

SEV N.12

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



AVIAZIONE

Stop al lavoro low cost

▶ p. 5

FFS / FFS CARGO

Risparmi precipitosi

Editoriale di Barbara Spalinger
vicepresidente SEV

▶ p. 3

La crisi del coronavirus non ha risparmiato nemmeno i trasporti pubblici. Le FFS, che l'anno scorso avevano fatto registrare un cospicuo utile, prevedono ora una perdita altrettanto cospicua. Preconizzano quindi misure di risparmio, anche a spese del personale, avanzando già proposte concrete. Da parte nostra, abbiamo frenato, per tutta una serie di buoni motivi. In primo luogo, riteniamo che non sia il momento giusto, dato che non sappiamo nemmeno cosa deciderà il Parlamento sul pacchetto di misure a sostegno del trasporto pubblico. Al riguardo, siamo intervenuti presso i/le parlamentari, ricordando che è stata la Confederazione ad imporre alle FFS di continuare a funzionare durante il lockdown, lanciando nel contempo appelli alla popolazione a non usare i trasporti pubblici. Il crollo degli in-

troiti era quindi inevitabile. Secondariamente, ci mancano i dati più importanti sull'effettiva portata del disavanzo, in merito al quale siamo stati informati solo in modo superficiale. Vogliamo quindi attendere almeno la presentazione dei conti del primo semestre e disporre di analisi approfondite che si estendano anche oltre i ristretti margini di una contabilità annuale. Terzo: bisogna proprio chiedersi se è opportuno risparmiare sulla progressione salariale, andando così a colpire le collaboratrici e i collaboratori più giovani, dei quali le FFS hanno bisogno oggi e in futuro. Ricordiamo come Railfit 20/30 e le altre riorganizzazioni degli ultimi anni abbiano lasciato il segno, generando le attuali mancanze di personale. Siamo convinti che, prima di pensare a misure di risparmio, sarebbe meglio rivedere il sistema salariale, in modo da indicare al

personale chiare prospettive a medio termine. In questo periodo di grande incertezza, abbiamo infatti bisogno di concretezza, chiarezza e prospettive. Questa necessità vale anche per FFS Cargo, che oltretutto sembra affrontare la questione molto alla leggera. Essa intende limitarsi a riprendere le misure di risparmio delle FFS, magari aggiungendone altre. FFS Cargo non vuole ammettere che i provvedimenti degli ultimi anni dimostrano chiaramente come la pandemia non sia la causa dei problemi finanziari, ma abbia solo contribuito ad aggravarli. Il trasporto pubblico ha un futuro ed è fondamentale per affrontare e risolvere i problemi climatici. Siamo quindi disposti a trattare con FFS e FFS Cargo. Non siamo per contro disposti ad accettare provvedimenti precipitosi, adottati solo per tentare di far bella figura nei confronti della Confederazione.

Automazione

Test pilota IR 13: levata di scudi del SEV, della LPV e della ZPV

5

Pensioni

Rafforzare le pensioni con la 13esima AVS; una necessità per tutti. Firmate!

6

Votazioni 27.09

L'iniziativa «per la limitazione» non combatte affatto il dumping

8

Swiss: cime tempestose

Dal 2021 Swiss vuole risparmiare il 15% sui costi del personale. Dopo la prima tornata di trattative ad inizio settembre, è emerso chiaramente che, contrariamente a quanto concordato con SEV-GATA, Swiss intendeva ridurre la 13esima al minimo legale e rinunciare completamente alle misure salariali nel 2021. Grazie ai miliardi di aiuti federali e alla possibilità di prolungare il lavoro ridotto, la situazione tra Swiss e Swissport è molto diversa. SEV-GATA si chiede se ci sia davvero bisogno di un maggior numero di vittime tra il personale. Il prossimo ciclo di negoziati è previsto per la fine di settembre. Ed il SEV mantiene altissima la guardia.

Usate la mascherina

Appello da parte del presidente del SEV Giorgio Tuti a tutti i presidenti centrali, presidenti/esse sezionali e responsabili delle commissioni: usate la mascherina! Come tutti sappiamo, a causa dell'attuale situazione sanitaria in relazione al COVID-19, sta diventando sempre più difficile organizzare eventi in sale chiuse. Nelle prossime settimane o nei prossimi mesi potreste aver programmato assemblee o conferenze, alle quali parteciperanno diverse decine di membri. La direzione del SEV vi raccomanda vivamente di invitare i partecipanti a indossare le mascherine.

USS: come votare

NO all'iniziativa denominata «per la limitazione»:

Per non peggiorare le nostre condizioni di lavoro. Per non mettere in pericolo i posti di lavoro. Per non sabotare le misure di accompagnamento che contrastano il dumping salariale.

NO ai regali fiscali per genitori che non ne hanno bisogno:

La riforma proposta avvantaggia quasi esclusivamente le famiglie con un reddito molto elevato. Ancora una volta sarà la classe media a farne le spese.

NO ai miliardi per gli aerei da combattimento:

Non è il momento di firmare un assegno in bianco per aerei da combattimento di lusso. Il denaro mancherà altrove e proprio dove è più necessario.

Sì al congedo paternità:

Per realizzare davvero la parità, occorre un vero congedo parentale per madri e padri. Il congedo paternità di due settimane è un passo nella giusta direzione.



FINANZIAMENTO TRASPORTI PUBBLICI

Traguardo non ancora raggiunto

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La domanda nei trasporti pubblici si sta lentamente riprendendo dopo il lockdown, tuttavia le imprese del settore difficilmente potranno recuperare le gravi perdite subite. Attualmente le Camere federali stanno discutendo un avamprogetto della Confederazione per il sostegno finanziario ai trasporti pubblici. Secondo il SEV questo avamprogetto presenta ancora delle lacune e pertanto si sta impegnando di conseguenza in seno al Parlamento.

Durante il confinamento la domanda di trasporti pubblici è diminuita fino all'80%. Ciò nonostante le imprese di trasporto hanno dovuto mantenere un'offerta di base, anche nel traffico a lunga percorrenza, con conseguenti mancati guadagni. Il Consiglio federale ha riconosciuto questa criticità ed ha elaborato la «Legge urgente concernente il sostegno ai trasporti pubblici nella crisi Covid-19». Si tratta di un avamprogetto per sostenere finanziariamente i trasporti pubblici (cfr. anche il giornale SEV n. 10) che prevede misure per 700 milioni di franchi. «Il Consiglio federale condivide la nostra posizione secondo cui le perdite causate dal lockdown nel traffico viaggiatori regionale e nel traffico merci ferroviario debbano essere compensate», spiega la segretaria sindacale SEV e consigliera nazionale Edith Graf-Litscher.

Permangono gravi lacune

«Per quanto riguarda invece il traffico a lunga percorrenza, l'esecutivo non intende colmare le gravi perdite registrate, nonostante anche

questo comparto abbia sempre dovuto garantire un'offerta minima!» E parliamo di perdite per un ammontare di ben 400 milioni di franchi che indirettamente gravano anche su BLS e SOB, società che gestiscono alcune linee del traffico a lunga percorrenza su mandato delle FFS. Secondo il rapporto esplicativo, l'ex monopolista dovrà compensare tali perdite inizialmente con risorse proprie, sfruttando il margine di manovra a sua disposizione. Tuttavia questa valutazione è in contraddizione con l'innalzamento del limite dei mutui concessi dalla tesoreria federale da 500 a 750 milioni di franchi. Questo aumento – destinato ai crediti di durata molto breve, al massimo di un anno – è stato giustificato dal Consiglio federale con la necessità di superare la pesante situazione di scarsa liquidità delle FFS. «Tali risorse aggiuntive devono servire solamente a garantire la solvibilità delle FFS fino alla fine del 2020», sostiene la consigliera federale. «Inoltre l'accensione di crediti porta ad un'ulteriore pressione al risparmio, che si ripercuote in particolare sul personale». Per questa ragione Edith Graf-Litscher, che è anche membro della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N), ha presentato una richiesta all'amministrazione in cui auspica siano avanzate, «modifiche della legge sul trasporto di viaggiatori affinché anche il traffico a lunga percorrenza possa rientrare nella compensazione finanziaria [...]».

In calo il traffico turistico

Alcune imprese turistiche, ad esempio nel settore della navigazione, hanno dovuto sospendere completamente l'attività per due mesi e mezzo, con gravi conseguenze finanziarie.

Nella sua richiesta Edith Graf-Litscher chiede al Consiglio federale di illustrare «in che modo la Confederazione potrà contribuire a sostenere le gravi perdite di queste imprese.»

La CTT-N ha accolto con una solida maggioranza la proposta della Consigliera federale Graf-Litscher; in questo modo sono state gettate importanti basi all'interno del Consiglio nazionale. «Il treno tuttavia non è ancora giunto a destinazione: dovremo lottare fino alla fine», afferma convinta la segretaria sindacale. «Mi impegnerò quindi con tutte le mie forze affinché, oltre al traffico viaggiatori regionale, anche il traffico a lunga percorrenza e le linee turistiche possano beneficiare di un sostegno adeguato. Il settore dei trasporti pubblici deve continuare a funzionare e per questo il personale non deve temere la pressione al risparmio né sostenere le conseguenze della crisi!» conclude Edith Graf-Litscher.

La palla in Parlamento

Via libera lunedì, da parte del Consiglio degli Stati, al sostegno per le imprese di trasporto pubblico duramente colpite dal «lockdown» della scorsa primavera. Contrariamente al Consiglio federale, i «senatori» hanno voluto estendere il sostegno anche al traffico locale, a quello turistico e ai treni navetta per le automobili. La spesa prevista si aggira attorno ai 700 milioni di franchi. Con 25 voti contro 15, i «senatori» hanno deciso di sostenere, oltre al traffico a lunga distanza, anche le imprese di trasporto locali.

Al momento della chiusura redazionale non era ancora noto la posizione del Consiglio nazionale, impegnato nel dibattito giovedì.

VINCENT BRODARD risponde

Donne incinte vulnerabili

? All'inizio di agosto, l'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP) ha finalmente riconosciuto le donne incinte come persone vulnerabili a causa del Covid-19. Cosa significa?

Questa decisione dell'UFSP giunge troppo tardi, ossia dopo la fine del periodo di situazione straordinaria, che ha offerto alle persone vulnerabili una migliore protezione. Dal 22 giugno, infatti, non sono più in vigore la raccomandazione relativa al telelavoro e le disposizioni specifiche per la protezione delle persone vulnerabili.

Ciononostante, i datori di lavoro devono proteggere la salute della lavoratrice gestante. Gli obblighi del datore di lavoro al riguardo, stabiliti secondo i principi STOP (sostituzione, tecnica, organizzazione, protezione individuale) sono noti: assegnazione di compiti che

consentono il rispetto della distanza fisica sul posto di lavoro, o telelavoro.

Le misure di protezione sono contenute in particolare nella legge sul lavoro e nella relativa ordinanza (LL e OLL1) e nell'ordinanza sulla protezione della maternità (OProMa). Secondo quest'ultima, il datore di lavoro deve far eseguire un'analisi dei rischi sul posto di lavoro da uno specialista e adattare le condizioni di lavoro o trasferire la lavoratrice in una posizione sicura. Se non lo fa o non può farlo, la lavoratrice ha diritto all'80% del suo stipendio durante il suo soggiorno a casa.

Se siete preoccupati e avete domande e/o dubbi, contattate il segretariato sindacale SEV della vostra regione.

Hai domande per Vincent Brodard o per altri membri della direzione sindacale/ segretariato centrale? Scrivici a giornale@sev-online.ch



A Ginevra, **Uber Eats** ha cambiato il suo modello di business per continuare a operare nel Cantone. Nel giugno 2019 il Cantone ha intimato a Uber Eats e ai suoi concorrenti di «rispettare la legge» rendendo gli addetti alle consegne, da indipendenti a salariati. Uber ha fatto ricorso ma la giustizia ginevrina gli ha dato torto. Sarà comunque il Tribunale Amministrativo Federale (TAF) a decidere.

Su **Cooperazione**, **Stéphane Rossini**, direttore dell'UFAS, riconosce il doppio lavoro delle donne. Tuttavia, vuole aumentare l'età pensionabile da 64 a 65 anni. Con i 10 miliardi risparmiati, un «sistema di compensazione» di 3 miliardi favorisce le nate tra il 1959 e il 1967. Un anno dopo lo sciopero delle donne, non è certo che si lasceranno dividere tra «generazione di transizione» e generazione sacrificata.



CONFERENZA CCL FFS/FFS CARGO

«Respingeremo ogni attacco ai salari»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

È la prima conferenza CCL FFS/FFS Cargo dall'inizio della pandemia. Il piacere di ritrovarsi non ha però intaccato la capacità dei delegati di impegnarsi e prendere posizioni chiare e critiche, sia nei confronti delle misure di risparmio delle FFS, sia sull'evoluzione del sistema salariale.

Il presidente del SEV Giorgio Tuti si è prima di tutto compiaciuto di vivere una riunione dal vivo: «Da marzo, è un susseguirsi di conferenze telefoniche e video. Meglio di niente, ma sono solo un ripiego, che non permette alcun tipo di comunicazione non verbale» ha spiegato. Nel suo discorso ha poi affrontato anche diversi temi d'attualità: «Prima della pandemia, il trasporto pubblico era considerato parte della soluzione dei problemi climatici. Questa considerazione in sé non è cambiata, ma lo è il quadro generale, compromesso dal crollo degli introiti delle FFS. A livello politico, possiamo constatare che il sostegno finanziario della Confederazione risulta insufficiente, poiché non intende

indennizzare il traffico a lunga percorrenza (cfr. pag. 2). Il pacchetto di misure a sostegno verrà discusso dal Parlamento nel corso della sessione autunnale». Evidentemente, le incertezze finanziarie gravano pesantemente sulle aziende e, di conseguenza, sui loro dipendenti. «Questa situazione è inaccettabile, perché durante tutta la crisi sanitaria la Confederazione ha, da un canto, imposto di garantire la mobilità, mentre dall'altro esortava la popolazione a non usare i trasporti pubblici. E siete stati voi con il vostro lavoro a garantire la coesione della Svizzera!» ha tuonato Giorgio Tuti, riscuotendo un caloroso applauso.

«L'incertezza rende particolarmente difficile definire delle strategie» ha continuato il presidente del SEV «bisognerebbe poter lavorare su dati, cifre e fatti chiari, che oggi però mancano. È così per il SEV, ma anche per ogni azienda e per ogni singola persona. Restano alcuni dati fermi, per esempio che nei prossimi

anni un terzo del personale delle FFS andrà in pensione, mentre nessuno è in grado di sapere come evolverà la crisi dovuta alla pandemia. Ha senso, in tali circostanze, frustrare il proprio personale che pure ha lavorato duramente in un periodo difficile?»

Attacco agli stipendi

La vicepresidente Barbara Spalinger, responsabile delle questioni FFS, ha avuto il non facile compito di spiegare l'attuale situazione con l'azienda: «durante le ultime trattative per il CCL, il SEV si è impegnato a discutere una revisione del sistema salariale. Dal canto loro, le FFS hanno condizionato il risanamento del fondo di pensionamento anticipato Valida alla conclusione positiva delle trattative e adesso aggiungono un pacchetto di misure di risparmio a scapito del personale. E solo se tutte queste questioni verranno regolate in modo per loro soddisfacente, saranno disposte a prolungare la validità dell'attuale

CCL oltre il 30 aprile 2022». Le misure di risparmio prospettate dalle FFS contemplano la soppressione di due giorni di ferie per il 2021 e misure salariali per tutti. Verrebbero quindi a cadere anche le accelerazioni della progressione salariale per i livelli inferiori e le quote uniche alla prestazione (ELA). I delegati hanno manifestato molte reticenze nei confronti dell'entrata in materia su queste misure, ritenendole premature, soprattutto considerate le molte incertezze attuali. «Le FFS stanno navigando a vista, ma senza scorgere la costa» ha commentato un delegato. Il dibattito è quindi stato lungo e molto controverso, prima che i delegati si esprimessero a denti stretti a favore dell'entrata in materia, subordinata però a due chiare richieste: il mantenimento dell'accelerazione della progressione salariale per i livelli inferiori e i più giovani e il rifiuto della concessione dei due giorni di ferie.

Evoluzione del sistema salariale

Patrick Kummer, segretario sindacale e membro del team salari del SEV, ha presentato le richieste di modifica delle FFS, che non riguarderanno i dipendenti di Cargo. Queste hanno suscitato un ampio dibattito, nell'ambito del quale i delegati hanno avanzato le loro richieste. Essi hanno indicato chiaramente che queste trattative non possono portare a

nuove misure di risparmio e che il nuovo sistema salariale non dovrà peggiorare alcuna posizione individuale.

La separazione tra valutazione personale e evoluzione dello stipendio individuale, le modalità di fissazione di quest'ultima da parte del superiore, la determinazione dei budget di team e la loro ripartizione hanno suscitato molte domande, dalle quali è emersa chiaramente la preoccupazione per possibili abusi.

Sono poi state espresse chiare richieste anche nei confronti della struttura salariale. Da parte loro, le FFS hanno chiesto di ridurre i livelli di esigenza da 15 a 13, sopprimendo i due superiori, mentre i delegati del SEV chiedono un aumento degli importi dei livelli inferiori e la cancellazione della possibilità di assumere dipendenti al di sotto del valore minimo. Per i delegati, inoltre, il numero dei livelli di esigenza è insufficiente, con differenze salariali troppo ampie tra l'uno e l'altro, per cui hanno espresso la richiesta puntuale di inserire nuovi livelli intermedi. Infine, hanno chiesto di ridurre da 20 a 15 anni il periodo per passare dal valore minimo a quello massimo.

L'idea di integrare lo spettro salariale dei macchinisti nel sistema viene condivisa, a condizione di applicarla a tutti i macchinisti in possesso di una licenza dell'UFT.

Alla ricerca di FFS Cargo

La discussione ha naturalmente toccato anche FFS Cargo. Durante le ultime trattative per il CCL FFS e FFS Cargo, il SEV si era impegnato a discutere anche le diverse necessità di Cargo. Abbiamo però dovuto constatare che, anziché convocare una trattativa, FFS Cargo si limitava a disertare sempre più spesso le discussioni con le FFS e che, in barba agli accordi elaborati nelle conferenze telefoniche durante la pandemia, aveva adottato disposizioni proprie e chiaramente sfavorevoli al personale per il conteggio del tempo di lavoro. «Metterci davanti al fatto compiuto, senza trattative e senza nemmeno contattarci, è

una chiara infrazione dei rapporti tra partner sociali», ha puntualizzato Barbara Spalinger. Il 24 agosto, vi è stato finalmente un incontro, dal quale è scaturito che FFS Cargo non parteciperà alle discussioni per il nuovo sistema salariale. Non è invece chiaro se intende applicare misure di risparmio. Nel 2021, vi saranno trattative per condizioni di lavoro particolari presso FFS Cargo. La situazione si presenta quindi molto intricata. Per affrontarla, il SEV dovrà dotarsi di una conferenza CCL separata, che provvederà a costituire entro fine anno, coinvolgendo le sottofederazioni interessate.



BARBARA SPALINGER
Vicepresidente SEV

Cassa pensioni FFS: eleggi i/le colleghi/e del SEV

**GIÀ
SCELTO?**

Care colleghe e cari colleghi,

la rappresentanza del personale in seno al Consiglio di fondazione svolge un ruolo di grande importanza ed è particolarmente evidente in tempi in cui la Cassa pensioni desta preoccupazioni. Le proposte del SEV per queste elezioni garantiscono che i/le nostri/e rappresentanti si impegnano in modo unitario e con un elevato livello di competenza in seno al Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS. Perché possiamo fare la differenza solo se siamo uniti come rappresentanti del personale.

I/le nostri/e quattro candidati/e del SEV lo dimostrano. Rappresentano vari settori e compe-

tenze e sono già un team ben preparato ed esperto. Grazie alla forza negoziale del SEV, è sempre stato possibile raggiungere con successo un ammortizzatore per la riduzione del tasso d'interesse tecnico o del tasso di conversione.

Anche se il tema della Cassa pensioni è piuttosto ostico soprattutto per i colleghi e le colleghe più giovani, l'appello è chiaro: andate tutti quanti a votare! Perché prima o poi arriva per tutti il momento in cui la Cassa pensioni diventa di attualità.

Assicura il tuo voto – entro e non oltre il 21 settembre – alla «Lista 1: proposte elettorali dei partner sociali CCL».

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

Elezioni del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS

Il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS è composto in modo paritetico da sei rappresentanti dei datori di lavoro e da sei rappresentanti degli assicurati. I membri del Consiglio di fondazione devono essere nuovamente eletti per il mandato quadriennale 2021 – 2024.

Oltre ai/alle sei candidati/e delle parti sociali firmatarie del CCL, è stata presentata un'ulteriore candidatura. Ragion per cui si tengono elezioni aperte.

Poiché in base al regolamento AQTP e VSLF hanno diritto a un seggio ciascuno, il SEV dovrebbe rinunciare al suo quarto seggio se la candidatura indipendente dovesse essere eletta.

Tutte le persone assicurate presso le FFS hanno diritto di voto. Entro la fine di agosto riceveranno i dati di accesso per il voto elettronico via e-mail o per posta. I voti devono essere espressi entro e non oltre il 21 settembre 2020.

CONSIGLIAMO QUESTI/E CANDIDATI/E PER L'ELEZIONE (LISTA 1):

Aroldo Cambi (finora)
1968, Amministratore SEV

«In veste di amministratore finanziario del SEV e gerente della sua Cassa pensioni, ho sia un legame professionale sia un interesse intrinseco a questo argomento. Il SEV, il mio datore di lavoro, desidera tra l'altro una persona con un background economico-finanziario come rappresentante dei suoi membri. Focus della mia candidatura è la tutela degli interessi degli assicurati CP-FFS, sia attivi che pensionati, di cui, come si sa, fanno parte tanti membri del SEV. A fronte degli attuali scenari dei mercati finanziari occorre agire consapevolmente ma anche con lungimiranza. Decisivo, a questo riguardo, è confrontarsi in maniera imparziale e costruttiva con la questione. Di questo mi assumo le responsabilità.»



Franziska Schneider (finora)
1971, Segretaria sindacale / giurista

«Mi candido nuovamente come membro del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS perché la previdenza per la vecchiaia è un argomento che mi preme molto e che mi consente di dare il mio contributo e far sentire anche il punto di vista dei dipendenti.»



Hans-Peter Eggenberger (finora)
1963, capomanovra operativo Cargo

«Sono arrivato alla mia carica nel Consiglio di fondazione nel 2017 grazie al pensionamento del mio collega. Attraverso corsi di formazione e seminari sono riuscito a impraticarmi in questo campo non facile. Mi piace lavorare nel Consiglio di fondazione, nonostante l'enorme responsabilità. In questo periodo difficile, che passerà, prendere decisioni che riguarderanno per lungo tempo tutti gli assicurati della CP, richiede una buona dose di responsabilità e lungimiranza. Sono pronto a collaborare nella commissione del Consiglio di fondazione per ottenere congiuntamente il meglio per la CP e per i membri. La sostenibilità della CP FFS mi sta particolarmente a cuore perché è importante che oggi e anche in futuro i/le giovani colleghi/e possano usufruire di una previdenza per la vecchiaia.»



Marjan David Klatt (finora), 1966, macchinista / First Level Support Traktion TCC Bern

«Quest'ultimo anno e mezzo passato nel Consiglio di fondazione della CP FFS è stato caratterizzato da vasti percorsi di orientamento e intensi corsi di formazione. Questo mi ha dato l'opportunità di acquisire preziose competenze che mi consentono di rappresentare efficacemente il fronte dei lavoratori nel Consiglio di fondazione della CP FFS. Trattasi di relazioni oltremodo complesse in un contesto tuttora molto articolato dal punto di vista economico-finanziario per il sistema della previdenza professionale. La Cassa pensioni FFS, con la sua speciale struttura degli assicurati, occupa in questo ambito una posizione molto particolare. In veste di membro del Consiglio di fondazione della CP FFS, è mia volontà impegnarmi affinché attivi e pensionati possano contare anche in futuro su una previdenza per la vecchiaia solidamente finanziata e allettante.»



CANDIDATI SOSTITUTI SEV – I profili completi dei/delle candidati/e su: www.pksbb.ch/it/presentazione/elezioni



Sia Pollari
1979, sostituta dell'amministratore del SEV Aroldo Cambi



Patrick Kummer
1989, segretario sindacale SEV, sostituto di Franziska Schneider



Stefan Bruderer
1989, macchinista / Responsabile circolazione treni, sostituto di Hans-Peter Eggenberger

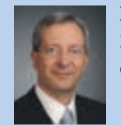


Hanny Weissmüller
1973, macchinista, sostituta di Marjan David Klatt

SONO SOSTENUTI DA TUTTI I SINDACATI:



Daniel Ruf (finora, VSLF)
1967, macchinista cat. B



René Knubel (finora, ACTP)
1963, Senior Squad Member e Squad Coach

COMITATO CENTRALE BLS

Argomenti impegnativi in tempi difficili

Chantal Fischer Il 20 agosto si è riunito il Comitato centrale BLS – alla presenza della conferenza CCL e nel rispetto delle misure di protezione anti coronavirus – e ha trattato numerosi temi importanti.

I membri SEV delegati delle varie categorie professionali hanno inoltre discusso approfonditamente la futura organizzazione delle sezioni e la posizione dei due organi. Lo scopo è rappresentare in futuro ancora meglio, nei confronti del loro datore di lavoro, i membri SEV presso la BLS. Le discussioni continuano e nel tardo autunno dovrebbero arrivare i primi risultati. Vi terremo al corrente su queste pagine.

Occhio sulla cassa pensione

Anche l'attuale situazione della cassa pensione Symova è stata argomento di discussione. I tassi e le rendite sui mercati finanziari sono in caduta libera e quindi anche le future rendite attese sulle immobilizzazioni di Symova. Al fine di garantire a lungo termine le rendite di vecchiaia, occorrono adeguamenti specifici. Il consiglio di fondazione di Symova riduce di conseguenza il tasso d'interesse tecnico. I tassi di conversione saranno pertanto più bassi a partire dal 10 gennaio 2022. Secondo le sue stesse dichiarazioni, la BLS intende elaborare le migliori misure di ammortizzazione possibili.

Un altro tema trattato riguardava le imminenti trattative salariali, particolarmente

impegnative nelle attuali circostanze. Non appena avremo altre informazioni, le comunicheremo attraverso i canali appropriati.



Concorso con premi allettanti

Un sindacato è forte solo quanto i suoi membri! È pertanto fondamentale che i membri attivi del SEV portino al SEV altri colleghi, affinché anche loro abbiano la possibilità di esprimere il proprio parere e di avere voce in capitolo.

I nostri membri sono i migliori reclutatori. Il SEV ricompensa con un premio di 50 franchi per ogni nuovo membro acquisito. Inoltre tutti i membri SEV che lavorano da BLS e che entro il 30 settembre 2020 reclutano almeno un nuovo membro partecipano automaticamente al concorso. Vi aspettano premi allettanti:

- 1o premio: Smartbox del valore di 149 franchi e sorpresa SEV
- 2o premio: Reka-Check del valore di 100 franchi e sorpresa SEV
- 3o premio: Reka-Check del valore di 50 franchi e sorpresa SEV.

SCANDALO DELLE INDENNITÀ A BLS

Il personale non pagherà errori di gestione

SEV Il SEV prende atto del rapporto del controllo federale delle finanze sulle procedure finanziarie presso BLS e delle dimissioni del CEO Bernard Guillemon.

Il SEV ha sempre sostenuto la necessità di fare assoluta chiarezza su questo genere di situazioni, a maggior ragione quando implicano l'utilizzazione di soldi pubblici. Abbiamo sempre rivendicato trasparenza e correttezza e che, in caso di errori, venissero tratte le debite conseguenze. Ora ci impegneremo con tutte le nostre forze affinché non sia il personale a dover pagare per le perdite finanziarie riportate. Chiederemo un colloquio urgente alla direzione BLS per spiegare la nostra posizione e chiarire le questioni aperte. Lo scorso 28 febbraio, BLS aveva comunicato al personale di essere in grado di procedere al rimborso delle indennità percepite in eccesso senza dover far capo a nuovi programmi di risparmio, suscettibili di portare ulteriori tagli di posti di lavoro. «Possiamo fi-

nanziare il rimborso con il nostro patrimonio. Il nostro programma di aumento dell'efficienza Best Way tiene già conto di un futuro calo delle indennità. Per questo è importante portarne avanti lo sviluppo» aveva scritto allora BLS. Per il SEV, questa affermazione suona come un insulto a tutte e tutti i dipendenti, nel caso in cui la direzione fosse già da tempo a conoscenza delle mancanze riscontrate. Questo programma di risparmi aveva portato a licenziamenti, mentre altri dipendenti sono stati e sono tuttora messi sotto pressione da ore straordinarie, provvedimenti per incrementare l'efficienza e un aumento generalizzato dell'incertezza.



Diventa subito membro SEV e lascia che rappresentiamo i tuoi interessi alla BLS:
sev-online.ch/it/deine-vorteile/associarsi/

Indagine conclusa

Il 28 febbraio 2020 BLS aveva comunicato di non aver inserito nel bilancio preventivo, per diversi anni, le vendite degli abbonamenti metaprezzo nella comunità Libero e di aver ricevuto pertanto indennità troppo elevate dalla Confederazione e dai Cantoni per il trasporto regionale dei viaggiatori (TRV). I fatti sono stati analizzati mediante perizia indipendente. Sono ora disponibili i primi risultati dell'indagine voluta da BLS e affidata a PwC. Analogamente, la Delegazione delle finanze della Confederazione e il

Controllo federale delle finanze (CDF) hanno pubblicato ieri il rapporto d'indagine sulla contabilità per segmento dei settori BLS aventi diritto a indennità. Qui emerge che i fondi sono rimasti nel trasporto pubblico per gli scopi previsti. Tutti i ricavi sono stati correttamente inclusi nel conto annuale, non sono stati versati dividendi né si è verificato alcun arricchimento personale. I conti sono stati sottoposti a revisione e approvati senza opposizioni dalla Confederazione.

PARTENZA AUTONOMA - RISOLUZIONI

Test pilota IR 13: levata di scudi del SEV, LPV e ZPV

Redazione Attualmente le FFS stanno conducendo sulla linea IR 13 Coira - San Gallo - Zurigo un test pilota, con il quale provare la partenza autonoma dei treni in modo analogo alle S-Bahn. Spunto per questo test è la difficile situazione delle coincidenze a Sargans. Esso vuole verificare se sia possibile guadagnare tempo nel processo di partenza, migliorando così la situazione in questo nodo. Alle FFS, i progetti pilota portano molto spesso anche all'introduzione definitiva; lo dimostrano chiaramente le esperienze degli ultimi anni. Un esito positivo del test vorrebbe dire che il nuovo processo sarebbe adottato per il traffico a lunga percorrenza nell'intera Svizzera. La LPV SEV si è sempre impegnata con forza per treni scortati, perché per l'esercizio ferroviario e la clientela il principio del doppio controllo garantisce maggiore sicurezza. Per il personale di locomotiva e per le e gli assistenti clienti, la sicurezza dei viaggiatori e del personale durante il processo di partenza ha la massima priorità. Il licenziamento del treno mediante il permesso di partenza garantisce questa sicurezza anche nelle stazioni in curva o con scarsa visibilità. Sarebbe negligente testare la partenza autonoma sulla lunga percorrenza quando, in base ai risultati delle indagini disponibili dopo il tragico incidente di Baden, il funzionamento del meccanismo di chiusura delle porte è ancora altamente instabile. La LPV/SEV esige perciò la sospensione dei test e respinge l'adozione della partenza autonoma.

Risoluzione del personale treno

Dello stesso tenore la presa di posizione della ZPV: la partenza autonoma aumenta il

rischio di incidenti per i passeggeri in fase di salita e discesa. È negligente testare la partenza autonoma nel traffico a lunga percorrenza quando la funzionalità del meccanismo di chiusura delle porte è ancora molto instabile: la ZPV/SEV ne rifiuta pertanto l'introduzione. La sottofederazione del personale treno ha pertanto presentato le seguenti rivendicazioni: stop al test pilota partenza autonoma; trovare altre alternative per migliorare la situazione dei collegamenti; garantire una formazione completa del personale; per assicurare la massima sicurezza durante lo scambio dei viaggiatori, il personale deve continuare a rimanere integrato nel processo di partenza e di chiusura delle porte nella lunga percorrenza; nei treni della lunga percorrenza la sicurezza deve essere garantita durante lo scambio dei viaggiatori. Con la partenza autonoma le FFS rischiano di aumentare il rischio di incidenti durante la fase di partenza e chiusure delle porte.

Il SEV chiede comprensione

Il segretario sindacale SEV Jürg Hurni condivide pienamente le critiche e le preoccupazioni dei colleghi e ha trasmesso le risoluzioni ai diretti responsabili FFS. Il 4 settembre le FFS hanno risposto che nelle prossime settimane procederanno ad analisi e verifiche sulla sicurezza operativa. Risultati e procedure saranno poi «discussi con i rispettivi rappresentanti CoPe». Jürg Hurni è sorpreso che le FFS non vogliano coinvolgere il proprio partner sociale SEV nella valutazione del test. Il SEV sarà ad ogni modo pronto ad opporsi a tutela degli interessi del personale.

BAU/LAVORI

Indennità macchinisti B100: consegnata la risoluzione



La consegna della risoluzione

Fi Peter Kummer, il nuovo capo della divisione Infrastrutture delle FFS, ha ricevuto giovedì scorso, presso la sede centrale delle FFS a Berna-Wankdorf, una delegazione della sottofederazione SEV BAU, composta dal presidente centrale Markus Kaufmann, dal membro del Comitato centrale Hubert Koller e dal macchinista B100 Philippe Schibli, che forma anche i macchinisti di questa categoria. Era presente anche il segretario sindacale SEV Urs Huber. Per le FFS presenti Rainer Ducrey, responsabile infrastrutture per il personale, Heinz Freimann e Bettina Filli, responsabile del personale I-VU.

Nell'estate 2019, FFS e SEV hanno elaborato un accordo che riconosceva un'indennità di mercato di 3000 franchi ai macchinisti B100 di Infrastruttura IH, nel frattempo diventata I-VU. In tempi brevi, è però emerso che, a causa di disguidi interni alle FFS, collaboratori in possesso dei requisiti B100 e impiegati come tali non avevano ricevuto l'indennità. Questo fatto ha creato importanti problemi, in particolare al settore delle linee di contatto. Le FFS hanno reagito accettando di analizzare la situazione in modo

da elargire l'indennità ad ulteriori collaboratori, se del caso anche retroattivamente, indicando che questa analisi avrebbe richiesto tempo sino al primo trimestre 2020.

Trascorso questo termine, il SEV ha chiesto più volte, pur manifestando comprensione per la situazione a seguito della pandemia, di sapere a che punto fosse l'analisi, rispettivamente l'elaborazione di proposte da parte delle FFS.

A fine giugno, le FFS hanno invece comunicato di non essere in grado di allargare la cerchia degli aventi diritto a nuovi collaboratori, in quanto volevano dapprima svolgere una verifica in tutto il gruppo aziendale. Per la sottofederazione lavori del SEV, questa posizione è inaccettabile e in contrasto con il principio della buona fede, in quanto va ad annullare la procedura di verifica e di ricerca di un accordo e, di fatto, consolida una situazione di ingiustizia tra i collaboratori. In questo modo, la direzione perde ogni credibilità da parte del personale. Questa risoluzione di protesta è stata adottata dall'assemblea dei delegati della sottofederazione Lavori del SEV del 18 agosto 2020.

AVIAZIONE

Mobilizzazione presso Swissport

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

A Ginevra e a Zurigo, l'11 settembre il personale di terra dell'aviazione manifesterà per difendere il CCL e le condizioni di lavoro. Si rifiutano di pagare da soli le conseguenze della pandemia.

Con il calo del numero di passeggeri, il trasporto aereo è stato il più colpito dalla pandemia. Centinaia di licenziamenti sono stati annunciati a Zurigo presso SR Technics e Gate Gourmet. Negli ultimi sei mesi, i nostri colleghi dell'aeroporto hanno visto diminuire il loro reddito del 20%, poiché gran parte di loro è sotto il regime del lavoro ridotto. In questo contesto di tensione, i sindacati stanno negoziando da diversi mesi per rinnovare i CCL (fissi e ausiliari) di Swissport che scadono a fine settembre. Il fornitore di servizi aeroportuali impiega circa 5.000 persone in Svizzera, di cui 1.300 lavorano all'

aeroporto di Ginevra, dove SEV/GATA è presente da tempo.

Annuncio scioccante

Già a luglio la direzione aveva chiesto una riduzione molto significativa delle condizioni di lavoro. Ha pure cercato di dividere il personale migliorando le condizioni degli ausiliari attraverso tagli agli stipendi dei dipendenti di lunga durata, che avevano raggiunto il tetto della loro scala retributiva.

11.09

Manifestazione di SEV-GATA e di altri sindacati presso gli aeroporti di Zurigo e Ginevra, venerdì alle ore 11.00.

Con un'idea in testa: generalizzare questa precarietà. Nel frattempo la direzione ha fatto un annuncio scioccante nell'ultimo incontro del 27 agosto:

per sperare di mantenere i CCL, ha chiesto ulteriori risparmi tra il 20 e il 25%. Queste sono le percentuali di riduzione dei costi richieste dal CEO di Swiss, che avrebbe già ottenuto offerte da concorrenti più piccoli. Swissport sarebbe costretta a continuare a ridurre i costi e allinearsi ai concorrenti. «In una tale proporzione, questo non è ragionevole», ha tuonato Pablo Guarino, segretario sindacale SEV responsabile del settore aeroportuale.

Corsa ai subappalti

«Questa corsa al subappalto è insopportabile e il Covid-19 sembra essere un comodo pretesto per giocare al ribasso. Dobbiamo porvi fine, ora» ammonisce il sindacalista. SEV-GATA ha proposto di sottoporre al voto dei membri la possibilità di un taglio salariale temporaneo. Questo sforzo finanziario verrebbe effettuato a diverse condizioni, tra cui che la direzione renda trasparente la propria contabilità, dia garanzie di lavoro e si impegni a rimborsare i dipendenti non appena



Situazione tesa a Swissport

la situazione economica lo consenta. Naturalmente, queste proposte saranno sottoposte al voto dei membri.

766 milioni di utili

Il mancato guadagno del settore durante il confinamento e la pressione sui prezzi delle compagnie aeree per prolungare i contratti di manutenzione con Swissport, sono reali. Tuttavia, non vi è alcuna giustificazione per l'obbligo di ridurre i costi dal 20 al 25%. In effetti, va ricordato che negli ultimi anni, quando gli affari andavano bene, i dipendenti sono rimasti a bocca asciutta. Tra il 2017 e il 2019, l'utile cumulato di Swissport al lordo delle imposte e degli ammortamenti (Ebitda) ammontava a 766 milioni di euro! «Dove sono finiti questi milioni in un momento in cui si chiedono sacrifici ai dipendenti?» insiste Guarino.

L'ora della mobilitazione

«Da anni i dipendenti alimentano gli azionisti ma restano solo variabili nella tabella Excel. Il miglioramento

della redditività del gruppo permette soprattutto di aumentarne il prezzo di vendita. Per il momento, i dipendenti stanno assistendo impotenti a una battaglia tra titani che sfugge loro», afferma Guarino. I creditori americani e inglesi diventeranno i nuovi proprietari a beneficio della ristrutturazione del debito, quasi 2 miliardi di euro, attraverso uno scambio di crediti con azioni. Di conseguenza, la situazione finanziaria del gruppo migliora. Con questo accordo Swissport si assicura ulteriori 300 milioni di liquidità e ottiene una linea di credito a lungo termine di 500 milioni (ATS del 21.8). «La situazione finanziaria non è quindi chiaramente così catastrofica», sottolinea Guarino. «Questa corsa allo smantellamento dei CCL deve essere fermata», ha ribadito a chiare lettere Pablo Guarino. Per lui «il momento è cruciale e la mobilitazione è indispensabile. Tutto il personale deve mobilitarsi per evitare una doppia penalità: un CCL al ribasso e licenziamenti collettivi».

COLPI DI DIRITTO

Gruppi WhatsApp: occhio ai rischi



Protezione giuridica SEV

Una recente decisione del Tribunale federale ci fornisce lo spunto per alcune riflessioni sui potenziali rischi dello scambio di messaggi WhatsApp tra colleghi di lavoro. Il caso specifico riguardava un agente di polizia graduato che, in un gruppo WhatsApp composto da colleghi ed ex aspiranti agenti, aveva espresso considerazioni ingiuriose e sessiste. Queste considerazioni vengono riportate nella sentenza e non si può evitare di riconoscere che fossero per lo meno fuori luogo. Il datore di lavoro ha così deciso di licenziare in tronco l'agente, rimproverandogli, oltre al fatto di averle espresse, anche che, in quanto graduato di una certa esperienza ed età, avrebbe dovuto intervenire per interrompere simili scambi di messaggi, invece di parteciparvi.

L'apprezzamento dei tribunali

Il Tribunale federale ha però confermato la decisione del Tribunale cantonale, che aveva cassato il provvedimento per violazione del principio di proporzionalità. Pur riconoscendo che la violazione dei propri doveri da parte dell'agente era di una certa gravità, secondo i tribunali vi sarebbe stato il margine per una sanzione meno drastica del licenziamento in tronco. A questo punto, giova ricordare che ogni intervento sulle reti sociali, indifferentemente se «pubblico» o «privato», comporta

una responsabilità diretta della lavoratrice o del lavoratore, anche in assenza di regole contrattuali o regolamenti espliciti in merito. Se poi, intervenendo sui social, si infrange un dovere legale o regolamentato, si può incorrere in sanzioni, che devono comunque risultare proporzionate e tener conto degli antecedenti, della gravità obiettiva degli interventi e delle altre circostanze generali.

Attenti a non essere ingenui

La sentenza evidenzia i problemi che possono derivare dalla partecipazione a gruppi WhatsApp nell'ambito professionale. È molto ingenuo credere che questi scambi rimangano sempre strettamente privati, tra colleghi, senza toccare la sfera professionale. A seconda della situazione, gli scambi sfuggono di mano molto rapidamente, le considerazioni professionali si confondono con gli scambi privati, appaiono insulti o termini offensivi. La facilità con cui si possono fare degli screenshot e trasmettere tutti o parte di questi scambi al di fuori della cerchia dei membri di un gruppo, rende la riservatezza una pia illusione. Un aumento di questo genere di controversie potrebbe portare ad un divieto da parte dei datori di lavoro pubblici di utilizzare questi gruppi nell'ambito professionale. E vale la pena di chiedersi se è proprio così opportuno che il personale chiamato a svolgere compiti sovrani (com'è il caso anche nei trasporti pubblici), e quindi chiamato a dare un buon esempio, si esponga a questi rischi.

Firma
anche
tu!

«EQUAL PENSION DAY»

Luci puntate sulle pensioni

USS/frg 31 agosto 2020: nasce, per volere dell'Unione sindacale svizzera (USS), l'«Equal Pension Day». Proprio il 31 agosto 2020, denuncia l'USS, gli uomini hanno già ricevuto l'equivalente di quanto le donne ottengono per tutto l'anno in termini di previdenza di vecchiaia del secondo pilastro. L'USS ha deciso di attirare l'attenzione su questa disuguaglianza di genere lanciando appunto l'«Equal Pension Day». Questo divario, dovuto anche al mancato rispetto della parità salariale, rivela la diversità nelle opportunità di lavoro per i due sessi, sottolinea l'USS. Che precisa: «Le donne interrompono il lavoro più spesso e lavorano più frequentemente a tempo parziale, nei due casi in primo luogo per ragioni famigliari. È questa la causa di «rendite scandalosamente basse». Per molte donne, la previdenza professionale è solo un magro supplemento. Un terzo di loro addirittura ancora non riceve alcuna pensione dal secondo pilastro, perché la soglia per averne il diritto è troppo bassa. Se viene versata una rendita della cassa pensioni, la pensione media delle donne è pari a circa la metà di quella degli uomini.

Gabriela Medici, segretaria centrale dell'USS, non le manda a dire: «La metà delle donne che ha raggiunto i 64 anni nel 2018 ha

ricevuto una rendita dalla cassa pensioni inferiore a 1165 franchi al mese. E nei settori tipicamente femminili, le pensioni si situano comunemente tra i 500 e gli 800 franchi al mese, chiaramente insufficienti per vivere». Quasi l'11% di tutte le donne, per arrivare a fine mese, deve richiedere le prestazioni complementari direttamente al momento del pensionamento. L'anno scorso più di 140'000 donne hanno ricevuto tali aiuti, il doppio rispetto agli uomini. Sono particolarmente colpite le donne divorziate e vedove.

Dopo il primo sciopero delle donne, nel 1991, erano state introdotte misure per migliorare l'AVS delle donne. Ma la rendita massima, per tutti, è di 2370 franchi al mese: un importo insufficiente per vivere. Pertanto ridurre le pensioni sulle spalle delle donne come prevede il Parlamento, è uno schiaffo. Lo sciopero nazionale delle donne del 2019



Firma l'iniziativa sul nostro sito:
sev-online.ch/it/schwerpunkte/13esima-mensilita-avs/

ha rivendicato maggiore parità per le donne di questo Paese. Non maggiore precarizzazione. L'iniziativa per la 13esima AVS rappresenta pertanto una soluzione concreta.

NAVIGAZIONE

Aiuto urgente

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La crisi da Coronavirus è all'origine di gravissime conseguenze economiche per molti settori. Ne risente, ovviamente, anche la navigazione svizzera.

A causa della pandemia e della sospensione delle attività imposta in primavera dalla Confederazione, le società di navigazione hanno dovuto ritardare l'introduzione dell'orario estivo e ordinare il lavoro ridotto per il proprio personale. Ancora oggi i battelli viaggiano in gran parte semivuoti. Le frequenze sono inferiori del 30 - 50% rispetto all'anno scorso, ad essere toccate sono soprattutto le linee solitamente utilizzate dagli ospiti stranieri. E forse a ripercuotersi negativamente sul numero dei passeggeri è anche l'obbligo della mascherina introdotto il 6 luglio. Un'imposizione difficile da comprendere, in particolare sui ponti esterni dei natanti. Per il settore, essa è all'origine di un ulteriore calo di affluenza del 10 fino al 20%. Una richiesta di revocare l'obbligo della mascherina per i ponti esterni dei battelli attende ancora risposta da Alain Berset...

La situazione è difficile anche per i dipendenti. Molti sono in lavoro ridotto da mesi o saranno ben presto costretti a questa misura, se il numero di passeggeri non dovesse risalire. La BLS ad esempio, e anche la Navigazione del Lago di Bienna, intendono nuovamente ridurre la loro offerta rispettivamente del 15 e

del 25%: introdurranno di nuovo l'orario di lavoro ridotto. Una misura mantenuta anche sul Lago dei Quattro Cantoni (SGV) e sul Lago Maggiore (NLM), con le società che già hanno tagliato le corse. Per alcune aziende anche l'orario autunnale sarà meno fitto. Sul Lago di Zurigo (ZSG) varranno da giugno a settembre gli stessi tempi di navigazione e si è rinunciato all'orario per l'alta stagione (luglio - agosto), ciò che eviterà di contenere ulteriormente l'offerta. Situazione meno critica sul Lemano, dove l'offerta non è stata ridotta. La CGN gestisce tuttavia una linea transfrontaliera che non rientra nell'ambito turistico e gode di sovvenzioni. Essa compensa così le rotte con minori frequenze.

Il Consiglio federale vuole attenuare le perdite finanziarie indotte dal Coronavirus per le imprese dei TP e nel traffico merci su rotaia con un importo attorno ai 700 milioni di franchi. La «Legge federale urgente sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi da COVID-19» sarà probabilmente discussa dalle Camere nella sessione autunnale. Essa esclude però la navigazione. Ciononostante alle società svizzere di battelli mancheranno almeno 30 milioni di introiti. Nella sua presa di posizione sulla legge federale urgente, l'Unione dei trasporti pubblici si è pure espressa al riguardo. L'UTP chiede che il traffico a scopo turistico venga integrato nel messaggio urgente del governo e che siano messi a disposizione tra i 50 e i 100 milioni di franchi per bilanciare le perdite. Anche il SEV appoggia questa richiesta.

HELVETIA

Solidi mattoni assicurativi

Stiamo pianificando quando costruire la nostra abitazione di proprietà, l'inizio dei lavori è previsto per la prossima primavera. Quali assicurazioni per tutelarci durante la fase di costruzione?

A fronte dei tassi di interesse estremamente bassi e del clima di incertezza sui mercati finanziari, molti puntano ancora sulla sicurezza di poter disporre di un'abitazione di proprietà. Durante la realizzazione del vostro sogno di possedere una casa tutta vostra, possono tuttavia accadere numerosi imprevisti e il sogno può trasformarsi rapidamente in un incubo. I rischi principali sono coperti dalle assicurazioni stabili che sono obbligatorie nella maggior parte dei cantoni. In tali casi il committente della costruzione deve assicurare l'oggetto in questione contro gli eventi naturali, come gli incendi o le inondazioni, stipulando un'assicurazione che copre tutta la durata dei lavori di costruzione. Una tale assicurazione è di norma prescritta dalla legge altresì in caso di ristrutturazione o per il montaggio di un impianto solare.

Tuttavia possono verificarsi anche molti altri incidenti, che non sono coperti da questa assicurazione, ma che sono comunque in grado di causare un tracollo finanziario. Ad esempio lo scavo di fondazione può franare oppure le impalcature possono cedere e mandare in frantumi le finestre già montate. Non è sempre chiaro chi ha causato i danni e chi ne deve rispondere. Per tali evenienze è possibile stipulare un'assicurazione lavori di costruzione, che include tutte le parti coinvolte nella costruzione, pertanto anche i progettisti e gli operai. Inoltre tale soluzione dovrebbe essere abbinata anche a un'assicurazione RC del committente. Se, ad esempio, per cause ignote qualcosa dovesse cadere dall'impalcatura danneggiando l'automobile del vicino parcheggiata proprio lì sotto, questa assicurazione si fa carico dei rispettivi costi. In più copre non solo i danni corporali e



Il consulente Davide Pugliese

materiali causati a terzi, ma tutela anche il committente dalle pretese ingiustificate. In questa soluzione non sono inclusi, tra le altre cose, gli errori di progettazione, i danni conseguenti a furto di attrezzi da costruzione verificatisi in cantiere o i costi per la rimozione dei difetti di costruzione. In casi come questi o simili, la responsabilità ricade sui rispettivi progettisti e imprenditori, che dunque devono anche essere assicurati in maniera adeguata. Per scegliere la copertura assicurativa più idonea, ma anche per pianificare il finanziamento per l'abitazione di proprietà nonché per scoprire quali possono essere le conseguenze sulla soluzione previdenziale, i soci del SEV possono farsi affiancare dagli specialisti assicurativi dell'Helvetia, come ad esempio Davide Pugliese dell'agenzia generale Bellinzona. Per altre informazioni consultate il sito Internet www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con

helvetia
La Sua Assicurazione svizzera

OBE Amianto: si va avanti



Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online

Nuovo incontro della commissione tripartita: sindacati, Commissione del personale OBe, Associazione Giù le mani, FFS, SUVA e Lega polmonare Ticino hanno compiuto un ulteriore passo.

Grazie alle informazioni ottenute dalla hotline, ora è possibile avere una situazione più chiara sulle persone che sono entrate in contatto con l'amianto. La volontà delle parti - ribadita lunedì scorso - è quella di assicurare una prevenzione e una presa a carico il più ampia possibile in base a criteri medici e scientifici. Per questo la Lega polmonare ha riaffermato la propria disponibilità a coordinare uno studio che possa concretamente contribuire a migliorare i processi della presa a carico. Durante l'incontro i sindacati hanno espresso il desiderio di dissipare, almeno in parte, le

ombre del passato (anche più recenti) in materia di amianto. E hanno ribadito l'importanza di riconoscere la pericolosità dell'amianto non solo per rendere giustizia alle vittime del passato, ma anche per migliorare la prevenzione e la presa a carico. «Ciò che è importante - ha spiegato Gianni Frizzo a nome dei rappresentanti delle maestranze - è non abbandonare a loro stesse tutte le persone che alle OBe hanno avuto a che fare direttamente e indirettamente, con questa subdola e pericolosa sostanza» che manifesta i suoi effetti nefasti e a volte letali molto al di là nel tempo.

Come noto sono 84 le persone che hanno chiamato l'hotline delle FFS per segnalare la loro esposizione all'amianto durante la loro vita lavorativa alle Officine di Bellinzona. Il numero verde era stato istituito per raggiungere più persone possibili, e le FFS avevano inviato più di 1'800 lettere ad attuali pensionati invitandoli ad annunciarsi qualora pensassero di essere entrati in contatto con il

pericoloso materiale. Ora l'elenco delle persone che si sono annunciate - allestito rispettando rigorosamente la protezione dei dati - sarà accuratamente analizzato.

Molte richieste alla fondazione

La Fondazione EFA si impegna affinché i malati di mesotelioma ricevano in vita un'indennità equa e tempestiva. Nel 2019, persone malate di mesotelioma o loro congiunti hanno fatto pervenire al Service Center Assistenza un numero di domande di risarcimento mai registrato finora dall'anno di nascita della Fondazione nel 2017. Delle 218 domande ricevute negli anni dal 2017 al 2019, 88 risalgono all'ultimo anno. Dopo un approfondito esame, nel 2019 sono stati erogati 52 risarcimenti. Anche questa è la cifra più alta degli ultimi tre

anni. Nel 2019, la Fondazione ha erogato risarcimenti per un totale di 4,77 milioni di franchi. Nei prossimi

anni si prevede un incremento della somma annuale di risarcimento fino a 7 milioni di franchi.

Piattaforma: da Lucerna qualche spiraglio

Una piccola apertura e una notizia positiva. Lo scorso 27 agosto a Lucerna in occasione della piattaforma dedicata al futuro delle OBe, il nuovo CEO delle Ferrovie Vincent Ducrot ha ribadito quanto annunciato nell'incontro con il Governo ticinese: le FFS non escludono che ci possano essere maggiori possibilità. L'azienda si è detta pronta, eventualmente, ad integrare pure quelle attività che non avevano previsto quando nel 2017 era stata firmata la dichiarazione di intenti, in base alla quale a Castione si prevedono 200/230 posti di lavoro.

Le attività previste sono, evidentemente, quelle economicamente più redditizie. Una buona notizia arriva comunque: con ogni probabilità, il centro di manutenzione di Biasca - contrariamente a quello di Pedemonte e Bellinzona - non verrà inglobato nel nuovo stabilimento di Castione.

Si tratta di una quindicina di posti di lavoro che non rientrerà nel totale previsto. Insomma quei 10-15 impieghi non faranno parte dei 200-230. Ed è una delle rivendicazioni formulate dalla CoPe e dai sindacati.




Convegno della migrazione 2020

«Forme di lavoro digitale, integrazione e pari opportunità»

Venerdì, 16 ottobre 2020 dalle 9 alle 16

Hotel Olten
Bahnhofstrasse 5, Zentrum im Winkel, Olten

Programma della giornata

- 09:00 Caffè di benvenuto
- 09:45 Apertura della giornata
- 10:00 Lavoro di gruppo sulle «forme di lavoro digitale»
Relazione di **Daniela Lehmann**, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV, spuntino «standing lunch»
- 12:15 Relazione di **Michele Puleo**, direttore d'Integrations Aargau
Lavoro di gruppo su «Integrazione / pari opportunità»
- 16:00 Fine della giornata e aperitivo

Chi può partecipare?

- tutte le e tutti i migranti interessati (anche se non membri del SEV)
- tutti i membri del SEV interessati

I e le dipendenti delle FFS e di FFS Cargo possono chiedere il congedo di formazione per partecipare alla giornata.
Per i dipendenti delle altre imprese di trasporto concessionarie (ITC) valgono le relative disposizioni in materia.

Spese
Le spese per la giornata sono coperte dal SEV.

Lingue
Tedesco, francese e italiano con traduzione simultanea.

Iscrizioni
Entro al massimo il 25 settembre 2020 a:
SEV Segretariato centrale
Isabelle Magrini
Steinerstrasse 35
Casella postale 1008
3000 Bern 6
migration@sev-online.ch
031 357 57 57
www.sev-online.ch/migrazione



FFS CARGO E MISURE DI RISPARMIO

Sacrifici inaccettabili per il personale: il SEV si oppone

SEV La direzione di FFS Cargo vuole di nuovo risparmiare sul personale. Il SEV si oppone e intende battersi per ottenere dalla Confederazione aiuti per compensare le perdite subite durante la pandemia e migliorare le condizioni quadro per il trasporto merci su ferrovia. Auspica che anche la direzione di Cargo si impegni in questa direzione, anziché inseguire un'illusione di redditività, adottando provvedimenti a spese del personale.

La crisi da Corona virus ha messo in difficoltà FFS Cargo, ma anche numerosi settori dell'economia. La direzione ha reagito annunciando misure di risparmio a scapito del personale: soppressione per il 2021 dei provvedimenti salariali previsti e di due giorni di vacanza. Inoltre, vuole aumentare il valore limite dei saldi negativi di tempo a -40 ore, per permettere di svolgere il lavoro durante l'anno prossimo. Quest'ultimo provvedimento andrebbe ad aggiungersi alle disposizioni per il conteggio del tempo di lavoro varate unilateralmente da FFS Cargo durante la crisi sanitaria, che penalizzano i dipendenti di Cargo rispetto a quelle concordate con la direzione del gruppo, che avrebbero dovuto essere applicate a tutto il personale. «Questo procedimento compromette la trasparenza dei rapporti tra partner sociali ed è iniquo nei confronti del personale di Cargo», precisa Philipp Hadron, segretario SEV responsabile delle questioni Cargo.

Il SEV si batterà contro le misure di ri-

risparmio a spese del personale, anche perché non servono per risolvere il problema fondamentale di FFS Cargo: le condizioni quadro, che non permettono di raggiungere la redditività. I tagli effettuati negli ultimi anni, con notevoli sacrifici del personale, non hanno portato i risultati auspicati. Adesso, attribuire per video la responsabilità di questa difficile situazione al personale è fuori luogo, inutile e demotivante e costituisce un vero e proprio insulto.

Direzione e Confederazione sotto pressione

«Invece di perseguire obiettivi di risparmio a corto termine, sarebbe finalmente ora di elaborare una strategia rivolta al futuro, che permetta a FFS Cargo di partecipare alla crescita del trasporto merci una volta finite le difficoltà economiche generate dalla crisi sanitaria», indica Philipp Hadron. «Il Parlamento deve intervenire per colmare il divanzo finanziario e gli effetti economici della crisi su FFS Cargo e la Confederazione migliorare le condizioni quadro di tutto il tra-



Diventa membro SEV e lascia che rappresentiamo i tuoi interessi: sev-online.ch/it/deine-vorteile/associarsi/

sporto merci su ferrovia, abbandonando nel contempo la chimera della redditività di FFS Cargo».

VOTAZIONI DEL 27 SETTEMBRE

Libera circolazione: troppo è troppo?

Vivian Bologna
vivian.bologna@journal

L'UDC spara sulla libera circolazione delle persone, che vuole abolire con la sua «Iniziativa per la limitazione». Il suo semplicistico slogan della campagna, «Quando è troppo è troppo», può essere attrattivo. Vediamo più da vicino questo argomento prima della votazione cruciale del 27 settembre. I sindacati, compreso il SEV, sono per la bocciatura del testo.

«Troppo è troppo». La Svizzera non può accogliere 10 milioni di persone. Lo spettro è un'esplosione demografica che causerà un sovraffollamento dei trasporti e un'eccessiva cementificazione del territorio svizzero.

Per l'Ufficio federale di statistica, che sta lavorando su nove scenari, una Svizzera con più di 10 milioni di abitanti sarà una realtà - più o meno a lungo termine - tra 20 anni, ricorda la NZZ am Sonntag sull'edizione del 31 agosto.

Che cosa dicono i sindacati? Il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard, che ha analizzato in modo approfondito i dati, affronta di petto la

questione. «Il numero di pensionati passerà da 1,6 milioni a 2,5 milioni entro il 2040», secondo lo scenario medio dell'UST.

I minori di 20 anni saranno 2 milioni rispetto agli attuali 1,7 milioni. Al centro di queste due categorie ci sono i lavoratori che finanziano e/o accompagnano i giovani e i pensionati. Il loro numero aumenta solo leggermente da 5,3 a 5,6 milioni. Se l'iniziativa dell'UDC dovesse davvero limitare l'immigrazione, ci sarebbero sempre meno lavoratori disponibili a finanziare scuole, case di riposo e servizi sociali, o a lavorare come insegnanti, infermieri o nei trasporti. «Questa è la grande domanda che non dobbiamo mai dimenticare», insiste Maillard. «Di quanti lavoratori abbiamo bisogno per fornire un'assistenza dignitosa agli anziani e ai giovani?»

Proteggere i salari

I sindacati ne sono certi: con una piramide demografica che invecchia e un'economia che non potrebbe funzionare senza migranti, non bisogna sbagliare lotta e occorre scendere in campo. Con un «sì» il 27 settembre, la libera circolazione verrebbe meno

se non si raggiungesse un accordo con l'Unione europea entro un anno. «Tutti gli altri accordi bilaterali e la legge sui lavoratori distaccati sarebbero allora nulli e le misure di accompagnamento negoziate all'epoca per evitare il rischio di dumping salariale, sarebbero lettera morta. Queste



La fine della libertà di circolazione significherebbe la fine delle misure di accompagnamento che consentono di estendere i CCL, applicare salari minimi, introdurre controlli nelle aziende e punire i datori di lavoro che hanno commesso reati.

MARIE-JOSÉ JUILLET
Cons. clientela FFS; pres. AS Romandia

misure di accompagnamento comprendono il monitoraggio dei salari e delle condizioni di lavoro e la dichiarazione della forza obbligatoria dei contratti collettivi», insiste Giorgio Tuti, Presidente SEV e Vice Presidente dell'USS.

La protezione garantita dai CCL è visibile nei numeri. Vale la pena ricordare che prima degli accordi bilaterali e delle misure di accompagnamento, solo 1,4 milioni di lavoratori erano coperti da contratti collettivi di lavoro. Ora sono 2 milioni ad essere tutelati da sistemi salariali e salari minimi.

Militanti SEV per il NO

Nel mondo dei trasporti, le protezioni delle condizioni di lavoro sono assicurate da condizioni quadro usuali di settore da contratti collettivi di lavoro che resistono alla prova del



La disdetta della libera circolazione farà cadere i sette Accordi bilaterali. Ciò metterebbe sotto pressione la Svizzera. La Svizzera conta circa 8,7 milioni di abitanti, l'UE circa 448 milioni: chi dipende maggiormente dagli accordi per le esportazioni, ecc.?

ROGER AMSLER
Membro comitato centrale RPV

tempo. «Se i CCL sono buoni, è perché il tasso di sindacalizzazione è alto. Questa è la strada da percorrere», continua Giorgio Tuti.

Il SEV partecipa in modo risoluto a questa campagna. Si impegna a livello dell'apparato professionale, ma soprattutto a livello di militanti che

Il nostro dossier sull'iniziativa su:
sev-online.ch

prendono posizione (vedi testimonianze sotto) e sui nostri media digitali.

Il problema non risiede nella libera circolazione. In un mercato del lavoro deregolamentato, per combattere il dumping salariale, sono solo le misure di accompagnamento ad essere la soluzione.



L'iniziativa ci mette davanti ad una scelta fondamentale. Vogliamo sviluppare strumenti che hanno dimostrato di funzionare? Oppure vogliamo aumentare la concorrenza sul mercato del lavoro? La nostra risposta è chiara: buoni salari, buoni impieghi.

ANA-BELEN BECERRA
Autista filobus, TPG

IL 27 SETTEMBRE: DIFENDERE I SALARI E IL LAVORO!



VOTAZIONI DEL 27 SETTEMBRE

Iniziativa per la disdetta: associazioni migranti contro

Comunicato L'iniziativa per la disdetta dell'UDC è perfida. Afferma di voler limitare l'immigrazione ma nella realtà vuole migranti senza diritti e lavoratori senza protezioni salariali. Le/i rappresentanti delle associazioni migranti si rivolgono a tutte/i migranti e alla società civile svizzera affinché si impegnino per battere questa pericolosa iniziativa. Per questo motivo hanno adottato un manifesto.

Numerose associazioni migranti della Svizzera hanno adottato un manifesto contro l'iniziativa per la disdetta dell'UDC. Il manifesto mostra quanto sia importante il contributo delle/dei migranti al successo economico, culturale e sociale della Svizzera. È anche l'espressione di una Svizzera aperta e solidale.

Non si torna indietro alla Svizzera delle baracche

Le associazioni migranti respingono l'iniziativa per la disdetta perché non vogliono tornare alla Svizzera delle baracche e dello Statuto dello stagionale. A quel tempo, centinaia di migliaia di persone vivevano e lavoravano in Svizzera in condizioni inaccettabili. Migliaia di figli di lavoratori stagionali sono cresciuti nella clandestinità.

Questo è quanto ha affermato durante un incontro delle associazioni migranti la Presidente Unia e la Vicepresidente dell'USS Vania Allea: «L'iniziativa dell'UDC attacca i nostri diritti di lavoratrici e lavoratori, attacca la libertà di soggiorno e il diritto di vivere insieme alla propria famiglia».

Soprattutto, l'iniziativa apre la porta all'abuso di potere, allo sfruttamento e al dumping salariale.

Libera circolazione delle persone e protezione dei salari di pari passo

Anche il consigliere nazionale del PS Fabian Molina ha preso una posizione chiara: «Questa iniziativa è molto più radicale e pericolosa della cosiddetta iniziativa sull'immigrazione di massa del 2014. L'UDC non intende regolare solo la migrazione, ma vuole anche più migranti senza diritti. Per questo intende porre fine alla libera circolazione delle persone e «indebolire» i sindacati».

In tempi di difficoltà economica questo è un gioco pericoloso con posti di lavoro e protezione dei salari. Anche gli oltre 450'000 cittadini svizzeri che vivono, lavorano, studiano e fanno ricerca nell'area dell'UE beneficiano della libera circolazione delle persone. L'abolizione della libera circolazione delle persone metterebbe a repentaglio anche la protezione dei salari, poiché anche le misure di accompagnamento cadrebbero. Con le misure di accompagnamento, la Svizzera dispone di uno strumento per proteggere i salari in Svizzera e per dichiarare più rapidamente di obbligatorietà generale i contratti collettivi di lavoro. Non è una politica isolazionista e retrograda a offrire soluzioni alle sfide del futuro, ma una politica non discriminatoria e solidale che garantisca i diritti di tutti. Prosperità significa non solo forza economica, ma anche solidarietà e responsabilità verso i nostri simili.

Il manifesto, dal titolo emblematico «Solidarietà e non esclusione» precisa che «la Svizzera come la conosciamo oggi è impensabile senza migranti. Da decenni siamo parte attiva dello sviluppo economico, sociale e culturale del paese. Senza di noi, la Svizzera non sarebbe quella che è oggi».

NAVETTE AUTONOME

In Romandia tre progetti

Alberto Cherubini
journal@sev-online.ch

Le prime navette a guida autonoma della Romandia sono state testate al Politecnico federale di Losanna, dopodiché messe in servizio a Sion, Marly, Meyrin e prossimamente a Cossonay. E presto a Ginevra una navetta autonoma con fermata su richiesta.

In Romandia, come in ogni altro luogo nel nostro Paese, le navette autonome non sono (ancora) una storia di successo. Ma gli operatori perseverano. Ecco una panoramica dei progetti pilota romandi autorizzati o in fase di autorizzazione da parte dell'USTRA. Tutte le navette a guida autonoma della Svizzera romanda sono prodotte dalla fabbrica francese Navya.

2016: AutoPostale a Sion

Nel mese di giugno del 2016 AutoPostale ha messo in servizio nel centro storico di Sion 2 navette autonome. Questa primavera l'esperienza è stata interrotta a tempo indeterminato. Secondo Valérie Gerl, portavoce di AutoPostale, «la decisione è stata presa per contenere la propagazione del coronavirus, in quanto le dimensioni compatte dei veicoli non permettono di mantenere una distanza sufficiente tra i viaggiatori; ma con il prossimo cambiamento d'orario, previa autorizzazione dell'USTRA, le

navette a guida autonoma collegheranno la stazione di Sion al centro commerciale di Uvrier».

2017: TPF a Marly

Nell'estate del 2017 è l'azienda di trasporti pubblici friburghese TPF a lanciarsi nell'avventura delle navette a guida autonoma sul territorio del comune di Marly. Per Laura Andres, responsabile del progetto, l'esperienza è eterogenea (cfr. box) e si concluderà a dicembre 2021. «Non abbiamo ancora definito un altro progetto concreto successivo. Tuttavia ci sono scambi regolari con altre imprese di trasporto pubblico che si occupano di mobilità autonoma e cerchiamo di sviluppare questo argomento insieme» afferma Laura Andres.

2018: TPG a Meyrin... e presto a Thônex

L'azienda di trasporti pubblici ginevrini TPG nel mese di giugno 2018 ha messo in esercizio le sue navette autonome nel centro di Meyrin. L'esperienza è stata sospesa nel mese di marzo a causa della pandemia. Le navette hanno ripreso servizio lunedì 24 agosto.

TPG sta per mettere in servizio un secondo progetto pilota in collaborazione con l'Università di Ginevra e l'ospedale universitario di Ginevra HUG. Le navette a guida autonoma con fermata su richiesta - e non obbligatoriamente a fermate predefinite - circoleranno all'interno dell'ampio perimetro dell'ospedale psichiatrico



La navetta dei trasporti pubblici di Friburgo

Belle-Idée a Thônex. Occorrerà scaricare un'applicazione sul proprio smartphone per ordinare la navetta come si ordina un taxi. François Mutter, portavoce di TPG, precisa che «i lavori preliminari procedono come previsto e il progetto pilota sarà presto operativo».

MBC ai blocchi di partenza

Nel deposito dell'azienda di trasporti della

regione Morges-Bières-Cossonay MBC sostano due navette che attendono solo di essere messe in servizio a Cossonay, per collegare la fermata della funicolare con il centro storico.

François Gatabin, direttore di MBC, sottolinea che sono in corso i colloqui tra i vari partner, tra cui il Cantone di Vaud, il cui scopo è trovare un accordo per l'avvio del progetto pilota.

A Marly il bilancio sociale è migliore di quello tecnico

Laura Andres è responsabile del progetto delle navette a guida autonoma che l'azienda TPF ha messo in servizio tre anni fa. L'abbiamo intervistata.

Che bilancio stila del vostro progetto pilota?

Il bilancio è piuttosto eterogeneo in quanto ci siamo resi conto che la tecnologia non era così evoluta come credevamo. In effetti abbiamo avuto più di un problema con il percorso delle navette. Ad esempio la vegetazione che cambia e le condizioni atmosferiche capricciose (neve, pioggia) sono dei parametri che perturbano l'esercizio delle navette. I veicoli sono dei prototipi e di conseguenza necessitano ancora di sviluppi e miglioramenti tecnici. D'altro canto il bilancio sociale è molto buono. Gli utenti hanno accolto molto favorevolmente questo nuovo tipo di veicolo e l'utilizzano come un trasporto pubblico «normale».

Quali sono le vostre prospettive?

In primavera abbiamo ottenuto l'autorizzazione da parte della Confederazione per prolungare la prova. L'intenzione è quella di far circolare le navette fino al cambiamento d'orario di dicembre 2021. A partire da tale data una linea di autobus «tradizionale» servirà il Marly Innovation Center (MIC) in quanto i primi residenti avranno traslocato nella nuova area e la capacità delle due navette (11 posti l'una) non sarà più sufficiente.

Chi si è fatto carico dell'acquisto di queste navette e qual è il costo?

Il Cantone di Friburgo e il MIC hanno pagato un veicolo ciascuno, ossia circa 250 000 franchi a navetta.

Chi si assume l'onere finanziario dell'esercizio?

L'esercizio è finanziato dai committenti: l'agglomerato di Friburgo e il Cantone.

PROGETTI DI MOBILITÀ DIGITALE IN SVIZZERA

Troppo lento, piccolo e ottuso

Peter Moor
zeitung@sev-online.ch

Dai test con autobus a guida autonoma emerge soprattutto un fatto: la strada è ancora lunga finché simili sistemi potranno essere integrati nella rete dei trasporti pubblici. I veicoli non sono flessibili perché seguono le loro regole digitali, sono molto piccoli e lenti.

Dalla fermata dell'autobus vicino alla Marzilibahn il piccolo veicolo colorato si mette in moto con la massima prudenza. Con cautela percorre la Quartierstrasse sotto Palazzo federale e subito si trova confrontato con il suo problema più grande; deve svoltare a sinistra. La tecnologia del piccolo bus elettrico è improntata alla sicurezza, se i suoi sensori non sono totalmente certi che la via è libera, il veicolo non si sposta di un centimetro. Dopo Sciaffusa e Zugo, Berna è la terza località in cui vengono effettuati test con gli autobus a guida autonoma. Bernmobil motiva la sua sperimentazione affermando che l'intenzione è soprattutto testare a fondo l'integrazione nel centro di controllo.

Altri tre progetti pilota sono in corso nella Svizzera occidentale.

Ancora distante

La scelta è tra due tipi di veicoli, uno di Easymile, l'altro di Navya. Entrambe le aziende hanno sede in Francia. Gli autobus si assomigliano moltissimo. Al primo sguardo sembrano usciti da un libro per bambini: piccoli, leggermente a forma d'uovo e massicci. Alcuni anni fa il costruttore svedese di veicoli commerciali Scania aveva annunciato l'intenzione di costruire un autobus a guida autonoma di 12 metri in grado di trasportare fino a 80 passeggeri, ma interrogato al riguardo ha rivelato che «su questo argomento le cose si sono un poco calmate». Questo è più o meno il punto. Nel traffico quotidiano su rotaia o su gomma l'automazione totale è ancora molto lontana. I veicoli sono programmati per seguire un percorso preciso; se incontrano un ostacolo sul loro cammino, si fermano e aspettano finché la via è di nuovo libera. Anche solo le piante a bordo strada costituiscono un problema: a Zugo la programmazione è stata effettuata in inverno, quando in primavera sono

iniziati a spuntare i primi arbusti, i nuovi germogli che sporgevano sulla strada causavano la fermata del veicolo. Anche pioggia, neve e nebbia sono degli ostacoli. In tutti questi casi chi accompagna il veicolo deve commutare sulla guida manuale.

Confederazione: creare una base

Perché questi progetti pilota continuano anche se è evidente che l'uso di questi mezzi nella vita quotidiana è ancora lontano? La competenza non è dell'Ufficio federale dei trasporti ma dell'USTRA. L'ufficio comunicazione scrive: «Riconosciamo il potenziale e vogliamo renderlo accessibile.» Di conseguenza il DATEC intende disciplinare l'immatricolazione di veicoli a guida parzialmente e totalmente autonoma nella revisione della legge sulla circolazione stradale. Tuttavia in questo caso gli autobus non sono l'oggetto principale. Per il responsabile settoriale Bruno Schmid dell'USTRA il potenziale maggiore è nel traffico merci. «In futuro i veicoli a guida autonoma potrebbero assumere un ruolo significativo nel servizio di consegna capillare di merci».

Per Christian Fankhauser, vice-

presidente SEV e responsabile per le imprese di trasporto concessionarie, quindi anche le aziende di autobus, in particolare le corse non accompagnate sono inconcepibili: «È difficilmente immaginabile che i viaggiatori salgano su un autobus senza autista per un viaggio più lungo». Afferma inoltre che la presenza di un accompagnatore è obbligatoria. Evidenzia anche preoccupazioni più fondamentali: come deciderebbe un veicolo autonomo in una situazione eticamente difficile, ad esempio quando l'unica scelta è tra la collisione frontale con un veicolo in arrivo e una manovra di evitamento verso un gruppo di persone a lato della strada?

I veicoli dei test in corso sono lontanissimi da simili situazioni. Per il momento il pericolo è piuttosto una velocità troppo bassa. L'unico incidente avvenuto finora, a Sciaffusa, è stato in parte causato dal bus autonomo che ha accelerato più lentamente di quanto si aspettava la ciclista coinvolta. È indiscusso tuttavia che gli esperimenti in corso producono costantemente nuove scoperte: i requisiti di controllo e di tecnologia, in particolare in fatto di flessibilità ri-

guardo al percorso di marcia, possono oggi essere descritti in modo preciso (ma non ancora implementati).

Di più su: www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/intelligente-mobilita-et.html

L'aggiramento autonomo di ostacoli che sporgono nella corsia, come bici parcheggiate a lato della strada o auto parcheggiate male, è in cima alla lista. Per poter anche solo pensare a un impiego nel servizio di linea, occorrerebbe una velocità maggiore. Veicoli autonomi potrebbero essere utili per collegarci meglio rispetto ai trasporti pubblici oggi: cioè ancor più vicino alla porta di casa.

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT, definisce infine un contesto più ampio: vede i bus autonomi come parte dell'inevitabile e progressiva digitalizzazione dell'intero sistema dei trasporti. Sarà importantissimo formare il personale. La sua richiesta principale è quindi molto generale: «I vantaggi della digitalizzazione devono andare a beneficio del personale».

Formazione

19-20.10

LPV: esami periodici

Hai degli esami periodici che ti aspettano? Non hai voglia di imparare a memoria da solo prescrizioni e regolamenti?

Allora il **corso di preparazione agli esami periodici** organizzato dalla LPV e che avrà luogo a Bellinzona sicuramente al caso tuo! Sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di aggiornare le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro e puoi prepararti agli esami esercitandoti anche con prove fittizie. Inizio ore 08.15.

In base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo International e BLS, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Costo: membri LPV: Fr. 50.-; non membri: Fr. 650.- (compresa documentazione corso, pranzo, bevande)

Iscrizioni e maggiori informazioni: direttamente a Thomas Giedemann, telefono: 079 505 04 57.

Gioventù

3.10

Museo dei trasporti

L'attività della gioventù SEV riparte con una crociera da Lucerna a Brunnen, seguita dalla visita al museo svizzero dei trasporti e dell'esposizione permanente: «NFTA – La porta verso il Sud». Ritrovo alle 10:05 al vecchio portale della stazione di Lucerna (Bahnhofstor).

Aspettiamo con piacere la tua **iscrizione entro il 25 settembre** via mail a jugend@sev-online.ch o WhatsApp allo 079 223 59 89. (Iscrizione franchi 20.-; apprendisti gratuito).

RPV

05-06.10

Conferenza presidenti e AD

La conferenza dei presidenti sezionali e l'assemblea dei delegati RPV (con-

giunta con il comitato centrale) si svolgeranno dal 5 al 6 ottobre al «Seehotel» a Bönigen, con inizio ore 08.00.

Il viaggio di andata è previsto per domenica 4 ottobre e il ritrovo è fissato per domenica, alle 19.00, per la cena in comune.

Ordine del giorno assemblea delegati

1. Elezioni

1.1 Nomine complete commissione centrale RPV

1.2 Nuovi membri commissione centrale RPV

1.3 GVG / RPV // rappresentanti CVG RPV nel SEV

1.4 Commissioni: Migrazione / Donne

1.5 Delegati CCL (membri della commissione CCL e delegati conferenza CCL)

2. Rapporto annuale sottofederazione del personale di manovra 2019

3. Proposte all'attenzione dell'AD

4. Conti consuntivi

4.1 Rapporto e proposte della commissione CVG RPV

4.2 Preventivo 2021

5. Regolamento di gestione SF RPV

Termine di iscrizione: 11 ottobre

2020 presso il cassiere centrale Heinz Schneider, Hochhausweg 9, 9470 Werdenberg; mail: heinzschne@bluewin.ch

Assemblee delegati

11.09

TS

L'assemblea dei delegati della sottofederazione TS si svolgerà venerdì 11 settembre presso l'Hotel Krone ad Aarburg.

21.09

LPV

L'assemblea dei delegati della sottofederazione LPV avrà luogo a Losanna.

30.09

ZPV

La ZPV organizza la propria assemblea il 30 settembre a Langnau i.E.

30.09

PV

Si terrà a fine settembre a Muntelier, l'assemblea dei delegati dei pensionati. Dettagli seguiranno.

29.10

AS

La sottofederazione AS ha messo in agenda per il 29 ottobre la propria assemblea dei delegati. Si terrà a Olten presso l'Hotel Olten.

VPT

7.10

Annulamento assemblea

La **giornata VPT pensionati**, prevista inizialmente in marzo e successivamente rinviata al 7 ottobre, è stata definitivamente annullata per questioni organizzative.

20.10

Assemblea delegati

L'assemblea dei delegati VPT è ora riproposta il 20 ottobre presso la sede di UNIA all'Egghölzli a Berna, con un numero limitato di delegati per rispettare le misure sanitarie legate al Covid-19. Maggiori informazioni seguiranno.

Sezioni

16.10

TS Ticino

L'**assemblea generale ordinaria** della nostra sezione avrà luogo venerdì 16 ottobre alla Casa del Popolo a Bellinzona, a partire dalle 17.00.

Ordine del giorno:

1. Saluto introduttivo; 2. Verbale ultima assemblea; 3. Rapporti e approvazione: a) del presidente sezionale, b) del cassiere e dei revisori, c) approvazione dei conti; 4. Relazione sindacale: a) attualità sindacale generale, b) situazione Officine e nei diversi servizi; 5. Consegna onorificenze per 25° e 40° d'appartenenza al SEV; 6. Eventuali

L'assemblea è aperta a membri e interessati.

Al termine verrà offerto un rinfresco.

Annunciarsi entro il 9 ottobre a:

Nicola Sacco, tel. 076 440 87 44,

e-mail: nicola.sacco@sev-ts.ch

PV TICINO E MOESANO
FERROVIERI PENSIONATI

Assemblea generale ordinaria 2020

Martedì 22 settembre – Ore 10.30
Presso Agriturismo Saliciolo a Tenero

Ordine del giorno:

1. Apertura Assemblea e approvazione O.d.G.

2. Nomina Presidente del giorno

3. Nomina scrutatori

4. Approvazione verbale ultima Assemblea

5. Rapporti:

a) Presidente

b) Cassiere

c) Commissione verifica gestione

d) Discussione e approvazione rapporti

6. Preventivo 2021

7. Nomine:

a) del Presidente

b) del Comitato

c) della Commissione di verifica della Gestione (3 membri + 1 supplente)

d) di un rappresentante all'Assemblea dei Delegati e Congresso SEV

8. Modifiche Regolamento di gestione PV (Art. 2.4 e 6a)

9. Relazione di un rappresentante del Segretariato SEV

10. Eventuali

Verbale, **conti AG 2019** e testo nuovo regolamento di gestione PV saranno a disposizione per consultazione dalle ore 10.15.

Avviso importante: al termine avrà luogo un **pranzo offerto** al quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 15 settembre a:**

Alberto Rusconi, e-mail: alberto.rusconi@ticino.com, 091 745 17 70, 079 230 32 16 oppure a Franco Panzeri, 091 647 31 67, 079 612 64 64, e-mail: franco.panzeri51@gmail.com.

Dalla stazione di Tenero all'Agriturismo Saliciolo organizzeremo un servizio Taxi.

Treni consigliati

Da Airolo RE: pt. 8.21 (ferma in tutte le stazioni)

da Faido: pt. 8.39 - Bellinzona ar. 9.18; cambio treno S20 per Locarno pt. 10.02 - Tenero ar. 10.23

da Biasca: pt. 9.39 (S20 per Locarno) - Tenero ar. 10.23

da Chiasso: S10 pt. 8.57 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco ar. 9.51, cambio treno S20 per Locarno pt. 10.07 - Tenero ar. 10.23

da Locarno: pt. 10.01 - Tenero ar. 10.05

Per il rientro da Tenero pt. 15.35/16.05 ogni 30 minuti.

RPV

Grandi preparativi

Servizio stampa RPV La Commissione centrale (CCE) si è riunita per la sua quinta seduta ordinaria. **FFS:** Sono state fornite diverse informazioni su progetti di FFS Cargo e sulle misure legate al Covid-19. La crisi indotta dal Coronavirus e le oscillazioni economiche che ne sono derivate hanno messo a dura prova Cargo SA nel primo semestre del 2020. La buona collaborazione ha permesso di anticipare alcune ottimizzazioni, ma a causa della situazione finanziaria non si potranno evitare nuove misure di risparmio.

SF RPV: Nel periodo dal 24 settembre al 2 ottobre 2020 si voterà per rinnovare il Consiglio di fondazione della CP FFS. La sottofederazione RPV raccomanda di dare nuovamente fiducia all'attuale CdF. È anche grazie ai nostri rappresentanti in questo organismo se nel 2019 abbiamo ottenuto il 2% di interessi sugli averi di vecchiaia.

La preparazione dell'Assemblea dei delegati (AD), integrata dalla

conferenza dei presidenti RPV del 5 e 6 ottobre a Bönigen è conclusa e gli inviti ai partecipanti sono stati spediti. Chantal Fischer (SEV) si occuperà di stilare il verbale della nostra AD.

Nell'ambito dell'AD si terranno inoltre le elezioni per il periodo amministrativo 2020 - 2024. La Cce è sempre alla ricerca di un presidente per il raduno del personale di manovra e di un membro sostituto nella CVG. Gli interessati possono prendere contatto con il presidente centrale Hanspeter Eggenberger.

La Commissione centrale invita i membri a leggere il rendiconto del Servizio stampa RPV sulla stampa sindacale, per evitare l'insorgere di inutili discussioni in comitato.

Le date delle conferenze sezionali per il 2021 sono state comunicate. La Cce ha fissato anche le proprie scadenze. Tra gennaio e luglio 2020 l'effettivo di nuovi membri della sottofederazione RPV è aumentato di 24 colleghi in totale.

La sezione AS Ticino porge sincere condoglianze alla collega **Anna Altamura**, in lutto per la perdita del papà.

CONDOGLIANZE

Agenda 12

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV.

Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, telefono 091 825 01 15,

e-mail: giornale@sev-online.ch

Tiratura: edizione italiana: 3 199 copie; totale: 37 927; certificata il 9.12.2019

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, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00,

www.fachmedien.ch

e-mail: SEVZeitung@fachmedien.ch;

Prestampa: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau;

www.mittellandzeitungsdruck.ch

ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 24 settembre. Chiusura redazionale: 17 settembre, ore 10.00.

INDUSTRIA TESSILE

Sindacalisti riassunti dopo un'aspra battaglia



La direzione della fabbrica tessile Rui Ning in Myanmar ha usato la crisi del Covid-19 come pretesto per licenziare deliberatamente i membri del sindacato. Ma dopo un'intensa lotta sindacale, sostenuta da un'azione di solidarietà internazionale, il sindacato ha ottenuto un grande successo, a cui hanno contribuito anche i marchi Inditex e Tally Weijl.

Dopo tre mesi e mezzo di lotta sindacale, le trattative hanno avuto successo: il 14 luglio 2020 il sindacato e la direzione della fabbrica tessile di Rui Ning hanno firmato un accordo che comprende importanti richieste. Il presidente del sindacato riassunto dal 1° agosto e il suo stipendio pagato retroattivamente. La direzione dello stabilimento ha inoltre accettato di dare priorità al reimpiego dei 298 membri del sindacato che sono stati licenziati non appena lo stabilimento inizierà le assunzioni.

All'inizio di aprile 2020, il licenziamento collettivo di molti sindacalisti di Rui Ning, con il pretesto di misure di protezione per combattere la pandemia di Covid-19, aveva suscitato il

sospetto di una repressione mirata del movimento sindacale. Questi licenziamenti costituiscono violazioni dei diritti fondamentali dei lavoratori, che sono ancorati sia nel codice di condotta dei marchi Tally Weijl, Zara (Inditex) e Bestseller - che si riforniscono in quella fabbrica - sia nelle convenzioni internazionali di diritto del lavoro.

Sostegno internazionale

Il sindacato della fabbrica di Rui Ning ha svolto un ruolo centrale nelle trattative e si è rivolto anche ai rivenditori di moda, in particolare attraverso una lettera aperta a Tally Weijl, Inditex (Zara) e Bestseller (Only). Si è anche rivolto direttamente all'azienda di Basilea Tally Weijl, che è poi intervenuta nel conflitto. Anche il sindacato spagnolo CCOO ha dimostrato la sua solidarietà esercitando una pressione mirata sul gigante tessile Inditex. Allo stesso tempo, Public Eye e la rete internazionale della Campagna Clean Clothes hanno sostenuto la lotta sindacale attraverso diverse azioni sui social media, scrivendo alle aziende e con un appello a sostenere pubblicamente le richieste del sindacato, mobilitando molte persone.

Dopo diverse settimane di pressione internazionale, Inditex ha finalmente accettato di incontrare la direzione e il sindacato presso lo

stabilimento. L'incontro è stato un passo fondamentale per raggiungere un accordo. Tally Weijl ha anche avuto discussioni con la direzione della fabbrica e con il sindacato. Entrambe le società hanno contribuito al successo delle trattative.

Anche i marchi devono intervenire

Questo caso dimostra quanto sia importante per i rivenditori di moda preoccuparsi delle violazioni dei diritti umani e di altri incidenti che si verificano nelle fabbriche dei loro fornitori e quanto sia fondamentale intervenire in caso di violazioni dei diritti dei lavoratori o del loro codice di condotta.

Maggiori informazioni su questo tema sul sito publiceye.ch

Sostenendo le trattative dirette tra il sindacato e la direzione della fabbrica, Inditex e Tally Weijl hanno contribuito alla risoluzione di questo conflitto. Le trattative non sono state facili: ci sono volute molte pressioni per far accettare l'accordo alla direzione della fabbrica. Oltre al tenace impegno del sindacato, la pressione internazionale esercitata sulle aziende di moda

da parte di molte persone solidali in tutto il mondo è stata un fattore decisivo per questo successo.

Dobbiamo ora proseguire su questa strada per garantire che l'accordo venga attuato come previsto. Public Eye continua il suo impegno a garantire che le aziende si assumano le proprie responsabilità, in questo caso come in altri. La discriminazione sindacale a Rui Ning non è purtroppo un caso isolato: siamo a conoscenza di altri casi in Myanmar, in fabbriche da cui si riforniscono grandi marchi come Inditex o Primark. Rui Ning dovrebbe servire da precedente per mostrare come le aziende del settore moda possano entrare in contatto diretto con i sindacati dei loro fornitori per porre rimedio agli abusi nelle fabbriche e porre fine ad una politica di sfruttamento.

Clean Clothes

La vita quotidiana dei lavoratori dell'industria tessile non è facile. È caratterizzata da sfruttamento, violenza e repressione. In Svizzera, Public Eye coordina la campagna Clean Clothes Campaign (CCC), una rete internazionale di ONG impegnate a migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori e delle lavoratrici del settore.



BIRDS OF PASSAGE

Omar Cartulano

Tra la fine del XIX secolo e lo scoppio della seconda guerra mondiale, una dozzina di milioni di persone a caccia dell'American Dream sono sbarcate a Ellis Island (sulla destra), sede del centro d'accoglienza per i migranti che intendevano insediarsi negli Stati Uniti. L'isola si trova, guarda caso, a nemmeno un chilometro dalla celeberrima

Statua della Libertà (a sinistra). Dopo giorni di navigazione dall'Europa, persone d'ogni classe sociale arrivavano a New York sognando un futuro luminoso. I gabbiani in volo oggi qui, sulla foce del fiume Hudson, ci fanno inevitabilmente pensare alla libertà di potersi spostare liberamente, senza frontiere.

Una possibilità di movimento che oggi resta fonte di grandi controversie e purtroppo pure tragedie, anche nel paese nordamericano che nel corso dei secoli ha fondato la sua ricchezza proprio sui flussi migratori.

www.ocartu.ch/ / Instagram: @ocartu



QUIZ

Tra le righe le risposte giuste

1. Perché il SEV ha organizzato un'azione di protesta agli aeroporti di Zurigo e Ginevra?

- a. Perché Swiss ha troppo pochi passeggeri
- b. Perché le condizioni di lavoro di Swissport sono sotto pressione
- c. Perché la Confederazione non sostiene finanziariamente le compagnie aeree

2. A che punto è la Legge federale urgente concernente il sostegno ai trasporti pubblici nella crisi Covid-19?

- a. Viene deliberata dal Consiglio Nazionale e dal Consiglio degli Stati
- b. Il Consiglio federale ne sta discutendo
- c. La legge viene sottoposta al popolo

3. Quanti collaboratori delle FFS andranno in pensione nei prossimi anni?

- a. Un terzo
- b. Metà
- c. Dieci per cento

4. A quante persone arriverà la popolazione attiva entro il 2040 secondo lo scenario medio dell'Ufficio federale di statistica?

- a. Da 1,6 a 2,5 milioni di persone
- b. Da 1,7 a 2 milioni di persone
- c. Da 5,3 a 5,6 milioni di persone

Potete rispondere alle domande del concorso **entro mercoledì 16 settembre 2020**;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà buoni libro del valore di 40 franchi – sarà pubblicato sul numero successivo.

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

Soluzione dell'edizione numero 11: C/C/A/B/A

Gli chèques Reka del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Henri-Marc Girard, Bernex. Membro pensionato VPT TPG**

SULLE ORME DI...

Hubert Koller, montatore elettricista



Hubert Koller nella pausa pranzo della recente conferenza CCL FFS/FFS Cargo, alla quale è delegato

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Hubert Koller, impiegato a FFS Infra, è responsabile del reclutamento della sottofederazione Lavori. L'assemblea dei delegati l'ha designato vicepresidente centrale dal prossimo gennaio. A 51 anni, impegnato da anni nel SEV e nella CoPe, entrerà quindi anche a far parte del comitato SEV.

«Hubi» Koller, come lo chiamano i suoi colleghi, ha frequentato le scuole a Gaiserwald e Vilters, nel canton San Gallo, prima di seguire l'apprendistato quadriennale di montatore elettricista. In seguito, ha lavorato per due anni come temporaneo in diverse aziende. Il suo padrino, che lavorava come dirigente d'esercizio e suo zio, macchinista, gli hanno presentato un annuncio di ricerca di personale delle FFS, rinomate quali datrici di lavoro affidabili, in cui vi era un posto di elettricista a Pfäffikon SZ. L'allora 22enne si è annunciato, anche perché in qualità di agente della costruzione FFS avrebbe dovuto prestare solo pochi giorni di servizio militare. La sua richiesta è stata accolta ed è stato assunto nelle «telecomunicazioni e bassa tensione» (oggi Telecom), incaricato della manutenzione e delle riparazioni degli impianti elettrici e di telefonia negli stabili e sui binari. Un lavoro che gli è sempre piaciuto e al quale è rimasto fedele sino ad oggi, rinunciando anche a fare carriera.

Solo una volta ha cercato un altro posto di lavoro, poiché in disaccordo con il suo superiore. Oltretutto, vi erano numerose ditte che pagavano i propri operai specializzati meglio delle FFS, ma queste ultime hanno reagito immediatamente, proponendogli un nuovo posto con aumento di stipendio. Non ha mai rimpianto di aver accettato e di essere rimasto, nonostante le sette settimane all'anno di picchetto, in cui deve tenersi pronto ad intervenire sull'arco delle 24 ore, fine settimana compresi e il costante aumento del lavoro notturno, che già oggi costituisce il 10/15% del totale. «Posso capire che di notte sia più semplice interrompere l'esercizio per i lavori di manutenzione, evitando conseguenze per i viaggiatori» ci spiega.

Nel complesso, Hubi Koller è comunque soddisfatto delle condizioni di impiego e di lavoro alle FFS e ritiene che il lavoro di notte, nei fine settimana e di picchetto sia compensato in modo adeguato. «In fondo, siamo stati noi a negoziare questo CCL» commenta, precisando che proprio questo sia stato il motivo principale per cui ha aderito al SEV: «volevo partecipare e non solo limitarmi a pagare i contributi di solidarie-

tà!». Per convincere colleghe e colleghi ad aderire al SEV non bastano ottimi argomenti come la protezione giuridica, ma bisogna contattarli personalmente ed è quanto continuerà a fare con più azioni sui posti di lavoro. Altro aspetto centrale che apprezza presso FFS è la formazione: «Ci permette di stare al passo con l'evoluzione tecnologica. Così siamo in grado di procedere anche all'installazione di nuovi impianti».

Auspici verso la dirigenza

Oggi Hubi Koller lavora nel team Telecom di Rapperswil, che conta dieci persone ed è diretto da un capoteam capace di prendere buone decisioni. Per esempio, durante il lockdown ha saputo adottare rapidamente misure molto efficaci. Nel contempo, sa anche evitare provvedimenti avventati. Troppo spesso vi sono stati dirigenti che non hanno nemmeno atteso la fine della riorganizzazione varata dal predecessore per avviare un'altra. Cosa che Hubi non vorrebbe ritrovare nel nuovo capo divisione, da parte del quale auspica una maggior capacità di ascoltare i propri collaboratori e di trarre profitto dalla loro esperienza.

L'esperienza di una famiglia numerosa

Hubi Koller non ha mai avuto peli sulla lingua, quando si tratta di denunciare una situazione spiacevole o ingiusta. «Probabilmente, questo viene dal fatto che sono cresciuto in una famiglia numerosa, con cinque fratelli e ho dovuto imparare in fretta a far valere i miei diritti. Ho però anche imparato che la solidarietà è meglio dell'egoismo».

Per questo ha aderito al sindacato FLMO già all'inizio del proprio apprendistato, per poi passare al SEV qualche giorno dopo l'arrivo alle FFS, reclutato dal suo primo superiore. Allora il personale della costruzione era frammentato nelle diverse strutture organizzative, ma la successiva fusione nella sottofederazione Lavori ha portato un miglioramento e contribuito alla crescita del sentimento di identificazione e di unione.

Il lavoro di Hubi Koller comporta un impegno fisico costante, per cui nel proprio tempo libero preferisce prendersela comoda senza tuttavia disdegnare qualche escursione. Per un paio di anni ha anche allenato la squadra di calcio in cui oggi gioca il figlio 19enne. È tifoso del FC San Gallo e dell'HC Davos. Una grossa fetta del tempo libero è comunque occupata dal SEV e dalla commissione del personale. Gli chiediamo i motivi di questa disponibilità: «lo ritengo necessario, arricchente e, oltretutto, mi diverte». Grazie Hubi.

FINE ESTATE

Micha Dalcol

