



SEV N.11

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MANIFESTAZIONE

AVS 21:
15000
no!

▶ p.7

EDITORIALE di Giorgio Tuti, presidente del SEV

La ferrovia cerniera verde d'Europa

Lunedì 27 settembre avrò l'opportunità di salire a bordo del Connecting Europe Express tra Zurigo e Berna. Viaggiare su uno dei tre treni che attraverseranno 26 paesi europei tra il 2 settembre e il 7 ottobre, non è di per sé eccezionale.

Ciò che è più importante è l'agenda politica che sta alla base dell'evento. A questo proposito, vale la pena ricordare che siamo nel bel mezzo dell'Anno europeo della ferrovia, che mira a promuovere il trasporto ferroviario come soluzione al cambiamento climatico.

Per i sindacati dei/delle ferroviari/e appartenenti alla sezione ferroviaria dell'ETF, l'anno delle ferrovie deve però essere soprattutto l'anno del personale che muove la ferrovia. Gli investimenti ferroviari nei paesi europei (compresa la Svizzera) non

devono farci dimenticare che non ci possono essere ferrovie di qualità senza buone condizioni di lavoro e buone condizioni salariali. Questo è tanto più importante se si considera il grave problema demografico del settore ferroviario. Nei prossimi dieci anni, infatti, più del 40% dei lavoratori ferroviari europei andrà in pensione.

Per riuscire ad evitare una carenza di personale qualificato, è quindi imperativo creare condizioni di lavoro che favoriscano l'impiego delle donne, che attualmente nel settore rappresentano meno del 20% della forza lavoro: ciò richiede un trattamento equo sul posto di lavoro, il rispetto delle pari opportunità ma anche misure che permettano una migliore conciliazione tra vita professionale e privata.

Se lo sviluppo del trasporto pub-

blico è necessario in vista della sfida climatica, è anche essenziale dotarlo delle risorse necessarie per affrontare le conseguenze della crisi del coronavirus.

L'anno scorso in Svizzera i ricavi sono diminuiti in tutti i settori di traffico, mentre i costi sono diminuiti solo leggermente a causa del mantenimento dell'offerta di base. Nel 2021, l'affluenza dei passeggeri nel trasporto pubblico sta aumentando, ma rimane al di sotto del livello del 2019.

Quest'anno - come l'anno scorso - l'intero settore deve far fronte a deficit elevati, che potrebbero avere conseguenze sui lavoratori e sulle lavoratrici. È quindi imperativo che il secondo pacchetto di aiuti per il trasporto pubblico sia il più completo possibile e che tutti i settori siano sostenuti.

FFS Cargo

Regole più chiare per tutti nella distribuzione

2

Migrazione

Panoramica a 360 gradi sulla realtà migratoria nel SEV

4 e 5

Resistenza

Il ritorno dei talebani colpisce le donne afghane, che alzano la testa

11

Offensiva per le bici

Durante un convegno tenutosi a Berna, l'ATA Associazione traffico e ambiente ha presentato una strategia per il futuro che parte dalla pianificazione dell'infrastruttura ciclabile svizzera. La mobilità ciclabile può essere maggiormente promossa grazie a una collaborazione tra Confederazione, Cantoni e Comuni in differenti ambiti. A questo scopo, l'ATA propone un masterplan bici che fissa un obiettivo concreto per la partecipazione delle bici rispetto alla totalità del traffico. Com'è il caso per altre strategie della confederazione (p. es. la roadmap per la promozione della mobilità elettrica), questo masterplan dovrebbe venir elaborato e concretizzato quale impegno congiunto tra settore pubblico e attori privati.

TiSin: la voce del padrone

Non usa perifrasi l'Unione sindacale svizzera (USS) Ticino e Moesa. Davanti a quanto è accaduto oltre i cancelli delle tre industrie manifatturiere del Mendrisiotto, parla apertamente di «una vera porcheria». Indice puntato contro il pseudo sindacato TiSin e Ticino Manufacturing, con l'operazione da loro messa in campo. Secondo l'USS «si è scientemente deciso di sfruttare, a posteriori, la possibilità (scellerata, bisogna ammetterlo) di derogare al salario minimo per i Contratti collettivi di lavoro in essere non ancora conformi. Che è – come detto, e con buona pace di Nando Ceruso e Costantino Delogu – un vero e proprio raggirio, a scapito di tutti i lavoratori, non solo di quelli coinvolti in questo imbroglio!»

2%

Aumenti salariali del 2%, o di 100 franchi al mese, come minimo. È la rivendicazione presentata martedì dall'Unione sindacale svizzera (USS). I lavoratori e le lavoratrici, dopo aver profuso sforzi rilevanti durante la crisi pandemica, devono ora poter beneficiare del ritorno di una congiuntura più favorevole. Le attività sono riprese, le aziende fanno nuovamente utili ma, contestualmente, sta profilandosi un aumento del rincaro. La rivendicazione viene giustificata, sia come compensazione del rincaro, sia per la necessità di riflettere il miglioramento della produttività nei salari reali. «Il mondo del lavoro è stato al fronte» ha dichiarato il presidente Pierre-Yves Maillard, aggiungendo però che al momento, fatta qualche eccezione, «non ha ancora visto il minimo riconoscimento salariale per questi sforzi».



FFS Cargo: molte persone lavorano quando gli altri dormono, come qui di mattina presto a Zurigo Ovest. Ora ci sono chiare regole di distribuzione.

FFS CARGO

Distribuzione: regole chiare per tutti

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Alla conferenza CCL di FFS Cargo del 6 settembre, la seconda di quest'anno via zoom, i delegati si sono occupati di due temi: da un lato le regole per la distribuzione rinegoziate sotto la guida del SEV, che in futuro non varranno più solo per il personale di locomotiva, ma anche per tutti i collaboratori di Produzione Cargo, e dall'altro la richiesta di FFS Cargo di adottare il sistema retributivo negoziato con le FFS in primavera.

Le nuove regole di distribuzione entreranno in vigore a partire dal cambiamento di orario 2021/2022, inizialmente per due anni. Si applicano in particolare anche agli aggiornamenti infrannuali della distribuzione annuale (JUP).

Per la prima volta ci saranno regole di distribuzione chiare e uniformi in tutta la Svizzera anche per il personale di manovra, i controllori tecnici Cargo (TKC) ecc., che potranno così pianificare meglio il loro tempo libero e saranno protetti da servizi dannosi per la loro salute. Il personale riceverà informazioni dettagliate direttamente dall'azienda. I punti essenziali sono:

- In linea di massima non ci sarà inizio del lavoro tra le ore 23.30 e la 1.29.
- Gli spostamenti del servizio fino a 2,5 ore nello JUP della distribuzione annuale per il personale di locomotiva e per il personale di manovra (inclusi TKC ecc.) non necessitano della codicisione dei collaboratori. A partire da spo-

Ultima chiamata per il sondaggio SEV

Il personale di FFS Cargo ha tempo fino al 30 settembre per partecipare al sondaggio con il quale il SEV sta raccogliendo le vostre esperienze, valutazioni ed esigenze in vista delle prossime trattative CCL. Link al sondaggio: <http://bit.ly/umfrage-cargo>. Oppure scansionate il codice QR. Chi partecipa può anche vincere fantastici premi.



stamenti di 2,5 ore i collaboratori devono essere d'accordo. Per il personale di manovra (ecc.), i cambiamenti del servizio nella distribuzione a rotazione possono essere fatti solo d'intesa con il collaboratore.

- I dieci giorni liberi desiderati nella distribuzione annuale sono mantenuti.

Alla conferenza CCL lo specialista del tempo di lavoro Martin Allemann ha affermato riguardo ai giorni liberi desiderati: «FFS Cargo inizia a rendersi conto che ha senso se questi giorni liberi sono già noti entro ottobre dell'anno precedente e poi si pianifica attorno ad essi». Sulla questione di cosa succede se gli spostamenti di servizio ammessi fino a 2,5 ore causano un conflitto con un appuntamento importante privato, Allemann ha sottolineato che vale sempre la regola di rigore, ad es. per obblighi familiari importanti. Se gli aggiornamenti della distribuzione annuale fossero resi noti troppo tardi, come ha criticato un delegato, ciò va segnalato ai responsabili. «Ci aspettiamo dalla direzione di Cargo che faccia rispettare la regola come ha promesso».

Previste formazioni

FFS Cargo ha anche garantito che entro novembre terrà delle formazioni per tutto il personale e i dirigenti interessati. «È importante che tutti i collaboratori conoscano i loro diritti e li esercitino», ha affermato il segretario sindacale Philipp Hadorn, capo del team SEV Cargo. «Difendetevi dalle violazioni e segnalatele al SEV oppure alla commissione del personale che deve anch'essa vigilare sulle regole».

I delegati CCL hanno approvato all'unanimità l'accordo, che conviene anche all'azienda, perché «acquisisce più flessibilità per soddisfare le esigenze dei clienti», come si legge in «Cargo Flash» del 14 settembre. Martin Allemann ha trovato le trattative costruttive: «FFS Cargo ci ha mostrato con dati e fatti dove ci sono problemi e abbiamo cercato insieme le soluzioni.»

Evoluzione del salario

Il segretario sindacale SEV Patrick Kummer ha presentato ai delegati CCL il nuovo sistema salariale che il SEV ha negoziato con le FFS in

primavera. Dopo che FFS Cargo si era espressamente ritirata da queste trattative con la motivazione di essere un'azienda indipendente, ora vuole semplicemente adottare queste modifiche.

La vice presidente SEV Barbara Spalinger ha chiarito che questo deve essere negoziato con il SEV come rappresentante del personale di Cargo, perché quest'ultimo non ha potuto avere



Trovate il video con le interviste (in tedesco) ai colleghi sui problemi in FFS Cargo su <https://youtu.be/Mp2kkYgKlFY>

voce in capitolo nelle trattative con le FFS. «Il fatto che i delegati che lavorano alle FFS abbiano accettato il risultato per le FFS, non significa che i diretti interessati di FFS Cargo non abbiano nulla da aggiungere», sottolinea Spalinger. I delegati hanno quindi approvato un mandato di negoziazione. Non si sa ancora quando si terranno le trattative e quando il sistema salariale di FFS Cargo sarà adattato.

Premio PWL e nuovi profili professionali

Il SEV è riuscito a ottenere che anche i controllori del carico dei carri (PWL), che sono stati formati o che lo saranno nel 2021, ricevano il premio promesso di 3000 franchi. Per ottenere anche la ripetizione annuale promessa del premio, sembra tuttavia necessaria un'azione legale. Le persone coinvolte dovrebbero contattare rapidamente Philipp Hadorn. In che modo FFS Cargo compenserà in futuro le qualifiche supplementari deve essere regolato nell'ambito dei nuovi profili professionali, che dovrebbero entrare in vigore nel 2020. Alcune delle nuove descrizioni del posto sono molto ampie, come ha notato il SEV durante il workshop sull'argomento. Le qualifiche supplementari devono essere considerate in modo appropriato nella successiva assegnazione delle funzioni ai livelli di esigenze. Per il SEV una graduazione precisa tramite le indennità costituisce una buona soluzione nonostante lo sforzo richiesto.

BLS NAVIGAZIONE

Un solido CCL grazie alla base

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Per il 1° gennaio 2022 BLS esternalizza il proprio settore navigazione in una propria filiale. SEV e BLS si sono ora accordati su un nuovo contratto aziendale di lavoro (CCL). BLS avrebbe voluto per la nuova società massimizzare la flessibilità dei dipendenti con un semplice regolamento del personale.

All'inizio di giugno le delegazioni di BLS e del SEV si sono incontrate per la prima riunione negoziale. Ne sono seguite trattative intense, in una situazione molto complicata perché la Navigazione BLS ha dovuto sopportare notevoli perdite a causa della pandemia. È stata anche molto impegnativa l'esigenza di chiudere le trattative in un periodo molto breve. In definitiva, con il nuovo CCL si ha ora un buon quadro contrattuale complessivo, in cui vengono riprese molte disposizioni dell'attuale CCL di BLS. Michael Buletti, segretario sindacale SEV responsabile per il settore e alla testa della delegazione negoziale, si esprime così su questo successo: «Abbiamo potuto salvaguardare negli ambiti fondamentali (salario, indennità, prestazioni sociali, ecc.) le disposizioni materiali esistenti ed elaborare complessivamente un buon contratto, che offre ai collaboratori della Navigazione sicurezza e

protezione. Essere riusciti ad ottenere questo risultato è stato tutt'altro che scontato. Rispetto al CCL attuale ci sono alcuni peggioramenti sulla regolamentazione dell'orario di lavoro. Dobbiamo però ricordarci l'obiettivo che BLS si era posta per la propria navigazione: la completa flessibilizzazione. In confronto, il risultato che abbiamo ottenuto con le trattative è assolutamente degno di nota».

I singoli punti in sintesi

Salario/Indennità

- Le indennità per festivo, notte e di custodia, nonché il rimborso spese vengono mantenuti come finora.
- Le parti contrattuali negozieranno l'anno prossimo un nuovo sistema salariale. Verrà garantito il livello acquisito di salario per tutti i collaboratori e le collaboratrici per 4 anni.
- Il premio di fedeltà resta come finora, in più a partire già da 5 anni di anzianità.

Prestazioni sociali

- Continuazione del pagamento dello stipendio in caso di malattia e infortunio mantenuta come finora.
- Cassa pensione mantenuta fino al 2022 come finora, in seguito eventualmente possibile una soluzione diversa, ma equivalente, a livello di gruppo BLS.
- Congedo maternità di 18 settimane e conge-



Azione del personale il 14 luglio durante i negoziati.

do paternità di 18 giorni con continuazione del pagamento dello stipendio al 100%.

• Protezione in caso di modifica del rapporto di lavoro per motivi di salute oppure organizzativi.

Orario di lavoro/vacanze

- Orario annuale di lavoro aumentato dalle attuali 2050 a 2090 ore.
- Numero giorni assicurati di compensazione almeno 33 (finora 52), sebbene con i turni lunghi nella navigazione i 33 giorni vengono comunque sempre superati.
- Orario minimo di lavoro per turno ridotto da 6 a 4 ore.
- Nella stagione estiva, di principio settimana lavorativa di 6 giorni, nella stagione invernale di 5 giorni.
- Almeno 7 giorni liberi al mese.
- Diritto alle vacanze come finora (5/6/7 settimane).

Varie

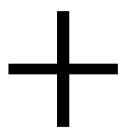
- Agevolazioni di viaggio FVP viene mantenuta come regolata finora.
- Partecipazione aziendale: introduzione di una commissione del personale.
- Il CCL entra in vigore il 1° gennaio 2022, con durata minima fissata al 31 dicembre 31 dicembre 2025.

Il buon risultato ottenuto è anche merito in particolare dei membri SEV della BLS Naviga-

zione. I tre esperti rappresentanti del personale hanno attivamente partecipato alle trattative. Il personale, a sua volta, ha approvato il nuovo CCL in modo netto con oltre il 90 % di sì. La partecipazione al voto è stata elevata, raggiungendo l'85%. «Nella Navigazione BLS abbiamo un grado di organizzazione molto buono di circa l'80%, fattore decisivo proprio in occasione di trattative difficili per poter esercitare una certa pressione sull'azienda», commenta Michael Buletti.

Alla verifica dei fatti

L'elevato consenso espresso per le nuove condizioni d'impiego viene valutato tanto dal SEV quanto dalla direzione di BLS Navigazione come un grande credito di fiducia. «Saremo molto attenti alla messa in atto del CCL che questa fiducia venga soddisfatta», sottolinea il segretario sindacale. Nelle ultime assemblee, i colleghi e le colleghe della navigazione hanno inoltre espresso in misura crescente la propria delusione per la considerazione sempre minore da parte della direzione nei loro confronti. «I colleghi e le colleghe sono andati considerevolmente incontro all'azienda in primavera e hanno partecipato alle misure a breve termine per il Covid. Ulteriori concessioni non vogliono più farne. Per il clima di lavoro sarà molto importante il modo in cui il personale verrà trattato nei prossimi mesi», afferma Michael Buletti.



Al momento di andare in macchina, il **Nazionale** si stava chinando sul credito di **4,35 miliardi** di franchi per il **trasporto regionale di passeggeri per il periodo 2022-2025**, come richiesto dal Consiglio federale. Si tratta di 250 milioni in più rispetto all'attuale quadriennio. Il SEV aveva auspicato un aumento annuo del credito del 2%, che corrisponderebbe al fabbisogno reale calcolato dall'UFT. Salvo colpi di scena, la mozione UDC per ridurre il credito dovrebbe restare lettera morta.

Presso **FFS Cargo**, il cambiamento d'orario del 13/14 giugno con la messa in funzione di 5 terminal supplementari per il trasporto combinato, ha portato a una **carenza di macchinisti** e all'instabilità degli orari. La ferrovia ha quindi chiesto a certi clienti di **passare temporaneamente alla strada**, secondo «Cargo-Flash» del 21 luglio. Si sta reclutando altro personale, ma allo stesso tempo Cargo sta chiudendo il deposito di Goldau e si rallegra per ogni macchinista che lascia «volontariamente»...



Nei 4,35 miliardi di franchi mancano, per esempio, i fondi per il passaggio agli autobus elettrici.

EDITH GRAF-LITSCHER risponde

Politica degli appalti

Nella Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale hai fatto passare una proposta che stabilisce che i bandi di concorso sono possibili solo se cambia il concetto di trasporto. Perché è importante per il SEV?

La Commissione dei trasporti ha discusso la modifica della Legge sul trasporto di viaggiatori. In tale contesto con la mia proposta ho chiesto che le disposizioni per i bandi di concorso siano complete e specificate. Se queste integrazioni superano tutti gli ostacoli che ancora seguono, in futuro nella pianificazione del bando di concorso sarà stabilito quando una o più linee debbano essere messe a concorso. In questo non deve esserci alcun arbitrio. È pertanto previsto, e questa è la novità, che deve esserci un concetto di trasporto che punti a un trasporto pubblico ottimizzato. Tale concetto ha il compito di soddisfare i bisogni della popolazione e dell'economia nelle migliori condizioni ecologiche, economico-aziendali e politico-economiche. Tutti i concetti di trasporto devono quindi prendere in consi-

derazione una visione integrata dei diversi mezzi di trasporto nel quadro della pianificazione del territorio regionale o urbana, delle condizioni quadro geografiche e della pianificazione urbana. Con la modifica nella Legge sul trasporto di viaggiatori, in futuro bandire un concorso solo perché un Cantone vuole cambiare impresa di trasporto, anche se quella attuale soddisfa gli obiettivi concordati, non dovrebbe più essere una motivazione sufficiente. I bandi di concorso sono spesso indetti a spese del personale: di solito il risultato sono condizioni di lavoro peggiori e riduzione dei salari. Il fatto che la Commissione dei trasporti abbia ora approvato questa modifica della Legge sul trasporto di viaggiatori è un importante successo parziale per il SEV. C'è da sperare che il Consiglio nazionale segua l'esempio. Probabilmente discuterà la questione nella sessione autunnale 2021.

Edith Graf-Litscher è segretaria sindacale del SEV, consigliera nazionale e membra della Commissione dei trasporti. Hai una domanda per il SEV? Scrivici: giornale@sev-online.ch.

I/LE MIGRANTI NEL SEV

Adeguare le offerte alle diverse esigenze

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

Circa 7000 membri del SEV sono immigrati o loro discendenti. Due terzi non hanno il passaporto svizzero, la metà circa non è di lingua madre tedesca, né francese o italiana. Molti di loro rientrano nelle fasce salariali basse e pertanto hanno assoluto bisogno del sostegno del sindacato.

La Svizzera è un paese d'immigrazione; quasi il 40% della popolazione ha un cosiddetto background migratorio. Si tratta cioè di persone immigrate in Svizzera oppure di discendenti della seconda o terza generazione con un'origine straniera. Circa un terzo di queste persone ha ottenuto la cittadinanza svizzera.

Di conseguenza, anche una parte considerevole degli iscritti ai sindacati proviene da questo gruppo di popolazione. Nel settore dei trasporti pubblici, tuttavia, gli stranieri sono entrati relativamente tardi; per molte categorie di dipendenti pubblici la cittadinanza svizzera era un prerequisito per l'assunzione. Oggi gli immigra-

ti lavorano praticamente in tutti i gruppi professionali e quindi anche in tutte le sottofederazioni del SEV; nella VPT ce n'è un numero superiore alla media, da ricondurre soprattutto agli autisti di autobus francesi nella Svizzera occidentale.

Le FFS dichiarano di avere collaboratori provenienti da 103 paesi diversi, nel SEV sono addirittura 105. Il gruppo più numeroso proviene dall'Italia, seguito da Francia e Germania. Tuttavia, il SEV conta anche membri di nazionalità cinese, cilena o ivoriana. Tutti loro hanno dei bisogni speciali (cfr. intervista a lato). Anche se di solito al lavoro devono usare una delle lingue nazionali, molti hanno difficoltà con il tedesco, il francese o l'italiano.

Questo rende il compito del sindacato ancora più arduo. Sono soprattutto i membri con difficoltà linguistiche che avrebbero particolarmente bisogno di sostegno, ma non hanno praticamente nessun contatto con persone di fiducia delle sezioni o con i segretari sindacali.

Costruire una rete di persone di fiducia che possano comunicare con i colleghi nella loro lingua è quindi uno

dei compiti più urgenti del SEV.

Digitalizzazione sul posto di lavoro

Nel pieno della «quarta rivoluzione industriale» il mondo del lavoro si sta evolvendo in modo rapidissimo, anche sotto la spinta verso la digitalizzazione dovuta alla pandemia. Ma in che direzione stiamo andando? La giornata organizzata dalla Commissione migrazione del SEV è dedicata agli effet-

ti della digitalizzazione sul settore dei trasporti pubblici. Dove ci porta questo viaggio? I sindacati sono in grado di sfruttare le forme di lavoro digitali a vantaggio dei lavoratori?

Come cambiano la quotidianità lavorativa smartphone, tablet e altri supporti e come si ripercuote la reperibilità continua sul tempo libero? E cosa succede quando un lavoratore sente di non soddisfare più i crescenti requisiti?

Giornata della migrazione

Venerdì 15 ottobre, 9:00-16:00, Hotel Olten, Olten

Relazione di Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti al SEV. Tema: Mobilità 4.0: Uno sguardo alla digitalizzazione nei trasporti pubblici. Lavoro di gruppo: La quarta rivoluzione industriale – in che direzione stiamo andando?

Relazione di Michele Puleo, direttore del Centro di consulenza Integrazione Argovia (AIA). Tema: Esperienze dall'attività quotidiana nel centro di consulenza. Lavoro di

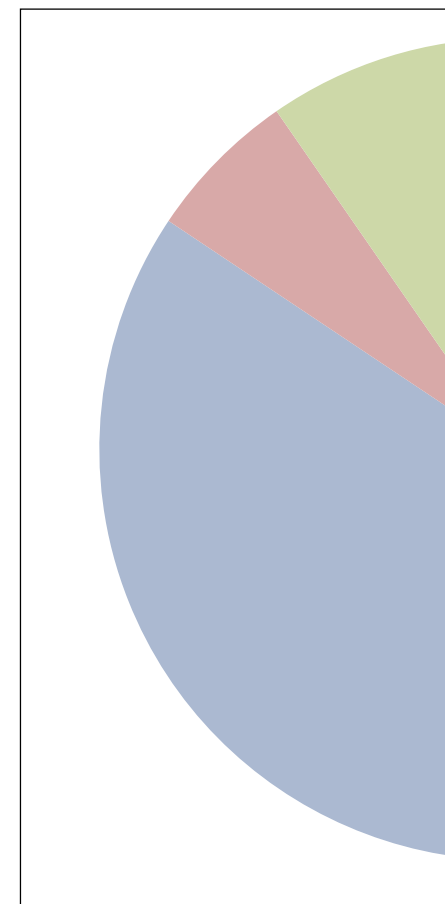
gruppo: La sfida della digitalizzazione – dove e come ottenere sostegno?

Sono invitati tutti i membri del SEV, indipendentemente dalla loro nazionalità. Gli iscritti e le iscritte al SEV con cittadinanza estera riceveranno un invito personale.

La partecipazione è gratuita; pranzo e bevande sono offerti

Norme Covid: La partecipazione alla giornata sulla migrazione richiede un certificato Covid. Il SEV pagherà i costi del test per i/le partecipanti che non hanno un certificato.

Origine



Appartenenza alle sottofederazioni

SAJJAD KHAN, ADDETTO ALLE PULIZIE ALLA STAZIONE DI BASILEA

«Per 16 anni ho avuto paura di perde

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

Sajjad Khan è nato nel 1965 nella regione di confine tra India e Pakistan; nel 1971 la sua famiglia si trasferisce a Jhelum nella regione del Punjab.

«Sono cresciuto in una fattoria insieme a numerosi fratelli», racconta. Terminata la scuola, Sajjad segue un apprendistato di due anni come elettricista. Nel 1993, si trasferisce in Germania, dove già lavorava suo padre. La sua formazione di elettricista non è riconosciuta, e lo capisce ben presto: «In Pakistan c'erano solo linee elettriche aperte; non ho mai imparato a lavorare con le planimetrie».

Sposa una donna che proviene dalla stessa regione del Pakistan ma che vive in Svizzera. La giovane coppia decide di vivere in Svizzera, nella re-

gione di Basilea. Sajjad trova il suo primo lavoro in una fabbrica farmaceutica, ma dopo nove anni, nell'ambito di una riorganizzazione, è una delle otto persone licenziate. Anche nel nuovo lavoro come capo magazzino di una stazione di servizio autostradale ben presto è tempo di riorganizzazione e Sajjad Khan è di nuovo senza lavoro. Approda alla Adecco, che gli offre un lavoro come addetto alla pulizia dei treni.

Nel 2005 inizia la sua attività al deposito di locomotive di Dreispitz. Ma s'imbatte con l'ennesima riorganizzazione: dopo cinque anni e mezzo è di nuovo disoccupato. Anche in questo caso, però, solo per poco tempo: Adecco lo assegna alla pulizia delle stazioni, e Sajjad entra in Rail Clean. Viene impiegato temporaneamente come autista, poi viene trasferito sulla superficie dove pulisce le stazioni tra Läfelfingen e Frick.

Ma perde troppo tempo in auto lungo il tragitto casa/lavoro e spesso è in coda: preferirebbe passare più tempo con la sua famiglia. Nel frattempo sono nati un figlio e due figlie: in cinque vivono in un appartamento di tre stanze.

La sua storia arriva al sindacato

Sajjad Khan chiede al suo capo di trasferirlo alla stazione delle FFS; qui incontra un collega che lo fa entrare al SEV. La sua storia arriva all'attenzione del sindacato, e quando torna dal Pakistan dopo aver partecipato a un matrimonio con i parenti, scopre che avrà un lavoro permanente. «Per 16 anni ho sempre avuto paura di perdere il lavoro da un giorno all'altro», ricorda Khan e aggiunge: «Ho iniziato con 21.50 franchi all'ora e 16 anni dopo ho smesso con la stessa cifra». I soldi bastavano appena per vivere; se uno dei bambi-

ni aveva una richiesta speciale, il papà era frustrato. Ha pagato il minimo indispensabile di contributi del fondo pensione e quindi anche questa maratona di lavoro temporaneo lascerà il segno sulla sua pensione.

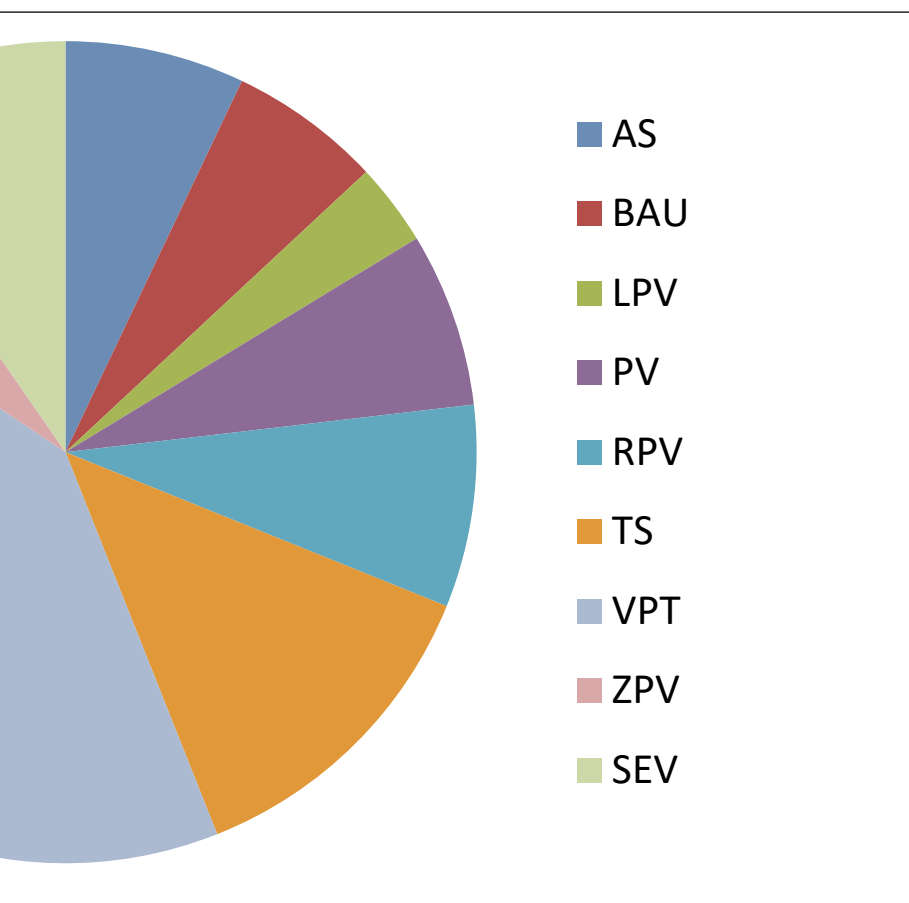
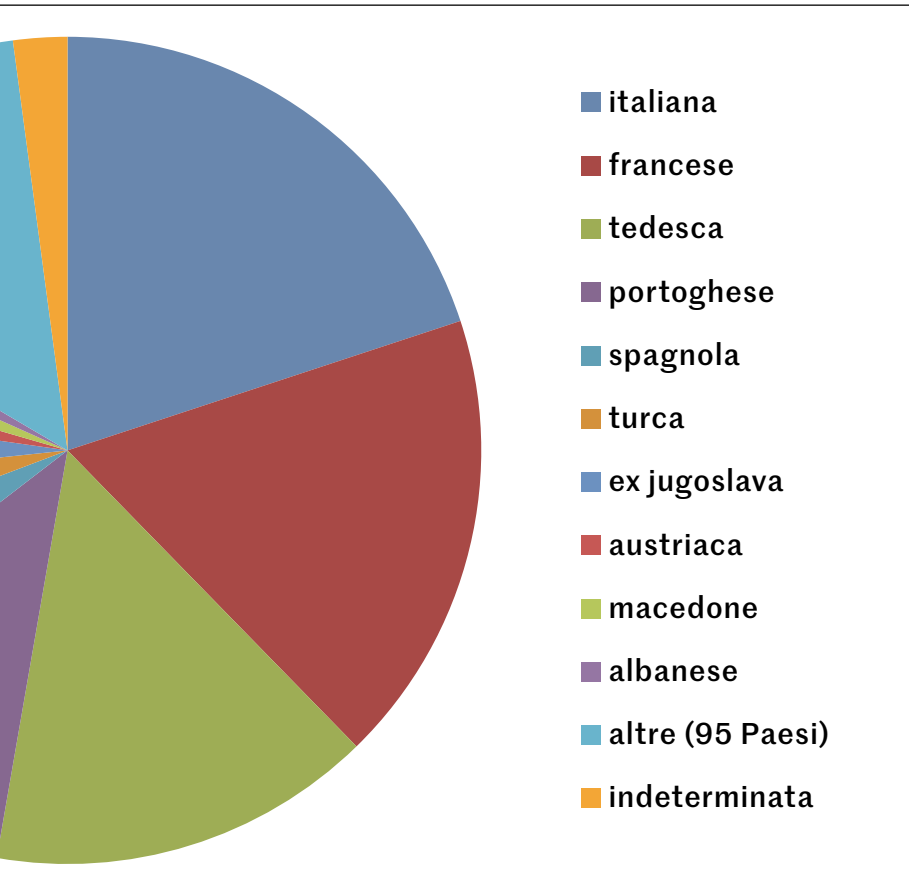
È consapevole che le FFS hanno approfittato della sua situazione? «Ero felice di poter lavorare: non mi interessava nient'altro». Sajjad Khan è ora impiegato in modo stabile nel servizio di pulizia della stazione. L'ultima riorganizzazione – l'esternalizzazione della pulizia delle piccole stazioni – farà perdere di nuovo il posto al personale temporaneo, ma questa volta Sajjad non sarà più tra coloro che devono preoccuparsi.

La responsabilità della famiglia

Con un salario leggermente più alto, la famiglia ha potuto trasferirsi in un appartamento più grande, che in fondo non è nemmeno un lusso con



Sajjad al lavoro



«...perdere il lavoro»



tre adolescenti. Tutti e tre i figli frequentano il liceo o la scuola secondaria.

La madre, che è cresciuta lontano dalle scuole, li ha aiutati nei compiti e nella vita quotidiana. «Nostro figlio era già in quinta elementare quando si è reso conto che la madre non sapeva né leggere né scrivere», racconta Sajjad Khan con un sorriso. È orgoglioso dei suoi figli e finalmente guarda agli anni che mancano alla pensione senza avere paura per il futuro.

Quando gli chiediamo se resterà in Svizzera, Khan esita a rispondere. Qui si sente a casa, i suoi figli vedono qui il loro futuro – e se riesce a superare la paura dell'esame di lingua, può anche immaginare la naturalizzazione. Ciò che invece apprezza di più in Pakistan è il modo rispettoso e attento con cui sono trattati gli anziani.

PETER MOOR

INTERVISTA

Una vita sempre nell'incertezza

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

La Commissione migrazione del SEV affronta le problematiche specifiche delle colleghe e dei colleghi migranti. In minima parte se ne occupa anche il segretario sindacale Wolfram Siede, 57 anni, tedesco, che conosce bene l'argomento per esperienza personale. Intervista a tutto tondo su un tema di attualità

Wolfram Siede, chi è per te un/una migrante?

Innanzitutto, è una questione di nazionalità: indubbiamente appartiene a questo gruppo chi non ha la nazionalità svizzera, ma anche le persone nel frattempo naturalizzate. Le statistiche sugli iscritti del SEV non sono molto chiare, poiché non danno alcuna informazione sull'adesione dei/delle migranti di seconda e terza generazione.

Secondo le statistiche circa 4800 membri del SEV non hanno il passaporto svizzero: queste persone hanno esigenze particolari?

Sì, assolutamente. Nel settore dei trasporti pubblici esistono categorie professionali mal pagate perché non hanno una formazione oppure è inadeguata. Spesso questi colleghi e queste colleghe sono assunti su base temporanea, e alla fine della loro vita lavorativa molti vivono una vecchiaia in povertà. In particolare sono colpiti dalle limitazioni della previdenza di vecchiaia e dai tagli alle prestazioni delle casse pensione. Inoltre devono ancora far valere i loro diritti dall'estero con una procedura complicata.

Oltre 1000 membri del SEV sono frontalieri: qual è la loro situazione.

È molto difficile per noi raggiungere i colleghi e le colleghe che vivono all'estero ma lavorano in Svizzera. Talvolta i frontalieri hanno interessi diversi da quelli dei cittadini svizzeri. Sono maggiormente disposti a lavorare con orari prolungati per poter trascorrere più tempo libero con la famiglia all'estero. Purtroppo alcune aziende se ne approfittano. Si tratta di una sfida per i sindacati: attuare il principio della parità di condizioni di lavoro per tutti i lavoratori.

Come hai detto, c'è poi il gruppo dei naturalizzati, che non rientra nelle statistiche, credo siano circa 2000 iscritti. In che modo riesci ad entrare in contatto con loro?

Attraverso le giornate sulla migrazione che il SEV organizza ogni anno e che pubblicizziamo su vasta scala. In queste occasioni ci occupiamo delle questioni specifiche delle persone migranti. Quest'anno abbiamo deciso di approfondire la

questione dell'impatto della digitalizzazione sul mondo del lavoro e come le nostre e i nostri affiliati sentono di poterla affrontare.

Potresti darci maggiori dettagli? Quali sono le esigenze specifiche dei migranti in materia di digitalizzazione, un fenomeno che interessa direttamente tutte le professioni del settore dei trasporti pubblici?

I colleghi e le colleghe la cui prima lingua non è una delle tre lingue nazionali, ad esempio, hanno difficoltà quando devono compilare i moduli. La digitalizzazione sta portando a grandi cambiamenti nei profili professionali: questo è l'argomento che vorremmo approfondire alla Giornata sulla migrazione. Di cosa hanno bisogno concretamente queste persone, come affrontano individualmente i cambiamenti? Le risposte sono molto diverse fra loro.

Ad esempio all'improvviso sono richieste competenze linguistiche scritte laddove un tempo bastavano quelle orali?

Esatto. Ma la digitalizzazione riguarda anche il monitoraggio del traffico merci attraverso telecamere, sensori e altri dispositivi; questo cambia radicalmente i requisiti posti ai lavoratori, per esempio nel controllo tecnico dei treni. Il lavoro fisico pesante sta diminuendo, ma i colleghi devono valutare i dati sul posto e inserire messaggi di errore: tutto questo cambia radicalmente il profilo professionale.

I/le migranti hanno un'esigenza centrale nei confronti del sindacato che le persone di origine svizzera non hanno. Ce la puoi descrivere?

La questione dello status del soggiorno è fondamentale. Attualmente il Parlamento sta discutendo un inasprimento della legge federale sugli stranieri e la loro integrazione: la maggioranza di destra sta cercando, in un certo senso, di negare l'aiuto sociale ai titolari di un permesso illimitato. Questo riguarda anche nostri colleghi, alcuni dei quali lavorano in Svizzera da 20 anni, che ora rischiano di perdere il loro diritto di residenza in Svizzera oppure di essere declassati.

Italia, Francia e Germania sono i principali Paesi d'origine: emerge anche nell'attività della Commissione migrazione del SEV?

Nella Commissione migrazione sono presenti colleghi e colleghe di tutte e tre le regioni linguistiche. Nel mio lavoro incontro anche persone appartenenti a gruppi linguistici dell'Europa orientale o della Turchia. Avendo lavorato nel settore della pubblicità alla stazione di Basilea, conosco intere aree di lavoro in cui la maggior parte dei colle-

ghi e delle colleghe parla nella propria lingua d'origine. A loro il sindacato deve essere particolarmente vicino; spesso hanno domande molto pratiche riguardanti il lavoro, per esempio sugli strumenti ausiliari da utilizzare per la pulizia dei treni.

Oltre ai giovani e alle donne, i migranti sono l'unico gruppo con una posizione particolare all'interno del SEV. Per quale motivo?

All'inizio del nuovo millennio, i sindacati in Svizzera hanno cominciato a offrire un sostegno speciale a determinati gruppi d'interesse, ad esempio per rendere più visibili le questioni delle donne, nel sindacato ma anche nella vita lavorativa, e prevenire la discriminazione; questo vale anche per i migranti. Il SEV ha iniziato negli anni Novanta con un gruppo di lavoro e successivamente ha istituito una commissione con membri eletti. Per quanto ne so, tutti i sindacati dell'USS hanno tali rappresentanze.

Sei originario della Germania: come vivi la Svizzera da migrante?

Rappresento il SEV nella Commissione migranti dell'USS in cui mi sono presentato come migrante. È stato piuttosto paradossale, perché io stesso vivo come un migrante in Svizzera. Ho anche uno status di seconda classe, soprattutto quando si tratta di iniziative popolari e di voto: sono privato dei diritti politici, non posso votare né in Germania né in Svizzera.

In questo momento stiamo guardando impotenti la drammatica situazione in Afghanistan (cfr. pagina 12, ndr); tuttavia esistono situazioni drammatiche anche in Svizzera. Qui, i rifugiati riconosciuti vivono nell'incertezza per molti anni. Una legislazione sugli stranieri al passo con i tempi dovrebbe permettere il soggiorno e la naturalizzazione entro un termine ragionevole e senza le attuali, innumerevoli riserve. Questa condizione è difficile da vivere.

Quali sono i tuoi progetti futuri in qualità di responsabile della migrazione al SEV?

All'interno della commissione cerchiamo di avvicinare i giovani colleghi in modo da poter costruire una rete di contatti, soprattutto nella sottofederazione VPT, ossia nelle imprese di autobus e ferroviarie, dove gli/le iscritti/e sono più numerosi ma le possibilità di raggiungerli piuttosto inadeguate. In questo momento la costruzione di una rete di persone di fiducia della Commissione migrazione è certamente l'obiettivo prioritario a cui stiamo lavorando. Per questo è importante poter raggiungere più facilmente i membri, per esempio attraverso una newsletter.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI ZPV

Tante bici, molti problemi per il personale treno

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

L'elenco dei punti che il personale treno vuole assolutamente chiarire con le FFS, è decisamente lungo. Si va dai treni bipiano ad assetto variabile al doppio accompagnamento dopo le 22.00. Ma la questione più discussa all'assemblea dei delegati è stata l'afflusso di biciclette.

Per la prima volta, il presidente centrale Ralph Kessler, eletto un anno fa, ha potuto rivolgersi direttamente ai propri delegati. Ha subito sottolineato che in questo periodo sono davvero molte le domande che ha sottoposto ai dirigenti delle FFS. Senza menzionare la questione del coronavirus, anche se ha sottolineato che il personale dei treni deve ancora essere premiato per il grande impegno profuso. «Noi non abbiamo beneficiato del telelavoro in qualche paradiso delle va-

canze», ha precisato ammiccando.

Le FFS non sono collaborative

Nella panoramica degli affari delle FFS, ha menzionato le misurazioni nei treni bipiano Bombardier, che non corrispondono a ciò che il personale dei treni avverte durante il lavoro. Particolarmente irritante è stata la conversione delle pause in interruzioni del lavoro, non pattuita dalle FFS con la ZPV, come invece previsto dalla LdL. La ZPV considera anche contraddittorio che il lavoro come supervisore, ossia di gestione dei clienti, non sia soggetto alle BAR (regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro), che in realtà sono generalmente concordate per il personale dei treni, indipendentemente dal luogo in cui è impiegato.

La questione del doppio accompagnamento è oramai da tempo sul tavolo, sia sui treni lunghi e ben occupati sia sui treni che circolano dopo le 22.00. La ZPV offre agli interessati

una possibilità di segnalazione tramite codice QR per ottenere un quadro il più completo possibile, con il quale potrà poi argomentare nei confronti delle FFS.

La sicurezza viene prima di tutto

Infine, Kessler ha parlato della petizione di Pro Velo contro la prenotazione obbligatoria delle biciclette sui treni IC. «Non sta andando proprio come dovrebbe, ma è certamente meglio che senza prenotazione», ha affermato Kessler. Di conseguenza, si è alzato un polverone quando l'ospite Renato Fasciati, direttore della RhB, ha affermato: «Cerchiamo sempre di caricare tutte le biciclette, anche se una potrebbe finire nello scompartimento di 1a classe». La questione ovviamente preoccupa il personale treno, e le opinioni sono divergenti. Un delegato ha fatto notare che l'atteggiamento «bike-friendly» della RhB genera molti conflitti sui treni da Coira verso Zurigo. Fasciati ha sostenu-



Ralph Kessler e Jordi D'Alessandro si congratulano con Susanne Kratzer per la sua elezione a segretaria centrale.

to un atteggiamento comprensivo verso il cliente, ampiamente condiviso dai delegati. Quando gli è stato chiesto se ha «coperto» un impiegato che non ha permesso la partenza di un treno per motivi di sicurezza (i passaggi e le uscite erano ostruiti da biciclette o altri ostacoli), ha risposto: «Certo, la sicurezza viene sempre prima di tutto».

Nella sua presentazione, Fasciati

ha spiegato i piani di espansione della RhB, che creano anche posti di lavoro aggiuntivi per il personale dei treni, specialmente con l'imminente introduzione della cadenza ogni mezz'ora. Tuttavia, i collaboratori della RhB presenti hanno criticato il fatto che la RhB non prevede il doppio accompagnamento la sera tardi e addirittura su alcune tratte fa circolare treni turistici non accompagnati.

Susanne Kratzer nuova segretaria centrale

Tra i temi interni, spiccava l'elezione della nuova segretaria centrale. Due donne si sono candidate; Susanne Kratzer, presidente della sezione lucernese della ZPV, ha vinto nettamente al primo scrutinio.

«Non vedo l'ora di svolgere questo compito, anche se significa molto lavoro in più per me, oltre alla presidenza della sezione», ha spiegato raggiante.

Il presidente centrale Ralph Kessler ha ringraziato il suo vicepresidente e presidente del giorno, Jordi D'Alessandro, e il presidente di sezione Anthony Rizzo per il loro notevole lavoro nella realizzazione della sezione di Ginevra, che conta già circa 130 membri. Kessler ha spiegato che servono soluzioni anche per i membri di Losanna e Sion, perché la guerra di trincea non giova certo alla causa sindacale.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI LPV

Nessuna modifica dei turni senza una vera consultazione

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 1° settembre si sono riuniti a Winterthur i delegati della sottofederazione del personale di locomotiva SEV LPV. Hanno approvato una risoluzione contro le modifiche a breve termine dei turni di servizio senza consultare gli interessati, e nove proposte con ulteriori richieste.

Da alcuni mesi capita che alle FFS i turni di servizio vengano cambiati solo il giorno prima o persino il giorno stesso, con gli interessati che non di rado vengono a sapere della modifica per puro caso. Se non reagiscono prontamente nei confronti del disponente, la modifica vale come accettata e un rifiuto viene tenuto in considerazione soltanto se si può trovare un'altra soluzione. «Questa non è una effettiva informazione conforme agli accordi presi con la CoPe sui termini di avviso», precisa la risoluzione. «Alcune imprese di trasporto ferroviarie (ITF) agiscono in questo modo da mesi, se non da anni, prendendo come scusa i molti cantieri o la carenza di personale», continua il testo, che esige inoltre «la fine di simili giochetti che influiscono negativamente sulla vita professionale e privata». In concreto, la LPV chiede a tutte le ITF: senza il con-

senso degli interessati non possono essere apportati cambiamenti a breve termine superiori ai dieci minuti all'inizio o al termine di un turno, o le pause commutate in interruzioni del lavoro. E ancora: i disponenti devono poter svolgere il loro lavoro nelle migliori condizioni e ricevere una formazione orientata alle competenze.

Non più di 39 ore di lavoro

I delegati hanno poi approvato altre nove proposte, tra l'altro con le seguenti richieste: in vista del nuovo CCL FFS, la LPV (insieme con altre sottofederazioni) dovrà negoziare una riduzione della durata settimanale del lavoro a 39 ore per il personale che lavora a orari irregolari. Le pause per consumare una ristorazione intermedia devono poter avvenire tutte in un luogo idoneo, non nel treno o sul marciapiede. Prima di un giorno libero, il lavoro deve terminare al più tardi alle 22 e dopo di esso non iniziare prima delle 5. Per quanto riguarda la pianificazione automatica del servizio, il personale dev'essere coinvolto, occorre definire un servizio con chiare responsabilità per le tabelle così generate e la Commissione dei piani di lavoro deve avere accesso a tutti i dati. A chi conduce treni in Italia va accordato, per le necessarie conoscenze delle prescrizioni e della lingua, un premio di 2500 franchi. Nella comu-



Hanny Weissmüller, presidente centrale, si congeda dal predecessore Hans-Ruedi Schürch.

nicazione sugli effettivi del personale di locomotiva, le FFS devono rendere noto anche il saldo dei conti delle ore supplementari.

La coordinatrice della politica dei trasporti del SEV, Daniela Lehmann, ha spiegato le battaglie condotte negli ultimi anni contro gli attacchi a una ferrovia integrata, per la concessione unitaria nel traffico a lunga percorrenza e la cooperazione nel traffico viaggiatori internazionale. Oggi, con Simonetta Sommaruga alla sua guida, per il settore dei TP il DATEC punta nuovamente a una struttura di mercato consolidata, anziché sulla concorrenza e gli autobus

a lunga percorrenza. D'altro canto, i cambiamenti climatici in atto portano finalmente validi appoggi politici alla lotta del SEV per l'obiettivo di trasferimento nel traffico merci interno e contro il dogma della redditività del trasporto di merci su rotaia.

La presidente centrale LPV Hanny Weissmüller intende tenere informati tempestivamente i nostri membri attraverso le Newsletter e il rinnovato sito web della LPV. Si propone inoltre di mantenere anche gli apprezzati «Zoom Caffè». Ricordiamo per finire che il giubbotto protettivo LPV risponde alla norma europea.

Nomine e finanze

Marco Berger, LPV Landquart designato nuovo membro supplente nella CVG LPV. René Scheidegger e Jakob Zahner, co-presidenti della LPV BLS, subentrano a René Knöpfel quali rappresentanti dei macchinisti BLS. A responsabile del gruppo di lavoro Donne eletta Esther Weber, LPV Basilea. Sélim Taboubi, LPV Bienne, prende il posto di Armin Walker come responsabile del gruppo di lavoro A40 - B100. Nuovi delegati alla Conferenza CCL FFS Cargo: Gabriele Bianchi, LPV Ticino e Daniel Joye, Vaud e Basso Vallese; nuovo delegato supplente Andreas Meier, LPV

Mittelland. Nuovi delegati supplenti alla Conferenza CCL FFS: Stefan Erb, LPV Svizzera nordorientale e Marc Demierre, LPV Ginevra. L'AD ha inoltre approvato i conti 2020, che presentano un utile di 64 306 franchi, dovuto alla soppressione dei corsi di formazione a causa della pandemia. Di questi, 30 000 franchi saranno riversati nel Fondo di solidarietà e altri 30 000 nel Fondo Corona. Approvato anche il preventivo 2022, con una maggiore uscita di CHF 30 670. La quota per la sottofederazione è stata fissata a CHF 7.50, quella per il Fondo di solidarietà a 2.50.

PREVIDENZA VECCHIAIA

15 000 a Berna Chiario segnale



Il SEV c'era, eccome, alla manifestazione contro gli attacchi alle pensioni

Vivian Bologna/USS
vivian.bologna@sev-online.ch

Non meno di 15 000 persone si sono riunite sabato sulla Piazza federale a Berna per protestare contro gli attacchi alle pensioni. Il segnale inviato al Parlamento è stato molto chiaro: una revisione dell'AVS sulle spalle delle donne sarà duramente contrastata.

Invece di peggiorare le pensioni, è ora di migliorarle. Il divario pensionistico per le donne è enorme: la rendita è di un terzo inferiore rispetto agli uomini. E questo è il vero scandalo. Un'ampia alleanza formata da sindacati, collettivi femministi e partiti politici aveva lanciato questa grande manifestazione. E la risposta è stata chiarissima. Il SEV si è ben mobilitato: presenti tra i 300 e i 400 membri di tutte le età e di tutte le regioni linguistiche.

La mobilitazione non mirava solo a contestare l'aumento dell'età pensionabile delle donne da 64 a 65 anni. Oggi la pensione AVS non è più sufficiente per vivere. E le prestazioni del secondo pilastro sono in netto calo da anni. Per le donne le disuguaglianze sono ancora più evidenti all'età della pensione, oltre che durante la loro vita lavorativa. Soluzioni a queste disparità devono essere trovate, e rapidamente. Ma la maggioranza del Parlamento continua a far finta di nulla. Al contrario, si prepara a smantellare il sistema della previdenza vecchiaia e a ridurre le pensioni.

Il corteo di 15 000 persone ha marciato per le strade della capitale prima di arrivare su Piazza federale, dove diverse lavoratrici provenienti da vari settori professionali e da tutta

la Svizzera, hanno condiviso la loro testimonianza. Hanno spiegato le difficoltà concrete che incontreranno se l'età pensionabile sarà alzata e l'AVS indebolita. Hanny Weissmüller, presidente centrale della LPV, ha preso la parola sul palco in Piazza federale per ricordare al pubblico la realtà del settore. Come macchinista, lavora sei giorni di fila, alzandosi tra l'una e mezza e le tre del mattino per il turno del mattino. I tre giorni di riposo tra i turni, sono appena sufficienti per recuperare: «Devi ancora badare ai bambini. E loro hanno un ritmo normale».

Ad essere interessato è tutto il settore. Dopo i 60 anni, molti macchinisti lavorano solo a tempo parziale, ma con perdite corrispondenti in termini di stipendio e secondo pilastro. Perciò qualsiasi aumento dell'età pensionabile non ha senso!

QR-Code

Guarda le nostre migliori foto e video della manifestazione di sabato scansionando questo codice.



Hanny Weissmüller, presidente centrale della LPV.



Piccole rivoluzionarie cresceranno...



Franco Panzeri e Paolo Guenzani, il volto dinamico dei pensionati SEV



Piazza federale: una marea di donne in collera contro l'aumento dell'età di pensionamento

ASSEMBLEA DELEGATI AS

Neoliberalismo e cattiva gestione

Servizio stampa AS
giornale@sev-online.ch

Nonostante la pandemia di Covid-19, il 18 agosto 2021 si è tenuta la 14a Assemblea dei delegati della sottofederazione AS presso il nodo ferroviario di Olten. Rolf Feier, presidente dell'Assemblea dei delegati, e Patrick Bellon, vicepresidente, hanno accolto 39 delegati e questa volta, di nuovo, anche gli ospiti. Naturalmente ci si è dovuti attenere a severe misure igieniche e alle regole sulla distanza, che tuttavia non hanno impedito un'interessante assemblea in un buon clima.

Dopo aver trattato i punti statuari all'ordine del giorno come l'approvazione del conto annuale, del budget 2022 e del rapporto annuale del presidente centrale, l'assemblea ha salutato il nostro ex cassiere centrale Alois Bucher. In due presentazioni molto interessanti, Giorgio Tuti e Daniela Lehmann hanno spiegato con molta chiarezza come sono naufragati i concetti neoliberalisti nelle riforme ferroviarie.

Purtroppo la cassiera centrale Viviane Mumenthaler non ha potuto partecipare. Grazie alla buona documentazione e alla presenza di Alois Bucher, è stato possibile trattare speditamente il conto annuale 2020 e il budget. Viviane Mumenthaler è stata elogiata per il suo lavoro coscienzioso dalla commissione di verifica della gestione e ha ricevuto un grande applauso dai delegati.

Il rapporto di attività del presidente centrale Peter Käppler, ha mostrato in modo incisivo quanto fatto nuovamente da AS nel 2020, nonostante la pandemia di Covid-19. La riunione a porte chiuse del comitato centrale a Delémont è stato un momento significativo e ha dato i suoi frutti anche nelle attività di reclutamento. Anche quest'anno, grazie al suo grande impegno, il presidente centrale Peter Käppler è riuscito a fare emergere i punti forti e l'impegno della sottofederazione AS, in particolare nelle elezioni CoPe. I settori e le sezioni si sono occupati per quanto possibile dei compiti sindacali. In particolare le sezioni hanno cercato di fare un «salto di qualità» nel reclutamento, stimolate dal nostro instancabile responsabile del reclutamento Andrea Calogero Pace, che ha ricevuto un meritato applauso. La sottofederazione AS è apprezzata dalle parti sociali grazie alla buona coesione e alla collaborazione costruttiva all'interno della sottofederazione.

Meritato saluto ad Alois Bucher

All'ultima assemblea dei delegati non era stato possibile salutare Alois Bucher a causa di problemi di salute, ma quest'anno, in buona salute, ha potuto ricevere il meritato omaggio per i suoi molti anni d'impegno sindacale. Il cassiere centrale uscente Alois Bucher è stato ringraziato con una «standing ovation». Grazie alla sua eccellente gestione della cassa e



Il presidente centrale Peter Käppler si congeda da Alois Bucher

alla sua lungimiranza ha reso molti anni di servizio eccezionale alla SBV e negli ultimi anni all'AS. La sua politica finanziaria è stata sostenibile e sempre ben ponderata. Il patrimonio dell'AS è solidamente investito e, soprattutto, nell'interesse del movimento sindacale. Provvisto di un buono viaggio, che gli permette qualche evasione, alcune buone bottiglie di vino e una deliziosa grappa sotto il braccio, gli è stato concesso di tornare a casa.

Lucie Waser ha illustrato «Movendo» ai delegati e nella sua presentazione ha sottolineato l'importanza della formazione. La formazione è irrinunciabile e non deve essere trascurata nel mondo frenetico odierno. I corsi offerti aprono nuovi orizzonti e rafforzano la consapevolezza per le nostre attività sindacali. «Movendo» offre anche corsi per la vita quotidiana privata, sono infatti previsti corsi di computer e ad esempio corsi per i futuri pensionati.

Cambiamento climatico e trasporti

Giorgio Tuti ha riferito sull'Anno europeo delle ferrovie 2021 (European Year of Railway 2021); ha mostrato l'impulso dato al settore dal cambiamento climatico e si spera che questa influenza prosegua nei prossimi decenni. La ferrovia come mezzo di trasporto rispettoso del clima deve essere promossa in modo tale che diventi ovvio per le persone rinunciare volontariamente al trasporto individuale, perché la ferrovia assicura una qualità di viaggio decisamente migliore.

Quando si investe nel settore ferroviario non bisogna tuttavia dimenticare che occorre prima investire nel personale. Grazie a buone condizioni di lavoro favorevoli alla famiglia, dovrebbe diventare sempre più naturale per le donne cercare una sfida professionale nella ferrovia. Giorgio Tuti e la sua delegazione negoziale, oltre a lui composta esclusivamente da donne,

sulla base del dialogo sociale sono riusciti a negoziare un accordo vincolante a favore delle donne e della famiglia che sarà firmato nel mese di novembre 2021.

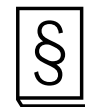
Politica dei trasporti

Daniela Lehmann ha descritto in modo molto incisivo i punti chiave della politica dei trasporti dell'Unione europea (UE) e della Svizzera. Sulla base dei vari pacchetti ferroviari ha spiegato in che modo il SEV si sia battuto contro la corrente principale neoliberalista e si sia sempre espresso a favore di una ferrovia integrata.

Ha segnalato ad esempio, i deragliamenti dell'Ufficio federale dei trasporti nell'assegnazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza e per il trasporto merci. Daniela Lehmann ha spiegato che la ferrovia può funzionare in modo duraturo e con successo solo grazie alla cooperazione e che non c'è posto per il pensiero competitivo nel trasporto ferroviario. L'Europa sta ora guardando alla Svizzera e lentamente ma indubbiamente sembra capire perché il pensiero competitivo porta alla cattiva amministrazione. Usando vari esempi, Daniela Lehmann ha mostrato in modo incisivo che i «nuovi concetti neoliberalisti» provengono da tecnocrati che non hanno alcuna familiarità con la ferrovia e credono di poter fare «esperimenti». Quando Daniela Lehmann ha mostrato dove il SEV è riuscito molto bene a provocare un cambiamento d'opinione presso l'UFT, anche Giorgio Tuti ha dovuto riconoscere di essersi probabilmente risparmiato e di essere stato avaro di lodi per il lavoro prezioso di Daniela Lehmann. Le tracce del tenace lavoro di Daniela Lehmann stanno iniziando a essere visibili. Rolf Feier e Patrick Bellon sono stati in grado di concludere puntualmente un'assemblea dei delegati molto interessante e divertente e hanno augurato a tutti i delegati un piacevole viaggio di ritorno a casa.

COLPI DI DIRITTO

Disoccupata sanzionata



Protezione giuridica
giornale@sev-online.ch

In una recente sentenza, il Tribunale federale ha inasprito la sanzione comminata ad una disoccupata per non aver accettato un lavoro adeguato.

Astrid è iscritta alla disoccupazione a Ginevra e sta cercando un lavoro al 100%, ma riceve dall'ufficio cantonale una sospensione di 34 giorni del suo diritto all'indennità di disoccupazione, poiché aveva rifiutato un lavoro ritenuto adeguato. Astrid ricorre contro il provvedimento al tribunale cantonale ed ottiene ragione: la durata della sospensione viene ridotta da 34 a 20 giorni. Stavolta è la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) ad insorgere e a presentare ricorso al tribunale federale contro la decisione. Secondo l'articolo 30 della legge sulla disoccupazione (LADI), il diritto all'indennità di disoccupazione è sospeso in caso di mancato rispetto delle prescrizioni di controllo o le istruzioni del servizio competente, segnatamente nel caso in cui non viene accettata un'occupazione adeguata. Secondo la giurisprudenza, la sospensione non è applicabile solo se l'assicurato rifiuta espressamente un lavoro adeguato che gli è stato assegnato, ma anche se si espone al rischio che il lavoro venga occupato da qualcun altro o se lascia sfumare la prospettiva di concludere un contratto di lavoro.

L'ordinanza sull'assicurazione disoccupazione stabilisce che la sospensione dura da 1 a 15 giorni in caso di colpa lieve, da 16 a 30 giorni in caso di colpa mediamente grave e da 31 a 60 giorni in caso di colpa grave. Il rifiuto di un lavoro ritenuto idoneo senza un buon motivo rientra in quest'ultima categoria. Tuttavia, in circostanze speciali, legate per esempio alla situazione soggettiva della persona interessata (eventuali problemi di salute, situazione familiare o appartenenza religiosa) o a circostanze oggettive (per esempio la durata determinata di un'offerta di lavoro), è possibile ridurre i giorni di sospensione a meno di 31 giorni. Nella fattispecie, Astrid doveva fare un'offerta di lavoro via internet per

un posto di assistente a tempo pieno, ma aveva copiato male il link. Quando si è accorta che non funzionava, non ha cercato di contattare la sua consulente per informarla, ma si è limitata ad inviare una richiesta di contatto su LinkedIn all'autore dell'annuncio di lavoro.

Secondo il tribunale cantonale, la mancanza di Astrid poteva quindi essere qualificata come "mediamente grave", tanto più che costituiva la prima violazione di cui poteva essere accusata, essendo sempre stata molto attiva nelle sue ricerche di lavoro e avendo sempre rispettato gli altri suoi obblighi come disoccupata. Ha quindi deciso che la riduzione a 20 giorni di sospensione rispettasse il principio di proporzionalità. Il SECO ha invece sostenuto che la mancanza fosse da ritenere grave e che quindi si dovesse applicare la sanzione da 31 a 60 giorni.

Nella sua decisione, il tribunale federale ha ritenuto che l'invio di una richiesta su LinkedIn all'autore dell'annuncio di lavoro fosse un passo largamente insufficiente e che Astrid avrebbe dovuto contattare il suo consulente del personale per segnalare il problema. Non ha quindi riconosciuto alcuna ragione per cui la mancanza di Astrid potesse essere ritenuta di lieve o media entità, né il fatto che Astrid aveva sin qui rispettato i propri obblighi di disoccupata poteva giustificare il rifiuto di un lavoro adeguato. Riducendo la durata della sospensione a 20 giorni, il tribunale cantonale è chiaramente uscito dal margine di 31-60 giorni previsto per una colpa grave. Inoltre, non vi era alcun motivo valido legato alla situazione soggettiva dell'assicurata o a circostanze oggettive.

In caso di colpa grave senza giustificazioni valide, per la valutazione individuale della colpa ci si deve rifare al valore medio tra 31 a 60 giorni. Nella fattispecie, fissando la sospensione del diritto all'indennità di disoccupazione a 34 giorni, l'ufficio cantonale si era già discostato notevolmente dal valore medio di 45 giorni e aveva quindi tenuto conto delle circostanze.

Il ricorso della SECO è quindi stato accolto e la sanzione di 34 giorni di sospensione confermata.

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, Michael Spahr, 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
Abbonamenti e cambiamenti di indi-

rizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi
Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, 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: 15.10.2021. **Chiusura redazionale:** 05.10.2021, ore 10.00.

NUOVO VOLTO AL SEV

Laura Rittiner, assistente polivalente

Chantal Fischer «Mi sono sentita ben accolta sin dall'inizio e apprezzo molto l'atmosfera familiare e positiva», questa la risposta di Laura Rittiner interpellata sulle sue prime impressioni al SEV.

Da maggio 2021 la (quasi) 29enne lavora al 60% al SEV di Berna come collaboratrice qualificata con funzione di formatrice professionale. Svolge un'ampia gamma di mansioni e offre assistenza in vari ambiti, in particolare nella formazione, dove organizza i corsi SEV, prenota le sedi di svolgimento e prepara la documentazione dei corsi.

Laura funge inoltre da interfaccia con Movendo, l'istituto di formazione dei sindacati. In qualità di assistente della Commissione donne del SEV, i suoi compiti principali sono l'organizzazione e la gestione di riunioni e incontri chiusi. Laura redige inoltre i verbali



CHANTAL FISCHER

di questi eventi e assiste in numerose questioni Lucie Waser, delegata per le pari opportunità del SEV.

Laura Rittiner assiste nelle questioni amministrative anche il team BLS. Qualcuno avrà già incontrato questa socievole collaboratrice al ricevimento del SEV a Berna, dove ogni tanto sostituisce i colleghi in pausa o in vacanza. Infine Laura Rittiner è responsabile dell'assistenza agli apprendisti del SEV, del loro inserimento nell'ambito lavorativo e della valutazione del loro lavoro.

Apprezza la varietà del lavoro

A Laura piace molto la varietà del suo lavoro. Altrettanto varia e diversificata è stata la sua carriera: conclusa la scuola secondaria commerciale a Briga, ha conseguito la maturità professionale commerciale come praticante alle FFS nel settore clienti commerciali.

Dopo un breve periodo come assistente degli apprendisti in una grande azienda si è trasferita nella Repubblica Dominicana dove ha lavorato per sei mesi come guida subacquea. Qui ha capito che per lei sono fondamentali il contatto con le persone e l'utilizzo delle lingue straniere; tornata in Svizzera, Laura è entrata nel settore della gastronomia.

Parallelamente ha seguito una formazione per interprete della lingua dei segni, un'attività che svolge tutt'ora oltre al lavoro al SEV.

Laura Rittiner è cresciuta nel Vallese, ma da tempo vive a Berna. Nel tempo libero ama il trekking, la bicicletta e lo sci, la montagna e la natura, viaggiare e il buon cibo. Le auguriamo tante soddisfazioni al SEV!

VPT FERROVIA E TURISMO

Il reclutamento resta un tema centrale



YVES SANCEY

Yves Sancey. «Sono due anni che aspetto questo momento. Questo maledetto Covid ci ha impedito di vederci. E due anni sono tanti!» ha esclamato Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT, all'apertura della giornata del settore ferrovia e turismo lo scorso 14 settembre; vi hanno partecipato 41 persone. «Il DNA del SEV e della VPT sta negli incontri, nei dibattiti e negli scambi! Questa è la nostra forza», ha aggiunto. E ha ricordato come sia fuori questione che il personale della VPT - presente durante una crisi sanitaria - paghi oggi il prezzo della crisi, quando vengono sbloccati dei miliardi.

Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV, ha spiegato come il SEV si sia battuto sia per gli aiuti Covid alle imprese di trasporto, sia per difendere al meglio le FVP. Ha anche ricordato che il SEV ha invitato le Imprese di trasporto concessionarie a una tavola rotonda per trovare - a livello di settore - una soluzione ai problemi della salute, al passaggio al digitale e alle rispettive conseguenze sull'occupazione.

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha sottolineato l'importanza di lottare per buone pensioni. Con la generazione del baby boom pronta ad andare in pensione, è importante rendere le professioni del trasporto pubblico più attrattive per i giovani e le donne. La campagna Women in Rail dell'ETF a livello europeo, sta dando i suoi frutti.

René Schnegg, vicepresidente della VPT, ha sottolineato l'importanza del reclutamento affinché il SEV possa avere forza contrattuale durante i negoziati. Si è congratulato con i colleghi della VPT per i 386 nuovi membri dal 1° gennaio. Ha incoraggiato tutti i colleghi a reclutare almeno una persona e ad iscriversi alle azioni autunnali che avranno luogo dal 15 settembre al 15 dicembre. Ed è stato con un grande sorriso che il presidente centrale D'Alessandro si è congedato dai/dalle presenti dopo questa bella giornata di lavori sindacali.

.....
Elezioni

Aurélien Mouche, macchinista CJ e presidente della sezione VPT Giura, è stato eletto all'unanimità nel Comitato centrale (CC) della VPT e nel comitato del settore ferrovia. Sostituirà **Laurent Juillerat**, presidente della sezione TRN-rail, che è stato ringraziato per il suo eccellente lavoro. Entrerà a far parte del Comitato Centrale come assessore. Anche **Belinda Bärtsch**, che lavora per la RhB, è stata calorosamente applaudita per i suoi molti anni di lavoro in seno al CC. Poiché sta cambiando lavoro alla RhB, sta cambiando sottofederazione. Il suo seggio, per il momento, rimane vacante.

USS TICINO E MOESA

Un progetto inclusivo delle Colonie dei sindacati

Laura Calebasso. Un parco per fare divertire insieme bambini e adulti con o senza handicap, uno spazio all'aperto dove persone con deficit motorio possano sentirsi a proprio agio e nel quale anche i genitori di bambini con fragilità specifiche si sentano tranquilli nell'organizzare una giornata all'insegna della serenità e della spensieratezza.

Si tratta di un sogno al quale l'associazione «Noi ci siamo» lavora da tempo e nel quale quest'anno l'associazione Colonie dei sindacati si è inserita mettendo a disposizione il giardino della Casa Polivalente di Rodi Fiesso, in Leventina.

Un'associazione importante

L'associazione «Noi ci siamo» è stata costituita nel 2014 dai genitori, parenti e amici di una bimba a cui è stata diagnosticata una malattia rara: la fibrodiplosia ossificante progressiva (FOP). La FOP è una terribile malattia che racchiude i bimbi in un secondo scheletro e per la quale ogni trauma può essere un fattore scatenante.

L'associazione nasce e cresce attorno all'esigenza di dare supporto e sostegno alla ricerca per la FOP e alle famiglie che ne sono colpite.

Uno o forse l'obiettivo principale dell'associazione è quello di donare un sorriso, non soltanto ai bimbi con la FOP ma a tutti i bim-

bi che a causa di una condizione particolare devono rinunciare troppo spesso alla spensieratezza dell'infanzia.

La missione delle Colonie

Le Colonie dei sindacati sono attive dal 1923 dapprima per l'organizzazione di «soggiorni climatici» di cura e a partire dagli anni '60 con una missione pedagogica e sociale nell'offerta di vacanze estive residenziali per bambine e bambini di ogni estrazione. Attualmente le Colonie ospitano tutti gli anni nella loro Casa di Rodi due turni di Colonie per bambini e adolescenti, mentre il resto dell'anno la Casa è a disposizione di gruppi privati, scuole e associazioni che sempre più frequentemente scelgono Rodi come meta di gite e settimane verdi o bianche.

Ci auguriamo che la realizzazione di questo nuovo polo di interesse possa arricchire l'esperienza degli ospiti della Casa e allo stesso tempo diventare un punto di incontro per la popolazione, seguendo l'ideale sociale che accomuna le associazioni promotrici. Ideali di solidarietà di cui oggi abbiamo bisogno più che mai.

Un appuntamento solidale

Vi aspettiamo dunque domenica 17 ottobre dalle 12.00 alle 17.00 per la grande festa di porte aperte e presentazione del progetto un parco giochi per tutti!

VPT

13.10.2021
Bus

Care colleghe, cari colleghi, il **comitato del settore Bus** ha il piacere di invitarvi alla nostra assemblea annuale. L'iscrizione - **entro il 30 settembre 2021** - può essere effettuata dal sito web www.vpt-online.ch, accedendo all'area riservata ai membri, oppure via e-mail a: elisabeth.kung@vpt-online.ch. Per la VPT anche quest'anno la priorità verrà data al reclutamento. Appuntamento, dunque, **mercoledì 13 ottobre 2021 a Berna, dalle 10.00 alle 16.00**, presso la sede congressuale di UNIA, Egghölzli, Weltpoststrasse 20. Sarete accolti dalle 09.30 con un caffè di benvenuto. Per noi è importante che molte regioni e se possibile tutte le sezioni siano rappresentate!

VPT

16.10.2021
Giornata cantonale

La giornata cantonale VPT del personale delle imprese di trasporto concessionarie si terrà **sabato 16 ottobre 2021, Casa del Popolo, Bellinzona, con inizio alle 09.30**. Titolo della giornata: «**La mia salute. La mia vita**». Molte professioni dei trasporti pubblici sono usuranti: stress e problemi fisici incidono sulla capacità lavorativa. La reintegrazione professionale è al centro di un progetto del SEV. Giungere in pensione in salute, permette di restare attivi anche dopo il lavoro e contribuire anche alla vita del sindacato. Perché non c'è età per difendere i diritti.

Interventi: Peter Bernet, coordinatore giornata VPT; Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT; Christian Fankhauser, vicepresidente SEV che parlerà dei progetti del SEV sulla reintegrazione professionale. **Iscrizioni:** via e-mail entro il 1. ottobre 2021 al segretario regionale SEV: sev-ticino@sev-online.ch. Indicare nome, cognome, azienda di trasporto, recapito telefonico.

Informazioni: francoise.gehring@sev-online.ch

sev-online.ch; bernet-peter@bluewin.ch.

Per accedere alla Casa del popolo occorre un Covid-Pass e valgono le disposizioni federali.

Corsi LPV

28/29.09.2021
Esami periodici

Hai degli esami periodici che ti attendono? Non hai voglia di imparare a memoria da solo prescrizioni e regolamenti? Allora il corso di preparazione agli esami periodici organizzato dalla LPV fa sicuramente al caso tuo. Questo corso misto P/G, svolto sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di aggiornare le tue conoscenze insieme ad altri colleghi. Potrai prepararti agli esami esercitandoti anche con prove fittizie.

Orario e luogo: inizio del corso sempre alle 08.15. Il 28.09 presso l'Albergo Unione a Bellinzona mentre il 29.09 presso la Casa del Popolo, Bellinzona.

Saranno rispettate le nuove disposizioni federali per accedere all'interno delle strutture ricettive.

Costo: per i membri LPV CHF 50 (dettagli secondo le condizioni generali); per i non membri CHF 625. Sono compresi nell'importo la documentazione, il pranzo, la merenda e le bibite.

Congedo formazione: in base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int e BLS, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Iscrizioni: direttamente a Thomas Giedemann 079 505 04 57

PV Ticino

28.09.2021
Assemblea generale

Il comitato PV Ticino e Moesano riparte dopo la pausa estiva e ha il grande piacere di invitare soci e socie all'**assemblea ordinaria il 28.09.2021** a partire dalle **16.00** presso la Casa del Popolo a Bellinzona.

Ordine del giorno: Approvazione ordine del giorno; nomina scrutatori; verbale ultima assemblea; rapporti del presidente, del cassiere e della Commissione di verifica della gestione (CVG); discussione e approvazione dei rapporti; preventivo 2022; nomina di un membro supplente nella CVG; attualità sindacali da parte del segretario sindacale Thomas Giedemann; relazione di un ospite esterno; eventuali

Il verbale dell'Assemblea 2020 e i conti sezionali 2020 saranno a disposizione prima dell'inizio per consultazione.

Rappresentanti dell'associazione ATIDU daranno inoltre utili informazioni sui diritti delle persone deboli d'udito.

Per accedere alla Casa del popolo occorre un Covid-Pass e valgono le disposizioni federali.

Iscrizioni alla cena: al termine dei lavori seguirà una cenetta per i/le presenti all'assemblea. Per ragioni organizzative occorre annunciarsi **entro il 24 settembre**. Sopraceneri: Alberto Rusconi, tel. 079 230.32.16, e-mail: alberto.rusconi@ticino.com. Sotto-ceneri: Massimo Piccioli, tel. 079 505.11.07, e-mail: pimax1954@bluewin.ch.

PV Ticino

14.10.2021
Castagnata

Il comitato PV Ticino e Moesano vi propone una **castagnata, giovedì 14 ottobre, alle 14.15** presso il **ristorante Meridiano a Castione**, a pochi metri dalla stazione FFS. Gli addetti faranno il possibile per preparare al meglio le caldaroste. Oltre alle castagne saranno serviti lardo e formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con un buon bicchiere di vino e acqua minerale. Non è necessario iscriversi.

Treni consigliati per Castione-Arbedo: da Airolo pt 13.02; Faido 13.21; Biasca 13.45. Arrivo a Castione 13.55. Da Locarno pt 13.45; Cadenazzo 14.01; Giubiasco 14.06; Bellinzona 14.11. Arrivo a Castione 14.17. Da Chiasso pt 12.54; Mendrisio 13.04; Lugano 13.25; Bellinzona 13.50. Arrivo a Castione 13.55

Treni consigliati per il rientro: per Airolo pt 16.03/17.03; per Locarno pt 16.41; per Chiasso pt 16.35.

A disposizione un ampio posteggio per coloro che si spostano in auto.

PV Ticino

28.10.2021
Torneo di Scala 40

Il comitato PV Ticino e Moesano organizza un torneo di Scala 40 aperto a tutti i/le pensionati/e e simpatizzanti della sezione PV. Appuntamento **giovedì 28 ottobre 2021 ore 14.00** presso il Ristorante Meridiano a Castione. Tutti i partecipanti **devono essere in possesso del Certificato Covid**.

Iscrizioni entro il 20 ottobre: se desiderate passare un pomeriggio in compagnia iscrivetevi telefonando allo 079 230 32 16 oppure inviate una e-mail a: alberto.rusconi@ticino.com.

Una bibita sarà offerta dalla sezione PV. Vi attendiamo numerosi/e.

ZPV Ticino

11.10.2021
Assemblea generale

L'assemblea sezionale della ZPV Ticino si terrà lunedì 11 ottobre, dalle 17.00 presso la Casa del Popolo a Bellinzona.

Ordine del giorno: saluto introduttivo; nomina del presidente del giorno e degli scrutatori; approvazione ordine del giorno; approvazione verbale dell'ultima assemblea; relazione del vicepresidente; relazione del presidente centrale ZPV Ralph Kessler; relazione di un segretario sindacale del segretario di Bellinzona; rapporto del cassiere e dei revisori e approvazione dei conti; nomina del presidente sezionale; nomina di un membro di comitato (funzione segretario/a); nomina di un supplente della commissione della gestione; benemerenzze per i 25 e 40 anni di militanza sindacale nel SEV; eventuali. Il verbale dell'ultima assemblea è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Vista la presenza del presidente centrale confidiamo nella maggior partecipazione possibile in modo che possiate anche esprimere la vostra opinione.

Iscrizioni alla cena: al termine dell'assemblea seguirà la cena offerta dalla sezione. Per motivi organizzativi vi chiediamo di iscrivervi nell'apposita lista esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 4 ottobre 2021**.

Per accedere alla Casa del popolo occorre un Covid-Pass e valgono le disposizioni federali.

RPV

04/05.10.2021
Conferenza presidenti

La sottofederazione RPV invita alla conferenza del presidenti che si terrà dal 4 al 5 ottobre presso l'hotel Bönigen a Bönigen a partire dalle 08.00 (arrivo dei partecipanti alla vigilia, ossia il 3.10). Ulteriori info su <https://uv-rpv.ch/it>. I presidenti riceveranno la documentazione necessaria.

COMITATO CENTRALE PV

Il tema delle pensioni resta attuale

Alex Bringolf, segretario centrale PV. Riprendono le attività delle sezioni. Non è solo il Comitato centrale a tenere di nuovo le sue riunioni in presenza. Apprendiamo con grande piacere che le sezioni ripropongono le consuete escursioni e gite. Nel corso dell'autunno si terranno inoltre le assemblee generali, rinviate in primavera, e gli eventi dedicati ai nostri membri.

Secondo gli statuti del SEV, le vedove di membri deceduti diventano a loro volta affiliate del SEV. In futuro la persona interessata riceverà un apposito modulo di adesione, da firmare. Dopo un periodo di attesa fissato in quattro mesi, i responsabili sezionali dovranno chiarire il passaggio in via definitiva. Anche il giornale sindacale continuerà ad essere inviato alla vedova, così che i rapporti con il SEV vengano mantenuti e/o rafforzati.

Ricordiamo che la protezione

giuridica è un motivo assai valido per far parte del SEV, e non solo per gli attivi. Pure i pensionati potrebbero beneficiarne, ad esempio in caso di controversie con l'AVS o la Cassa pensione. Il Comitato centrale ha anche discusso la situazione delle differenti tasse annuali applicate sulla nuova Reka Card. Il presidente centrale Roland Schwager ha ora chiesto al SEV di verificare se non sia possibile ottenere una riduzione di questi costi per i membri pensionati della PV.

Calendario 2022

Il nostro presidente centrale ha allestito il calendario con gli appuntamenti per il 2022. Chiedeteci alla sezione Vallese, tramite il suo presidente Patrick Rouvinez, se sia possibile organizzare in questo cantone l'AD 2022. All'Assemblea dei delegati del prossimo ottobre al Brenscino avremo come ospite il

presidente del SEV Giorgio Tuti, che ripercorrerà la storia del CCL.

Come si può leggere sul sito web della Cassa pensioni FFS, da gennaio 2023 verrà nuovamente abbassata l'aliquota di conversione. Le misure di attenuazione concordate con le federazioni del personale dovranno contribuire a mitigare almeno in parte i tagli alle rendite dei prossimi anni. La riforma LPP uscita dalla preposta Commissione degli Stati è «un disastro», nel frattempo le rispettive posizioni si irridiscono.

Roland Schwager ha insistito sulla necessità di mobilitarsi per difendere le pensioni, dal momento che gli ambienti borghesi sono intenzionati a smantellare l'AVS e la previdenza vecchiaia. Fare sentire la voce del movimento sindacale sulle pensioni è importante anche per sostenere l'iniziativa per una 13esima AVS.

I NOSTRI MORTI

Il Comitato PV Ticino e Moesano, ha il mesto compito di annunciare la scomparsa di:

Massera Carla, 87 anni, Medeglia.

Caldelari Teresina, 99 anni, Morbio Superiore.

Martinetti Rosa, 98 anni, Bellinzona.

Trisconi Sergio, 89 anni, Giubiasco.

Albertoni Olga, 86 anni, Castione.

Bavera Norma, 69 anni, Morbio Inferiore.

Dellagiovanna Luciano, 51 anni, Lugano.

Filippi Fedora, 59 anni, Prato Leventina.

Ortelli Rosanna, 71 anni, Lodrino.

Tedeschi Giordano, 86 anni, Pianezzo.

Del Bosco Luigi, 82 anni, Somazzo.

Pera Gianfranco, 88 anni, Muralto.

Bianchi Bruno, 78 anni, Coldrerio.

Berini Luigi, 100 anni, Osogna.

Morisoli Roberto, 65 anni, Bellinzona.

Domenighetti Margherita, 88 anni, San Nazzaro.

Micheletti Anna, 100 anni, Bellinzona.

Battini Ines, 98 anni, Rivera.

Pronini Luciana, 97 anni, Monte Carasso.

Rickenbacher Marcel, 70 anni, Kenia.

Pedrini Margherita, 91 anni, Grancia.

Puricelli Giovanni, 100 anni, Montagnola.

Gambetta Aurelio, 76 anni, Quartino.

De Vittori Umberto, 87 anni, Riva San Vitale.

Keller Alfredo, 92 anni, Bellinzona.

Borgnini Pierino, 101 anni, Giubiasco.

Ruggeri Tarcisio, 78 anni, Chiasso.

Lurati Rosina, 92 anni, Chiasso.

Ponzone Giuseppina, 95 anni, Riva San Vitale.


Ponti Giovanni, 90 anni, Massagno.

Papa Nadis, 81 anni, Miglieglia.

Bassetti Giglia, 98 anni, Härkingen.

DIRITTI UMANI

La resistenza delle donne afghane

 **Françoise Gehring/fonti diverse**
francoise.gehring@sev-online.ch

Il ritorno dell'Afghanistan nelle mani dei talebani – segnato dal loro ingresso nella capitale Kabul e nel palazzo presidenziale il 15 agosto 2021 – ha gettato il paese nel buio più profondo. La popolazione ha visto – di colpo – sgretolarsi il proprio fragile presente. Le speranze hanno bruscamente lasciato il posto alla disperazione.

«La scorsa settimana ero una giornalista. Oggi non posso scrivere con il mio nome, dire chi sono o dove mi trovo. La mia vita è stata distrutta in pochi giorni», racconta una donna al quotidiano inglese The Guardian. «Non sono al sicuro perché sono una donna di 22 anni e so che i talebani stanno obbligando le famiglie a dare le proprie figlie in sposa ai combattenti. E non sono al sicuro anche perché sono una giornalista e so che i talebani verranno a cercare me e tutti i miei colleghi». All'indomani dall'ingresso dei talebani a Kabul, il mondo si è fermato. Spazzati via in pochi istanti, le fragili conquiste degli ultimi vent'anni.

Durante il primo governo talebano (dal 1996

al 2001), alle donne era stato negato il diritto al lavoro, allo studio, alla mobilità. Le scuole per le ragazze erano state chiuse, così come le università. Le donne avevano perso il loro posto di lavoro. In Afghanistan, insomma, non c'era spazio per le donne. Dal 2001, con la caduta dei talebani, le donne si erano lentamente e faticosamente riprese i propri ritmi, spazi e diritti in tutti gli ambiti.

«Da Kabul a Kandahar, Herat e Badakhshan, ho fotografato donne che andavano a scuola, si laureavano, diventavano chirurghie e ostetriche, si candidavano per il parlamento e facevano parte del governo. Donne che guidavano, si formavano per diventare poliziotte, attrici. Donne che lavoravano come giornaliste, traduttrici, presentatrici, per organizzazioni internazionali, che rompevano le regole gerarchiche», ha raccontato la reporter e scrittrice Lynsey Addario sulla rivista Atlantic. Ma da quando, nel mese di luglio, i talebani hanno iniziato a conquistare diverse regioni e città del paese, è tornata la paura di vedere svanire tutto.

C'è però una differenza rispetto a vent'anni fa. Le donne stanno mostrando un coraggio quotidiano incredibile e sfidano come possono i talebani. «Io non ho paura dei talebani. Non torneremo indietro a quell'epoca buia. Non mi im-

porta se mi identificheranno, se mi uccideranno. Non ho paura di loro. Questa è la mia terra, è casa mia». Nella dichiarazione di questa donna intervistata per strada, sta tutta la forza delle donne.

I talebani non sono cambiati per nulla

Secondo l'associazione di donne afghane Rawa, l'occupazione statunitense ha reso l'Afghanistan un paese più corrotto, più insicuro e più pericoloso. E il ritorno dei talebani era assolutamente prevedibile. Loro però non si arrendono e continuano la loro lotta per la libertà e i diritti delle donne. «I media mainstream – ha spiegato una rappresentante di Rawa in un'intervista ripresa dal periodico italiano MicroMega – stanno solo cercando di gettare sale sulle ferite del nostro popolo devastato; dovrebbero vergognarsi del modo in cui cercano di indorare la pillola sui brutali talebani. Il portavoce dei talebani ha dichiarato che non c'è differenza tra la loro ideologia del 1996 e quella di oggi. E quello che dicono sui diritti delle donne è esattamente quello che dicevano durante il loro precedente, buio, dominio: applicare la sharia. La maggior parte degli afghani capisce bene che la guerra in Afghanistan non è una guerra degli afghani e per il bene del Paese, ma una guerra

condotta da potenze straniere per i loro interessi. Alzeremo la nostra voce più forte e continueremo la nostra resistenza e la lotta per una democrazia laica e i diritti delle donne».

Rawa

RAWA – Revolutionary Association of the Women of Afghanistan (Associazione Rivoluzionaria delle Donne Afghane) – è una delle organizzazioni femminili afghane indipendenti più attive ed affermate in campo sociale. RAWA è molto attiva anche nella sfera politica con la sua lotta contro il fondamentalismo, l'oscurantismo religioso e la violazione dei diritti delle donne. Venne fondata nel 1977 dall'attivista Meena Keshwar Kamal, uccisa nel 1987 a Quetta, in Pakistan, dagli agenti afghani dell'allora KGB. Rawa è attiva e organizza clandestinamente sin dalla fondazione ospedali, ambulatori mobili, corsi di alfabetizzazione per donne e scuole per bambine e bambini. L'obiettivo di RAWA è quello di sostenere la prossima generazione di cittadini afghani che opererà per ricostruire la loro nazione devastata dalla guerra. Conta migliaia di iscritti e simpatizzanti in molti altri paesi.



ALBA INDIANA

Matilde Rosselli

Il Rajasthan è una regione nord occidentale dell'India tra le più evocative. Ci trasporta facilmente in una dimensione vicina alla leggenda, quasi sospesa al di fuori del tempo. Posta tra il deserto e le pianure del Gange,

questa terra è ricca di storia; abbandonarsi al suo fascino significa intraprendere un viaggio speciale. Il lago di Pushkar (nella foto) all'alba si tinge di colori rosa, bianchi e violacei che ricordano la pietra preziosa

dell'opale. È animato da un via vai di persone che si affidano agli Dei hindù. Ma è anche un brulicare di falsi bramini che chiedono ai turisti somme spropositate per riconciliarsi con il proprio karma.

?

QUIZ

Le risposte
tra le righe

1. Il 27 settembre il presidente del SEV Giorgio Tuti salirà a bordo di un treno speciale. Come si chiama?

- a. SEV Express
- b. Green Rail
- c. Connecting Europe Express
- d. Omnibus Vintage

2. Quanti membri del SEV sono migranti o discendenti di una famiglia migrante?

- a. 10 000 circa
- b. 7000 circa
- c. 15743
- d. 6500

3. Per il personale che lavora ad orari irregolari, la LPV propone di negoziare una settimana lavorativa di...

- a. 39 ore
- b. 32 ore
- c. 35 ore
- d. 48 ore

4. Alla manifestazione per difendere le pensioni a Berna c'erano:

- a. 7000 persone
- b. 5500 persone
- c. 8500 persone
- d. 15000 persone

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 5 ottobre 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

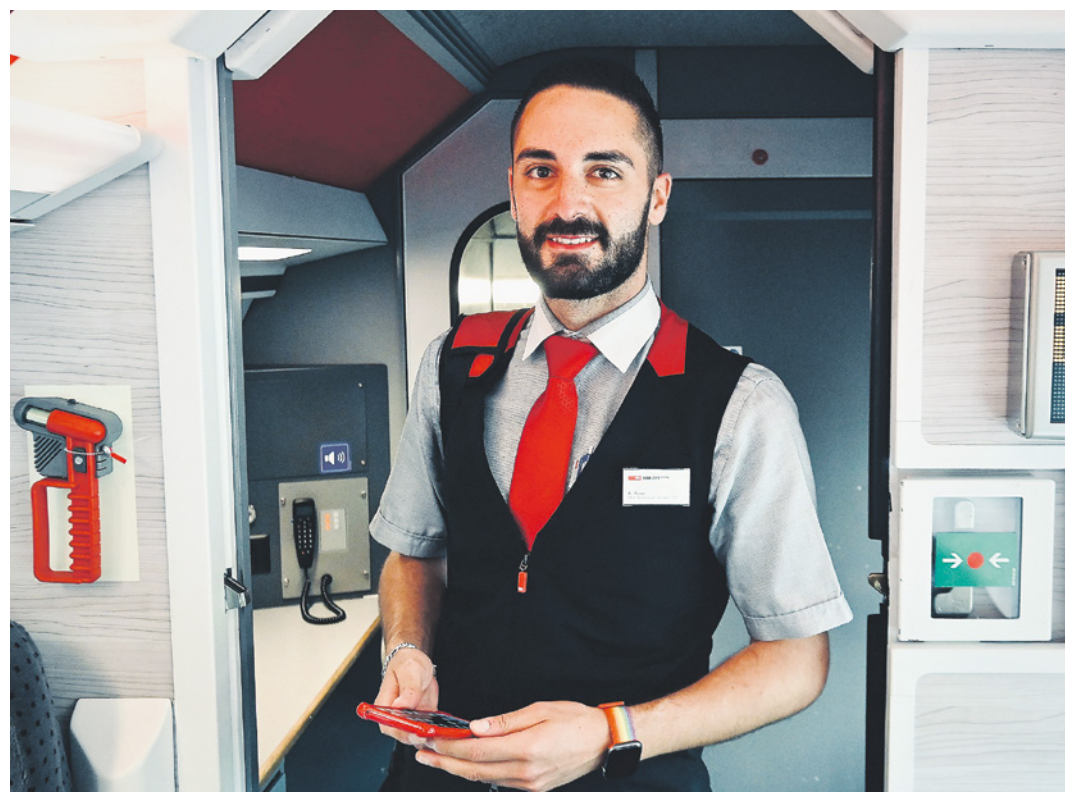
Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà dei buoni libro per un valore di 40 franchi – sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 10/2021:
a/d/c/b

I Reka Check del valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Florian Studer**, Vinelz, membro LPV BLS.

SULLE ORME DI...

Anthony Rizzo, capo assistenza clientela



Davanti alla cabina dove annuncia i collegamenti, Anthony tiene il suo prezioso tablet.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Anthony Rizzo, un giovane trentenne, è presidente della sezione di Ginevra della ZPV dall'autunno 2020. È desideroso di difendere la sua professione e i/le colleghi/e, e di trovare soluzioni. Non esita a usare TikTok per modernizzare l'immagine della sua professione, dove il contatto con i clienti è importante. Attraverso FFS QueerNet, sostiene anche un ambiente di lavoro libero da discriminazioni basate sull'orientamento sessuale o sull'identità di genere.

Anthony Rizzo arriva giusto in tempo per il nostro appuntamento. Il suo taglio di capelli, la sua barba e la sua tenuta da assistente alla clientela, sono impeccabili. «Quando sei su un treno, devi dare una certa immagine delle FFS. Quindi sì, faccio attenzione al mio look», dice Anthony.

Ci incontriamo in un popolare caffè alla periferia della stazione di Cornavin. Parliamo dei suoi genitori italiani, della sua formazione ginevrina a Onex e della sua certezza che il suo futuro professionale sarà a contatto con la gente. «Non mi interessava lavorare in un ufficio tutto il giorno! Sta cercando la sua strada in Italia, dove vive parte della sua famiglia. Una ricerca

casuale su internet lo ha portato ad un annuncio delle FFS per diventare agente del treno. Ha capito molto presto che era tagliato per questo lavoro, che ha una sfaccettatura di controllo e di conflitto da gestire, ma anche quella del servizio e dell'accoglienza della clientela.

Per capire meglio la realtà del suo lavoro, ho seguito Anthony da Ginevra a Palézieux. Un'ora molto istruttiva. Richiede buone gambe. Un po' di equilibrio è anche necessario, nei treni in movimento. Ci sono anche diverse situazioni da affrontare. Una persona sta cercando la prima classe. Un altro utente non ha utilizzato al meglio il suo abbonamento e ha pagato troppo. Anthony gli dà consigli su come recuperare i suoi soldi e pagare il giusto prezzo. Un signore anziano si lamenta del rumore fatto da cinque giovani che parlano a voce alta e che hanno spaventato un giovane passeggero. Anthony interviene con calma e disinnesca il conflitto. Il lavoro precedentemente noto come controllore di biglietti, è cambiato molto nel corso degli anni; il contatto diretto va ben oltre il semplice controllo dei biglietti e comprende molte competenze per garantire un viaggio confortevole.

Usando il suo tablet, Anthony annota anche il numero di persone in ogni scompartimento. Questo dà un'indicazione di quali carrozze sono più frequentate. Valuta anche il numero di per-

sone sul marciapiede per avere un'idea del numero di persone da controllare. Deve anche ricordare i volti – mascherati – delle persone che incontra per non chiedere loro il biglietto due volte. Essendo un controllore, Anthony dà anche il via libera al treno dopo aver stabilito un contatto visivo con il suo collega. Alza il cartellino giallo e fischia brevemente e forte. Quando si avvicina alle stazioni principali, annuncia i collegamenti ai passeggeri, in diverse lingue.

Come ha fatto Anthony a diventare presidente di sezione a soli 30 anni? «È venuto con il tempo. Un corso SEV dedicato alla Legge sulla durata del lavoro ha acceso il mio interesse. Mi ha aiutato a capire gli errori degli orari e, più semplicemente, a sapere quali sono i nostri diritti. Ho progressivamente aumentato il mio coinvolgimento nella vita sindacale. Poi si è interessato a QueerNet, la rete LGBT delle FFS: «Essere coinvolto in questo mi ha motivato a lottare per i diritti e, per necessità, a farlo anche nel sindacato».

Con la creazione della ZPV Ginevra, questo ha permesso al sindacato di essere ancora più presente nella città di Calvino e di rafforzare la vicinanza sindacale. «Lì, i colleghi e le colleghe incontrano tutti i giorni dirigenti sindacali che conoscono; una presenza che favorisce le discussioni sul lavoro per quanto riguarda sia pro-

blemi individuali, sia collettivi». Si passa da questioni sulla frequenza dell'utenza sul Léman Express a problemi con gli orari di lavoro e la pianificazione. E ogni volta, Anthony Rizzo trova soluzioni per i suoi colleghi e le sue colleghe.

Durante il semi confinamento dell'anno scorso, Anthony si è concentrato su TikTok, l'applicazione mobile di condivisione video. Con un seguito di diverse migliaia di iscritti, condivide la sua vita quotidiana come assistente alla clientela mentre balla. All'inizio, i suoi capi erano un po' scettici. «Parlando con il settore della comunicazione, si sono resi conto che questo mezzo funzionava bene e che aveva abbastanza successo. È un modo divertente per aumentare la consapevolezza e far passare messaggi agli utenti, come ad esempio evitare di ammassarsi sul marciapiede. Ai colleghi arrivano messaggi sui rischi sul lavoro. Ho avuto il via libera per continuare». I suoi video sono molto popolari e modernizzano la professione. Un po' troppo agli occhi di una minoranza di colleghi attaccati a una certa tradizione. «Oggi l'assistente alla clientela non è come 20 anni fa. Non siamo più solo controllori. Questi video ci permettono di guardare il nostro lavoro in modo diverso. Con Anthony, la professione ha un volto di ambasciatore. E il SEV un militante impegnato.

SOGNI E PERSONE

Fanny Vaucher

