



# SEV N.8

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



STAZIONI

## Pulizie: restino alle FFS

▶ p. 2

**EDITORIALE** di Christian Fankhauser

## Subappalto: ovvero il disastro

**L**il dossier delle gare d'appalto per gli autobus nel Giura si è conclusa in modo parzialmente felice. Lo spettro del subappalto delle linee che abbiamo denunciato, non dovrebbe concretizzarsi, poiché Auto Postale ha annunciato di voler gestire direttamente le linee, permettendo così ai dipendenti che lavoreranno per l'azienda di beneficiare di un CCL di buona qualità. Questo risultato non era scontato, dato che l'ipotesi di concedere le sue linee a un'azienda senza CCL è stata esclusa solo di recente.

Nonostante questo miglioramento, bisogna ricordare che la gara d'appalto per l'insieme delle linee promossa dal canton Giura è stata una prima in Svizzera; una mossa che significherà un risparmio di 4 milioni di franchi all'anno

per la collettività, anche se non si riesce a capire bene come. Inoltre, diversi dipendenti della Chemins de fer du Jura - che ha perso la gestione delle sue linee di autobus - devono cambiare datore di lavoro semplicemente a causa di una precisa scelta politica.

L'esercizio giurassiano ha messo in evidenza l'assurdità di un sistema che pensa di potersi migliorare attraverso la concorrenza, ma che alla fine non ha altro scopo che abbassare i costi. Altri cantoni sembrano voler seguire l'esempio del Giura, facendo temere ulteriori incertezze per il personale interessato.

Il drastico calo delle entrate fiscali dovuto alla pandemia potrebbe anche essere usato come pretesto per un facile ricorso alle gare d'appalto, con la possibilità per il vincitore di risparmiare de-

naro subappaltando il lavoro a imprese più economiche, spesso non firmatarie di contratti collettivi di lavoro. Attualmente, solo il canton Vaud ha annunciato che metterà fine al subappalto sulle linee di autobus regionali.

I cantoni hanno la possibilità di fissare un quadro per le loro offerte. Idealmente, dovrebbe essere possibile ridurre il margine di manovra dei cantoni, che talvolta dimenticano la loro responsabilità sociale. Quale azienda ha davvero interesse a rendere più precarie le condizioni di lavoro dei suoi dipendenti contribuenti?

Questa lotta - tanto sindacale quanto politica - rimane al centro delle nostre priorità, tanto più in un momento in cui la pandemia sta indebolendo le finanze delle collettività pubbliche.

14 giugno

Le donne svizzere stanno perdendo la pazienza

5

MBC

Licenziamento antisindacale: scatta la petizione dei colleghi

7

Vertici SEV

Dopo 18 anni alla vicepresidenza Barbara Spalinger si ritira

7

## CoPe Infra: eletti due membri SEV

Due candidati sostenuti dal SEV sono stati eletti nella CoPe della Divisione Infrastruttura. Le nostre congratulazioni a Jean-Marc Imseng, capo progetto, eletto nella CoPe Superficie Energia, Finanze, Risorse Umane, SQU, Processi e Trasformazione. E a Christoph Mettler, responsabile dell'esercizio ferroviario, eletto nella CoPe Superficie Orario ed Esercizio, nella circoscrizione elettorale Gestione dell'esercizio nella Regione Est.

## Trasparenza salariale

Trasparenza salariale in 72 settori con 2 milioni di dati salariali attuali di 36000 aziende: il calcolatore salariale ([www.salaire-uss.ch](http://www.salaire-uss.ch)) dell'Unione sindacale svizzera (USS) permette ai/alle salariati/e di calcolare i loro salari individuali. Questo non solo crea trasparenza e facilita le negoziazioni salariali, ma garantisce anche salari migliori e una maggiore parità di retribuzione per uomini e donne. Questi dati servono anche come base per i controlli salariali atti a prevenire il dumping salariale. La piattaforma salariale dell'USS è stata aggiornata con i dati più recenti e resa più facile da usare.

## Clima: misure urgenti

L'ATA si rammarica in particolare che importanti misure nel settore della mobilità, che includendo il traffico aereo causa il 40% delle emissioni di gas serra, non possano essere attuate immediatamente. In particolare, la mancanza della tassa sui biglietti aerei continua a proteggere e favorire uno dei maggiori inquinanti di CO2. Inoltre, dopo il voto non è assolutamente chiaro come saranno finanziati i collegamenti previsti per i treni notturni. Nuovi piani sono ora urgentemente necessari per superare la crisi climatica.



In prima linea nella difesa del servizio pubblico.

### STAZIONI FFS

# Privatizzare le pulizie? No grazie!

Elisa Lanthaler  
[elisa.lanthaler@sev-online.ch](mailto:elisa.lanthaler@sev-online.ch)

**FFS Immobili intende concentrare i servizi di pulizia con il proprio personale unicamente nelle stazioni più frequentate e privatizzare la pulizia delle piccole stazioni di superficie, sacrificando così da 130 a 150 collaboratori temporanei. Contro questo progetto il SEV ha lanciato una petizione, come spiega nell'intervista Patrick Kummer, segretario sindacale responsabile del dossier FFS Immobili. I dipendenti delle FFS in poco tempo hanno quindi raccolto circa 4mila firme, di cui oltre 1'300 in Ticino. Un successo che Angelo Stroppini illustra nel riquadro.**

**Quanti colleghi si sono già espressi contro la privatizzazione dei servizi di pulizia?**

**Patrick Kummer:** L'esternalizzazione interessa direttamente tra i 130 e i 150 posti di lavoro temporanei, ma ad aver firmato la petizione sono già ben oltre 4mila dipendenti delle FFS. Questo testimonia la grande solidarietà che esiste fra le collaboratrici e i collaboratori delle ferrovie. Di tutta evidenza, al personale non va affatto a genio l'esternalizzazione di prestazioni del servizio pubblico, core business delle FFS.

**Cosa chiede il SEV con la petizione?**

Anziché tagliare questi impieghi esternalizzandoli, i circa 150 collaboratori e collaboratrici temporanei dovrebbero essere assunti internamente dalle FFS. Molte di queste persone sono dipendenti FFS già da parecchi anni. Inoltre, l'esternalizzazione pone problemi non solo dal punto di vista del personale, ma anche sotto il profilo politico, poiché l'operazione contraddice diversi obiettivi del Consiglio federale per le FFS: per esempio, l'azienda dovrebbe tenere conto delle esigenze delle diverse regioni, ma esternalizzando i servizi erogati nelle stazioni meno frequentate le regioni vengono indebolite. Le FFS parlano di «un'opportunità per i fornitori locali e regionali». Ma questo argomento è pericoloso a mio avviso. Non è certo compito delle FFS promuovere l'economia regionale esternalizzando i servizi pubblici. Un secondo obiettivo del Consiglio federale afferma che le cooperazioni dovrebbero essere intraprese solo interessano gli obiettivi centrali dell'azienda. La cooperazione con imprese di pulizia esterne, contribuisce, invece, ad indebolirla.

**Qual è, secondo te, la vera ragione di questa esternalizzazione?**

Questo non è il primo e probabilmente non sarà nemmeno l'ultimo progetto di esternalizzazione di FFS Immobili. La Divisione pare chiaramente propendere per la pura «amministrazione immobiliare», ovvero esternalizzare il maggior numero possibile di compiti e concentrarsi sulla gestione dei fornitori esterni di

servizi. Questo è in contraddizione con gli obiettivi del Consiglio federale ed è uno sviluppo nella direzione sbagliata anche secondo il SEV: FFS Immobili deve diventare un fornitore di servizi globale.

**Quale avvenire si prospetta per le collaboratrici e i collaboratori colpiti dalla misura?**

Il personale temporaneo interessato è molto preoccupato per il proprio posto di lavoro e il proprio futuro. Ufficialmente, la riduzione avverrà gradualmente a partire dalla metà del 2022, ma c'è molta incertezza anche fra gli altri addetti e addette alle pulizie e capi team delle FFS, perché non sanno in quale stazione saranno impiegati in futuro e se avranno ancora una squadra da guidare. Il sindacato SEV farà tutto il possibile per evitare questi tagli e per ottenere l'internalizzazione dei 150 dipendenti temporanei. Le FFS sostengono che questa non è una privatizzazione. Tuttavia, finora il personale temporaneo ha lavorato insieme ai dipendenti interni sotto la responsabilità delle FFS. Questo lavoro sarà ora assunto da imprese di pulizia private; in altre parole, una classica privatizzazione dei servizi pubblici.

**Le firme raccolte sono state inviate per posta da Bellinzona dopo un incontro con la stampa. Perché non consegnarle direttamente nelle mani del CEO?**

Il SEV voleva consegnare le firme della petizione direttamente nelle mani di Vincent Ducrot. Secondo i membri del SEV, l'esternalizzazione è una questione che riguarda tutta l'azienda e quindi è responsabilità diretta del CEO. Tuttavia, Vincent Ducrot non si sente responsabile e ha fatto sapere al SEV di rivolgersi alla direzione di FFS Immobili. «Un atteggiamento piuttosto sorprendente, perché Vincent Ducrot è di solito molto accessibile e aperto alle preoccupazioni dei dipendenti. Il SEV ha dunque cercato la vicinanza con il CEO inviandogli direttamente un pacchetto per posta da Bellinzona».

Stroppini: «Determinante il lavoro della base»



Quando si parla di privatizzazione, in Ticino le antenne si drizzano immediatamente. Ce lo spiega molto bene il segretario sindacale del SEV Angelo Stroppini.

**Angelo, l'allarme sulla privatizzazione della pulizia dalle stazioni è partito dal Ticino...**

Sì, è così. La nostra fitta rete di militanti e il nostro lavoro di prossimità e di relazioni, ci permette di essere estremamente vigili e informati. Ma anche e soprattutto reattivi. Del resto la petizione è proprio partita dalla base in Ticino, che mi ha subito espresso la volontà di reagire e di contestare la strategia delle FFS.

**Circa 1300 firme raccolte in Ticino, che rappresentano un bel bottino. Come te lo spieghi?**

Le firme sono state raccolte dai nostri fiduciari con grande determinazione. E tutte esclusivamente sul terreno. I nostri militanti sono andati verso le persone a spiegare il motivo della petizione e ogni firma è stata raccolta attraverso un contatto di prossimità. Un vero lavoro sindacale di cui sono fiero. Non da ultimo, il tema delle privatizzazioni di parti d'azienda è particolarmente sentito in Ticino. Da alcuni anni è infatti stato privatizzato lo sgombero della neve che prima era di competenza delle FFS. Alla prima nevicata fu un macello organizzativo, al punto che le FFS invitavano i viaggiatori ad utilizzare i bus in sostituzione dei treni per recarsi in Leventina.

**Cosa ti indigna di più in questo progetto di privatizzazione?**

Colpisce le persone più deboli e nel modo più subdolo. Ed è inaccettabile. In questo settore ci sono lavoratori temporanei con questa forma contrattuale anche da più di 5 anni. Le FFS devono assumerli e non precarizzarli ulteriormente scaricandoli su un'azienda privata. La vera presa per i fondelli sta pure nel fatto che le FFS stesse sostengono che i lavoratori delle aziende private che svolgeranno il lavoro, saranno verosimilmente riconoscibili con il logo FFS. Intanto il personale in Ticino lavora in sotto effettivo e vive con l'angoscia di non conoscere il proprio destino professionale e contrattuale.

Françoise Gehring

**GIORGIO TUTI** risponde  
 «*Il SEV non è politicamente neutro!*»!

**Perché il SEV si è impegnato in questa campagna sulla legge sul CO2? Un sindacato non dovrebbe rimanere neutrale su una questione che non fa parte della sua attività principale?**

È vero, il nostro impegno nella campagna sulla legge sul CO2 ha suscitato molte reazioni da parte dei nostri membri, in particolare sulla nostra pagina Facebook. Tornerò brevemente in seguito sui nostri argomenti a favore di questa legge, ma prima risponderò alla domanda sulla posizione neutrale che un sindacato dovrebbe avere.

Cosa dicono i nostri statuti? Sono loro a guidare le nostre azioni e le nostre prese di posizione. L'articolo 4 afferma che il SEV è confessionalmente neutrale e politicamente indipendente. Quindi il SEV non ha il dovere di essere politicamente neutrale. Tuttavia è indipendente dai partiti politici, ma può collaborare con loro per raggiungere i suoi obiettivi sindacali che richiedono l'oblio politico. Il SEV è sempre stato politicamente attivo in due settori principali: la politica sociale, in cui l'obiettivo è fornire le migliori condizioni quadro possibili per le pensioni, e la politica dei trasporti. Alcune organizzazioni professionali ritengono di doversi concen-

trare unicamente sulle condizioni di lavoro e quindi sul rapporto con il datore di lavoro. Al contrario, noi del SEV crediamo che per difendere i lavoratori sia anche indispensabile agire politicamente. Negli ultimi anni abbiamo fatto tutto il possibile affinché la concessione per il traffico a lunga percorrenza rimanesse nelle mani di un solo attore, per evitare che la concorrenza portasse a un deterioramento delle condizioni di lavoro e dei salari. Abbiamo agito allo stesso modo contro l'arrivo degli autobus nel traffico a lunga percorrenza, che avrebbe generato dumping sulle spalle del personale viaggiante e messo sotto pressione la ferrovia. Questo dimostra che il nostro impegno politico è sempre legato alle condizioni di lavoro e salariali.

Due elementi principali hanno guidato la nostra posizione nei confronti della legge sul CO2: le prospettive d'impiego legate al Fondo per il clima e la convinzione che i trasporti pubblici sono una parte essenziale della soluzione al problema del riscaldamento climatico.

Giorgio Tuti è presidente del SEV. Sarà lieto di rispondere alle tue domande. Scrivici a [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**PROCEDURA ALIBI**

# Swiss mette tutti davanti al fatto compiuto

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

**Swiss ha negato ai sindacati del personale di terra il tempo necessario per «formulare proposte sui mezzi atti ad evitare o ridurre i licenziamenti, nonché ad attuarne le conseguenze», come previsto dall'art. 335f CO per i licenziamenti collettivi. SEV-GATA, la divisione del SEV per il traffico aereo, ritiene pertanto che i licenziamenti pronunciati siano abusivi e intende opporvisi per vie legali.**

Lo scorso 6 maggio, Swiss ha informato per la prima volta i sindacati, tramite una Call di 30 minuti, sull'importante taglio di personale previsto.

Il 10 maggio, ha poi illustrato in modo sommario le conseguenze per il personale di terra e solo il 25 maggio ha fornito ai sindacati alcune risposte utili per elaborare le loro proposte, omettendo però dati fondamentali,

come i reparti e le sedi che sarebbero stati colpiti dai licenziamenti e in quale misura. Swiss ha tuttavia preteso dai sindacati che comunicassero le loro proposte entro il 27 maggio.

**SEV-GATA vuole denunciare i licenziamenti, in quanto abusivi**

«Swiss ha di fatto impedito ai sindacati di presentare delle proposte fondate», osserva Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA. «Formalmente, i licenziamenti sono pertanto abusivi. SEV-GATA consiglia ai propri membri di opporvisi e punta a ottenere dai tribunali una condanna per licenziamenti abusivi che faccia giurisprudenza».

**Licenziamenti collettivi inutili**

SEV-GATA è soprattutto convinto che ad oggi i licenziamenti collettivi siano una misura precipitosa e inutile: «i piani di vaccinazione della popolazione procedono e in tempi brevi vi saranno documenti digitali che com-

proveranno la protezione dal Corona-virus, favorendo l'accesso ai voli. Le prenotazioni sono già oggi in aumento», aggiunge Hadorn. «Il prolungamento dell'indennità di lavoro ridotto e i prestiti bancari ottenuti grazie all'aiuto della Confederazione permetterebbero alla compagnia di evitare di ricorrere a questi massicci tagli, che rischiano di procurare una carenza di lavoratori qualificati alla ripresa del traffico aereo. Oltretutto, Swiss viene meno alla propria responsabilità sociale nei confronti di collaboratrici e collaboratori che, con il lavoro ridotto e accettando sensibili tagli con i contratti collettivi di crisi, hanno già compiuto notevoli sacrifici».

Ciò nonostante, Swiss insiste su questa strada: circa 500 collaboratrici e collaboratori, di cui 138 del personale di terra, tecnici compresi, hanno ricevuto quello che è stato definito un licenziamento inevitabile. 334 licenziamenti riguardano invece il personale di cabina, mentre per i piloti è stata imposta una riduzione del tempo di lavoro pari a circa 120 posti. Con le riduzioni volontarie della percentuale lavorativa, i pensionamenti anticipati e le fluttuazioni naturali, entro fine 2021 Swiss avrà così tagliato circa 1700 posti a tempo pieno, pari al 22,5 per cento dei 7550 posti a tempo pieno (per 9500 dipendenti) del 2019, prima della pandemia.

**SEV Gata supporta i colleghi**

Una volta in possesso della richiesta di assistenza giuridica del o della dipendente interessato/a, SEV-GATA si occuperà del ricorso e della denuncia per licenziamento abusivo (maggiori dettagli nel Member mail 7 del 15 giugno). Con Swiss, SEV-GATA ha concordato di organizzare un servizio di Outplacement che aiuterà gli e le interessat\* nella ricerca di un nuovo posto di lavoro. SEV-GATA aiuta i propri membri anche far valere i loro interessi, verificando le condizioni di uscita (termini di disdetta, prestazioni del piano sociale). La segretaria sindacale Sheila Belometti ([sheila.belometti@sev-online.ch](mailto:sheila.belometti@sev-online.ch)) svolgerà entro l'8 luglio sei permanenze a Kloten e due visite sul posto. Vi rimandiamo allo Special Member Mail del 18 giugno, in cui troverete pure i Links per i due meetings online del 29 giugno e del 7 luglio. Via mail a [info@sev-gata.ch](mailto:info@sev-gata.ch), potete anche richiedere consulenze individuali («face to face» o telefoniche).



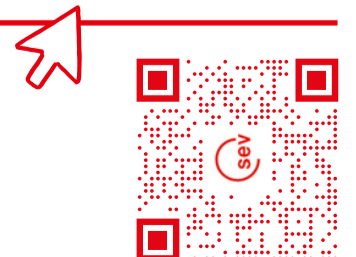
Swiss continua a soffrire per le conseguenze del Covid, ma le prenotazioni sono in crescita e i crediti di soccorso non sono esauriti. Questi 500 licenziamenti restano pertanto incomprensibili.



Dopo i cantoni di **Neuchâtel, Giura e Ticino, Basilea Città** è il primo cantone della Svizzera tedesca a votare un **salario minimo**. Con il 53,8% dei voti a favore, è il controprogetto alla versione della sinistra e dei sindacati (respinta dal 50,7%) ad entrare in vigore. «Questa decisione è un passo nella giusta direzione verso una migliore protezione dei salari in Svizzera», ha detto l'Unione sindacale svizzera. Tuttavia, si duole «Nonostante ciò, questo risultato è un segnale per gli altri cantoni», afferma l'USS, la cui iniziativa nazionale per un salario minimo di 22 franchi all'ora (o 4000 franchi al mese) era stata respinta nel maggio 2014 dal 76,3% dei votanti.

Con il «no» alla legge sul CO2, non ci sarà la tassa sui biglietti aerei che sarebbe andata nel fondo per il clima, pensata per ridurre le emissioni di CO2. Questo fattore potrebbe **frenare l'espansione dei treni notturni**, dato che le FFS avevano sperato di ottenere denaro dal fondo per coprire il deficit operativo annuale di 30 milioni di franchi sulle linee di treni notturni previste. «La perdita deve essere coperta, le FFS non possono sostenere da sole l'ammacco», ha detto a SRF una portavoce delle FFS. In linea di principio, le FFS vogliono continuare ad ampliare la gamma di servizi, ma hanno lasciato aperto il ritmo e la portata della loro introduzione. Il 16 giugno, il Consiglio nazionale ha adottato un postulato che chiede al Consiglio federale di chiarire come il servizio di treni notturni possa essere ampliato.

**sev-online.ch**



## CARGO

## Partecipa al sondaggio anche tu

**SEV.** Da anni FFS Cargo è oggetto di critiche a causa dei risultati insoddisfacenti. Innumerevoli ristrutturazioni, adattamenti delle strategie e più di recente anche cambiamenti della proprietà e in modo particolare a livello dirigenziale, hanno portato incertezza fra il personale. A gennaio, siamo stati in grado di estendere l'attuale CCL fino alla fine del 2023 come parte dei negoziati sulle misure di riduzione dei costi di Covid. I negoziati del CCL non sono ancora iniziati. Prima di iniziare, dobbiamo chiarire con FFS Cargo come svilupperemo ulteriormente il sistema salariale, ora che il sistema salariale delle FFS è stato rinegoziato, e come sarà la futura strategia aziendale di FFS Cargo, attualmente in fase di ridefinizione.

Per poter rappresentare in modo ottimale gli interessi delle collaboratrici e dei collaboratori, vorremmo sapere che cosa ne pensi di FFS Cargo e quali sono i problemi che ti assillano. Prima che i membri della Conferenza CCL di FFS Cargo definiscano le richieste concernenti il nuovo contratto collettivo, vorremmo conoscere con questo sondaggio le tue esperienze, valutazioni e necessità.

Per la compilazione del questionario sono necessari circa 20 minuti. Può partecipare anche chi non è membro del SEV. La compilazione del modulo in tutte le sue parti darà diritto di partecipare al concorso con interessanti premi: in palio vi sono 3 x valute Reka per un valore di 300 franchi e 10 buoni per lo shop SEV del valore di 30 franchi. L'estrazione avrà luogo a fine settembre. Si può arrivare al sondaggio con questo link: [bit.ly/sondaggio-cargo](https://bit.ly/sondaggio-cargo) o leggendo il codice QR. Molte grazie per la collaborazione, che ci consentirà di tutelare con successo i tuoi interessi.

## INIZIATIVA DELLE ALPI

## Preoccupati per il clima

**Comunicato.** Le svizzere e gli svizzeri non vogliono ridurre la loro impronta ecologica con la nuova legge sul CO2. Nemmeno rispettare il principio causale, come prevedeva questa legge. Così il riscaldamento climatico nelle Alpi continuerà senza freni. Mancheranno i soldi per le necessarie opere di protezione nelle regioni di montagna. L'Iniziativa delle Alpi ora chiede lo stesso misure. Sono semplicemente inevitabili.

Col loro NO alla legge sul CO2 i votanti svizzeri hanno anche sabotato l'accordo di Parigi sul clima, che la Confederazione aveva ratificato. Come sarà ora possibile raggiungere il dimezzamento delle emissioni di CO2 entro il 2030 rispetto al livello del 1990, come era stato promesso? Non si intravedono soluzioni che possano ottenere una maggioranza.

Con la sua campagna per il Sì, l'Iniziativa delle Alpi non è riuscita a raggiungere la maggioranza della popolazione. Neppure gli appelli dei diretti interessati sono bastati a smuovere le coscienze. Neppure è servito sensibilizzare sulla situazione urgente e sulla necessità d'intervento per le nostre Alpi. «Questo NO popolare – ha detto il presidente Jon Pult – è una grossa delusione. Neppure la ricca Svizzera riesce a proteggere efficacemente il clima».

## AUTONOMIA FINANZIARIA DI FFS CARGO

# Il Datec ammette: necessario cambiare

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

**Per raggiungere l'autonomia finanziaria imposta dalla Confederazione, FFS Cargo continua da anni a chiudere punti di servizio, isolando numerosi clienti dalla rete di trasporto dei carri completi. Nella recente presa di posizione del Dipartimento competente (DATEC) sull'interpellanza di Edith Graf-Litscher «necessità di intervento su FFS Cargo», si intravede però un nuovo orientamento.**

Con la revisione totale della legge sul trasporto merci del 2015, che prevede lo stralcio dei contributi d'esercizio e impone a FFS Cargo il raggiungimento dell'autonomia finanziaria, la Confederazione ha di fatto impartito un ordine indiretto di smantellare il trasporto a carri completi. Il SEV si è battuto invano contro il vincolo dell'autonomia finanziaria e in favore di un riconoscimento del trasporto merci quale servizio pubblico. Non sono state considerate nemmeno le nostre richieste per una maggior tutela ambientale e del clima, tramite l'aggiunta di un obiettivo di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia per il trasporto merci interno e di import/export. L'unico obiettivo attualmente previsto riguarda il traffico di transito. Il trasporto ferroviario genera 20 volte meno CO2 e necessita di sei volte meno energia di quello stradale (fonte: UTP), che oltretutto costituisce un onere importante per la popolazione e la rete stradale.

La legge ha almeno mantenuto l'obbligo per le FFS di offrire il trasporto merci quale proprio compito fondamentale e ha migliorato alcune condizioni quadro: la possibilità di attribuire tracce d'orario più interessanti grazie al coinvolgendo dei cantoni e del settore della logistica nella pianificazione dei processi di trasporto merci e la possibilità per la Confederazione di sussidiare gli investimenti in binari di raccordo e impianti di trasbordo.

Nonostante i tagli dei posti di servizio e altre misure di risparmio, FFS Cargo continua a essere deficitaria. «Il dettame dell'autonomia finanziaria non permette alle ferrovie di contribuire al trasferimento e al raggiungimento degli obiettivi di protezione del clima, né di soddisfare le esigenze dell'economia, delle regioni e della politica», valuta Edith Graf-Litscher, consigliera nazionale PS/TG e segretaria sindacale del SEV, nella sua interpellanza del 9 giugno, in cui chiede al Consiglio federale se condivide l'esigenza di intervento nel settore.

### È giunta l'ora di una nuova valutazione e di nuove condizioni quadro

La prima risposta del DATEC è positiva: «bisogna evidentemente intervenire e abbiamo avviato i preparativi», ha spiegato la portavoce del DATEC Annetta Bundi in un articolo di CH Media (ripreso per esempio dalla «Luzerner Zeitung»). Iniziative come questa costituiscono un'occasione benvenuta per «un'analisi della situazione del trasporto merci» e per «una discussione politica di fondo». Bundi ha inviato anche un chiaro messaggio a FFS Cargo: è inammissibile che «decisioni aziendali a corto termine portino ad un ridimensionamento della rete e a una perdita durevole di traffico su ferrovia». Un'affermazione che piace molto al SEV, che da anni porta avanti queste rivendicazioni: «Il segnale giunto dal dipartimento è ancora più importante poiché attualmente FFS Cargo resta sottoposta al vincolo dell'autonomia finanziaria», aggiunge Graf-Litscher. «Sino alla conclusione dell'analisi della situazione e all'eventuale adozione di provvedimenti legislativi, il proprietario intima così a FFS Cargo di evitare ulteriori tagli che potrebbero compromettere il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento. In altre parole, FFS Cargo deve smetterla di smantellare strutture che in futuro non potrebbero più essere ripristinate». Anche il segretario sindacale Philipp Hadorn appare sollevato: «sotto la Consigliera federale Leuthard, il DATEC

ha sempre sostenuto la strategia di tagli di FFS Cargo, in un'ottica rivolta all'autonomia finanziaria. Quindi, che oggi si impedisca a FFS Cargo di adottare provvedimenti affrettati come quelli che hanno portato alla riduzione del traffico a carri singoli costituisce una vera e propria inversione di rotta».

### Mantenere le infrastrutture

«Sino alla definizione di una nuova strategia, FFS Cargo deve immediatamente fermare le profonde riorganizzazioni in corso, che comportano il taglio di dozzine di posti di lavoro», chiede Philipp Hadorn. «Il DATEC deve imporsi anche su questo punto, in quanto FFS Cargo continua a sostenere che sarebbe meglio ricostruire su di una "struttura sana". I tagli previsti rischiano invece di procurare a FFS Cargo una carenza di personale, di cui avrà gran bisogno per permettere una crescita rapida e durevole».

È inoltre importante continuare a promuovere l'uso di infrastrutture come i binari di raccordo e gli impianti di carico, nonché di rimettere in funzione quelli abbandonati. «FFS Cargo dovrebbe anche smetterla di tormentare i piccoli clienti e di considerarli come entità trascurabili, riflettendo invece sulle possibilità di soddisfare le loro esigenze con offerte di qualità e proponendo misure di trasporto innovative. FFS e FFS Cargo devono riconoscere la necessità di intervenire sul vincolo dell'autonomia finanziaria ed elaborare una strategia di crescita per FFS Cargo».

Il DATEC elaborerà un rapporto entro fine anno. «Dobbiamo sfruttare questa opportunità per proporre al DATEC soluzioni che permettano al trasporto merci su ferrovia di crescere e di contribuire così al raggiungimento degli obiettivi climatici», afferma Edith Graf-Litscher. Idee che devono essere elaborate assieme a tutte le parti interessate. «Il SEV non ha posizioni fondamentaliste e non chiede che anche le località più discoste vengano servite dai vagoni merci, ma soluzioni intelligenti e sostenibili che portino più traffico possibile su ferrovia».



Per garantire un futuro al trasporto ferroviario delle merci, occorre promuovere e mantenere le infrastrutture necessarie.

14 GIUGNO

# Le donne: «Ora basta»!



Cariche e determinate.

Françoise Gehring  
francoise.gehring@sev-online.ch

**Le donne svizzere sono tenaci e hanno dimostrato, in passato, di avere pazienza nella lunga lotta per la conquista dei diritti. Ma ora sono stanche di aspettare e in tutta la Svizzera lo hanno detto a voce alta.**

A 30 anni del primo sciopero nazionale delle donne e a due anni dello storico sciopero del 2019, le donne sono dunque scese in piazza in tutta la Svizzera. E il SEV non poteva mancare. Da Ginevra a Bellinzona, da Losanna a Berna, passando da Zurigo e Basilea: oltre centomila manifestanti hanno animato numerose città svizzere.

Tutte con un chiaro messaggio: no alle continue discriminazioni, che si declinano a livello salariale, previdenziale, professionale, privato. Insomma la lista è lunga: troppa la violenza sulle donne, troppi i tempi parziali che si ripercuotono anche a livello previdenziale, troppo il peso del lavoro non remunerato sulle spalle delle donne, troppi i linguaggi d'odio e le espressioni di «bodyshaming», troppe le discriminazioni nel mercato del lavoro. Alle 15:19 ogni donna in Svizzera smette di essere retribuita rispetto al suo collega di sesso maschile. E da quel momento, ogni giorno, è come se «lavorasse gratuitamente». Ecco perché nella giornata del 14 giugno, in occasione dello sciopero delle donne, a Bellinzona il Gruppo Donne dell'USS ha organizzato un flash mob: dalla Torre Bianca del Castelgrande sono stati srotolati due striscioni: «Assedio al castello dei privilegi». «Conquistiamo la parità». A Losanna è stato dato fuoco al patriarcato, Piazza federale a Berna è stata occupata dalle militanti e a Ginevra l'entrata del Palais des Nations è stata coperta da slogan sui diritti e contro la violenza sulle donne.

Non sono mancate le denunce contro la riforma AVS 21, che prevede l'aumento dell'età pensionabile delle donne a 65 anni. «È uno scandalo» hanno detto in tante. Nel 2019 una marea di donne - mezzo milione in tutta la Svizzera - aveva chiaramente detto che un aumento dell'età di pensionamento delle donne era fuori discussione. Il Parlamento che fa? Va nella direzione opposta. Inaccettabile.

Le donne SEV, presenti ai quattro angoli del Paese, hanno anche tematizzato l'importanza della presenza delle donne nel mondo dei trasporti, ancora troppo bassa. Il progetto dell'ETF «Women in Rail» punta a valorizzare la diversità come risorsa e la presenza delle donne come una necessità. L'impegno per l'uguaglianza non ha perso nulla della sua forza.



Le donne in rivolta a Losanna spezzano i limiti.



Assedio al castello dei privilegi a Bellinzona. Conquistiamo la parità



Anche le strade di Berna tinte di viola



Indietro non si torna: le donne stanno perdendo la pazienza!

## COLPI DI DIRITTO

# Patente ritirata all'estero



Occhio a come si guida



## Protezione giuridica SEV

**Che cosa fare e come comportarsi se si riceve una multa per eccesso di velocità o addirittura se la patente viene ritirata dopo una vacanza all'estero in automobile o in sella alla moto?**

Se tutto va bene, quest'anno arriveranno anche le vacanze, tanto sospirate da indurre molti di noi a mettersi in strada verso destinazioni estere, ritrovando gesti un tempo abituali come caricare baracca e burattini, stipare la macchina sino all'ultimo angolino e partire.

All'estero, i limiti di velocità sono spesso meno severi e si ha voglia di arrivare al più presto, per scaricare bagagli e tensioni e rilassarsi in vacanza. Tutte tentazioni che possono indurre a schiacciare sul pedale, trascurando le regole e dimenticando i controlli.

Massimo lo ha constatato di persona, tre mesi dopo le sue vacanze trascorse nel sud della Francia. Ha persino dovuto consultare una carta geografica per realizzare dove si trovasse la località in cui era sfrecciato senza notare il controllo di velocità, superato allegramente a 180 km/h, invece dei 130 consentiti. Risultato: tre mesi di revoca della patente, che in un primo tempo è quasi tentato di ignorare.

Nemmeno questa sarebbe però una buona idea: anche il diritto svizzero prevede la revoca della patente e la Svizzera ha sottoscritto con diversi Stati accordi per la procedura di incasso di contravvenzioni e per la trasmissione dei dati dei contravventori. In altre parole, le contravvenzioni emanate nel territorio europeo vengono trasmesse anche alle autorità svizzere.

## Mulle ricevute in altri stati

Questi accordi permettono quindi di riscuotere in Svizzera le multe comminate all'estero, ma è consigliabile pagare anche le multe ricevute in Stati che non hanno sottoscritto un accordo di riscossione diretta, come l'Italia. In caso contrario, si rischia un'iscrizione nel registro degli indagati, che può comportare il divieto di nuovo ingresso nello Stato in questione, costi elevati e persino un periodo di reclusione.

## Revoca della patente in Svizzera

Secondo il diritto svizzero, in caso di inidoneità alla guida o di esposizione di terze persone

a un rischio elevato, la patente può essere ritirata seduta stante o al termine di una procedura amministrativa. L'inizio può essere convenuto entro un certo lasso di tempo, ma il periodo di revoca deve essere continuato. La revoca si applica inoltre a tutte le categorie di veicoli.

## Revoca della patente all'estero

Nei casi di revoca della patente a seguito di infrazioni compiute all'estero, si applica l'articolo 16c bis della legge sulla circolazione stradale (LCStr):

«Dopo un'infrazione commessa all'estero, la licenza per allievo conducente o la licenza di condurre è revocata se:

a. all'estero è stato pronunciato un divieto di condurre; e

b. l'infrazione commessa è medio grave o grave secondo gli articoli 16b e 16c bis.

Per stabilire la durata della revoca della licenza devono essere adeguatamente considerate le conseguenze, per la persona interessata, del divieto di condurre pronunciato all'estero. La durata minima della revoca può essere ridotta. Per le persone sul cui conto non figurano provvedimenti amministrativi nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (art. 89c lett. d), la durata della revoca non può eccedere la durata del divieto di condurre p».

Detto in altre parole, le multe emesse all'estero possono essere incassate in Svizzera, senza che ciò comporti altri provvedimenti. Una revoca della patente implica invece un'infrazione medio grave o grave e viene pertanto riesaminata dalle nostre autorità, le quali sono comunque vincolate all'entità della pena pronunciata da quelle estere.

Esse possono quindi aumentare la durata della revoca solo nel caso in cui la persona ha già avuto precedenti.

E il nostro Massimo? In fondo, gli è andata ancora bene di non aver commesso la sua infrazione in Svizzera. Qui, sarebbe stato considerato un pirata della strada. Grazie al fatto di non essere mai stato coinvolto in procedimenti amministrativi secondo il diritto svizzero, il periodo di revoca della patente è stato confermato in tre mesi, per i quali ha potuto trovare un accordo con il suo superiore, in modo da permettergli di salvare anche il lavoro.

Ma sono esperienze di cui è meglio tener conto prima di partire. E ora buone vacanze e buon viaggio.

## NAVIGAZIONE UNTERSEE UND RHEIN

## Il lavoro politico del SEV ha portato i suoi frutti

**Markus Fischer.** La società di navigazione Untersee e Reno (URh) riceverà dalla Confederazione e dai Cantoni l'aiuto Covid per il 2020, dopo che in un primo tempo era stata esclusa dai casi di rigore come pure dagli aiuti Covid in base alla legge sul trasporto di viaggiatori. Al ripensamento delle autorità hanno contribuito in larga misura gli interventi parlamentari di Edith Graf-Litscher, segretaria sindacale SEV e consigliera nazionale (PS/TG), in seno al Parlamento federale. Lo scorso anno la pandemia ha giocato un brutto tiro alla URh: il numero di passeggeri è sceso del 45% rispetto al 2019 a poco meno di 186 000 e le entrate di circa 1,7 milioni (33,5%) a 3,34 milioni di franchi. Per la URh si prospettava quindi un deficit di circa 1,5 milioni di franchi senza l'aiuto dello Stato.

Fortunatamente la URh ha potuto percepire dallo Stato per quasi sei mesi l'indennità per lavoro ridotto pari a complessivi 490 000 franchi, benché ci sia stata una re-

sistenza iniziale, per cui il SEV ha dovuto battersi già lo scorso anno.

### Gli aiuti di Confederazione e Cantoni

E ora la Confederazione e i Cantoni di Sciaffusa e Turgovia hanno concesso gli aiuti per il Covid, cosa che inizialmente sembrava impossibile. Infatti secondo l'ordinanza sui casi di rigore la URh ne sarebbe esclusa perché i due Cantoni insieme possiedono il 33% delle azioni della URh, ossia il 23% di troppo per gli aiuti per i casi di rigore. Inoltre secondo l'art. 28a della legge sul trasporto di viaggiatori non aveva praticamente diritto agli aiuti Covid, questo perché a fine 2020 aveva ancora delle riserve, che secondo le regole attuali devono essere dedotte interamente dagli aiuti per le offerte turistiche; diversamente dalle aziende dei trasporti pubblici. Tuttavia URh ha bisogno delle riserve per essere in grado di superare le interruzioni dell'operatività dovute all'acqua

bassa. Inoltre, difficilmente il personale nautico riesce a ridurre tutti gli straordinari estivi entro la fine dell'anno. Che questa riserva di ore supplementari riducesse l'aiuto Covid non era di certo nelle intenzioni del legislatore...

Per questo motivo Edith Graf-Litscher ha chiesto in parlamento una modifica dell'ordinanza per i casi di rigore e dell'art. 28a LTV a favore delle aziende turistiche come la URh. Anche se questo obiettivo non è ancora stato raggiunto, le iniziative hanno tuttavia avuto il merito di far cambiare idea all'Ufficio federale dei trasporti, finalmente disposto a concedere gli aiuti finanziari, a condizione che i due Cantoni partecipassero. Grazie a questo aiuto Covid comune di Confederazione e Cantoni, il deficit 2020 dell'URh è sceso a 421 000 franchi secondo la relazione sulla gestione. Certo, la situazione della URh rimane difficile, ma comunque migliore rispetto a quella che sarebbe stata senza gli aiuti Covid.

## FFS, FFS CARGO, BLS, BLS CARGO

## «We pay fair»: un label per la parità

**Comunicato SEV** L'anno scorso, FFS e BLS e le loro affiliate hanno svolto delle analisi sulla parità salariale, come richiesto dalla revisione della legge sulle pari opportunità per le grandi aziende. I risultati sono da accettabili a soddisfacenti. Presso le FFS, nel 2020 la disparità salariale tra donne e uomini era dello 0,4% a svantaggio delle donne, come stabilito dal «Kompetenzzentrum für Diversity und Inklusion» dell'Università di San Gallo (CCDI). Questo ha permesso alle FFS di ottenere il label «We pay fair», poiché la cifra è al di sotto del limite di tolleranza del 5% dalla Confederazione. Il valore è anche molto al di sotto del valore dell'1,7% del 2019.

«Questo miglioramento è incoraggiante ed è dovuto al fatto che ora le FFS hanno esaminato nuovamente le differenze controllando la classificazione e l'attribuzione salariale al momento dell'assunzione», spiega la vicepresidente del SEV

Barbara Spalinger. «In questo caso si è proceduto a correggere il tiro. Altre ferrovie dovrebbero seguire questo esempio».

### Sistema salariale importante

Un inspiegabile divario salariale in base al genere pari all'1,1% è stato identificato presso FFS Cargo nel 2020, e un divario dell'1,5% presso BLS, ebbene l'analisi sia stata effettuata dall'ente certificatore DBO. Quest'ultimo ha anche calcolato una differenza dell'1,6% presso BLS Cargo. Tutte queste tre aziende ferroviarie hanno ugualmente ricevuto il label. «Le buone valutazioni sulla parità salariale delle imprese ferroviarie sono dovute principalmente al fatto che hanno dei sistemi salariali e che tali sistemi salariali rendono la discriminazione fondamentalmente più difficile», spiega ancora Barbara Spalinger. «La parità salariale è generalmente peggiore nelle aziende senza un sistema retributivo».

LICENZIAMENTO ANTISINDACALE

# Petizione a sostegno del collega

**Yves Sancey**  
yves.sancey@sev-online.ch

**Il 14 giugno, una delegazione di dipendenti della MBC e del SEV ha presentato al direttore una petizione a sostegno del vicepresidente della sezione licenziato. La petizione ha raccolto 67 firme di colleghi.**

Lunedì 14 giugno, fine mattinata. Una delegazione di una decina di dipendenti dei «Transports de la région Morges-Bière-Cossonay» (MBC) e del SEV si è recata alle officine di Bière per consegnare al direttore una petizione a sostegno di B, il vicepresidente della sezione licenziato. Con le loro firme, i colleghi della MBC hanno denunciato la volontà della direzione di sbarazzarsi del loro rappresentante sindacale e hanno chiesto al direttore, François Gatabin, di revocare la sua decisione.

**Grande sostegno nonostante le minacce**

«La petizione è stata firmata da 67 dipendenti, il che dimostra da un lato la vera rabbia del personale e d'altro lato un vero slancio di solidarietà», sottolinea Patricia Alcaraz, la segretaria sindacale incaricata di questo dossier al SEV. Questo numero è tanto più significativo perché la direzione ha esercitato pressioni chiedendo e fotografando i fogli con le firme. Il fatto che gli impiegati abbiano accettato di firmare solo se i loro nomi non venivano forniti alla direzione, mostra il clima di paura e intimidazione creato da certi dirigenti e piccoli capetti particolarmente zelanti. Il direttore si è sorpreso che non gli siano stati dati i nomi dei firmatari.

**Un'attività sindacale che dà fastidio**

Alla base di questa petizione c'era la minaccia di licenziamento che pendeva su B., macchinista da molti anni presso la MBC e anche vicepresidente della sezione nel settore ferroviario. Purtroppo gli incontri proposti alla direzione per discutere la questione, sono stati tutti rifiutati. All'inizio di giugno, B. ha ricevuto la sua lettera di licenziamento. La direzione sostiene che sono il suo lavoro, il suo atteggiamento e la sua mancanza di rispetto per i valori dell'azienda a non essere soddisfacenti. Motivi incomprensibili per i colleghi di B., poiché la qualità del suo lavoro è riconosciuta da tutti. «B. è perfettamente adeguato all'azienda. In particolare, l'aveva aiutata nel 2019 realizzando

la pianificazione del settore ferroviario. È un collega esemplare ad essere licenziato. Brutalmente», denuncia Alcaraz.

**Il SEV lotterà sempre**

Per il SEV, è la sua attività sindacale che disturba, che altro non è se non il motivo inconfessato di questo licenziamento. Per anni B. ha segnalato delle disfunzioni interne, in particolare nel campo della pianificazione, che hanno irritato la direzione di MBC. Alla consegna della petizione, Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV, ha chiaramente detto al direttore che «il SEV ogni volta che viene toccato un delegato sindacale, in qualunque parte della Svizzera, si batterà per trovare soluzioni». Ed ha aggiunto di deplorare il fatto che non sia stata colta l'opportunità di un incontro.

Invece di ascoltare il messaggio, la direzione si è sbarazzata del messaggio. Ma il messaggio è chiaro. Il mancato rispetto del CCL rende sempre più difficile per il personale organizzare il proprio tempo libero, soprattutto la sera e nei fine settimana, quando la pianificazione annuale e mensile non è disponibile in tempo o la pianificazione delle vacanze è notevolmente ritardata. Inoltre, la Legge sulla durata del lavoro (LdL) e la sua ordinanza non vengono rispettate: modifiche alla pianificazione annuale e ai turni vengono effettuate senza consultazione, e frequenti cambiamenti di turni avvengono pure senza consultazione o accettati sotto la minaccia di pressioni.

**Instaurato un clima di paura**

Infine, dopo la nomina di un direttore operativo, la pressione sui lavoratori MBC è aumentata. Le domande legittime dei dipendenti sulla pianificazione, la sicurezza e gli obiettivi non sono gradite. Secondo vari rapporti, il responsabile usa metodi riprovevoli per controllare e fare pressione. Molti colleghi ci hanno detto che l'atmosfera in MBC è peggiorata notevolmente.

«Si ripetono sempre gli stessi errori, persiste l'indifferenza verso i problemi della violenza e si intensifica la gestione del controllo», ha detto Patricia Alcaraz. Il licenziamento del vicepresidente della sezione è una tragedia individuale, ma soprattutto un atto simbolico di grande conflitto. Il sindacato si è offerto di incontrare la direzione per discutere tutti questi elementi di gestione fondata sulla paura. L'incontro richiesto si terrà finalmente il 29 giugno.

COMITATO SEV

# «Dopo 18 anni ai vertici è giunto il momento di ritirarmi»

**Vivian Bologna**  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Nell'ultima riunione del Comitato SEV dell'11 giugno la vicepresidente Barbara Spalinger ha annunciato il suo ritiro per la fine del 2021 dopo 18 anni nella direzione sindacale. Le mobilitazioni del prossimo autunno sono state l'altro punto saliente della seduta.**

«La fine di quest'anno segnerà la fine di un'era». Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha usato queste parole per riassumere in una frase l'annuncio della vicepresidente Barbara Spalinger, che lascerà il suo incarico il 31 dicembre 2021. «In novembre sarò al SEV da 20 anni, 18 dei quali alla guida del sindacato», ha ricordato alla riunione del comitato online. Quindi è il momento di passare il testimone». Durante questo periodo, è stata responsabile dei dossier ETC e FFS e ha diretto il dipartimento della protezione giuridica. È anche stata la prima donna a far parte del Comitato esecutivo del SEV. Ma l'altro giorno non era ancora il momento delle lodi, perché anche se Barbara Spalinger ha annunciato il suo ritiro, è chiaro a tutti che la vicepresidente continuerà a guidare i dossier delle FFS fino alla fine del suo mandato, come ha fatto finora. Questo cambiamento è in linea con il rinnovo dei mandati all'interno della direzione del sindacato che è iniziato due anni fa con il ritiro di Manuel



Barbara Spalinger: prima donna ai vertici sindacali nel SEV

Avallone e l'ingresso di Christian Fankhauser nella direzione sindacale. Il Comitato ha anche discusso il processo di assunzione del/la nuovo/a vicepresidente, che idealmente dovrebbe essere una donna. L'inserzione sarà pubblicata a metà luglio, con data di inizio prevista per il 1° gennaio 2022. Le audizioni di candidati e candidate avranno luogo quest'autunno da parte del Co-mitato.

**Un autunno di mobilitazione**

L'autunno promette di essere ricco di mobilitazioni. Prima di tutto, sul fronte della previdenza vecchiaia. Salvo cambiamenti di programma, la riforma dell'AVS (AVS21) sarà oggetto di un referendum da parte dei sindacati e della sinistra non appena il testo finale sarà stato approvato dalle Camere. Il tema delle pensioni e dell'innalzamento dell'età della pensione delle donne, potrebbe essere al centro della mobilitazione dell'USS, i cui contorni saranno stati decisi il 22 giugno, dopo la chiusura redazionale del giornale. Riferiremo quindi di questa mobilitazione sui nostri canali online e sull'edizione del 16 luglio del nostro giornale.

L'autunno sarà segnato anche dal *Connecting Europe Express*: diversi treni attraverseranno l'Europa nell'anno europeo delle ferrovie. Uno di questi farà tappa in Svizzera il 27 settembre a Berna; ci sarà una parte ufficiale dove il SEV sarà presente con i suoi membri e Giorgio Tuti parlerà come presidente del SEV e dei ferrovieri europei. Il treno sarà anche a Basilea il giorno dopo. «Sarà per noi un'opportunità per mettere sul tavolo le nostre rivendicazioni», ha chiosato Giorgio Tuti.

POLITICA CONTRATTUALE

# 20 anni di CCL si festeggiano!

**Vivian Bologna** Dall'inizio dell'anno, abbiamo dedicato una serie di articoli allo sviluppo della politica contrattuale nel trasporto pubblico. Il punto di partenza è stata indubbiamente l'entrata in vigore del primo Contratto collettivo di lavoro (CCL) di FFS e FFS Cargo, il 1° gennaio 2001.

Per celebrare i 20 anni di politica contrattuale nel trasporto pubblico, abbiamo deciso di pubblicare un volumetto attrattivo. La pubblicazione è giustamente intitolata «Guardandosi negli occhi» e sotto-

linea la forza del SEV come partner sociale. Si basa su articoli già pubblicati; ma l'autore - Peter Moor, ex responsabile della comunicazione del SEV - ha aggiunto altri contenuti specifici. L'impaginazione è stata curata e progettata dal nostro grafico Tiemo Wydler. Il risultato è un libretto di 96 pagine con un layout chiaro e arricchito con le più belle foto degli ultimi due decenni.

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ricorda l'importanza del passaggio all'era contrattuale per il SEV: «Grazie a questo, il SEV si è



sviluppato e si è affermato come organizzazione e come sindacato. Possiamo dire che quasi tutti i membri del SEV hanno ora un buon Contratto collettivo di lavoro». Il SEV è firmatario di più di 70 CCL.

**Ordina il libro**

Questa pubblicazione fresca di stampa, quella sui 100 anni del SEV, così come la cronaca dei 75 anni della nostra organizzazione sindacale, possono essere ordinati gratuitamente nello shop sul nostro sito sev-online.ch.

## COMITATO PV

## Un gradito ritorno alle attività

**Alex Bringolf, segretario centrale PV.** Il Comitato centrale PV ha incontrato a Seon i presidenti sezionali della Regione Centro per il tradizionale scambio di informazioni. Roland Schwager e i colleghi presenti si sono detti estremamente felici di potersi nuovamente sedere insieme allo stesso tavolo. Dal canto loro, i presidenti sezionali hanno riferito che a livello locale si tornano a programmare le consuete escursioni e le assemblee autunnali.

È necessario disciplinare meglio l'integrazione nelle sezioni dei superstiti di membri deceduti. Trascorso un certo tempo dopo il lutto, si devono informare le vedove o i vedovi in merito al loro ingresso nel-

la sezione, chiedendo loro il rispettivo consenso. Sappiamo che diversi membri pensionati desiderano partecipare ancora alle assemblee della precedente sezione attiva, per incontrare gli ex colleghi di lavoro.

La PV rimane fedele al principio che dopo il pensionamento deve esercitare il passaggio alla PV, secondo gli statuti del SEV. A chi è interessato, si dovrà tuttavia consentire di frequentare le manifestazioni delle precedenti sezioni, mediante una sorta di «affiliazione come simpaticizzante». Il Comitato centrale PV elaborerà una proposta in grado di rispondere agli interessi dei soci e delle sottofederazioni.

La nuova Reka-Card non piace a

tutti, in particolare per quanto concerne la tassa annua. Alla Coop il primo anno è gratis e quelli successivi costano un paio di franchi in meno. In questo senso il SEV non potrebbe assumersi questa tassa con un po' di pubblicità a suo favore?

L'iniziativa per una 13esima AVS è stata consegnata negli scorsi giorni, dopo un'ultima volata finale molto positiva.

Il CC e i presidenti sezionali si rallegrano che con gli allentamenti delle restrizioni Coronavirus possano lentamente riprendere anche le attività a livello locale. Questo consentirà di ripristinare i contatti con la base e il lavoro di assistenza ai membri.

affinché la pianificazione del tempo libero continui a essere garantita ai lavoratori a turni.

**SEV:** l'Unione sindacale svizzera (USS) accoglie con favore la decisione del 26 maggio 2021 del Consiglio federale sull'accordo quadro, che garantisce una protezione salariale indipendente. L'USS sostiene relazioni buone e regolamentate con l'UE. Tuttavia il prezzo per concludere i negoziati su questo accordo quadro sarebbe stato troppo alto per i lavoratori in Svizzera. Il corso delle trattative ha mostrato che la protezione dei salari sarebbe sostanzialmente indebolita dagli accordi e il servizio pubblico messo in pericolo. Ciò non sarebbe stato accettabile per i sindacati.

L'opuscolo **Info SEV 2021** può essere scaricato da subito in tutte le lingue nazionali dalla home page [sev-online.ch](http://sev-online.ch). **Flashback DV:** Karim Habraoui (sezione di Losanna) ha espresso interesse a sostituire il delegato CCL Cargo e prenderà in considerazione la cosa.

## RPV

## Aggiornamenti

**Servizio stampa RPV.** Si sono tenute le elezioni della CoPe Superficie Cargo Est. Purtroppo nessuno della sottofederazione del personale di manovra è stato eletto. La delibera e il regolamento delle spese della sottofederazione sarà rivisto. È deceduto il collega Agim Bishaku (sottofederazione del personale di manovra Zurigo). FFS Cargo e Migros hanno alle spalle un partenariato di lunga data che sarà ora prolungato di altri due anni fino al 2023. Il contratto regola tutti i trasporti che FFS Cargo fornisce a Migros. FFS Cargo è orgogliosa di poter continuare a operare per Migros.

Vincent Baeriswyl, oggi responsabile Design del trasporto nella Produzione, ha deciso di lasciare FFS Cargo. Passerà a Migros alla fine dell'estate.

**Passaggio da SPX a SOPRE da giugno 2021:** la distribuzione mensile continuerà a essere vincolante a partire dal 20 del mese precedente.

Tutti i rimpiazzanti saranno riuniti in un tool unico in SOPRE entro il cambio d'orario. La pianificazione del tempo libero con una simile organizzazione dell'assegnazione non è più garantita. La sottofederazione del personale di manovra insieme alla CoPe s'impegnerà

## PARITÀ

## Logib anche per le piccole imprese

**Comunicato.** La Confederazione mette a disposizione da subito anche delle imprese e organizzazioni di dimensioni più piccole il suo strumento elettronico gratuito di analisi della parità salariale. Con il modulo 2 di Logib, i datori di lavoro con meno di 50 dipendenti possono verificare se in seno alla loro impresa è rispettata la parità retributiva.

In questo modo la Confederazione istituisce per tutti i datori di lavoro della Svizzera la base per attuare il principio costituzionale secondo cui uomo e donna hanno diritto a un salario uguale per un lavoro di uguale valore. Oltre allo strumento di analisi della parità salariale per datori di lavoro con più di 50 dipendenti (modulo 1 di Logib), sul sito

[www.logib.ch](http://www.logib.ch) è disponibile da subito gratuitamente anche un secondo modulo, concepito in particolare per le imprese e organizzazioni più piccole. Si tratta del modulo 2 di Logib, grazie al quale anche le PMI svizzere con meno di 50 dipendenti possono ora analizzare la situazione retributiva all'interno della propria impresa.

**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](http://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 01 15, [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa,

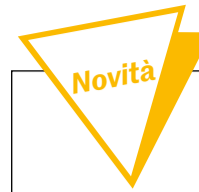
casella postale 1008, 3000 Berna 6, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

**Pubblicità:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch) [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch)

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)

**Stampa:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Prossima edizione: 16.07.2021. Chiusura redazionale: 06.07.2021, ore 10.00.**



## PV TICINO E MOESANO

## Vacanze al mare aperte a pensionati e pensionate FFS e VPT

A Cesenatico dal 29 agosto al 9 settembre 2021

**Il Comitato PV Ticino e Moesano ha deciso di fare le cose in grande e con grande spirito generoso ha deciso di coinvolgere i pensionati e le pensionate della VPT.**

Per la prima volta le ferie si terranno a Cesenatico alla fine dell'estate presso l'hotel Beau Soleil (categoria tre stelle) situato a due passi dal mare e tra il verde della pineta. La struttura alberghiera è dotata di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata.

La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa e le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina e lettini come pure due uscite con il bus.

**Prezzi delle camere:**  
Camera doppia: CHF 1'190.00  
Camera singola (molto piccola): CHF 1'390.00  
Camera doppia uso singola: CHF 1'590.00

**Attenzione:** 50 partecipanti di cui 8 camere singole al massimo.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricevimento dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili; gli/le interessati/e sono pertanto pregati/e di segnalarsi subito la loro disponibilità a riservare una doppia uso singola.

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

**Iscrizioni:** vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque **entro il 31 luglio**, tramite il talloncino sottostante da inviare alla collega Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco oppure per e-mail a [eliana.biaggio@hispeed.ch](mailto:eliana.biaggio@hispeed.ch). Per telefono non si accettano riserve; si danno solo informazioni: 079 326 92 94.

**Accanto:** quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

**Assicurazione viaggi:** se non ne siete provvisti, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento (possibile presso gli uffici postali in collaborazione con La Mobiliare).

**Norme COVID-19:** per tutti i partecipanti esiste l'obbligo di vaccinazione.

Nella prossima comunicazione vi informeremo sulle condizioni in vigore per l'entrata in Italia che al momento non sono disponibili.

**Annullamento:** a dipendenza della situazione pandemica ci riserviamo il diritto di annullare il soggiorno in qualsiasi momento, a salvaguardia della salute di tutte e tutti. Sarete in ogni modo informati.

Riservazioni: talloncino di risposta

Dati personali: 1a persona 2a persona

Cognome \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_

Indirizzo \_\_\_\_\_

CAP/Località \_\_\_\_\_

Indirizzo mail \_\_\_\_\_

Tel. casa \_\_\_\_\_

Tel. cellulare \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Camera\* \_\_\_ doppia \_\_\_ singola \_\_\_ doppia \_\_\_ singola

\_\_\_ doppia uso singolo \_\_\_ doppia uso singolo

\* mettere una x nella casella presa in considerazione.

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

## IMPRESSUM



DIRITTI UMANI

# Chi ha paura delle ONG?



**Nel mese di novembre l'iniziativa per multinazionali responsabili è fallita per un pelo. La risposta non si è fatta attendere: cronaca di un attacco politico contro le organizzazioni non governative (ONG) e contro la democrazia elvetica.**

Raramente un'iniziativa popolare ha fatto tanto parlare di sé come quella per le multinazionali responsabili. Mesi, per non dire anni prima della votazione, era regolarmente nei titoli dei giornali e gli striscioni arancioni e le molte attività di numerosi comitati locali la rendevano ben visibile alla popolazione. Per la prima volta nella storia politica svizzera un'ampia coalizione di 130 ONG, numerosi rappresentanti delle chiese e degli ambienti economici, parlamentari di tutti i partiti politici e migliaia di volontari hanno sostenuto un obiettivo comune. Anche se alla fine l'iniziativa non è riuscita a conquistare la maggioranza dei Cantoni, ha comunque dimostrato ciò che la società civile e soprattutto le ONG possono ottenere quando uniscono le forze. Questo potrebbe essere interpretato come un segno positivo di una democrazia viva e di una popolazione interessata, che tuttavia non sembra piacere a tutti.

Prima ancora del voto, Ruedi Noser (consigliere agli Stati liberale radicale che si è opposto fin dall'inizio all'iniziativa) aveva depositato una

mozione che chiedeva alla Confederazione di esaminare se le organizzazioni riconosciute di pubblica utilità (ossia le ONG) che perseguono degli obiettivi politici soddisfino i requisiti per l'esenzione fiscale o se l'esenzione fiscale dovrebbe essergli revocata. Nella sua risposta giuridicamente fondata, il Consiglio federale propone di respingere questa mozione. Specifica le attività che promuovono l'interesse generale ossia «l'assistenza sociale, l'arte e le scienze, l'insegnamento, la promozione dei diritti umani, la protezione del paesaggio, della natura e degli animali nonché l'aiuto allo sviluppo». Sottolinea inoltre che nelle «organizzazioni esentate da imposte, possono crearsi anche legami con temi politici (ad es. nel caso delle organizzazioni impegnate nella tutela dell'ambiente, dei disabili, della salute, dei diritti umani, ecc.)».

Il Consiglio federale precisa in aggiunta che «il sostegno materiale o ideale di iniziative o referendum non si oppone all'esenzione fiscale». La mozione è stata innanzitutto trasmessa per discussione alla Commissione dell'economia e dei tributi del Consiglio degli Stati (CET-S) per poi essere esaminata dallo stesso Consiglio.

Dopo la votazione sull'iniziativa per le multinazionali responsabili si è scatenata una tempesta in Parlamento e sono fiorite tutta una serie di interrogazioni, interpellanze, postulati e mozioni che mettevano in discussione il ruolo politico delle ONG. La consigliera nazionale Elisabeth Schneider-Schneiter (PPD) ha ad esempio presentato un postulato per chiedere un rapporto al Consiglio federale che indichi quali attività del-

le ONG sono finanziate con quali fondi e su quale base giuridica; e quali rappresentanti politici siedono negli organi direttivi di queste ONG. La motivazione addotta nella sua richiesta: «le organizzazioni di aiuto allo sviluppo si occupano sempre più spesso di politica di sviluppo in Svizzera invece di fornire assistenza concreta all'estero». Inoltre, una mozione del consigliere nazionale Hans-Peter Portmann (PLR) chiede al Consiglio federale di riesaminare tutti gli aiuti federali versati a dei progetti di cooperazione internazionale realizzati da ONG che hanno partecipato a campagne politiche e, se del caso, di porre fine a queste sovvenzioni.

Questi interventi parlamentari sono apparentemente destinati a evitare un dibattito critico sul ruolo politico delle associazioni e dei gruppi di riflessione vicini agli ambienti economici che, in quanto attori non governativi, fanno anch'essi parte delle ONG.

Sono quindi esplicitamente menzionate unicamente le ONG del settore della cooperazione allo sviluppo. Tuttavia il finanziamento delle attività politiche delle ONG con fondi della Direzione dello sviluppo e della cooperazione (DSC) è sempre stato escluso per contratto. È logico che la Confederazione non voglia investire denaro pubblico nelle campagne politiche, ma un divieto politico generale per le ONG che ricevono fondi federali sarebbe assurdo e molto problematico. La nostra democrazia beneficia del fatto che al dibattito politico partecipano molteplici attori, ognuno con le proprie specializzazioni, opinioni ed esigenze. Oltre ai vari attori economici

e ad altri gruppi della società civile (come i sindacati o gli attori nell'ambito dell'educazione), anche le ONG che operano nell'interesse generale contribuiscono al dibattito democratico nel nostro Paese. Contrariamente ai rappresentanti dell'economia, che generalmente difendono i propri interessi, queste ONG si battono per cause ambientali o sociali senza scopo di lucro, conformemente al loro mandato. Il loro impegno politico è finanziato mediante le quote associative e i fondi raccolti per scopi politici specifici. Mentre diverse personalità politiche borghesi siedono nei consigli di amministrazione del settore privato, le ONG di cooperazione allo sviluppo dovrebbero essere esaminate con la lente d'ingrandimento alla ricerca di eventuali legami politici e rappresentazioni di interessi. Allo stesso tempo, il fatto che anche altri attori e associazioni – che beneficiano di sovvenzioni statali e di altri contributi pubblici – lancino ugualmente campagne di informazione e interferiscano nelle campagne di votazione, non sembra preoccupare quelle stesse personalità politiche che vogliono zittire le ONG.

Un «divieto politico» generale per le ONG che percepiscono fondi pubblici metterebbe probabilmente a tacere molte voci critiche e consoliderebbe il dominio dei lobbisti del mondo economico. Anche se questo è quello che si augurano alcuni esponenti politici borghesi, un tale divieto rappresenterebbe una dichiarazione di fallimento per un Paese che ama sottolineare la sua democrazia, la sua apertura al mondo e la sua tradizione umanitaria.



## SOGNARE

Luc Chessex

«Cosa sognano questi lavoratori del porto dell'Avana quando vedono l'arrivo della nave di linea «Norwegian Sky»? Sembrano stupiti, non avevano mai visto una nave così grande e così bianca. Ieri, venerdì 11 marzo 2016, la radio

ha annunciato la visita di Barack Obama, sembra addirittura che sarebbe venuto a stringere la mano ai fratelli Castro. Dopo 57 anni di liti e di faide, per dirla con un eufemismo, questo è un evento che sta arrivando, un sogno forse...»

Dopo gli studi alla Scuola di fotografia di Vevey, questo fotografo di Losanna, nato nel 1936, è stato un testimone impegnato della rivoluzione cubana. Ha insegnato in diverse scuole e fotografa la multiculturalità di Losanna.

?

## QUIZ

Una lettura  
attenta e...  
...il gioco  
è fatto

## 1. Dopo quanti anni Barbara Spalinger lascia la vice presidenza del SEV?

- a. 5
- b. 11
- c. 18
- d. 7

## 2. A che ora le donne svizzere smettono di essere retribuite?

- a. 20:15
- b. 15:19
- c. 15:24
- d. 06:32

## 3. In che anno è nato il fotografo Luc Chessex

- a. 1936
- b. 1929
- c. 1940
- d. 1938

## 4. Quante firme sono state raccolte contro la privatizzazione delle pulizie delle stazioni FFS?

- a. 500 circa
- b. 1246
- c. 2300
- d. 4000 circa

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 6 luglio 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](mailto:mystere@sev-online.ch); internet: su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà dei **Reka Check per un 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 07/2021:** b/c/b/c

I buoni libro del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Jakob Eisenhut, Romanshorn**, membro PV Turgovia

**Karin Taglang**  
[giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

SULLE ORME DI...

# Lars Benninger, capo esercizio treni

**A 24 anni, Lars Benninger è probabilmente uno dei soci SEV più giovani ad essere organizzato attivamente nel sindacato. Dal mese di gennaio rappresenta i giovani della sua sottofederazione (AS) e nonostante la già impegnativa attività come responsabile circolazione treni non teme di assumere altre responsabilità.**

Sono appena scoccate le 22 quando Lars Benninger inizia il turno di notte presso la centrale d'esercizio delle FFS di Olten. Ha dormito fino alle tre del pomeriggio; è ancora un po' affaticato, ma inizia il lavoro di buona lena. «Non sai mai cosa ti riserverà il turno», spiega il giovane responsabile circolazione treni. «La cosa più elettrizzante è quando c'è un sacco da fare». Lars lavora a Olten come RCT fin da quando ha completato l'apprendistato di commercio Login cinque anni addietro. Già durante il tirocinio questa professione lo affascinava molto e ha quindi scelto la relativa specializzazione Login. Anche l'adesione al SEV lo ha convinto fin dall'inizio dell'apprendistato. Attualmente Lars è responsabile della regione Gurten e durante il turno si occupa di una grande stazione, come Berna, o di diverse piccole stazioni.

### Responsabile per la sicurezza

La centrale d'esercizio (CE) Centro è responsabile per il traffico ferroviario da Basilea a Lucerna e Flamatt. I/le responsabili circolazione treni devono garantire che tutti i treni arrivino in orario, che gli scambi siano impostati correttamente e che i treni percorrano la tratta giusta. «Siamo anche i principali responsabili per la sicurezza dei treni», spiega Lars. «In caso di perturbazione, dobbiamo reagire rapidamente e prendere le decisioni giuste». Quindi, se in stazione viene annunciato un malfunzionamento a un apparecchio centrale, di solito non è colpa della CE, ma al contrario è la CE ad essere preposta alla risoluzione del problema. La CE non regola unicamente il traffico viaggiatori; anzi, per dirla tutta non è il suo compito principale: si occupa, infatti, soprattutto del traffico merci e dei lavori di costruzione, che si svolgono prevalentemente di notte. Ecco perché i turni di notte sono pane quotidiano per gli RCT e non sono meno interessanti di quelli diurni: «Recentemente alla stazione di Berna sono stati sostituiti parecchi scambi», racconta Lars. «Si è trattato di un'operazione titanica ed è stato molto appassionante!»

Dopo queste lunghe notti di lavoro, Lars trova l'equilibrio necessario a casa, con il suo pony – che a dire il vero ha quasi le dimensioni di un cavallo! «Sono proprietario del mio pony da poco più di un anno e abito accanto alla scuderia». Un animale del genere ha bisogno di molte attenzioni, quindi per Lars è estremamente pratico vivere sul posto. «Con il mio pony partecipo regolarmente a gare di Mounted Games, anche ai campionati svizzeri. Si tratta di staffette veloci in sella o accanto al pony». Quest'estate, ad esempio, ha in programma di partecipare ai campionati europei in Danimarca. Ma Lars viaggia volentieri anche senza il suo amico a quattro zampe: «In un certo senso, anche i viaggi in treno sono la mia passione». Quello più lungo lo ha portato fino a Kiev a bordo di un treno notturno.

### Convinto del SEV

Nonostante il pony e il lavoro molto impegnativo Lars trova del tempo anche per il SEV, di cui è socio fin dai tempi dell'apprendistato. «Un collega me ne parlava spesso e i suoi argomenti erano molto convincenti», ricorda. Nel frattempo ha molte responsabilità anche nel sindacato: dal mese di gennaio è il nuovo rappresentante dei giovani AS. «Il nostro obiettivo è di portare più giovani al SEV e dare loro maggior peso nel sindacato». Un obiettivo non facile, ma tanto più importante. Lars non ha ancora la ricetta magica o un piano concreto per riuscirci: «Siamo ancora nella fase di brainstorming – spiega – ma di certo non gli mancano né la motivazione, né l'impegno». A stargli particolarmente a cuore sono questioni come la conciliabilità tra lavoro e vita privata, un problema di stretta attualità soprattutto nelle imprese il cui il lavoro è organizzato a turni. Alle FFS, per esempio, nelle centrali operative si fa in modo che l'orario di lavoro venga spostato progressivamente in avanti; quindi si inizia con un turno di notte, fino ad arrivare a un turno presto. «Ovviamente, ritengo importante impegnarsi per buone condizioni di lavoro in generale», afferma. «Alle FFS le condizioni di lavoro sono buone, ma non è per nulla scontato». Nell'anno della pandemia, come in molti altri ambiti della vita, anche le attività sindacali sono state fortemente limitate. «L'anno scorso, l'assemblea dei delegati è stata annullata e nella sottofederazione non ci siamo praticamente più visti per svariati mesi», ricorda Lars. Quindi, la prima cosa da fare è ritrovarsi nuovamente, incontrarsi finalmente di persona e parlarsi. Perché le relazioni interpersonali sono probabilmente la più grande forza del SEV.



Lars Benninger vuole una maggiore presenza dei giovani nel SEV.

## MAGICA LIBERTÀ

Gros

