economia e ambiente, in un contesto in cui il traffico merci è comunque destinato a crescere. Cargo ha invece bisogno, come del resto deciso dalle istanze politiche,

LETTERA APERTA ALLA DIREZIONE DI FFS CARGO

Egregio signor Meyer, egregio signor Perrin, **Ora basta!**

«Uno smantellamento grossolano», è così che l'industria attiva nei carichi qualifica la politica commerciale e la politica dei trasporti che avete condotto in questi anni! I processi di smantellamento sembrano programmati sin dalla nascita di FFS Cargo (...). Per quale ragione il Signor Meyer promuove in tutta fretta uno storico ridimensionamento dell'offerta del trasporto delle merci su ferrovia, quando invece Consiglio federale e Parlamento chiedono una riorganizzazione del CdA di FFS Cargo? Come può FFS Cargo tollerare senza

resistenze la soppressione delle compensazioni per le prestazioni del servizio pubblico, anche se queste misure portano ad un aumento del numero di camion, degli ingorghi e del caos sulle strade, ad un aumento di sovraccarico per la popolazione e l'ambiente? La fiducia del personale tecnico di servizio nella gestione attuale di FFS Cargo da parte di Andreas Meyer è finita! Noi vi chiediamo di:

- fermare questo smantellamento!
- Impegnarvi nei confronti della Confederazione, dei cantoni e dei comuni per ottenere dei contributi, vendendo loro me-

glio il traffico merci a vagoni singoli come un vero servizio pubblico, che farà risparmiare alla collettività altri costi e rappresenta per l'economia un mezzo di trasporto affidabile.

- Mettervi alla ricerca di buone soluzioni con i clienti, affinché la ferrovia sia parte della loro crescita nel trasporto merci.

- Non ostinarvi ad esigere volumi minimi e non far credere ai piccoli clienti che non sono più i benvenuti. Date prova di innovazione!

- Porre un termine alla crisi orchestrata «dall'alto», che risulta da tutte le riorganizzazioni imposte sino ad ora senza avere mai raggiunto gli obietti-

vi promessi. Se persistete su questa via, il caos e una recrudescenza degli incidenti e dei burnouts saranno inevitabili.

- Lasciare a una nuova squadra il compito di sviluppare una strategia visionaria per il futuro, affinché la ferrovia possa pure partecipare alla crescita.

- Non permettete che l'ultimo atto di una strategia d'azienda inefficace consacrò la morte del traffico merci a carri singoli e la soppressione sino al 2023 di 800 impieghi, che rappresentano un terzo del personale!

Berna, 23 maggio 2018
(testo abbreviato)

di strategie innovative e di una nuova direzione che coinvolga anche specialisti di logistica. Gli interventi dei delegati hanno criticato la mancanza di idee chiare del progetto «WLV17», che aveva compromesso molti rapporti con i clienti, con conseguenze negative per la sicurezza e la salute dei dipendenti e ha portato ad una crescita delle irregolarità e degli incidenti. I nuovi tagli non farebbero che peggiorare ulteriormente la situazione, portandola al caos. «Dobbiamo stare in guardia e imparare a dir di NO»; «Attenzione che ci viene richiesta una partecipazione in caso di danni che ritengono dovuti a negligenza»;

«Dobbiamo essere formati a processi come l'automazione e la digitalizzazione, che non ci viene data perché manca personale» è stato criticato da più parti. I delegati hanno pertanto deciso di inviare una lettera aperta di protesta, discutendo due varianti di testo e pronunciandosi infine per quella più energica.

Trattative CCL

A riferire sulle difficoltà delle attuali trattative per il rinnovo del CCL FFS e Cargo è stata la vicepresidente SEV Barbara Spalinger. La discussione ha fatto emergere una chiara avversione alle richieste di ridurre da 6 a 4 ore la durata mini-

ma del lavoro e di assicurare le indennità nello stipendio assicurato in caso di malattia e alla cassa pensioni. La posizione contraria deriva soprattutto dall'aumento dei costi, in particolare per i più giovani, per i quali sarebbe invece importante chiedere di accelerare l'evoluzione all'interno della propria fascia salariale, che viene inoltre spesso penalizzata dalla valutazione personale.

I delegati si sono poi chiaramente espressi contro il collegamento tra lo stipendio e il colloquio di valutazione - rilevando come quest'ultimo potrebbe essere molto più aperto e costruttivo se venisse liberato dalle conseguenze salariali -

e per il mantenimento della possibilità di beneficiare del premio fedeltà in tempo libero.

Elezioni e finanze

Fabio Winiger è stato eletto in commissione centrale, mentre Richard Schlegel verrà proposto al congresso SEV del 2019 quale sostituto di Werner Graf nella CVG del SEV. I delegati hanno approvato i conti 2017, chiusi con un disavanzo che comprende anche 16448 franchi di spesa per i festeggiamenti dei 120 anni della RPV e il preventivo 2019, che prevede anch'esso una perdita e un contributo di 4000 franchi al centenario del SEV. **Fi**

La preparazione treni viola la protezione dei dati con delle «lavagne di controllo»

Niente nomi sui tabelloni

A partire da metà marzo, i dipendenti di tutte le officine della preparazione treni (P-OP-ZBS) sono stati obbligati a registrare le ore lavorative giornaliere, produttive e non produttive e i loro nomi sulle lavagne. Per la commissione per il personale è chiaro: i nomi non possono figurare sulle lavagne. Questo è stato confermato anche dal responsabile della protezione dei dati delle FFS.

L'idea è nata nel centro di manutenzione Zurigo-Herdern. Dall'inizio dell'anno quest'ultimo ha introdotto una «lavagna di controllo» per la documentazione giornaliera degli orari di lavoro produttivi e non produttivi. In questa tabella, i dipendenti devono giustificare brevemente il loro tempo di lavoro non produttivo. Ogni giorno, il capo squadra fotografa le note e registra le foto elettronica-

Verrechenbare Leistung						
Tour	Planzeit tempo pianificato	Sollzeit tempo previsto	Name nome	Istzeit tempo reale	Δ Min	Begründung zur Abweichung Motivo di scostamento
5322	555	522	██████	520	-2	
5322	555	522	██████	520	-2	
5322	555	522	██████	440	-82	Manöver
5322	555	522	██████	505	-17	Kaizen

Esempio di una «lavagna di controllo» - con i nomi oscurati.

mente. «Le ore improduttive possono ad esempio essere la conseguenza di un treno in ritardo, che rinvia la manutenzione programmata», afferma Christoph Geissbühler, segretario sindacale SEV. «Invece di semplicemente aspettare, i collaboratori puliscono la fossa di manutenzione o l'officina. Un'interruzione dell'esercizio può causare molte sospensioni nel piano di lavoro di un centro di manutenzione. Questo rischio fa tuttavia parte di questa attività.»

A Zurigo-Herdern - e anche altrove - le tabelle sono collocate in luoghi semi-pubblici e possono pertanto essere visio-

nate anche da collaboratori di altri settori, per esempio da macchinisti e collaboratori esterni. Alcuni colleghi avevano forti dubbi a scrivere il loro nome sulle tabelle, volevano così sapere se questa pratica era ammissibile ai sensi della legge sulla protezione dei dati.

Confermate le critiche della CoPe

Questa domanda è stata posta dalla CoPe P (traffico viaggiatori) al responsabile della protezione dei dati delle FFS. L'esperto ha confermato che doveva essere riesaminata la collocazione della lavagna per ragioni di protezione dei dati.

Ha inoltre proposto di cambiare il posto e usare pseudonimi anziché nomi. Da parte sua, la CoPe P ha suggerito di utilizzare unicamente i numeri del personale. «Peccato che ZBS non abbia parlato con la CoPe prima d'installare le lavagne. La CoPe avrebbe sconsigliato di annotare i nomi sin da subito», afferma Christoph Geissbühler.

Limitare il tempo

«D'altra parte, nell'era della digitalizzazione non ha molto senso chiedere al personale di procedere quotidianamente e per settimane alle iscrizioni manuali su una lavagna - pensa Christoph Geissbühler. Specialmente presso ZBS, dove a partire dalla metà del 2017, tutti i dipendenti utilizzano i loro tablet personali per inserire le ore di lavoro nel SAP, analogamente agli ordini di lavoro. Se la direzione desidera controllare la registrazione elettronica, dovrebbero essere sufficienti due settimane di inserimento manuale.»

Markus Fischer

Manutenzione a Briga: «indennità per ambiente insalubre» versate e rimborsate retroattivamente.

Il SEV ha ottenuto che le indennità per lavori particolarmente logoranti nel campo della manutenzione a Briga saranno nuovamente pagate dal 1° marzo 2018 secondo la direttiva P 142.5 (direttiva sulle indennità per lavori particolarmente pesanti nel traffico passeggeri operativo). Inoltre, i dipendenti che nel periodo dal 1° gennaio 2013 ad oggi hanno lavorato per la manutenzione a Briga riceveranno retroattivamente e pro rata temporis un assegno per il duro lavoro svolto pari a 150 franchi all'anno.

Queste allocazioni riguardano per esempio la sostituzione o riparazione di componenti del sistema di toilette contaminati da feci, lavori sporchi sul telaio del veicolo, pulizia dei graffiti, ecc. Christoph Geissbühler si aspetta che la direzione di ZBS applichi questi vantaggi ovunque. Altrimenti, scrivi a:

christoph.geissbuehler@sev-online.ch

■ Il redattore di «Kontakt.sev» Peter Anliker va in pensione

«Peter, le tue storie ci mancheranno»

Dopo oltre nove anni nella redazione di contatto.sev, Peter Anliker lascia il SEV e va in pensione. Ma non rimarrà con le mani in mano, a causa dei suoi numerosi interessi e piani.

Peter Anliker è stato attivamente coinvolto nella comunicazione del SEV dal dicembre 2008, dove si è speso con impegno e passione, in un periodo che ha portato molti cambiamenti e ha mutato radicalmente la comunicazione.

Ha sempre cercato storie stra-

ordinarie e persone altrettanto straordinarie con occhi e mente aperti. E le ha trovate. Diversi i reportage di Peter: dallo sgombero della neve ad Andermatt e sul Passo dell'Oberalp, al ritratto di Adrian von Allmen, contadino di montagna e conducente del gatto delle nevi. Tutte esperienze che resteranno nella memoria di Peter Anliker, come il ferroviere allevatore di conigli, il corridore a distanza sui binari o la presidente di RailArt. A Peter Anliker piaceva soprattutto lasciare l'ufficio e andare ad esplorare la realtà, attraverso gli incontri con le persone: «Perché - come dice lo stesso Peter - è fuori che le storie ac-



cadono. E i giornalisti devono proprio raccogliere le testimonianze.»

«Le persone mi sono sempre interessate»

L'interesse di Peter Anliker per il trasporto ferroviario e pubbli-

co è legato all'infanzia, poiché suo padre lavorava per la ferrovia stessa. Un interesse maturato con gli anni anche attraverso numerosi viaggi. Laureato, insegnante di scuola superiore, Anliker non poteva non interessarsi alle persone, alla loro vita e al sistema che sta dietro di esse. Le storie degli altri lo hanno sempre interessato.

Molti piani per il futuro

Dopo più di nove anni, è giunto il momento di dire addio al SEV. Peter Anliker inizierà la sua meritata pensione alla fine di giugno. E di sicuro non si annoierà. È interessato a molte cose e ha già alcuni piani che

vuole realizzare. A cominciare da progetti di scrittura che per molto tempo ha lasciato da parte; continuerà anche il suo lavoro presso il Tribunale del lavoro.

In futuro sarà in grado di dedicare più tempo a un'altra grande sua passione: l'escursionismo. Il completamento del suo già avanzato tour da Pruntrut a Chiasso non è quindi un ostacolo.

Peter, ti ringraziamo davvero tutti per tutti gli anni di collaborazione collegiale. Le tue storie ci mancheranno. Ti auguriamo tutto il bene possibile e tante avventure, dove meglio credi.

chf

Colpi di diritto

Tribunale del lavoro – 200 anni

A quanto pare, le controversie fra lavoratrici e lavoratori e datori di lavoro sono sempre esistite. Uno sguardo a vecchi documenti, molto interessanti.

Disdetta immediata, certificato di lavoro negato, prestazioni insufficienti: non sono invenzioni dei nostri giorni.

La padrona «l'aveva trattata tanto male e il mangiare era così cattivo da essere costretta a lasciare il servizio», si lamenta una servetta bernese nel 1792, rivolgendosi alla «Reformationskammer», la Camera per la difesa della moralità e della religione, che ai tempi della vecchia Berna, ossia prima del 1798, era competente per giudicare le controversie fra i «padroni» e la «servitù» delle locali economie domestiche.

Tina Adam, storica bernese, ha trovato la denuncia nel «manuale» della «Reformationskammer», una sorta di registro giornaliero dei casi

trattati. Nella statistica delle centinaia di casi che ci sono stati tramandati per gli anni dal 1781 al 1797, il gruppo numericamente maggiore è quello delle «questioni relative al tempo di servizio». Al riguardo bisogna sapere che i contratti di lavoro prendevano avvio con la consegna del cosiddetto «Haftpfennig», una caparra che veniva versata alla servitù alla firma del contratto, essi duravano almeno un anno e poi erano rinnovati di volta in volta di altri sei mesi. Chi voleva sciogliere il contratto – come datore di lavoro o quale dipendente – doveva attenersi a certe scadenze. Le suddette «questioni relative al tempo di servizio» oggi vengono tradotte come mancato rispetto del termine di disdetta. Le vertenze avevano però come oggetto anche il salario, oppure i di-

pendenti (ai tempi il termine «servitù» non aveva una connotazione negativa) denunciavano il fatto che il padrone detenesse cose di loro proprietà (vivevano infatti sotto lo stesso tetto), fossero sottoposti a violenze verbali o fisiche o che non avessero ricevuto il «congedo», come era detto il certificato di lavoro. Dal canto loro, i «signori» si lamentavano che i domestici li avessero abbandonati, fossero scortesi o lavorassero male, e anche contro il personale di servizio non mancavano accuse di violenza fisica o verbale o di condurre una «vita dissoluta».

Fatti ben familiari a qualcuno che conosca dall'interno il tribunale del lavoro dei nostri giorni! Mentre oggi vi è una conciliazione al cui termine la controversia può essere regolata bonalmente

con una procedura transattiva oppure viene rilasciata una «autorizzazione ad agire», ai tempi la «Camera» emanava un verdetto. E qui sta la differenza sostanziale: duecento anni fa, molti processi potevano concludersi per la «servitù» con un breve periodo... dietro le sbarre e il bando dalla città, connesso con il divieto di lavorare nelle case signorili dell'intero Cantone. Mentre ovviamente in nessun caso i «padroni» subivano una condanna detentiva né i datori di lavoro venivano espulsi. Molto spesso i lavoratori erano costretti ad assumersi integralmente o in parte le spese giudiziarie, oggi invece la procedura davanti al tribunale del lavoro è gratuita, almeno per cause fino a un certo limite.

Come si vede, le controversie per i termini di disdetta,

il pagamento del salario o i certificati di lavoro c'erano già allora, e anche gli insulti e le vie di fatto non sembrano un'invenzione dei tempi moderni. Oggi però, il più delle volte le lavoratrici e i lavoratori ottengono almeno una parte delle loro pretese – perlomeno quando sono giustificate. E sono state eliminate anche le pene detentive per una disdetta senza preavviso da parte del dipendente!

pan.

Il saggio sulle vertenze di lavoro nelle economie domestiche bernesi di Tina Adam è apparso nella Berner Zeitschrift für Geschichte, numero 4/2017, (Berna, dicembre 2017, pagine 3 – 37).

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



Nel quadro del programma SIF

Nuove risorse per progetti ferroviari

Nell'ambito del programma «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria» (SIF), nella sua seduta del 23 maggio 2018 il Consiglio federale ha approvato la nona convenzione di attuazione tra la Confederazione e le FFS, riguardante due ampliamenti per un valore complessivo di 20 milioni di franchi. La nona convenzione di attuazione conclusa con le FFS prevede due interventi di dieci milioni ciascuno ad Aarau

e Mendrisio. Ad Aarau sarà realizzata una comunicazione semplice rapida, necessaria per la quadruplicazione dei binari fino a Olten. A Mendrisio occorrono marciapiedi più lunghi e scambi più veloci, affinché il traffico regionale non risulti penalizzato dall'intensificazione del servizio a lunga distanza. Il programma SIF, da attuare entro il 2025, è il seguito del progetto Ferrovia 2000. Finora sono sta-

te concluse convenzioni attuative per un valore complessivo di circa 3,7 miliardi di franchi. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) calcola che nell'ambito del programma, per il quale il Parlamento ha approvato nel 2008 lo stanziamento di 5,4 miliardi di franchi più rincarato, saranno ancora adottati provvedimenti per 1,5 miliardi. Il programma SIF è collegato con la fase di ampliamento 2025 (FA2025)

del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). Quest'ultimo è parte integrante del pro-

getto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF).

Comunicato stampa

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega capotreno **Walter Hagedorn**, colpito negli affetti familiari per il decesso della mamma.

ZPV Ticino

Più aiuti finanziari da parte della Confederazione

Conciliare famiglia e lavoro

La Confederazione sosterrà i Cantoni e i Comuni che riducono i costi per la custodia di bambini complementare alla famiglia a carico dei genitori e promuoverà progetti volti ad adeguare maggiormente l'offerta di servizi per la custodia ai bisogni dei genitori che lavorano. Per questi due nuovi aiuti finanziari ha stanziato 100 milioni di franchi. Nella sua seduta del 25 aprile il Consiglio federale ha deciso che le modifiche della pertinente legge e della relativa ordinanza entreranno in vigore il 1° luglio 2018.

Rispetto ad altri Paesi europei, in Svizzera gli enti pubblici partecipano in misura nettamente inferiore al finanziamento della custodia di bambini complementare alla famiglia. Il Consiglio federale ha dunque deciso di sostenere finanziariamente i Cantoni e i Comuni che aumenteranno i sussidi

per ridurre i costi di custodia a carico dei genitori. L'importo di questi aiuti finanziari sarà tanto maggiore quanto più i sussidi cantonali e comunali verranno incrementati in un Cantone. L'impegno della Confederazione è limitato nel tempo: ogni Cantone potrà beneficiare del suo sostegno per tre anni al massimo, in misura decrescente.

Adeguamento dell'offerta

In futuro la Confederazione finanzia anche progetti volti ad adeguare maggiormente ai bisogni dei genitori l'offerta di servizi per la custodia di bambini complementare alla famiglia a livello cantonale, regionale o comunale. Saranno quindi promossi, ad esempio, progetti che propongono un'offerta di custodia al di fuori degli orari di apertura usuali o che predispongono la custodia di bambini in età scolastica per l'intera giornata.

Con la sua politica familiare, il Consiglio federale vuole promuovere prioritariamente la conciliabilità tra famiglia e lavoro, un obiettivo che persegue anche nell'ambito dell'iniziativa sul personale qualificato. Tale conciliabilità resta un grande problema per

molto genitori che lavorano. Per questo motivo nel giugno del 2016 il Consiglio federale ha proposto l'introduzione dei due nuovi aiuti finanziari summenzionati, che il Parlamento ha approvato nel giugno del 2017.

I nuovi strumenti di promozione vanno a completare l'attuale sostegno previsto nel quadro della legge federale sugli aiuti finanziari per la custodia di bambini complementare alla famiglia. Nei 15 anni trascorsi dalla sua entrata in vigore, la Confederazione ha sostenuto la creazione di circa 57 400 posti di custodia versando complessivamente 370 milioni di franchi. Questi aiuti finanziari rispondono tuttora a un notevole bisogno.

Nuovi aiuti finanziari

Le domande relative ai nuovi aiuti finanziari potranno essere presentate dal 1° luglio 2018 all'Ufficio federale delle assicurazioni sociali e dovranno esserlo imperativamente prima dell'aumento dei sussidi o dell'inizio del progetto in questione. Per gli aumenti dei sussidi e i progetti attuati dal 1° gennaio 2018 è prevista una regolamentazione transitoria in virtù della quale si potrà



inoltrare una domanda tra il 1° e il 31 luglio 2018. Maggiori informazioni sui due nuovi aiuti finanziari e gli appositi moduli per richiederli saranno messi a disposizione per tem-

po, prima dell'entrata in vigore della nuova regolamentazione, sul sito Internet dell'Ufficio federale delle assicurazioni sociali.

Comunicato Stampa

Creazione di posti per la custodia di bambini: il Consiglio federale respinge la proroga degli incentivi

Custodia dei figli, Berna segue altre vie

Il programma d'incentivazione della Confederazione per la creazione di posti per la custodia di bambini complementare alla famiglia non deve essere prorogato fino al 2023.

Nella sua seduta del 16 maggio 2018, il Consiglio federale si è pronunciato contro la proposta formulata in tal senso dalla Commissione della scienza, dell'educazione e della cultura

del Consiglio nazionale. La custodia di bambini complementare alla famiglia è prioritariamente di competenza dei Cantoni e dei Comuni. La Commissione propone di prorogare per la terza volta di quattro anni la durata di validità del programma e di stanziare a tal fine 130 milioni di franchi.

La legge federale sugli aiuti finanziari per la custodia di bambini complementare alla famiglia è finalizzata a promuovere la creazione di posti di custodia per i bambini per

consentire ai genitori di conciliare meglio la famiglia e il lavoro o la formazione. In vigore dal 1° febbraio 2003, essa sarà valida fino al 31 gennaio 2019. Sull'arco di 15 anni, gli aiuti finanziari della Confederazione hanno permesso di creare 57 383 nuovi posti di custodia, di cui 33 103 in strutture di custodia collettiva diurna e 24 280 in strutture di custodia parascolastiche.

Nel suo rapporto in merito, la Commissione della scienza, dell'educazione e della cultura

del Consiglio nazionale propone di prorogare nuovamente il programma d'incentivazione per un periodo di quattro anni, con una dotazione finanziaria di 130 milioni di franchi. Nel parere sul rapporto, il Consiglio federale respinge questa proposta, rammentando che la custodia di bambini complementare alla famiglia è prioritariamente di competenza dei Cantoni e dei Comuni, mentre il ruolo della Confederazione, che ha già finanziato due volte un prolungamento del pro-

gramma d'incentivazione, è sussidiario.

Su iniziativa del Consiglio federale, il Parlamento ha introdotto nuovi strumenti per promuovere la conciliabilità tra famiglia e lavoro (vedi articolo sopra), che entreranno in vigore il 1° luglio 2018: la Confederazione sosterrà i Cantoni e i Comuni che aumenteranno i propri sussidi per ridurre i costi di custodia a carico dei genitori e finanzia progetti cantonali, regionali e comunali.

Comunicato

PV Ticino e Moesano ferrovieri pensionati - gita aperta pure ai membri VPT

Gita al Museo Volandia di Somma Lombardo (VA) giovedì 7 giugno 2018

Dopo la pausa gite del 2017 con i festeggiamenti del Centenario della PV Ticino e Moesano e l'uscita al Caseificio di Airolo, eccoci qui a proporvi una gita con visita ad un museo che racconta la storia dell'aviazione. La meta non è troppo distante e non ci obbliga a lunghe ore di viaggio. Arriveremo verso le ore 10-10.30 ed avremo la possibilità di seguire una visita guidata a cura dei volontari dell'Associazione Amici di Volandia di circa un'ora suddivisi in gruppi. Dopo la visita ci trasferiremo a Casorate al ristorante le Querce per il pranzo che prevede dopo l'aperitivo «Le Querce» con stuzzichini dello chef, carpaccio di scottona con scaglie di parmigiano, insalata novella e senape rustica; a seguire sotto mantecato ai fiori di zucca, straccetti di grano saraceno al ragù di verdure estive, pancetta di maialino al mirto e riduzio-

ne alla liquirizia, per finire con un semifreddo al pistacchio di Bronte e cioccolato.

Dopo il pranzo sulla via del ritorno effettueremo una fermata di un'ora al nuovissimo centro acquisti di Arese.

Costo della gita CHF 70.- comprendente viaggio, biglietto d'entrata a Volandia, aperitivo e pranzo con bibite al Ristorante le Querce di Casorate.

Ultimo termine d'iscrizione:

31 maggio. Iscrizioni a: Marco Hefti, via Salim 7, 6653 Verscio, tel. 091 796 28 16 o 078 846 91 73, e-mail: heftimarco@gmail.com o tramite il tagliando di iscrizione sottostante.

Orari delle fermate

Sopraceneri

Airolo Stazione	06:50
Faido Posta	07:05
Lavorgo	07:10
Biasca Stazione	07:30
Castione rist. Meridiano	07:45
Bellinzona fermata bus	
al Ramone	07:55
Bellinzona P.zza Mesolcina	08:00
Giubiasco Casa anziani Aranda	08:15
Giubiasco stazione	08:20
Chiasso Dogana Brogeda	09:15

Lugano - Ceresio / Basso Mendrisiotto

Lugano Fornaci Grancia	08:30
Melano Posta	08:45
Capolago, P. Duttweiler	08:50
Mendrisio Stazione	09:00
Balerna Rimessa AMSA (centro California)	09:10
Chiasso Dogana Brogeda	09:15

Fermate e orari sono provvisori e potranno subire modifiche a seconda delle iscrizioni.

Mi iscrivo / ci iscriviamo alla gita al museo Volandia 2018



TAGLIANDO D'ISCRIZIONE

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:.....

Telefono/i:.....

Salita a:

Intolleranze alimentari:

Inviare il tagliando all'indirizzo indicato sopra di Marco Hefti.

■ Pensionati VPT/RhB

Gita estiva 28 giugno 2018

■ Informazioni

Partenza: da Coira ore 08.12 / da Landquart 08.22
Arrivo: Landquart - Coira 18.36 / 18.47

Percorso: Coira – Landquart – Buchs SG – Bus PTT – Nesslau Neu St. Johann – Schwägalp – Säntis - Urnäsch – Appenzello (sosta di 3 ore) – Gais – Altstätten SG – Landquart - Coira

Pranzo: sul Säntis (possibilità di self-service oppure alla carta) dalle ore 10.45 alle ore 13.00. Costi a carico dei partecipanti.

Appenzello: sosta con programma personale. Shopping per le signore (ev. visita Appenzeller Bitter). Partenza ore 17.04

■ Costi del viaggio:

L'intero viaggio può essere effettuato con la carta giornaliera FVP. Ad eccezione della tratta di andata e ritorno sul Säntis. Costo CHF 22.50

■ Iscrizione: al più tardi il 25 giugno sera a:

Felix Murk, Davos

Tel: 081 413 74 65 / cellulare : 078 606 60 25

email: felix.murk@bluewin.ch

Il comitato vi aspetta numerosi con i vostri partner. Venite tutti. Ci vediamo il 28 giugno!

■ PV Ticino e Moesano

Cento anni da festeggiare!

Franco Rangoni omaggiato dalla PV

Mercoledì 23 maggio abbiamo festeggiato i 100 anni del nostro socio Franco Rangoni, in ottima salute, alla casa per Anziani Alto Vedeggio a Mezzovico. Franco era attorniato dai suoi famigliari e dalle autorità di Monteceneri e con garbo ha apprezzato discorsi e omaggi. Franco è entrato a far parte del sindacato SEV il 1. gennaio 1939, quasi 80 anni di fedele militanza e la nostra sezione lo ringrazia per l'esempio di devozione e appartenenza ai valori sindacali. Porgiamo i migliori auguri di ogni bene e di tanta salute, grazie Franco.

Eliana e Alberto



Un anniversario degno di nota che fa piacere a tutto il SEV

Giornata di formazione delle donne SEV 2018
23 novembre 2018, 9:45-16:30, Hotel Ador, Laupenstrasse 15, Berna
prevista la traduzione simultanea (fr/it)

«Cambiamenti – Digitalizzazione – Flessibilità»

- Vale la pena di annunciarsi per tempo, i posti sono limitati.
- Iscrizioni possibili solo per internet a:
sev-online.ch/formazione oppure codice QR
- Non sono previsti Workshops
- La giornata di formazione delle donne vale come congedo di formazione per le impiegate presso le FFS.



Maggiori informazioni al seguente indirizzo:
bildung@sev-online.ch.

La giornata è organizzata e finanziata da:



Bai uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

Il SEV difende il tuo CCL con le unghie e i denti.
Aiutaci anche tu attivamente!

3 mesi di affiliazione gratuita!

Alle collaboratrici e ai collaboratori
FFS che aderiscono al SEV entro la
fine di giugno 2018 regaliamo i primi
tre mesi di quote.



Approfittane
e aderisci subito!
sev-online.ch/aderire



Colonie dei Sindacati Estate 2018 Rodi-Fiesse Valle Leventina



Colonia montana

Rodi, ragazzi/e da 6 (2012) a 12 anni (2006)

1. Turno: venerdì 29 giugno – venerdì 13 luglio

2. Turno: domenica 15 luglio – domenica 29 luglio

Rette: sindacalizzati 340.- / non sindacalizzati 440.-

Campo per adolescenti

Rodi, ragazzi/e da 13 (2005) a 15 anni (2003)

1. Turno: venerdì 29 giugno – venerdì 13 luglio

2. Turno: domenica 15 luglio – domenica 29 luglio

Rette: sindacalizzati 440.- / non sindacalizzati 540.-

Informazioni e iscrizioni

info@coloniedeisindacati.ch, tel. 091 826 35 77

formulario di iscrizione scaricabile dal sito:

www.coloniedeisindacati.ch

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del
sindacato del personale dei
trasporti SEV. Pubblicazione
quindicinale

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna
(caporedattore), Peter Anliker,
Pascal Fiscalini, Chantal Fischer,
Markus Fischer, Françoise Gehring,
Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia
Pellandini Minotti, Yves Sancey,
Karin Taglang

Indirizzo della redazione:
contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona,
e-mail: contatto@sev-online.ch,
telefono 091 825 01 15

Tiratura: edizione italiana: 3591
copie; totale: 40'995; certificata il
06.02.2018

**Abbonamenti e cambiamenti di
indirizzo:** SEV, divisione
amministrativa, casella postale,
3000 Berna 6, e-mail:
info@sev-online.ch,

tel. 031 357 57 57, fax 031
357 57 58. Abbonamento annuale
per i non affiliati: 40 franchi

Pubblicità: Fachmedien Zürichsee
Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712
Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044
928 56 00, e-mail:
kontakt@fachmedien.ch,
www.fachmedien.ch

Prestampa: AZ Medien, Aarau,
www.azmedien.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck
AG, Neumattstrasse 1, 5001
Aarau,
www.mittellandzeitungsdruck.ch

ISSN 1662-8470

**Prossima edizione: il
14 giugno.**

**Chiusura redazionale:
il 7 giugno, ore 10**



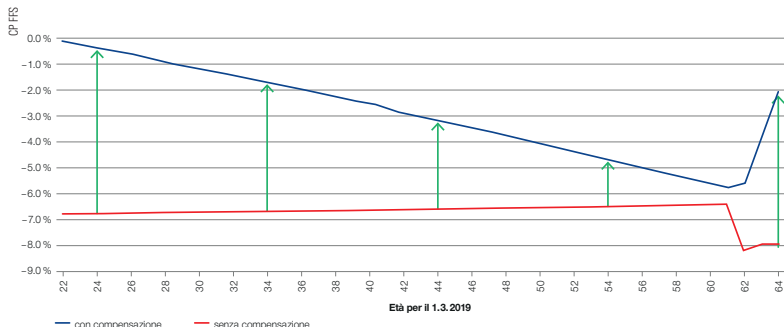
Tramite misure di ammortizzazione del taglio del tasso di conversione

Pressioni FFS sulla Cassa pensioni

Il Consiglio di amministrazione delle FFS utilizza la Cassa pensione come mezzo di pressione sui negoziati per il rinnovo del CCL. Si riserva di approvare la misura 3 solo se le trattative per il rinnovo del CCL avranno portato ad un risultato che giudicherà soddisfacente. Il SEV è indignato per questa infrazione alla convenzione di febbraio.

Il Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS ha deciso di ridurre il tasso di conversione, utilizzato per trasformare il capitale di vecchiaia in rendita, dall'attuale 5,18% al 4,73%. La riduzione avverrà in quattro tappe dal 1° marzo 2019 al 1° gennaio 2022 ed è stata decisa in quanto le aspettative di rendimento del capitale sono basse e l'attuale grado di copertura (107,1% al 1. gennaio 2018) costituisce una riserva insufficiente, considera l'elevata quota del 46% di beneficiari di rendita sul totale degli assicurati.

Senza misure di ammortizzazione, la riduzione del tasso di conversione porterebbe ad una riduzione delle rendite di circa il 7%. Per questa ragione, i rappresentanti del SEV nel consiglio di fondazione si battono per evitare simili decisioni senza soluzioni per attutirne gli



La riduzione delle rendite in percentuale in rapporto allo stato attuale all'età di 65 anni: la curva rossa indica le riduzioni delle rendite senza misure di attenuazione, la linea blu con. In verde gli effetti delle misure di attenuazione.

effetti sugli assicurati. In febbraio, il consiglio di fondazione ha deciso questa nuova riduzione e la comunità di trattative composta da SEV, VSLF, Transfair e associazione dei quadri aveva concordato con le FFS una convenzione con le tre seguenti misure di ammortizzazione:

1. Aumento degli accrediti di vecchiaia annui: aumento dell'1,5% dei contributi annui di assicurati e datore di lavoro FFS, ripartito in ragione della metà per ciascuna parte. I dipendenti sino ai 39 anni d'età non dovranno però pagare di più, perché l'aumento va integralmente a carico del datore di lavoro. Dipendenti dai 40 anni di età devono invece pagare l'1% in più. In contropartita della partecipazione del datore di lavoro, il personale rinuncia in via definitiva dal 1° gen-

naio 2019 al giorno supplementare di vacanza, al quale aveva già rinunciato nel 2016, nell'ambito delle misure di ammortizzazione della riduzione del tasso di conversione applicata allora.

2. Garanzia dei diritti acquisiti per gli assicurati nati prima del 31 gennaio 1961, finanziata dalla cassa pensioni FFS: chi va in pensione a partire dal 1° marzo 2019 riceve almeno quella pensione, alla quale avrebbe avuto diritto se fosse andato in pensione il 1° febbraio 2019.

3. Aumento dell'aver di vecchiaia che permette, unitamente alle misure 1 e 2, di contenere la riduzione di rendita per un assicurato che oggi ha 50 anni a circa il 3%. Questa misura avrebbe dovuto essere finanziata dalla cassa pensioni, con conseguente calo del grado di copertu-

ra. In caso di nuova crisi finanziaria, ciò potrebbe portare ad una sottocopertura. La convenzione prevedeva pertanto una garanzia da parte delle FFS di partecipare all'eventuale risanamento. In contropartita, la comunità di trattative si era dichiarata d'accordo di aumentare il contingente dei contratti di lavoro secondo CO dall'attuale 5% al 7,5%. La convenzione prevede anche la possibilità di un maggiore aumento dell'aver di vecchiaia.

Mentre le competenti istanze della comunità di trattative hanno approvato la convenzione già in febbraio, il Consiglio di amministrazione delle FFS ha dapprima temporeggiato, per poi approvare, il 17 maggio, solo le misure 1 e 2. **Il CdA FFS si riserva di approvare la misura 3 solo se le trattative per il rinnovo del CCL avranno portato ad un risultato che giudicherà soddisfacente. Il SEV è indignato per questa infrazione alla convenzione di febbraio.**

Essa porta ad un ridimensionamento della portata delle misure di ammortizzazione, in particolare per i collaboratori più anziani, che dovranno, a seconda del loro anno di nascita, far fronte a riduzioni di rendita sino al 6% (cfr. grafico nell'attuale Newsletter «binario 2» della CP FFS). La misura 3 avrebbe permesso di limitare queste perdite a meno del 4 per cento. **SEV**

Photomystère: «Dove è stata scattata questa foto?»



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 6 giugno 2018;**

inviando una cartolina postale

con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul

numero successivo.

Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

In palio vi è un coltellino tascabile Outrider con il logo SEV, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava la fessura dell'oblitteratrice dei biglietti.

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

La fortunata vincitrice dei buoni Reka del valore di 40 franchi è:

Renate Ammann, Montreux, Sezione VPT MOB.