



SEV N.3

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



PERSONALE LAVORI

Le pause nell'era Covid-19

▶ p.7

EDITORIALE di Philipp Hadorn

Aviazione: il sacrificio del personale

▶ p.6

Dal lockdown di marzo 2020, il traffico aereo in Svizzera è rimasto perlopiù a terra. Ciò nonostante Swiss ha cercato finora di mantenere le proprie strutture «congelandole», finché la pandemia di coronavirus limita le opzioni di viaggio. Perché non «assumere e licenziare»? Un motivo sono gli aiuti federali, a favore dei quali si è impegnato anche il SEV: grazie alla garanzia di credito di 1275 miliardi di franchi, l'affiliata di Lufthansa Swiss ed Edelweiss ha potuto ricevere 1,5 miliardi dalle banche. E una parte dei costi del personale è assunta attualmente dall'assicurazione contro la disoccupazione e quindi dalla Confederazione, tramite l'indennità per lavoro ridotto. Benché questi aiuti non siano esplicitamente legati a un divieto di licenziamento, l'immagi-

ne di Swiss subirebbe un danno enorme se all'improvviso centinaia di collaboratori finissero in difficoltà in seguito al licenziamento, andando oltretutto a pesare ulteriormente sul mercato del lavoro in Svizzera. Inoltre è importante conservare le competenze del personale, per essere pronti al momento della ripresa. Ma la crisi si trascina per le lunghe. Il traffico aereo soffre pesantemente della confusione dei regolamenti nazionali. Disposizioni sulla quarantena e sui test che cambiano in continuazione scoraggiano i viaggi. Se la ripresa non si concretizzerà entro l'estate, Swiss rischia di restare senza soldi. Per questo ha insistito su un ulteriore sacrificio del personale. Per il personale di terra, le parti sociali si sono accordate a fine gennaio su contributi temporanei moderati, ammortizzati

socialmente e legati a una proroga del «CCL 2018» fino a fine 2026. Swiss ha così confermato la sua disponibilità a mantenere la stabilità e la pace sociale, mentre i dipendenti provati dalla crisi, hanno fatto la loro parte con il chiaro sì al CCL della crisi. Il SEV con la sua sezione SEV-GATA ha dimostrato che con la volontà comune le soluzioni sono possibili. Ora tocca a Swiss e al nuovo CEO Dieter Vranckx fare tutto il possibile per gestire gli ultimi mesi di crisi senza licenziamenti e poi risollevarsi e ricostruire con tutto il personale. SEV-GATA ha anche raggiunto un accordo di partenariato sociale con Swissport Zurigo, mentre Swissport Ginevra sembra aver gettato alle ortiche le ultime buone intenzioni dei propri dipendenti con il suo gioco di potere. Che possa presto aprire gli occhi!

Oltre l'8 marzo

Salari, previdenza vecchiaia, violenza: le lotte delle donne sono quotidiane

2

Il valore del CCL

Solo con una base sindacale forte si possono difendere i CCL

5

Navigazione

Lago Maggiore: prolungate le trattative sul Consorzio

6

VPT: primi appuntamenti

A causa della pandemia, il programma delle assemblee di settore è stato scombuscolato.

Per ora sono stati provvisoriamente pianificati i seguenti appuntamenti:

Assemblea Bus: 18 maggio 2021, a Berna presso il centro di UNIA.

Assemblea Ferrovia e turismo: 27 maggio 2021, a Berna presso il centro di UNIA.

Assemblea dei pensionati: ancora da definire.

Dettagli seguiranno. Consultate sempre l'agenda.

Belgio: 44 sportelli soppressi?

Da febbraio, i sindacati ferroviari e le associazioni di pendolari si sono mobilitati. La SNCB ha annunciato che intende chiudere progressivamente 44 delle 135 biglietterie, cioè un terzo, nelle sue stazioni entro la fine dell'anno. E vuole pure ridurre le possibilità di apertura di altre 37. Con questa scelta 77 posti di lavoro scomparirebbero. Varie azioni hanno avuto luogo nelle stazioni; sui cartelli messaggi chiari come «Digitalizzare senza disumanizzare» o «Non toccare il mio sportello SNCB» (titolo di una petizione online). La disumanizzazione delle stazioni e la perdita del senso di sicurezza dei passeggeri sono particolarmente avanzate. Il ministro della mobilità disapprova questa decisione controversa. Il SEV è solidale con le azioni di mobilitazione dei ferrovieri belgi.

Covid-19 e inazione sociale

Il 17 febbraio, il Consiglio federale ha annunciato la proroga di alcune misure di sostegno per limitare la perdita di posti di lavoro e di potere d'acquisto. Secondo l'USS, questi miglioramenti sono da accogliere con favore. Tuttavia, pur prevedendo che molte restrizioni saranno mantenute nei prossimi mesi, il Consiglio federale non propone né l'estensione della copertura del 100% del salario in caso di lavoro ridotto per le persone a basso reddito, né misure per migliorare il ritmo dei versamenti e l'accessibilità degli aiuti, in particolare per la cultura. Questa inazione sociale è incomprensibile.



Qualche anno fa a Berna, poco prima di una manifestazione per la parità

Françoise Gehring

NON SOLO 8 MARZO

Disparità in crescita: le donne si mobilitano

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Partiamo dall'attualità. Che da anni non cambia: le disparità tra donne e uomini non solo persistono, ma aumentano. Salari, previdenza vecchiaia, violenza, sessismo, occupazione: tanti sono i problemi con cui sono confrontate le donne. Se è vero che la crisi economica legata alla pandemia colpisce tutti, le donne pagano un prezzo più alto.

Cominciamo dal classico annuncio dell'Ufficio federale di statistica che ogni anno precede l'8 marzo, Giornata internazionale della donna. A livello salariale le disparità aumentano: le donne ora prendono mediamente il 19% in meno rispetto agli uomini. Tra il 2014 e il 2018 il divario tra uomini e donne è aumentato ed è in particolare cresciuta la parte chiaramente discriminatoria. Mentre nel 2016 le donne guadagnavano in media il 18,3% in meno degli uomini, nel 2018 tale percentuale è salita al 19%. Queste disparità si ripercuotono inevitabilmente anche al momento del pensionamento. Pensionamento che in base al progetto di Riforma AVS 21 per le donne sarà un altro rospo da ingoiare. E non intendono farlo! I movimenti femministi e sindacali non ci stanno e lo scorso 8 marzo lo hanno ribadito chiaramente: un'inversione di rotta è urgente e fondamentale.

Progressi troppo lenti

L'8 marzo, dicevamo, il movimento sindacale e i movimenti femministi si sono mobilitati contro la persistenza della disuguaglianza e contro l'AVS 21. Ma è possibile che si debba sempre ricominciare dall'8 marzo? Abbiamo girato la domanda a Regula Bühlmann, segretaria centrale dell'USS e responsabile del dossier parità: «Dopo tutto, non ricominciamo ogni 8 marzo, ci riuniamo ogni 8 marzo per riaffermare le nostre richieste. Ci siamo e ci impegniamo. Ma il progresso in Svizzera è davvero troppo lento. Non possiamo però dimenticare i successi: lo sciopero delle donne* del 2019 ha dato un nuovo im-

pulso alle nostre preoccupazioni. Centinaia di migliaia di donne hanno firmato l'appello contro il peggioramento della previdenza vecchiaia in pochissimo tempo. Da quest'anno è in vigore il congedo di paternità di due settimane e la Commissione del Consiglio nazionale per la scienza, l'educazione e la cultura ha deciso in febbraio che la Confederazione deve sostenere meglio l'assistenza integrativa familiare ai bambini».

Guardando al 14 giugno

Il 2021, lo sappiamo, sarà un altro anno di mobilitazione: il 14 giugno ricorrono i 30 anni del primo sciopero nazionale delle donne. E per l'articolo costituzionale sull'uguaglianza si celebreranno i 40 anni. Le voci delle donne riecheggeranno in tutto il Paese. E certamente il diritto alla pensione sarà uno dei temi centrali. «Quest'anno - sottolinea Regula Bühlmann - ci stiamo battendo per ottenere migliori pensioni per le donne. Non vogliamo un peggioramento, come prevede il progetto di legge AVS 21 che contempla anche l'aumento dell'età pensionistica delle donne. Chiediamo miglioramenti sostanziali, come, per esempio, la tredicesima AVS attraverso l'iniziativa popolare. E, naturalmente, occorrono misure per combattere il doppio carico delle donne nel conciliare lavoro e famiglia. Abbiamo bisogno - sottolinea la segretaria centrale dell'USS - di una politica nazionale per la famiglia: la Confederazione deve assicurare che ci siano abbastanza strutture di accoglienza per i bambini ovunque e che questi siano accessibili a tutte le famiglie. In fondo tutto ciò fa parte del servizio pubblico».

E il 14 giugno, altra data simbolica per le donne del nostro paese, ci ritroveremo di nuovo nelle strade? «Siamo ottimiste: le mobilitazioni online sono possibili, ma non è la stessa cosa che incontrarsi per strada. Intanto l'USS e l'Istituto di formazione Movendo hanno offerto una settimana di corsi femministi, come una sorta di preparazione alla grande mobilitazione del 14 giugno».

Le voci forti delle donne

Anche i collettivi femministi si stanno at-

tivando in tutta la Svizzera. In occasione delle Assise femministe online - cui hanno preso parte 800 donne in provenienza da tutta la Svizzera - il tono delle rivendicazioni è cristallino: il femminismo è chiaramente una delle forze sociali ineludibili della società.

E la sua voce è in continua crescita, tanto più che la pandemia e la crisi sanitaria stanno esacerbando le disuguaglianze sociali, economiche e di genere. Senza dimenticare l'impegno delle donne nella crisi climatica. L'attuale sistema produttivo continua non solo a distruggere il pianeta, ma a nutrirsi dello sfruttamento del lavoro delle donne*.

Un mondo ancora molto maschile

Lucie Waser, responsabile del dossier della parità al SEV, è ovviamente coinvolta su tutti i fronti. Con particolare attenzione anche al mondo dei trasporti. «Porteremo avanti con convinzione - osserva - i nostri temi: migliorare le condizioni di lavoro per favorire la conciliabilità tra famiglia e lavoro e migliorare il clima di lavoro, caratterizzato da dinamiche ancora molto maschili. All'interno di un settore ancora molto a misura d'uomo come quello dei trasporti, chiediamo anche di modernizzare le infrastrutture (per esempio bagni per le donne, spogliatoi per le donne, cibo della mensa, ecc.). E poi non smetteremo mai di lottare contro la violenza sulle donne nei luoghi di lavoro. I datori di lavoro devono assumersi le loro responsabilità e prendere provvedimenti contro gli autori».

Lucie Waser è anche presente a livello europeo. «Quest'anno come Donne SEV saremo attive in nuovi gruppi di lavoro alle FFS per portare avanti le rivendicazioni dell'ETF Women in Rail. C'è davvero molto da fare perché a livello europeo la quota delle donne nell'intera forza lavoro dell'industria dei trasporti rappresenta solo 22%. Ed è insufficiente. Dobbiamo renderci conto - conclude la segretaria sindacale del SEV - che il settore dei trasporti in Europa sta cambiando rapidamente e che il ruolo svolto dalle lavoratrici in questo settore sta evolvendo. Tuttavia, c'è ancora poca consapevolezza di come i cambiamenti le riguarderanno».

PATRICK KUMMER risponde

«Scuola Migros: perché uno sconto?»

I membri del SEV ricevono attualmente uno sconto del 5% su tutta l'offerta della Scuola club Migros. Perché il SEV ha intrapreso questo partenariato?

Il partenariato con la Scuola Club Migros è un primo passo nella giusta direzione. Il SEV vuole sostenere i suoi membri nel loro sviluppo professionale e privato. È molto importante frequentare regolarmente i corsi di aggiornamento, e tutti noi dovremmo esserne consapevoli. Allo stesso tempo, però, non dobbiamo lasciarci sedurre dal marketing degli istituti di formazione.

L'idea preconcepita di dover realizzare a tutti i costi il maggior numero possibile di corsi di formazione ha le sue radici nel marketing della formazione, tra le altre cose. Tuttavia, quando si tratta di formazione continua non è soprattutto la quantità che conta. Non si tratta di accumulare formazione continua. Si tratta piuttosto di definire gli obiettivi da raggiungere attraverso la formazione continua. Per esempio, può trattarsi di perfezionarsi in

una nuova funzione, di approfondire o acquisire competenze o di prepararsi agli esami periodici richiesti per la funzione attuale.

La Scuola Club Migros offre una gamma molto ampia di corsi e copre molti argomenti diversi. È un buon complemento all'offerta dell'Istituto di formazione Movendo. Nel prossimo futuro, cercheremo di prendere in considerazione ulteriori partnership per completare adeguatamente l'offerta attuale.

Allo stesso tempo, da un punto di vista sindacale dobbiamo anche esigere buone condizioni quadro per la formazione continua. La conciliazione di famiglia, occupazione e formazione continua è di grande importanza per il successo di un'istruzione e deve quindi essere assolutamente garantita.

Patrick Kummer è segretario sindacale al SEV. Vuoi rivolgergli delle domande? Oppure vuoi porre domande ad altre persone attive nel SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

COMITATO SEV

Sostegno alla legge sul Co2

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il SEV farà campagna per la revisione totale della legge sul Co2 sottoposta al popolo in giugno. Questa legge è un chiaro segnale per il clima e il trasporto pubblico. Il comitato si è inoltre congratulato con Aroldo Cambi, che è stato eletto presidente della Cassa pensioni FFS.

Per discutere la legge sul CO2, il comitato ha invitato Reto Wyss, segretario centrale dell'USS. Ha sottolineato che il riscaldamento globale colpisce in particolare la Svizzera come paese alpino e che i trasporti (pubblici e privati) sono responsabili di un terzo delle emissioni di gas serra in Svizzera, le famiglie per più del 16% e l'industria per un quarto. L'obiettivo della legge è quello di dimezzare i gas serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Le misure chiave di questa legge sono la creazione di un fondo per il clima finanziato in parte da un terzo al massimo del gettito della tassa sul CO2 dei carburanti (che sarà aumentata), una tassa sui biglietti aerei (di 30/120 franchi a seconda della destinazione e della classe di viaggio), i proventi delle sanzioni imposte alle auto che superano gli stan-

dard di emissione e i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione.

Il fondo sarà utilizzato in particolare per finanziare misure volte a rinnovare gli edifici, sostituire i sistemi di riscaldamento a olio o elettrici e promuovere le fonti di energia rinnovabili. Nei trasporti, la legge prevede una manna di 30 milioni all'anno per la promozione dei treni notturni e dei treni veloci per le città europee. Le compagnie di autobus saranno incoraggiate a sostituire gli autobus diesel con modelli elettrici. La riforma prevede anche un aumento massimo della tassa ammissibile sui prezzi della benzina di 8 cts/litro fino al 2024 e un aumento massimo di 10 cts/litro (dal 2025) così come una riduzione iniziale dei valori limite di CO2 per le nuove auto a 95 g CO2/km.

Cosa pensa l'USS di questa tassa? «Naturalmente, come ogni tassa, non è l'ideale», dice Reto Wyss. «Tuttavia, va notato che l'introduzione sul mercato di veicoli più ecologici e più efficienti nei consumi avrà un impatto minore sulle finanze di una famiglia». Reto Wyss ritiene che la legge debba essere analizzata nel suo insieme. Gran parte dell'aumento delle tasse sarà ridistribuito alla popolazione attraverso i premi dell'assicurazione malattia.

Questa è anche l'analisi del SEV, che è a favore della legge e farà una campagna a sostegno dell'Alleanza svizzera per il clima, con oltre 90 organizzazioni. «Questa legge promuoverà il trasferimento modale per il quale ci siamo impegnati per decenni», dice Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV.

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha aggiunto: «Guardiamo chi ha lanciato il referendum e chi ha raccolto la maggioranza delle firme. Gli ambienti imprenditoriali e le lobby del settore automobilistico, che rifiutano qualsiasi misura climatica, brandiscono il loro presunto interesse per i lavoratori con un reddito medio e basso. Se ci tenessero davvero, approverebbero la tredicesima pensione AVS, per esempio. Questa legge non è perfetta, ma è un buon passo per il clima e rafforza il trasporto pubblico. Sono riconosciuti come parte della soluzione al riscaldamento globale. I mezzi finanziari a loro favore favoriranno la creazione di posti di lavoro». Il SEV farà dunque campagna per la revisione totale della legge sul CO2, in votazione nel mese di giugno. Questa legge è un chiaro segnale per il clima e il trasporto pubblico. Il comitato si è inoltre congratulato con Aroldo Cambi, eletto presidente della Cassa pensioni FFS.

Aroldo Cambi presiede la Cassa pensioni FFS



Aroldo Cambi, direttore delle finanze del SEV, per i prossimi quattro anni è alla testa della Cassa pensioni FFS

Aroldo, ora sei il presidente della Cassa pensioni FFS fino al 2024. Perché è importante?

La cosa più importante è che gli interessi degli/delle assicurati/e siano difesi al meglio. Il SEV è il più grande dei rappresentanti del personale nella Cassa pensioni con 4 dei 6 seggi degli eletti dal personale. Inoltre conta un numero molto elevato di membri in ogni mestiere. Pertanto, è abbastanza logico che il SEV guidi la Cassa pensioni.

Quali sono le principali sfide che attendono la Cassa pensioni FFS?

La situazione di tassi d'interesse vicini allo zero, o addirittura negativi, ha ovviamente un impatto sulla Cassa pensioni, che ha già abbassato il tasso tecnico a fine gennaio dall'1,5% all'1%. La situazione pandemica globale e le sue conseguenze sui mercati, influenzano anche i rendimenti del fondo. Infine a rappresentare una grande sfida è anche il rapporto tra membri attivi e pensionati.



Per il SEV è importante poter servire i suoi membri e soprattutto i non membri attraverso un canale supplementare e aggiornato. La pandemia lo ha reso ancora più chiaro. Una nuova piattaforma per le parti sociali è stata quindi creata presso la BLS: il SEV (come le altre associazioni del personale) ha d'ora in poi la possibilità di mettere un contributo ogni tre mesi su «Piazza», l'intranet della BLS. In questo modo può raggiungere i dipendenti con informazioni e reclutamento di membri.

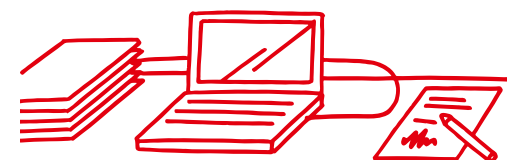


Per combattere la crisi del Covid, la destra voleva... aprire i negozi 12 domeniche all'anno invece di 4 al massimo! Questo è ciò che la Commissione dell'economia e dei tributi (CET) aveva deciso di fare passare in segreto, in un articolo della legge Covid. Indignata, l'Unione sindacale svizzera (USS) ha respinto con fermezza questa liberalizzazione del lavoro domenicale nel totale disprezzo del personale di vendita e dei cantoni. L'USS e la minoranza di sinistra della commissione sono stati seguiti nella sessione plenaria, poiché i senatori hanno respinto la proposta della loro commissione il 4 marzo per 23 a 18. Al momento della chiusura redazionale, il Consiglio nazionale non aveva ancora preso posizione.



La nuova legge favorirà l'acquisto di veicoli elettrici

sev-online.ch



20 anni
di CCL

CCL – TERZA PARTE: I CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO DELLE ITC

Da landa desolata a paesaggio ricco

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

Il CCL FFS è un punto fermo per tutti gli altri CCL stipulati dal SEV nella sua sfera di competenze. Quello che inizialmente appariva come una landa desolata, in vent'anni si è trasformato in un ricco paesaggio multicolore.

Agli albori dei contratti collettivi di lavoro nel settore dei trasporti pubblici, il SEV aveva piani ben diversi: il suo obiettivo era quello di creare un CCL omogeneo. Che le cose siano andate diversamente è dovuto essenzialmente al fatto che, con numerose imprese dei trasporti pubblici, stipulare contratti di lavoro collettivi o aziendali si rivelò molto più semplice del previsto. Attualmente, i contratti in vigore tra il SEV e le imprese di trasporto sono oltre una settan-

tina. Una svolta importante avvenne nel 2003 con la stipulazione del CCL TPF, impresa neo costituita dalla fusione tra diverse imprese ferroviarie e di autobus regionali. Il SEV considerava esemplari queste disposizioni – e così il CCL TPF divenne un punto di riferimento per i contratti successivi.

Nel 2004 seguì il contratto di lavoro aziendale con la RhB e nel 2005 quello con la seconda maggiore impresa ferroviaria del Paese: la BLS. Lentamente presero forma degli standard che vennero poi diffusamente adottati, in particolare la settimana di 41 ore e le cinque settimane di vacanze per tutti.

Seguendo l'idea originale si giunse poi a un'unica intesa con validità a livello nazionale: nel 2008 le ferrovie a scartamento normale stipularono un accordo quadro per il trasporto regionale di passeggeri.

(Continua nel prossimo giornale SEV)



Mobilizzazione presso TL nel 2015.

Aviazione e impianti di risalita: due casi speciali

Nel 2000 presso l'allora Crossair fu creata l'associazione Groundstaff Aviation Technics and Administration, che riuniva il personale di terra. L'organizzazione chiese il sostegno del SEV e da questa collaborazione nacque la sezione SEV-GATA. Furono conclusi contratti collettivi di lavoro soprattutto con Swiss e Swissport, anche se spesso si incontravano condizioni difficili. Nel 2017, anche l'organizzazione del personale Push aderì a SEV-GATA.

Singoli dipendenti delle ferrovie di montagna

erano organizzati da tempo nel SEV. In queste imprese le condizioni di lavoro sono particolarmente problematiche, in quanto dipendono in larga misura dalla stagionalità e dalle condizioni meteo. Da qui la necessità di stipulare accordi con il personale per il tempo di lavoro divergente, cosa che risulta molto più semplice attraverso un CCL. Alla fine, un CCL quadro è stato stipulato soltanto con l'associazione dei datori di lavoro degli impianti di risalita bernesi Berner Bergbahnen.

20 anni
di CCL

INTERVISTA A BARBARA SPALINGER

«Ogni CCL ha proprie particolarità»

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

Prima responsabile delle ITC, ora delle FFS: la vicepresidente Barbara Spalinger porta uno sguardo globale sulla politica contrattuale.

A che punto è oggi il SEV riguardo al CCL con le ferrovie private?

Rispetto al 2001, quando ho iniziato al SEV, siamo in una situazione completamente diversa. Quasi ovunque abbiamo un CCL, anche se con un paio di imprese ci areniamo costantemente. Non parlo necessariamente della Oensingen-Balsthal-Bahn, che è molto piccola, ma ad esempio della Sihltal-Bahn o della compagnia di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni, per le quali non abbiamo ancora un CCL. Ma questa in definitiva è una questione di mobilitazione.

C'è una differenza di base tra il CCL FFS e la massa dei CCL ITC?

Sì, certo. Una sorta di divieto di licenziamento per motivi economici, quindi un contratto sociale come alle FFS, altrove non esiste. Per quanto ne so, siamo l'unico sindacato in Svizzera che ha questa condizione in un contratto collettivo. Per altri aspetti ci sono CCL che sono abbastanza paragonabili a quello delle FFS, come il CCL TPF che è davvero buono.

Quanto è ampia la fascia?

Tutti i CCL hanno i loro nei, ma questa è la conseguenza dei processi di negoziazione. Da un lato, non basta presentare un elenco di richieste pensando che ci viene concesso tutto, non funziona così. È sempre un risultato di una trattativa: un dare per avere. D'altra parte, sono anche i nostri membri che determinano ciò che dobbiamo far passare e ciò che possiamo abbandonare. Si dice sempre che il miglior risultato è l'insoddisfazione media reciproca.

Quali sono le differenze?



Manu Friedrich

I CCL ITC hanno sempre una grande connotazione regionale. Dipende molto dal Cantone in cui operano le aziende, da quali sono le condizioni quadro locali, dal tipo di offerta dei trasporti pubblici disponibile. Sono davvero dei piccoli universi a sé: se prendiamo una CJ in confron-

to a Thurbo, alla Zentralbahn o a un'azienda di autobus della Valle di Blenio, tutte hanno le proprie peculiarità. Naturalmente è importante anche l'atteggiamento del Cantone verso i trasporti pubblici.

Nel 2001 il SEV ha iniziato da zero?

Sì, ma in tempi relativamente brevi abbiamo sottoscritto molti CCL. Dopo che è stato concluso il CCL FFS, poco più della metà delle ITC ha subito seguito l'esempio. Da allora ne abbiamo rivisti e sviluppati molti, mentre per altre imprese ci è voluto più tempo.

Una delle particolarità è che nelle ITC i membri sono riuniti in una sezione VPT a livello aziendale, quindi molto più vicini che alle FFS. In che modo questa vicinanza influisce sul lavoro del SEV?

Direi che circa l'80% della nostra collaborazione è ottima. Grazie alla vicinanza con i membri captiamo quasi tutto ciò che succede. Se la sezione funziona bene, può presentarsi molto forte. Tuttavia la vicinanza può essere talvolta difficile: in caso di conflitto la situazione è più delicata per le persone coinvolte, perché anche i capi sono più vicini alle persone.

Presso le ITC possono esserci licenziamenti per motivi economici. Questo è normale per altri sindacati, ma insolito per il SEV. Dove c'è effettivamente un piano sociale standardizzato?

Da Elvetino: che abbiamo già dovuto applicare, ma è stato tanto tempo fa. E quando alla BLS, per la prima volta nella storia della ferrovia e oggi inimmaginabile, hanno dovuto licenziare macchinisti, abbiamo negoziato un piano sociale, che ora costituisce

più o meno lo standard, ma non è parte integrante del CCL.

Quale la questione principale che il SEV sta portando avanti con le ITC, escludendo il coronavirus?

Tempo di lavoro e soldi. Per i collaboratori l'orario di lavoro è molto importante. Per quanto riguarda i salari, in molti posti abbiamo potuto difendere gli aumenti automatici, che assicurano la pace interna. Inoltre, per noi è importante la protezione dal licenziamento e abbiamo ancora tutta una serie di CCL senza contributi per le spese di esecuzione.

Talvolta anche il VSLF e Transfair sono attivi presso le ITC; come funziona la collaborazione?

Di regola funziona piuttosto bene, ma dipende anche dalle persone. Con VSLF c'è una buona collaborazione, ma a volte anche degli attriti, c'è più concorrenza che con Transfair, comunque sono partner junior ovunque.

Quindi si può dire che il SEV è chiaramente il sindacato principale ovunque, anche nel mondo delle ferrovie private?

Sì, assolutamente! Il VSLF è sicuramente lo «junior partner» più forte, ma dato che curiosamente organizza quasi solo macchinisti B nel traffico viaggiatori e Cargo, non è presente nelle ferrovie a scartamento ridotto e per i macchinisti di cantiere e di manovra. Ma noi sì!

Se avessi un solo desiderio da esprimere, per scrivere qualcosa in un CCL, quale sarebbe?

Vorrei inserire un contratto sociale, una protezione dal licenziamento. Questo sarebbe il nostro più grande successo!

COLPI DI DIRITTO

Assegni familiari su base facoltativa

§ Protezione giuridica SEV
giornale@sev-online.ch

I figli costano. Secondo una pubblicità attualmente diffusa in molti spazi, in Svizzera un figlio costa mediamente 370 000 franchi. Gli assegni familiari facoltativi erogati da alcune aziende in aggiunta agli assegni previsti dalla legge sono quindi più che benvenuti. Ma talvolta il SEV deve dare una spintarella per ottenere giustizia.

Anche l'impresa X, una società di trasporti locali, offre ai propri dipendenti assegni familiari facoltativi. Pascal, conducente di tram presso X, diventa padre e segnala prontamente l'even-

to all'ufficio del personale – ed è felice di ricevere le congratulazioni del datore di lavoro unitamente a un sonaglio per bebè. Ma la gioia si smorza un tantino quando si rende conto che la prima busta paga dopo la nascita del figlio non riporta nessun assegno familiare facoltativo. Pascal si informa presso le risorse umane e gli viene spiegato che l'indennità è legata al diritto agli assegni familiari legali. Anche la moglie di Pascal – sebbene attualmente in congedo di maternità – percepisce un reddito da attività lucrativa dipendente, ma poiché Pascal lavora in un Cantone diverso da quello in cui vive, mentre sua moglie lavora nel Cantone di residenza, per la legge è quest'ultima ad avere diritto agli assegni per il figlio.

Pascal si rivolge al SEV chiedendo se non possa far valere lui il diritto agli assegni familiari. Il SEV, che all'epoca ha appena approvato la disposizione CCL secondo cui il diritto agli assegni familiari facoltativi dipende dal diritto a quelli di legge, deve chiarire le basi legali. Infatti, quando il CCL fu stipulato, non esisteva ancora una legge federale sugli assegni familiari; ogni Cantone aveva le proprie regolamentazioni, in parte divergenti.

Le disposizioni federali sono entrate in vigore solo nel 2009 e disciplinano anche questo «concorso di diritti» che, nel caso in questione, svantaggia Pascal. In altre parole: se lavorano entrambi, i genitori non possono scegliere liberamente chi di loro riceverà gli assegni familiari, poiché le disposizioni della legge federale sono vincolanti. Il tenore è il seguente (art. 7 LAFam):

«Qualora più persone abbiano diritto agli assegni familiari per lo stesso figlio in virtù di una regolamentazione federale o cantonale, il diritto spetta, nell'ordine, a:

- la persona che esercita un'attività lucrativa;
- la persona che ha l'autorità parentale o che l'aveva fino alla maggiore età del figlio;
- la persona presso la quale il figlio vive prevalentemente o è prevalentemente vissuto fino alla maggiore età;
- la persona cui è applicabile l'ordinamento degli assegni familiari nel Cantone di domicilio del figlio;
- la persona esercitante un'attività lucrativa dipendente con il reddito più elevato sottoposto all'AVS;

f. la persona esercitante un'attività lucrativa indipendente con il reddito più elevato sottoposto all'AVS.

Se i diritti agli assegni familiari del primo e del secondo avente diritto sono retti da ordinamenti di due diversi Cantoni, il secondo avente diritto ha diritto all'importo per il quale il minimo legale previsto nel suo Cantone supera quello dell'altro Cantone.»

Per Pascal, significa che avrebbe diritto agli assegni legali se sua moglie non lavorasse. Ne avrebbe diritto anche se lavorasse nel Cantone di residenza del bambino, in quanto guadagna più della moglie, cioè ha il reddito più elevato sottoposto all'AVS. Ma poiché sua moglie lavora nel Cantone di residenza della famiglia e quindi anche del bambino, e lui no, è lei ad averne diritto. Il SEV interviene più volte, senza successo. Sostiene che vi è un'ingiustizia di fondo nei confronti dei dipendenti dell'impresa con figli. Perché la società X è attiva in diversi Cantoni e da tutti questi riceve degli indennizzi. Perché i suoi dipendenti vivono in diversi Cantoni. E anche perché il Cantone in cui ha sede X non prevede alcuna correlazione tra gli assegni familiari legali e quelli facoltativi. L'impresa X non si lascia convincere nemmeno da quest'ultimo argomento.

Passano alcuni anni. A scadenze regolari Pascal rammenta al SEV il problema. E finalmente ci siamo: durante l'ultima revisione del CCL, X si dimostra conciliante. E così, dal 1° gennaio 2021 Pascal riceve i tanto agognati assegni familiari facoltativi – per l'intera prole, frattanto raddoppiati!

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Il rinnovo di tre anni del CCL FFS (fino a maggio 2025) è stato ben accolto dalla base. In occasione di un volantinaggio sul terreno, i segretari sindacali Angelo Stropini e Thomas Giedemann hanno tastato direttamente con mano l'apprezzamento dei lavoratori e delle lavoratrici.

Da Bellinzona a Chiasso, la risposta è stata univoca: in un periodo di grande incertezza dettata e condizionata dalla crisi pandemica, la tutela del Contratto collettivo di lavoro rappresenta un indubbio valore. La protezione dal licenziamento per ragioni economiche, non solo è espressione del contratto sociale che contraddistingue il CCL delle FFS rispetto ad

altri, ma costituisce un'ancora di sicurezza nell'attuale mareggiata economica. Le voci raccolte dai due sindacalisti del SEV confermano sostanzialmente la bontà della soluzione trovata. I vecchi lupi di mare che lavorano alle FFS da una vita, sanno bene quanto sia importante uno strumento che regola le condizioni di lavoro; dai salari alle ferie, dal tempo di lavoro alla protezione della salute. E quando qualcuno ringrazia anche il sindacato per la presenza e per il lavoro svolto in un contesto comunque caratterizzato dalla conflittualità – significa molto. Ma come ha giustamente detto ad un associato Thomas Giedemann, «la forza di un sindacato si misura attraverso la presenza dei suoi membri: più siamo numerosi, maggiore è il potere contrattuale e negoziale. Quindi l'affiliazione sindacale è un punto di partenza importantissimo».

AZIONE SUL TERRENO

Il valore condiviso del CCL FFS



Le foto sono di Françoise Gehring

PERSONALE DI TERRA

Swiss: netto consenso al CCL di crisi

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il personale di terra di Swiss, affiliato a SEV-GATA, VPOD e all'Associazione degli impiegati di commercio ha approvato in modo chiaro, in tre votazioni distinte, l'«accordo di crisi» sulle misure temporanee di riduzione dei costi per la gestione della crisi da coronavirus, con il prolungamento del CCL fino alla fine del 2026. Le federazioni sindacali e Swiss hanno siglato l'accordo lo scorso 29 gennaio dopo estenuanti e complesse trattative, e l'hanno presentato per l'approvazione ai loro membri.

Per SEV-GATA (Groundstaff Aviation Technicians and Administration), il settore Traffico aereo del SEV, la votazione si è svolta online dalle 8 di lunedì 22 febbraio a giovedì 26 febbraio. La partecipazione è stata del 47,2 per cento e tra i votanti l'89,3 per cento ha accettato l'«accordo di crisi».

I contenuti dell'accordo

Dopo vari mesi di trattative, il 29 gennaio scorso le parti sociali si sono accordate sulle seguenti misure temporanee per i quasi 2000 membri del «Groundstaff», il personale di terra di Swiss operante in Svizzera:

- una riduzione di un terzo della 13a. mensilità,
- la rinuncia al premio di prestazione secondo CCL e
- adattamenti al piano sociale.

Per il pacchetto di misure valgono le condizioni quadro seguenti:

- I provvedimenti sono limitati dalla fine del periodo di lavoro ridotto a tutto il 2023 al massimo.

- Il CCL del personale di terra attualmente in vigore sarà prolungato di tre anni dopo la fine delle misure temporanee di crisi.

- Dopo la ripresa conseguente alla crisi, il personale di terra toccato dal pacchetto di risparmi riceverà un «premio speciale coronavirus» di 2500 franchi.

- Swiss si impegna a informare a scadenza trimestrale le parti sociali sull'efficacia delle misure di risparmio e sugli indicatori aziendali.

Perché un accordo?

La pandemia da coronavirus colpisce se-

veramente Swiss come ogni altra compagnia del trasporto aereo. L'azienda continua a registrare perdite giornaliere e una soluzione alla crisi non si vede.

Anche SEV-GATA si è impegnato affinché Swiss ottenesse dalla Confederazione una garanzia del credito, l'autorizzazione per il lavoro ridotto e il prolungamento di quest'ultimo. La contropartita è un sacrificio del personale in termini di salario; con tuttavia un obbligo della compagnia di aumentare le retribuzioni più basse.

Nel complesso, Swiss si prefigge di ridurre i costi del personale del 15 fino al 20 per cento, il più possibile senza tagliare posti di lavoro, ma attraverso le fluttuazioni e misure volontarie quali i prepensionamenti. Per le diverse categorie di personale, negli ultimi mesi Swiss ha cercato di negoziare nei dettagli vari provvedimenti di riduzione dei costi.

Prospettive per il futuro nonostante la crisi

Commento di Philipp Hadorn, segretario sindacale del SEV e presidente della sezione SEV-GATA, che ha guidato la comunità sindacale nelle trattative.

I membri delle tre organizzazioni hanno ingoiato questo 'piccolo' boccone amaro, fiduciosi che il contributo di solidarietà possa salvaguardare sul lungo tempo i posti di lavoro e con la garanzia che, fino alla fine del 2026, essi non dovranno più subire altri peggioramenti delle condizioni di lavoro. Questo perché così il CCL 2018 viene assicurato al livello attuale per tutto il 2026, e anche le prestazioni del piano sociale sono regolate in maniera chiara.

Accettando queste misure, il personale di terra fornisce un contributo doloroso ma accettabile e importante, affinché i posti e le condizioni di lavoro siano garantiti sul lungo periodo e si evitino licenziamenti.

Si tratta di misure per frenare i costi moderate e a termine, che danno prospettive per il futuro ai dipendenti.

Questo è rilevante per la loro motivazione e la fedeltà all'azienda ed è utile anche per il mantenimento delle conoscenze.

Si veda anche l'editoriale a pagina 1.

NAVIGAZIONE

Il Consorzio dei rinvii

Angelo Stroppini
angelo.stroppini@sev-online.ch

La luce verde al Consorzio per la Navigazione sul Lago Maggiore non è ancora arrivata. Le trattative tra la SNL e la Gestione italiana, già rinviate per ulteriori due mesi lo scorso dicembre, slittano ora di un ulteriore mese. Un'incertezza alle porte di Pasqua che non giova a nessuno. Restano ancora a casa gli 8 dipendenti licenziati a dicembre.

Per ora, la navetta tra Magadino e il Gambargno continua a circolare. Il servizio minimo invernale è garantito dai dipendenti SNL di Lugano. Gli otto dipendenti che dovrebbero lavorare su questi battelli guardano con rammarico e rabbia dalla riva. Vorrebbero lavorare, eccome se lo vorrebbero fare, ma non possono. Attendono che le due società di navigazione raggiungano un accordo per il proseguimento del Consorzio che, salvo imprevisti ai quali siamo peraltro abituati, dovrebbe consolidarsi al fine di avviare la stagione per gli inizi di aprile. Una situazione di incertezza che non giova a nessuno. Ci vuole più stabilità: per l'occupazione, per il servizio pubblico e per il turismo.

La nascita del Consorzio

Il Consorzio per la Navigazione sul Lago Maggiore è nato nel 2018, eppure oggi si sta ancora negoziando sul suo futuro. Quella risposta al miglioramento del servizio di navigazione tanto decantata 3 anni orsono resta ferma ai pali. Non conosciamo i dettagli di questa trattativa, anche perché non partecipiamo. Ci partecipano invece le due società di Navigazione, il Cantone, la Confederazione e il Ministero dei trasporti italiano. Insomma, ci sono proprio tutti per far sbloccare una situazione che oggettivamente ha raggiunto limiti intollerabili. Ogni parte in causa naturalmente è in buona fede e sostiene che davvero sta facendo tutto il possibile. E ci mancherebbe.

Però, come in tutto, alla fine contano i ri-

sultati e quelli al momento non ci sono.

Ora le trattative continuano per un ulteriore mese. I dipendenti licenziati e i sindacati ne hanno preso atto. Alle porte di Pasqua, all'inizio della stagione turistica, restrizioni Covid permettendo, non sappiamo come andrà a finire. Il Consigliere di Stato Claudio Zali ha in questi giorni dichiarato ai media: «È a rischio tutta la navigazione sul bacino svizzero del Verbano, sarebbe un vero peccato se a Pasqua i battelli non potessero circolare». Insomma, non possiamo che ripeterlo una volta in più, ci vuole un accordo che dia stabilità. L'ideale sarebbe un accordo di lunga durata, fino al 2026, termine dell'attuale Concessione.

La situazione dei dipendenti licenziati

E i dipendenti licenziati? Per ora restano uniti come lo sono sempre stati. Ogni settimana con il Sindacato fanno il punto della situazione in videoconferenza. Con i sindacati hanno incontrato il Consiglio di Stato. Grazie alla loro caparbià e unione ancora oggi restano dei dipendenti ascoltati dal Consiglio di Stato e che i media non hanno dimenticato. Di loro si continua a parlare. Hanno voglia di ritornare a lavorare sul loro Lago. Più il tempo passa e più però la pressione della disoccupazione si fa sentire. Sul morale perché i battelli circolano senza di loro, ma anche sul fatto che alcune proposte di lavoro cominciano ad arrivare e non potranno essere rifiutate.

Se così sarà anche questi pochi dipendenti che normalmente sono attivi sul Lago Maggiore non saranno a disposizione ad inizio stagione, compromettendo di fatto uno sviluppo dell'offerta di navigazione per mancanza di personale. Se possiamo estrapolare una nota positiva in questa questione, è che SNL ha raggiunto un accordo con i sindacati per una riassunzione di tutti i dipendenti licenziati al momento della concretizzazione del Consorzio. Il tempo però stringe. A questo punto i proclami di offerte mirabolanti di navigazione rischiano di essere davvero poco credibili. Urge e in fretta concretezza.



SWISSPORT GINEVRA

Il conflitto permane

Yves Sancey. Dopo il fallimento dei negoziati e della mediazione, lo scorso 23 febbraio, 43 dipendenti sono stati licenziati per aver rifiutato di firmare i nuovi contratti declassati. Su richiesta del consigliere di Stato MCG (Mouvement citoyen genevois) Mauro Poggia, il conflitto prosegue davanti alla Camera delle relazioni collettive di lavoro (CRCT).

I sindacati hanno pure deferito la questione alla medesima istanza. La questione è

ora al centro di uno sviluppo politico. Il 26 febbraio, i deputati di sinistra e del MCG hanno scritto al Consiglio di Stato chiedendogli di esigere che Swissport si sottoponga all'arbitrato della CRCT. L'aeroporto è anche invitato ad agire contro la mancanza di regolamentazione se vuole che il parlamento dia il via libera ad un credito di 200 milioni di franchi votato dal governo. Affaire à suivre, come si dice...

PERSONALE LAVORI

Il Covid-19 acuisce i problemi

Chantal Fischer e Markus Fischer
giornale@sev-online.ch

In che modo il lockdown influisce sul personale nei cantieri delle FFS e BLS riguardo a pasti, pause e toilette? Le carenze in tempi normali, sono ora ancor più evidenti.

La chiusura dei ristoranti obbliga a trasferire più lunghe verso le mense, sempre che si disponga di tempo sufficiente e le mense non siano state anch'esse chiuse. Inoltre talvolta sono sovrappollate. I ristoranti sono ora autorizzati ad aprire tra le 11 e le 14 per i lavoratori edili, se sono avvisati in anticipo dal datore di lavoro. Resta da vedere se questo è possibile nella pratica. A causa del coronavirus, il personale della costruzione ha meno accesso ai locali del personale di altri team delle FFS. Ad esempio, attualmente non sono più benvenuti in alcune sedi di Cargo. Di conseguenza, i lavoratori dei cantieri devono sempre più spesso trovare un posticino dove mangiare cibo da asporto o il proprio picnic. Mangiare all'aperto sotto il sole può anche andare bene, ma di certo non quando fa freddo o piove e si è costretti a mangiare in un veicolo o in un locale dei relè. «Quantomeno la direzione ha ritenuto necessario togliere temporaneamente il divieto di mangiare nei locali tecnici e ora lo permette a certe condizioni», dice Hubert Koller, vice-presidente della sottofederazione BAU, membro CoPe della divisione Infrastruttura e lui stesso montatore alla Telecom DFF.

Anche con il bel tempo a un certo punto si sente il bisogno di andare al bagno e di lavarsi le mani. «Purtroppo in molte stazioni oggi i WC sono chiusi oppure non più disponibili», si rammarica Jan Weber, presidente centrale BAU e tecnico degli impianti di sicurezza (SA) a Berna. «Il nostro team possiede una chiave unicamente per pochi WC delle stazioni.» La situazione non è migliore negli altri team. Perlomeno nella Svizzera romanda gli sforzi della CoPe e del SEV per rendere accessibili le toilette nelle stazioni sembrano dare frutti. «Apparentemente il problema è che FFS Immobili si aspetta un contributo da Infrastruttura.» Nel frattempo il team di Jan Weber sta organizzando autonomamente l'accesso ai servizi igienici delle aziende vicine e tiene taniche d'acqua e sapone sul bus VW. «In linea di principio il personale di Infrastruttura può conteggiare nelle spese i costi per l'uso delle toilette a pagamento», aggiunge Hubert Koller. «Lo stesso vale per una piccola consumazione al ristorante per poter usufruire dei bagni.» Cosa che tuttavia al momento non è d'aiuto... Nei cantieri di costruzione dei binari che durano più di tre giorni è obbligatoria l'installazione di una toilette con acqua o disinfettante. «Quanto questo si traduca in realtà, dipende molto dal capoprogetto», afferma Hubert Koller. Si sente sempre dire che le imprese di costruzione dei binari private sono più avanti delle FFS per quanto riguarda container per il personale con locali pausa riscaldati, forni a microonde e servizi

igienici con acqua calda e luce. Simili moduli sono già stati ordinati e in alcuni casi forniti quantomeno per le squadre della linea di contatto. SEV e CoPe chiedono un tale sforzo anche nella costruzione dei binari.

Stessa situazione alla BLS

Questo è un problema noto anche alla BLS: i colleghi della costruzione dei binari e della linea di contatto (costruzione e manutenzione) ci segnalano che, con il clima invernale umido e freddo e con il lockdown, in alcuni cantieri non hanno alcuna possibilità di mangiare al caldo durante la pausa pranzo, di riscaldarsi e di asciugarsi. In molti casi non è disponibile un locale pausa oppure è troppo distante. Di conseguenza il pranzo è consumato nel veicolo di servizio, in uno spazio strettissimo senza ma-

schierine. Il problema esisteva anche prima della crisi del coronavirus. Con la chiusura dei ristoranti, la situazione in alcune sedi è precipitata. Un esempio positivo è la sede BLS di Spiez. I colleghi della costruzione e della manutenzione consumano i pasti nell'edificio del servizio lavori: mangiano in tre turni e gli preparano i pasti in loco.

Il SEV ha cercato il colloquio con la direzione di Costruzione e manutenzione della BLS, chiedendo una soluzione adeguata per le pause del personale presso ogni cantiere di lunga durata. Potrebbe essere un container da cantiere con la possibilità di cucinare, quando non è disponibile alcun edificio del servizio lavori o ristorante del personale a una distanza ragionevole. Con la possibilità di aprire i ristoranti per certe categorie professionali, BLS dispone ora di un'opzione in più. Tuttavia a questa possibilità sono associate molte incertezze e domande. BLS ha riconosciuto la necessità di agire e ha assicurato al SEV che avrebbe organizzato possibilità adeguate per i pasti. Tuttavia finora nulla è stato fatto. Un ulteriore colloquio si è tenuto dopo la chiusura della redazione. Il SEV valuterà l'azienda in base ai fatti ed è al fianco di tutti i membri SEV alla BLS in caso di problemi nell'attuazione delle misure sanitarie. A prescindere dalla situazione pandemica, per il SEV è importante che anche il personale dei lavori riceva in tempi brevi una possibilità di riparo e di ristoro degna di questo nome in tutti i cantieri pianificabili.

Soluzioni anziché porte chiuse

Il commento di Urs Huber, segretario sindacale SEV, responsabile team SEV FFS Infrastruttura.

Ristorazione e servizi igienici sono sempre stati argomenti di discussione per il personale dei settori manutenzione e costruzione. Non che tutto fosse meglio prima, ma almeno c'erano ancora molte cuoche della squadra e le stazioni erano servite. Le ultime cuoche della squadra stanno scomparendo in questi giorni, le stazioni esistono ancora, ma perlopiù senza personale. I bagni disponibili sono chiusi per i collaboratori

di Infrastruttura, lavorano nella Divisione «sbagliata» ecc. A causa del coronavirus ci sono state singole soluzioni pragmatiche che dimostrano: dove c'è volontà, ci sono soluzioni. Il SEV chiede che per il personale di Infrastruttura nei settori della costruzione e della manutenzione siano trovate soluzioni accettabili e attuate rapidamente. Basta con il pensiero a compartimenti stagni, chiedono sempre più spesso i manager FFS. Noi saremmo già felici se ad es. scomparissero le porte chiuse delle toilette.

CUOCHE DELLA SQUADRA

La fine di un'epoca alle FFS



2003: Violette Wicky posa con la sua squadra davanti al vagone refettorio. 2020: fine delle cuoche della squadra.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'ultima squadra delle cuoche si è fermata alla fine del 2020 dopo più di 100 anni di attività. Una mobilitazione sindacale aveva permesso di prolungare di dieci anni la vita dei vagoni refettorio. Una grande tristezza per coloro che hanno vissuto questa bella avventura umana.

«Tra i nostri ex membri del gruppo che hanno lavorato per più di 40 anni nel settore, ce n'erano parecchi che avevano le lacrime agli occhi a Delémont, quando sono venuti in gennaio a caricare il vagone cucina su un camion verso la rottamazione» spiega con emozione Thierry Burnier, macchinista B100 del team CVM di Losanna. «Lavoro alle FFS da 33 anni e ho vissuto questa esperienza. Aveva-

mo il nostro vagone ristorante. Stavamo tutti insieme. È un'epoca che non c'è più, una perdita enorme.»

La professione era nomade, ma creava dei legami, poiché la cuoca aveva il «suo vagone» e la «sua squadra» che seguiva da un cantiere all'altro. «Ho ricordi meravigliosi dei miei 28 anni trascorsi alle FFS. I dipendenti venivano a confidarsi l'un l'altro. Abbiamo riso! La pausa per mangiare significava stare un'ora al caldo. Con un menu caldo. Ora cosa hanno?» si chiede Violette Wicky, 76 anni, cuoca della squadra per 28 anni fino alla fine del 2006. La rabbia è ancora forte per questa brutale interruzione «Non devo pensarci perché mi farà arrabbiare! Questa fine mi sta logorando. Francamente, è disgustoso. Non lo sopporto», aggiunge. «Eravamo davvero una famiglia. Andavamo molto d'accordo», confida Silvia Thomet, cuoca della squadra a Delémont.

«Pensare che alcune persone ritengono che una mela e un Balisto siano sufficienti per una notte...». A 53 anni, dopo 30 anni di cucina, non era sufficientemente in là con gli anni per andare in pensione. Per restare alle dipendenze delle FFS ha così fatto una nuova formazione.

Il personale dei binari lavora duramente all'aperto con qualsiasi tempo e temperatura. Una sala da pranzo riscaldata con tavoli e sedie, decorata con tende alle finestre. Era un po' come tornare a casa. Con il buon odore di un pasto equilibrato preparato da un cuoco mobile che si occupava della spesa, della cottura, del servizio, del lavaggio, della pulizia e dei conti. Questo è ciò che si trovava in quei vagoni ristorante sul binario di raccordo, che sapeva scaldare cuori e stomaci. «Ciò che mi colpisce di più è l'atmosfera familiare. Il cameratismo, l'atmosfera bonaria»

spiega Isabelle Locher, cuoca della squadra per 35 anni. È andata in pensione anticipata il 1° dicembre. «Nel corso degli anni – spiega sorridendo – il mio status è cambiato, da fidanzata a sorella maggiore, a mamma».

Le cuoche mobili avevano fatto la loro apparizione per la prima volta durante la prima guerra mondiale, in un periodo in cui il cibo era razionato. Erano 120 nel 1985 e 51 nel 2007. Con i programmi di ristrutturazione, i binari in esubero sono scomparsi in nome della razionalizzazione. I vertici delle FFS pensavano che sarebbero bastati dei moderni container spostati da camion, attrezzati di microonde. Le trasformazioni del lavoro hanno accorciato le pause perché il volume è aumentato, mentre gli intervalli nei lavori notturni sono diventati sempre più brevi. La nuova generazione preferiva il proprio pic-

nic piuttosto che pagare 10 franchi per i pasti caldi, tra cui zuppa, sempre una bibita, dolce e caffè. In due occasioni, le FFS hanno voluto smantellare questi vecchi vagoni con le loro cuoche. Nel 1998, hanno marciato davanti alla direzione. Nel 2010, una petizione con mille firme ha chiesto una moratoria di dieci anni. Ma questa volta, la madre di Benedikt Weibel non ha potuto impedire la fine delle cuoche che si spostavano lungo i binari. Nella prefazione di un libro di ricette delle cuoche FFS pubblicato nel 2005, l'ex direttore FFS ricorda che nel 1998 aveva ascoltato sua madre, lei stessa cuoca sui vagoni. Non si è mai pentito di avere salvaguardato le cuoche perché «fanno parte delle FFS e sono importanti per l'azienda». Una pagina di storia si è però chiusa, ma la questione della pausa pranzo sui binari resta di attualità.

LA PV TICINO OMAGGIA OSVALDO TARCHINI

100 anni e da 80 nel SEV

Massimo Piccioli, comitato PV Ticino e Moesano. Un traguardo davvero speciale per l'ex ferroviere Osvaldo Tarchini che il 12 febbraio 2021 ha raggiunto in grande forma il traguardo dei 100 anni.

Tenuto conto della situazione pandemica, il Comitato PV Ticino ha omaggiato Osvaldo Tarchini con una visita a distanza a casa sua, affidando a chi scrive il compito di consegnare il dono della sezione. Chiacchierando a distanza, Osvaldo Tarchini ha ripercorso la sua carriera presso le FFS. La sua professione era dichiarante doganale. È nato a Purasca, nel Malcantone. Ha cominciato l'apprendistato a Maroggia nel 1942, anno in cui si iscrive nel SEV.

Ha poi svolto tutto il suo percorso professionale per diventare capostazione. In seguito, come voleva la prassi, è stato trasferito per un determinato periodo a Olten. Ha in seguito lavorato anche nella stazione ferroviaria di Zug.



Nel 1948 viene richiamato a Chiasso nell'Amministrazione e ha cominciato la nuova professione come dichiarante doganale. Nel 1952 all'età di 31 anni sposa Ileana (un anno in più di lui) che le è rimasta accanto fino al 2013. Hanno avuto una figlia che abita a Losan-

na e viene a trovarlo regolarmente. Con l'arrivo delle nuove tecnologie, non se l'è sentita di fare corsi per imparare ad usare i nuovi sistemi con il computer, e se ne va quindi in pensione.

E qui viene il bello che ci illustra mirabilmente il suo spirito e il suo stato di salute. Tutti i giorni con la sua auto si reca a Vacallo a ritirare il pranzo. Si occupa ancora di tutto il giardino, compresa la potatura dei Kiwi; quest'anno però, a malincuore, ha dovuto chiamare qualcuno per la potatura dei rami più alti.

Lui stesso coglie la frutta del giardino e si diletta a preparare marmellate di stagione. Sbriga autonomamente ancora tutta la corrispondenza. Ma, da un paio d'anni, Osvaldo si fa aiutare per le faccende di casa.

Tanto di cappello ad Osvaldo per la splendida energia e di nuovo i migliori auguri da parte del Comitato PV Ticino e Moesano, fiera dei propri membri!

Eliana Biaggio, Comitato PV Ticino e Moesano. Mercoledì 10 febbraio la signora Anna Berta (vedova di Primo) di Giubiasco ha festeggiato i 100 anni e da poco è ospite della Casa anziani Paganini Rè. Per motivi sanitari del Covid-19 non abbiamo potuto incontrarla personalmente, ma abbiamo portato un omaggio floreale che nel pomeriggio avrebbe condiviso con la figlia Giovanna e amici della casa. La nostra sezione ringrazia Anna per la sua lunga militanza nel nostro sindacato dove il marito Primo entrò nel 1964. Grazie ancora e auguri di serenità e di tanta salute.



ANNIVERSARIO

Le 100 primavere di Anna Berta

COMITATO CENTRALE PV

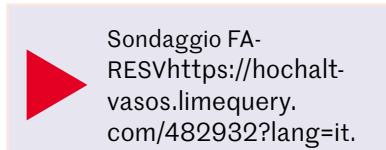
Un sondaggio tra gli ultra 80enni

Alex Bringolf, segretario centrale PV. Il Comitato centrale PV ha tenuto l'11 febbraio la sua prima riunione (Zoom) del 2021 davanti agli schermi del PC. Due giorni prima, la CVG aveva esaminato la nostra contabilità, constatando con soddisfazione che i conti annuali chiudono con solo una leggera perdita.

Il nostro sito Internet presenta due novità: sotto la voce «Servizi» vi sono ora due nuovi registri «Documenti per i presidenti sezionali» e «Membri SEV: i vostri vantaggi». Vi sono cambiamenti da inizio anno anche per le prestazioni complementari.

A tale scopo Pro Senectute ha predisposto un calcolatore delle PC con il quale stabilire diritto e ammontare; il rispettivo link si trova al nostro sito web, sotto i documenti per i presidenti di sezione. Un altro interessante collegamento (ht-

tps://hochaltvasos.limequery.com/482932?lang=it) porta invece al sondaggio della FARES per gli associati con più di 80 anni. Le sezioni sono pregate di invitare i propri membri ultraottantenni a partecipare, fornendo loro aiuto laddove fosse necessario.



Sondaggio FARES
https://hochaltvasos.limequery.com/482932?lang=it.

Nel 2020 la Cassa pensioni FFS ha registrato un rendimento sugli investimenti del 3.9% e aumentato il grado di copertura al 108.5%. A inizio febbraio la preposta commissione del Consiglio nazionale ha avviato l'esame della revisione della previdenza professionale. Il messaggio sull'AVS 21 dovrebbe essere

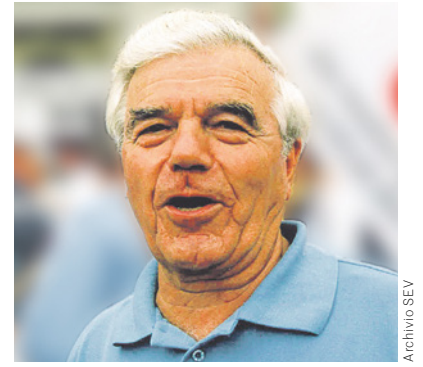
discusso a marzo dalla Camera alta. Siamo ansiosi di conoscere quali saranno i risultati. L'USS si opporrà a qualsiasi peggioramento in quest'ambito. L'iniziativa per una 13a AVS è in dirittura d'arrivo, si spera di poter raggiungere le firme necessarie nel corso della primavera.

Purtroppo il coronavirus impone l'annullamento di tutti gli eventi e ostacola anche il lavoro in favore dei membri. Questo non impedisce al comitato centrale e ai comitati sezionali di restare attivi, optando in maggior misura al digitale, data la situazione. Anche l'Assemblea dei delegati di maggio è stata rinviata all'autunno, sperando che a quel momento si sarà finalmente tornati a una certa normalità. Dal Comitato centrale vi giungano i migliori auguri di buona salute; siate prudenti!

FU PRESIDENTE DEL SEV

Jean Clivaz è deceduto

Red/SEV. Nato nel 1925, l'ex presidente del SEV Jean-Clivaz è scomparso recentemente. Prima di essere eletto presidente del SEV al congresso del 1981, era stato segretario del sindacato dal 1961 al 1975; dal 1970 al 1975 era stato anche direttore di «Le Cheminot», il giornale sindacale in lingua francese. È stato il primo romando a diventare presidente. È anche diventato consigliere nazionale socialista berne nel 1983. Prima di diventare presidente del SEV, era già stato candidato contro la sua volontà. Alcuni avrebbero voluto ostacolare Werner Meier. Nei suoi anni di presidenza dal 1981 al 1987, Jean Clivaz ha lottato con il SEV per ridurre l'orario di lavoro degli impiegati federali da 44 a 42 ore. Durante una manifestazione a cui parteciparono 35.000 persone nel novembre del 1982, Jean Clivaz dichiarò «l'attuale politica del personale della maggioranza borghese in parlamento rappresenta il più esteso attacco ai dipendenti federali dopo la politica deflazionistica durante la crisi eco-



nomica mondiale». Per la cronaca, nonostante la mobilitazione, il parlamento ha rifiutato di concedere i mezzi necessari per ridurre le ore di lavoro. Gli impiegati federali hanno dovuto aspettare fino al 1° giugno 1986 per averne un assaggio.

Jean Clivaz lascia quindi la presidenza del SEV nel 1987 per diventare direttore generale delle PTT. L'ex impiegato di stazione e segretario centrale dell'Unione sindacale svizzera dal 1975 al 1981 è andato in pensione nel 1990. La direzione del SEV e il comitato esprimono il rispettivo cordoglio alla famiglia e gli amici di Jean Clivaz.

CONDIZIONI DI VITA

Aumenta la povertà

In Svizzera nel 2019, l'8,7% della popolazione era colpito da povertà reddituale. Il tasso di povertà ha raggiunto il valore più alto dal 2014 (6,7%). Nello stesso periodo il reddito disponibile equivalente della classe di reddito più bassa è diminuito. Sempre nel 2019, il 10% della popolazione con i redditi più bassi aveva un reddito disponibile equivalente inferiore a 25 868 franchi (2014: 27 252 fr.). Il reddito medio è invece rimasto stabile intorno ai 50 000 franchi. Nel 2019, il tasso di povertà della popolazione occupata ammontava al 4,2%. Nonostante l'esercizio di un'attività lavorativa, circa 155 000 persone non

hanno percepito un reddito superiore alla soglia di povertà: 2279 franchi al mese per una persona sola e a 3976 franchi per due adulti con due bambini. Il 12,2% della popolazione ha dichiarato di aver avuto difficoltà a sbarcare il lunario nel 2019. Il 20,7% della popolazione non era in grado di far fronte, nello spazio di un mese, a una spesa imprevista di 2500 franchi e il 15,1% aveva almeno un arretrato di pagamento (compresi i ritardi nel pagamento di imposte o premi della casa malati). Le persone dai 65 anni in su sono colpite da povertà reddituale più spesso rispetto alla popolazione in età lavorativa.

CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino è vicina al collega **Roberto Rosselli**, colpito negli affetti familiari per il decesso della mamma Flora ed esprime sentite condoglianze.

IMPRESSUM


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

Tiratura: edizione italiana: 2 995 copie; totale: 36 256; certificata il 6.10.2020
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; 091 825 0115, giornale@sev-online.ch
Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa,

casella postale 1008, 3000 Berna 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi
Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
SEVzeitung@fachmedien.ch,
Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Stampa: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch
Prossima edizione: 2.04 2021. Chiusura redazionale: 24.03.2021, ore 10.00.

RICORRENZA TRA SFIDE E RIVENDICAZIONI

2021: le ferrovie per il «Green deal»

 **Francoise Gehring/comunicati**
francoise.gehring@sev-online.ch

L'UE ha deciso che il 2021 è l'Anno europeo delle ferrovie per promuovere i treni come mezzo sicuro e sostenibile. Il 15 dicembre 2020 il Parlamento europeo ha approvato la proposta in tal senso. Tra gli obiettivi raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 secondo il «Green deal» europeo. Un fitto calendario propone diversi appuntamenti.


La crisi del COVID-19 ha mostrato come le reti ferroviarie possano assicurare un trasporto rapido di beni essenziali come cibo, medicine e carburante in circostanze eccezionali. Il settore è stato colpito duramente dalla crisi, con il numero di passeggeri diminuito drasticamente a causa delle misure di restrizione sui viaggi. Lo si è visto anche in Svizzera, soprattutto nella prima ondata, con la riduzione dell'offerta del trasporto pubblico. Tuttavia la ferrovia non solo avrà ancora un ruolo da svolgere nella ripresa sostenibile dalla pandemia, ma è e rimane una delle soluzioni dell'emergenza climatica.

Mobilità sostenibile e sicura

Come possiamo leggere sul sito dell'UE, i trasporti rappresentano da soli il 25% delle emissioni di gas serra nell'UE. Tuttavia le ferrovie sono responsabili solo dello 0,4% delle emissioni di CO2 all'interno dell'area europea. Le reti ferroviarie sono in larga parte elettrifi-

cate, ed è l'unico mezzo di trasporto che ha ridotto in maniera considerevole le proprie emissioni rispetto ai livelli del 1990. Le ferrovie possono anche ricoprire un ruolo significativo nel turismo sostenibile. Una visione condivisa anche dalla Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti (European Transport Workers' Federation - ETF).

«L'ETF vede l'Anno delle ferrovie - osserva il presidente del SEV Giorgio Tuti, che presiede anche la sezione ferroviaria dell'ETF - come un punto di partenza per sviluppi positivi a lungo termine nel settore ferroviario. La ferrovia, o più in generale il trasporto pubblico, come forma collettiva di trasporto, sarà parte della soluzione dei problemi climatici. Come vettore ecologico, le ferrovie devono essere significativamente ampliate nel trasporto merci e passeggeri. Le condizioni di concorrenza dei vettori di trasporto devono essere rafforzati a favore della ferrovia. L'industria della mobilità avrà quindi bisogno di più personale, non solo a causa

 **Maggiori informazioni su:** https://europa.eu/year-of-rail/index_it.

delle tendenze demografiche ma anche della crescita. Lo troverà solo se offrirà posti di lavoro sicuri con salari equi e condizioni di lavoro progressive».

Grazie al limitato numero di incidenti su binari, il trasporto ferroviario è anche il mezzo più sicuro dei trasporti terrestri: solo 0,1 morti

ogni miliardo di passeggeri per chilometro è causato da un incidente ferroviario, contro lo 0,23 degli incidenti in autobus, il 2,7 in macchina e i 38 in moto (2011 - 2015).

Collega centri e periferie

La ferrovia gioca anche un ruolo importante di servizio pubblico. Il trasporto ferroviario, infatti, connette aree isolate e distanti dai principali centri abitati, assicurando in tal modo una coesione delle regioni europee sia interna, sia transfrontaliera. Nonostante ciò a livello europeo, solo il 7% dei passeggeri e l'11% delle merci viaggiano su rotaia. «La ferrovia aggiunge Giorgio Tuti - deve diventare la spina dorsale di un sistema di trasporto sostenibile in Europa. E ciò richiede strategie per promuovere il settore. Ridando, per esempio, centralità ai/alle dipendenti, i cui problemi dovrebbero finalmente essere riconosciuti e risolti. Dovremmo smettere di credere che il lavoro nel settore ferroviario sia semplicemente buono. Questo non è assolutamente il caso. Nel settore ferroviario troviamo anche forme di dumping. Il settore, inoltre, soffre di una mancanza di personale qualificato a causa della situazione demografica e ha bisogno di attirare più lavoratori giovani e donne. Senza personale sufficiente, la resilienza del settore ferroviario e la sostenibilità

economica sono a rischio. Per far sì che l'Anno europeo delle ferrovie non resti lettera morta, è necessaria la conclusione positiva dei negoziati Women in Rail per rendere il settore più attrattivo per le donne».

Per dare visibilità all'iniziativa, la Commissione europea ha lanciato un sito web che raccoglie le maggiori informazioni e una panoramica delle attività. Gli eventi metteranno in evidenza le molteplici dimensioni delle ferrovie europee, tra cui il loro carattere innovativo, il loro ruolo nella cultura e nel patrimonio europeo, la loro importanza nel collegare regioni, persone e imprese, la loro quota di turismo sostenibile e il loro coinvolgimento nelle relazioni dell'UE con i paesi vicini. Il festival internazionale delle arti Europalia dedicherà la sua edizione 2021 all'influenza delle ferrovie sulle arti e al loro contributo al cambiamento sociale, economico e industriale.

«Siamo la voce del personale. Per cui in questo Anno europeo di celebrazioni porremmo l'accento sulle condizioni di lavoro e le sfide future».

GIORGIO TUTI
Presidente SEV/ETF

E l'ETF certo non starà a guardare. «L'ETF contribuirà a dare forma a questa ricorrenza con i propri eventi. Siamo la voce del personale - sottolinea con forza Tuti - perciò vogliamo essere ascoltati! Vogliamo diffondere idee e informazioni sulle molte azioni nazionali attraverso una piattaforma europea. Stiamo insomma pianificando una serie di eventi, anche se molto dipenderà dalla situazione pandemica».



PUNTI DI VISTA

Guillaume Martinez

Nelle nostre città «a misura d'uomo», spesso pensiamo di aver visto tutto. Ero convinto che la stazione di Losanna non avesse più segreti per me, dopo averla immortalata da ogni angolo. Eppure.

Girando nel vasto parcheggio di un'azienda, sono rimasto sbalordito. Questo trespole mi offriva un nuovo spettacolo dell'andirivieni di anime e di treni. Migliaia di persone camminano su queste piattaforme ogni giorno.

Avevano mai visto il loro passaggio quotidiano da questa angolazione? Senza dubbio pensavano, come me, di conoscerlo bene. Alla fine è tutta una questione di prospettiva. No? Altre foto su Insta: @martz.

?

QUIZ

Le soluzioni giuste tra le righe

1. Nel 2018, quanto guadagnavano in meno le donne rispetto agli uomini

- a. 15% in meno
- b. 18,5% in meno
- c. 19% in meno
- d. 35% in meno

2. I membri SEV beneficiano di uno sconto presso la Scuola club Migros. Di quanto?

- a. 2%
- b. 15%
- c. 5%
- d. 10%

3. Quando è stato firmato il primo contratto aziendale con la seconda maggiore impresa ferroviaria del Paese, ossia BLS?

- a. 2005
- b. 2007
- c. 2002
- d. 2013

4. Il 2021 è un anno speciale a livello europeo. Perché

- a. perché la campagna di vaccinazioni contro il Covid-19 sta andando bene
- b. perché è l'anno dedicato alle ferrovie
- c. perché ci sarà una caccia al tesoro speciale
- d. perché sarà un anno da dimenticare.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 23 marzo 2021**;

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 02/2021: a/a/c/b

I Reka-Check del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Giuseppe Lupica, Novazzano** membro LPV Ticino.

SULLE ORME DI...

Urs Aebischer, fabbro



Urs Aebischer sul suo posto di lavoro, alle Officine FFS di Bienne.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

«Se sei un ferroviere, non puoi non fare parte del SEV». Urs Aebischer parla chiaro in questa bella giornata che anticipa la primavera alle officine FFS di Bienne, dove ci incontriamo per una chiacchierata. Il cassiere di TS Mittelland è il «manutentore» del padiglione 2 per i veicoli di servizio dell'officina e ha alle spalle anni variati sia professionalmente sia nella vita privata.

Dopo un apprendistato di fabbro ferraio e alcuni anni nell'edilizia, Urs ha proseguito la formazione come disegnatore tecnico, accorgendosi presto di non essere «un uomo da ufficio». Successivamente ha concluso la formazione di impiegato tecnico. A 38 anni ottiene un impiego fisso alle officine FFS di Bienne, dove aveva già lavorato con contratti temporanei e dove aveva intenzione di rimanere solo un paio di mesi. Ma le cose sono andate diversamente.

Perfezionamento continuo... ricordando il «Cocodrillo»

All'inizio Urs revisiona soprattutto carri merci, ma dopo poco tempo inizia a trovarlo noioso, perché ha sempre bisogno di variare. Fortunatamente ha l'opportunità di ricevere l'istruzione sul Re 4/4 («BoBo») a Bellinzona per poi trasferire a Bienne quanto appreso: installazione di climatizzatori e di una protezione automatica dei treni ETCS. Inoltre ci sono diverse carrozze storiche di FFS Historic che vengono convertite in officina per soddisfare le esigenze odierne oppure ristrutturate per un museo. Urs lavora sul «Doppia freccia rossa», sul «Cocodrillo» e addirittura l'Orient Express finisce una volta nel suo ambito di lavoro.

Oggi lavora quasi esclusivamente sui veicoli di servizio. Sono tutti veicoli speciali che richiedono numerosi specialisti. In tutta l'officina ci sono di volta in volta fino a 50 diversi veicoli. Il lavoro cambia quasi tutti i giorni. Anche Urs è molto più di un «semplice» fabbro. «Sono bravo a improvvisare, cosa che facilita notevolmente il mio lavoro».

La grande passione per i viaggi: in Africa in sella alla sua moto

Ha imparato a improvvisare durante i suoi numerosi e lunghi viaggi, soprattutto nell'anno e mezzo trascorso percorrendo l'Africa in sella alla sua moto, ma anche in Sud America e in Australia. Viaggiare è la sua passione e sta già flir-

tando con un nuovo progetto: la Russia in camion. Quando andrà in pensione, si vede come aiutante casaro su di un alpe, esperienza che ha già fatto per una stagione qualche anno fa.

Urs Aebischer non si ferma mai, questa è stata la mia impressione durante l'interessante conversazione e la visita guidata attraverso i grandi padiglioni delle officine FFS. Nel tempo libero va in moto, vola con il parapendio, fa arrampicata e negli scorsi mesi ha anche riattato una casa... o per meglio dire un rudere, che ha ristrutturato in gran parte da solo e che ora abita e in parte affitta. È un tuttodfare e ha un sacco di esperienza in diversi campi.

L'adesione al SEV per essere meglio rappresentati

Negli ultimi anni ha purtroppo vissuto la tensione che regna nelle officine di Bienne. «Sotto il precedente CEO, le FFS si sono concentrate sul traffico passeggeri più redditizio. Probabilmente avrebbero preferito esternalizzare il traffico merci e i veicoli di servizio. Questa scelta porta a discussioni e incertezza ancora oggi», spiega Urs. In tempi incerti è contento di essere membro del SEV, perché come membri si è spesso meglio rappresentati in azienda. «In caso di difficoltà ho il supporto del SEV, questo lo sanno anche i superiori e crea maggior rispetto», ne è convinto il cinquantacinquenne.

Urs è membro del SEV da oltre undici anni. «In passato i colleghi mostravano al nuovo arrivato il modulo di adesione e si aderiva subito. Oggi è diverso.» È sempre più difficile acquisire nuovi colleghi per il sindacato. Il SEV ha meno possibilità rispetto a prima di rivolgersi direttamente ai nuovi collaboratori. In generale la cultura della comunità si è un po' persa. Proprio per questo il sindacato diventa sempre più importante, Urs ne è convinto.

Ricorda con piacere anche una grande dimostrazione agli inizi degli anni 2000. «Le FFS volevano chiudere la nostra officina. Abbiamo marciato tutti insieme con le bandiere del SEV fino alla piazza centrale, un'azione che ha avuto un forte impatto.»

Da circa tre anni Urs è passato dall'essere un membro SEV «normale» a un ruolo attivo. È stato inaspettatamente eletto cassiere e da allora cerca di svolgere al meglio questo compito variato e fino ad allora sconosciuto. Con la sua natura aperta, l'entusiasmo che gli occorre per questo compito e la pluriennale esperienza con l'ignoto, ciò non dovrebbe rappresentare un problema per Urs.

RITARDO

Debuhme



DEBUHME