



SEV N.4

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



PENSIONI

Referendum contro AVS 21: che successo!

Editoriale di Giorgio Tuti,
presidente del SEV

Le 151 782 firme raccolte in 100 giorni contro AVS 21 rappresentano un formidabile successo. Questa riforma, che pesa principalmente sulle spalle delle donne, ha già raccolto 100mila firme in 50 giorni, cioè il doppio di quelle necessarie a metà della scadenza del referendum. La coalizione composta da sindacati, partiti di sinistra e collettivi femministi, ha inviato un fortissimo segnale alla popolazione e alla classe politica.

Non possiamo accettare che siano le donne a pagare il prezzo di questo pacchetto di riforme. I/le firmatari/e hanno ascoltato le nostre argomentazioni: nessun aumento dell'età pensionabile da 64 a 65 anni fino a quando non sarà raggiunta la parità salariale. Anche se la disparità salariale non è

una questione centrale nel trasporto pubblico, è una questione diversa in altri settori. In media, le donne guadagnano il 19% in meno degli uomini. Le loro pensioni sono del 30% più basse di quelle degli uomini, in parte perché lavorano di più a tempo parziale, soprattutto per occuparsi dei bambini.

Ma il referendum non ha avuto successo solo per queste ragioni. AVS 21 è il primo passo verso la riduzione generale delle pensioni per tutti. Possiamo citare la riforma del Secondo pilastro, il cui compromesso tra sindacati e datori di lavoro è stato snaturato dalla destra parlamentare. Ci sono inoltre due iniziative inoltrate dalla destra: una prevede di adattare l'età pensionabile alla speranza di vita e l'altra propone di ridurre le pensioni nel caso in cui i rendimenti fi-

nanziari non fossero sufficienti. Si tratta di attacchi frontali inaccettabili nei confronti dei lavoratori e delle lavoratrici, ma anche dei pensionati e delle pensionate.

Il SEV, come del resto l'Unione sindacale svizzera, è dell'opinione che è giunto il momento di migliorare le pensioni. Pensiamo in particolare all'adozione dell'iniziativa per una tredicesima AVS finanziata da una parte degli utili della Banca Nazionale Svizzera. L'iniziativa dell'USS, che prevede proprio questa redistribuzione degli utili della BNS a favore dell'AVS, sarà lanciata questa primavera. Questo è il contesto in cui si svolgerà la votazione sulla riforma AVS 21, probabilmente nel mese di settembre. Saremo quindi prontissimi a respingere con determinazione questa riforma.

FFS

Intervista alla vicepresidente SEV
Valérie Solano, titolare del dossier

2

Cargo International

I militanti approvano il nuovo CCL
frutto di un compromesso

4

Digitalizzazione

Sotto la lente del SEV anche
in vista del Congresso di ottobre

5

Petizione TPF

«Per vere trattative e un CCL di alto livello». Questo è il titolo della petizione firmata da 711 dipendenti TPF (trasporti pubblici di Friburgo) molto insoddisfatti. Questa petizione è la loro chiara risposta agli attacchi della direzione e al suo desiderio di degradare le loro condizioni di lavoro. Il comitato si prepara a lottare se la direzione non ascolterà il personale.

BLS: elezioni

La documentazione per l'elezione della rappresentanza delle lavoratrici e dei lavoratori nella Commissione di previdenza BLS è stata inviata per posta. Il SEV raccomanda di eleggere membri SEV competenti ed esperti: Kathrin Weyermann; Reto Burger, presidente sezione BLS VPT SEV; Beat Siegenthaler, membro del Comitato centrale SEV BLS; Daniel Brunner e Florian Studer. Il passato ha dimostrato a più riprese l'importanza di avere in questa Commissione rappresentanti competenti e ben inseriti. Per tale ragione ti preghiamo di partecipare alle elezioni. Sarà possibile votare fino al 13 aprile 2022.

Iniziativa ghiacciai

Dopo un intenso dibattito, il Consiglio Nazionale ha votato contro l'iniziativa per i ghiacciai. Questa deludente decisione è incomprensibile per l'ATA Associazione traffico e ambiente. I segnali dei tempi che corrono non sono evidentemente ancora stati riconosciuti dal Parlamento federale. L'iniziativa sollecita obiettivi di protezione del clima vincolanti e le misure necessarie affinché la Svizzera, al più tardi entro il 2050, si muova in maniera più rispettosa del clima. Per molti è scontato che la Svizzera debba cambiare la sua economia e il suo comportamento nei trasporti per raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi sul clima. Ma la politica non recepisce i segnali.

Manifestazione per la pace

Domani, sabato 2 aprile, l'USS partecipa alla coalizione che organizza una manifestazione nazionale per la pace a Berna. La manifestazione avrà luogo alle 13.30 sulla Schützenmatte, seguita da una marcia verso Piazza federale, con discorsi di un collega sindacalista ucraino.



INTERVISTA A VALÉRIE SOLANO

«Alle FFS non è tutto rose e fiori»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Valérie Solano, che dal 1° gennaio ricopre la carica di vicepresidente del SEV, guarda con entusiasmo alle sfide future. Responsabile dei dossier delle FFS, ha anche colto l'occasione di commentare il bilancio 2021 dell'ex Regia federale.

Valérie, proprio lo scorso 15 marzo, le FFS hanno presentato il loro bilancio economico 2021. Cosa pensi della situazione finanziaria?

C'è la cruda realtà delle cifre e del deficit di 325 milioni di franchi legato alla pandemia. Constatiamo che il deficit sarebbe stato ancora maggiore senza l'aiuto della Confederazione. Il nostro coinvolgimento politico nel garantire il sostegno alle aziende di trasporto pubblico durante la crisi sanitaria è tangibile.

Ma al di là delle cifre, è più importante commentare gli orientamenti strategici dell'azienda. Annunciando il suo impegno per la puntualità, l'affidabilità e la sicurezza nella sua strategia 2030, le FFS sono in linea con la nostra visione del servizio ferroviario e pubblico.

Potremmo pensare, allora, che sia tutto rose e fiori?

Questo non è il caso, naturalmente, ma è chiaro che c'è stato un cambiamento di direzione alle FFS. Devono prendere atto delle conseguenze della mancanza di investimenti nelle infrastrutture e nella formazione di macchinisti, soprattutto nella Svizzera romanda. Anche se la carenza sembra attenuarsi, il SEV sostiene che è assolutamente necessario continuare gli sforzi di formazione – e non solo per i macchinisti – per non danneggiare il buon funzionamento delle FFS.

Quando si tratta di manutenzione del materiale rotabile, è essenziale avere le competenze all'interno dell'azienda. Questo è l'unico modo per essere sicuri della qualità.

Nella costruzione di infrastrutture, si può dire che non è possibile disporre di un numero

sufficiente di dipendenti delle FFS nei grandi cantieri. Per contro, è inaccettabile che per lo stesso lavoro alcuni siano assoggettati alla Legge sulla durata del lavoro, mentre il personale esterno sia soggetto alla meno protettiva legge sul lavoro. Tutti coloro che lavorano per le FFS devono beneficiare delle condizioni di lavoro dell'azienda.

Le FFS sottolineano che la soddisfazione del personale è in aumento in quasi tutti i settori. Questo ti sorprende?

No, perché alle FFS si sta facendo strada una cultura diversa. Tuttavia, per continuare su questa strada e in vista dei numerosi pensionamenti futuri, le FFS devono pensare a migliorare la propria attrattiva come datore di lavoro, in particolare per attirare i giovani e le donne. Ciò richiederà un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata e l'introduzione di un lavoro a tempo parziale attrattivo anche per i lavori operativi. Questa maggiore necessità di lavoratori e lavoratrici, è anche legata al fatto che il trasporto pubblico è parte della soluzione alla sfida climatica. C'è quindi da aspettarsi che l'uso del trasporto pubblico aumenti e quindi l'offerta.

Per quanto riguarda l'attualità sindacale, le trattative sui profili professionali presso FFS Cargo non sono affatto soddisfacenti. Pensi che dovremo prepararci ad alzare la voce?

È troppo presto per dire quale sarà la nostra risposta. Ma una cosa è certa: presso Cargo ci aspettiamo che le FFS giochino il gioco del partenariato sociale. Per ridefinire i 18 profili professionali, è essenziale che le FFS siano trasparenti; non possiamo accettare che i dipendenti non sappiano come vengano definite le loro funzioni. C'è ancora un po' di strada da fare nei negoziati, ma alla fine saranno i membri SEV interessati a determinare cosa succederà.

Menzioni il ruolo delle persone coinvolte. Cosa bisogna migliorare nella democrazia del SEV?

C'è ancora spazio per migliorare la consultazione di coloro che sono interessati da cambia-

menti organizzativi, tagli di posti di lavoro o cambiamenti nei profili professionali. Questo richiede un'informazione più mirata e una maggiore presenza sul terreno. Questo è l'unico modo per coinvolgere i diretti interessati. La democrazia, in generale, esiste solo se è viva.

Nell'era della digitalizzazione, si parla ancora di presenza sul terreno. Secondo te non c'è qualcosa di anacronistico in questo?

La presenza sul terreno sappiamo che funziona. Anche se oggi tutti sono sui social network o sono permanentemente connessi, è imperativo vedere le persone in presenza. È importante che i lavoratori e le lavoratrici ci vedano, così come è importante che noi li incontriamo per sentire di persona i loro bisogni e poi formulare con loro le rivendicazioni. Il SEV non è una ONG distaccata dalla gente. E lo avvertiamo da entrambe le parti durante queste riunioni: quando ci si incontra davvero, i messaggi vengono trasmessi in un modo diverso rispetto alle modalità digitali. Questo non significa che non dobbiamo comunicare digitalmente. Si tratta di trovare la giusta complementarità. Inoltre, non vogliamo che la trasformazione digitale delle FFS avvenga senza i lavoratori e le lavoratrici. Ci impegniamo a sostenere misure per chi è toccato da questi processi; tra di esse è prevista la creazione di una rete di coaching finanziata dal Fondo digitale.

Parliamo del reclutamento. Come verrà implementata alle FFS la nuova strategia di reclutamento votata dal Comitato SEV nel 2021?

Uno dei punti di questa strategia è la necessità di fissare obiettivi di reclutamento per sottofederazione. È chiaro che alle FFS non abbiamo un tasso di organizzazione uniforme. Siamo convinti di poter convincere più dipendenti delle FFS ad aderire al nostro sindacato aumentando le nostre azioni sul campo. Queste azioni sul campo hanno anche lo scopo di identificare la prossima generazione del nostro sindacato. Come nel caso del personale delle FFS, anche molti militanti andranno in pensione nei prossimi anni.

PHILIPP HADORN risponde

«Il personale di Swiss si è già sacrificato abbastanza»

Perché SEV-GATA si oppone all'applicazione del CCL di crisi per il personale di terra firmato più di un anno fa con Swiss?

Il CCL di crisi è stato negoziato a causa dell'allora difficilissima situazione finanziaria di Swiss e successivamente accettato in una votazione digitale dai nostri membri a gennaio 2021, quindi in piena crisi Covid. Oltre ai contributi di risparmio del personale decisi in precedenza, prevede in aggiunta in particolare la cancellazione di un terzo della tredicesima e del premio di rendimento durante un periodo chiaramente definito. Il contratto entrerà in vigore, secondo l'accordo, solo dopo la fine del lavoro ridotto legalmente possibile.

Dal primo marzo, Swiss ha rinunciato al lavoro ridotto e ne approfitta per far entrare in vigore anticipatamente il CCL di crisi. Infatti il lavoro ridotto sarebbe ancora possibile. Pertanto l'entrata in vigore al momento attuale viola l'accordo, di conseguenza Swiss deve attendere prima di applicarlo. Dato che i colloqui con la direzione di Swiss sono rimasti finora infruttuosi, SEV-GATA sta ora considerando di intraprendere la via legale.

Alla luce della migliorata situazione finanziaria e dell'aumento del traffico aereo, Swiss farebbe anzi meglio a rinunciare del tutto alle misure di risparmio del CCL di

crisi, perché il personale ha già fatto abbastanza sacrifici a causa della pandemia: con la perdita del salario a causa del lavoro ridotto, con i licenziamenti collettivi, la riduzione volontaria dei gradi di occupazione, i pensionamenti anticipati e la mancata sostituzione delle partenze naturali, con assegnazioni di lavoro flessibili, l'accettazione di rischi per la salute ecc.

Con il CCL di crisi, il personale e i sindacati speravano di impedire i licenziamenti collettivi, che Swiss ha comunque deciso lo scorso mese di maggio. Da gennaio 2020, Swiss ha ridotto il suo personale di terra da circa 1700 posti a tempo pieno agli attuali circa 1400. Ora è di nuovo alla ricerca di 50 altri dipendenti. Ha utilizzato appena la metà del limite di prestito di 1,5 miliardi garantito dalla Confederazione ed è già stata in grado di rimborsare i debiti.

Anziché una forte riduzione di salario, il personale di Swiss merita un premio Covid come il personale della casa madre. Recentemente il capo di Lufthansa ha annunciato un premio di 800 euro per tutti i dipendenti come riconoscimento per il loro impegno durante la pandemia. Lo stesso dovrebbe fare Swiss.

Il segretario sindacale del SEV Philipp Hadorn è anche presidente di SEV-GATA, la sezione aviazione del SEV. Hai domande? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

GIORNATA NAVIGAZIONE

Dopo la crisi del Covid manca il personale

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dopo un anno di interruzione, i/le rappresentanti delle imprese di navigazione di tutto il Paese si sono nuovamente riuniti il 24 marzo a Lucerna al Convegno del settore Navigazione della sottofederazione VPT.

Avendo contratto il Covid, tuttavia, il vice presidente del SEV Christian Fankhauser ha illustrato in videoconferenza i temi e le iniziative dell'Unione sindacale svizzera (USS) e del SEV contro AVS 21, per una 13esima AVS e per l'utilizzo di parte degli utili della Banca nazionale per il finanziamento dell'AVS. Il vicepresidente centrale della VPT René Schnegg ha annunciato che nei primi due mesi la VPT ha già acquisito 161 nuovi membri, frenando così la diminuzione dei membri attivi (non pensionati). Considerata l'imminente ondata di pensionamenti in tutte le imprese dei trasporti pubblici, è necessario proporre quanti più giovani colleghi per poter mantenere e accrescere il livello dell'organizzazione, ha sottolineato Schnegg.

Dai rapporti delle delegazioni è emerso che la situazione del personale nelle imprese di navigazione è ulteriormente peggiorata a cau-

sa della crisi dovuta al Covid, poiché i nuovi collaboratori assunti e formati sono insufficienti, mentre parallelamente, a causa della situazione difficile (ad es. lavoro ridotto e conseguente diminuzione dei salari in molte imprese), sono state registrate ulteriori uscite.

Addirittura sul lago di Ginevra (CGN) sono stati assunti 30 addetti alla navigazione per poter smaltire i 3,5 milioni di ore supplementari; inoltre verranno messi in servizio altri battelli. Recentemente sul lago di Zurigo (ZSG) si sono licenziati molti giovani addetti alle casse e piloti, evidentemente per l'eccessivo carico di lavoro. «Non bisogna velocizzare eccessivamente le carriere», questo il monito lanciato al convegno. Ultimamente alla ZSG hanno lasciato il posto anche piloti e artigiani esperti, che evidentemente hanno perso la fiducia nella nuova direzione, come ha confermato un sondaggio svolto tra il personale.

Questi abbandoni vanno presi sul serio tanto più che normalmente il personale di navigazione è molto fedele alle proprie aziende, nonostante i salari modesti in rapporto alle vaste competenze e all'esperienza, le condizioni di assunzione spesso precarie - dovute alle piccole dimensioni delle imprese e alla loro dipendenza dalle condizioni meteo - le numerose ore supplementari d'estate, ecc. Una ra-

gione che lega ancora il personale a queste aziende è la passione per la nautica, sempre molto palpabile tra i partecipanti al convegno. «Mi è sempre piaciuto fare il marinaio e ne sono orgoglioso», ha affermato Patrick Clot congedandosi dal comitato del settore, in cui sin dalla fondazione della VPT ha preso parte all'organizzazione del convegno. «La partecipazione ai convegni sempre viva e disciplinata, mostra che la formula è quella giusta. Continuate così: c'è ancora molto da fare!» Il nuovo rappresentante della VPT Lac Léman nel Comitato di settore è il presidente di sezione Mathias Gay-Crosier.

Lo scambio tra i presenti alla giornata ha anche mostrato che oltre alle direzioni di Lugano (responsabile anche per il Lago Maggiore) e del Lago di Costanza - con le quali il dialogo del partenariato sociale è già stato anche in passato difficile - pure altre direzioni tendono a voler regolare i problemi principalmente con la commissione del personale. Tuttavia queste idee sono state rifiutate nel CCL della nuova BLS Schifffahrt, esternalizzata grazie alla definizione di chiare regole di partecipazione. Da febbraio sono in corso con BLS Schifffahrt anche i negoziati per un nuovo sistema salariale, come pure con la CGN, che a tal fine prevede un termine di due anni, mentre BLS Schifffahrt parla di quattro mesi.



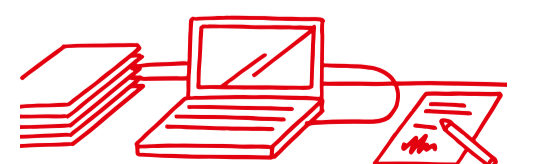
Foto di gruppo sul luogo dell'incontro, ancora una volta a bordo di un natante del Lago dei Quattro Cantoni



A lungo all'ombra del referendum contro l'AVS 21, il referendum contro l'abolizione della tassa preventiva sulle obbligazioni ha raccolto più di 65000 firme. Lanciato dal Partito socialista, dai Verdi e dai sindacati, il referendum sarà depositato alla Cancelleria federale all'inizio di aprile. I referendisti avevano sostenuto - in occasione del lancio del referendum - che l'abolizione dell'imposta sarebbe stata un «nuovo saccheggio delle casse pubbliche».

In occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della discriminazione razziale (il 21 marzo), la Commissione federale contro il razzismo (CFR) rammenta che la lotta al razzismo ci riguarda tutti. In Svizzera quasi un terzo delle persone interpellate si è dichiarato vittima di violenza o discriminazioni, soprattutto sul lavoro e negli spazi pubblici; una percentuale in aumento dal 2016. Il 56 per cento ha dichiarato di aver subito discriminazioni a causa della propria nazionalità, il 35 per cento a causa della lingua o dell'accento. Questi dati rivelano che in Svizzera il razzismo si manifesta in maniera concreta, quotidiana e significativa e devono essere considerati con la massima attenzione nel rispetto di chi ne è vittima.

sev-online.ch



SBB CARGO INTERNATIONAL

I membri dicono un chiaro sì al nuovo CCL

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Mesi di difficili trattative con SBB Cargo International hanno alla fine permesso di giungere ad un nuovo CCL, privo di modifiche radicali. La direzione delle trattative del SEV lo giudica un compromesso accettabile: il personale ottiene alcuni miglioramenti apprezzabili, sebbene di portata inferiore a quanto richiesto dal SEV, a fronte di concessioni all'azienda tutto sommato sostenibili. I membri del SEV si sono espressi sul risultato delle trattative tramite una votazione svoltasi in via elettronica. Una chiara maggioranza lo ha accettato.

Il sindacato SEV aveva iniziato già tre anni fa a organizzare assemblee del personale per raccogliere proposte di modifica del Contratto collettivo di lavoro (CCL). La pandemia ha però ritardato tutto il processo e le trattative sono iniziate solo nel marzo 2021. Il SEV ha richiesto in primo luogo miglioramenti nella tutela della salute e nella conciliabilità tra lavoro e vita privata, mentre l'azienda chiedeva maggior flessibilità in cambio di aumenti della retribuzione, per soddisfare meglio le aspettative della clientela in rapporto alla concorrenza.

I risultati delle trattative

In dieci dure tornate di trattativa, la comunità composta da SEV, VSLF, transfair e AQTP ha potuto far accogliere le proprie richieste, respingendo almeno in parte quelle della dire-



SBB Cargo International opera sempre più spesso di notte.

zione, come per esempio quella di prevedere un secondo luogo di servizio. Si è così giunti ad un accordo che prevede la validità del CCL sino a fine 2025, in modo da garantire una certa stabilità al personale. Le principali modifiche rispetto al CCL in vigore dal 2012 sono le seguenti:

- l'aumento del 5% del valore massimo delle fasce salariali di tutti i profili professionali, che permette alle e ai circa 90 dipendenti attualmente al massimo del loro stipendio di tornare a beneficiare di aumenti salariali;
- l'accelerazione della pro-

gressione salariale delle colleghe e dei colleghi in carriera;

- l'aumento del congedo paternità da 10 a 15 giorni e di quello maternità da 17 a 18 settimane, nonché l'introduzione di un congedo d'adozione di 10 giorni;
- l'introduzione di un nuovo conto CTS per le attribuzioni di ulteriori giorni di compensazione, alimentato dai saldi di tempo che a fine anno superano le 41 ore;
- l'attribuzione di turni di riposo inferiori a 12 ore sarà possibile solo con la codecisione e a condizione

che la durata media di questo turno di riposo e dei due seguenti sia di almeno 12 ore;

- i turni notturni che iniziano prima delle 24 potranno durare sino alle 7, rispettivamente sino alle 8 con la codecisione (i limiti attuali erano le 6, risp. le 7 e l'azienda aveva chiesto di portarli alle 8, risp. alle 9). In compenso, il tempo di lavoro tra le 6 e le 8 verrà conteggiato doppio;
- i turni prima delle vacanze potranno durare sino alle 4, anziché sino alle 2 come finora. La direzione aveva chiesto di poter pianificare sino

alla domenica mattina.

- Il nuovo CCL prevede pure la possibilità, ma solo con codecisione, di ridurre da 40 a 30 minuti le pause di turni oltre le nove ore, come pure di prevedere una terza pausa in un turno.

Un chiaro sì

In febbraio, il SEV ha indetto quattro videoconferenze per i propri membri e tutti i dipendenti interessati, allo scopo di illustrare il risultato delle trattative. Dal 20 al 27 febbraio si è poi svolta, sempre in forma digitale, una votazione, alla quale ha preso parte il 57% dei membri SEV coinvolti. I voti rientrati hanno dato il seguente responso: 75% a favore, 20,3% contrari e 4,7% astenuti. Un'analisi per categorie professionali ha permesso di accertare che il risultato è stato accolto da due terzi dei macchinisti votanti.

E ora?

Il risultato delle trattative è stato accolto anche da transfair e dall'associazione dei quadri, mentre il VSLF ha chiesto un nuovo periodo di riflessione. «Sulla base del chiaro responso democratico della propria base, il SEV vuole chiaramente applicare il contratto», commenta il vicepresidente SEV Christian Fankhauser. «E i colloqui con transfair, AQTP e azienda hanno confermato anche la loro volontà di firmarlo». La posizione definitiva del VSLF non è per contro giunta entro il termine di chiusura del nostro giornale, per cui non è ancora dato di sapere quando il contratto potrà essere firmato e quando potrà entrare in vigore.

TRE DOMANDE SUL CCL DI SBB CARGO INTERNATIONAL

«Un compromesso valido che dà stabilità sino al 2025»

Markus Fischer. Al SEV, le relazioni con SBB Cargo International sono curate dai due segretari sindacali Wolfram Siede e Thomas Giedemann, che abbiamo intervistato.

Le trattative per il CCL hanno richiesto quasi un anno. Cosa le ha rese così difficili?

Thomas Giedemann: le rivendicazioni sindacali e quelle aziendali erano molto distanti tra loro, tanto da rendere veramente difficile cercare anche solo un denominatore comune minimo. In particolare, l'azienda chiedeva un'ampia flessibilità sul tempo di lavoro, che noi siamo riusciti a respingere. L'unica concessione dolorosa che abbiamo dovuto fare riguarda il prolungamento dei turni notturni che iniziano prima delle 24. Nel complesso, però, i provvedimenti di flessibilizzazione sono sopportabili. L'azienda li ha motivati con la necessità di non perdere incarichi di trasporto nei confronti della strada e di altre ferrovie,

soprattutto estere. Ne andava quindi della sicurezza dei posti di lavoro. In cambio, abbiamo ottenuto miglioramenti per il personale.

Wolfram, nella tua veste di capo della delegazione SEV, come valuti il CCL?

Wolfram Siede: si tratta di un compromesso valido, in grado di assicurare stabilità sino al 2025 e che porta alcuni miglioramenti importanti: l'aumento di tutte le fasce salariali, di cui potranno beneficiare i e le dipendenti giunti al massimo della loro scala; l'accelerazione della progressione salariale per i giovani e il prolungamento dei congedi di maternità e paternità. Per bilanciare le flessibilizzazioni introdotte, abbiamo ottenuto un ampliamento del diritto di codecisione, del quale il personale e la commissione dei turni di lavoro dovrebbero fare buon uso.

Quali sono le prossime sfide presso SBB Cargo International?

Thomas Giedemann: il SEV prende molto sul serio le preoccupazioni del personale per gli aumenti di flessibilità e ne sorveglierà attentamente le conseguenze, intervenendo laddove queste generano problemi.

Wolfram Siede: stiamo accompagnando delle prove con gruppi di macchinisti che, debitamente indennizzati, svolgono più turni notturni e mattutini per sgravare altri gruppi composti per lo più da collaboratori più anziani. Tutto ciò deve avvenire solo su base volontaria e bisogna garantire anche la possibilità di rientrare nei turni normali. È stato costituito anche un gruppo di lavoro paritetico per verificare la possibilità di riprendere anche presso SBB Cargo International i modelli di pensionamento anticipato di FFS e FFS Cargo. Infine, abbiamo un enorme accumulo di ore di lavoro arretrate, che potranno essere smaltite solo aumentando il personale.

TRAFFICO MERCI

Trasporto notturno: i clienti lo vogliono

Markus Fischer. Durante le trattative per il CCL, FFS Cargo International ha sostenuto come sia il mercato ad esigere in misura crescente il lavoro notturno. Hans-Peter Vetsch, direttore del comitato del Gottardo e membro da anni del SEV, ammette che vi sono operatori, quali la Hupac, che vogliono poter caricare le loro merci la sera e scaricarle il mattino successivo. Ma non si tratta di condizioni imprescindibili: non è infatti vero che non vi sono tracce d'orario per trasportare merci anche di giorno.

Vetsch ci spiega che di giorno vi sono numerose tracce d'orario per il traffico merci inutilizzate, mentre di notte queste sono rare. Negli orari dei pendolari, il traffico viaggiatori necessita indubbiamente di un maggior numero di tracce rispetto a quanto previsto inizialmente. Vi sono però anche fasce orarie in cui il traffico è ridotto e nelle quali potrebbe cedere alcune tracce. Sull'asse del Gottardo, sono disponibili

circa 130 tracce per il traffico merci al giorno e circa 60 sull'asse del Lötschberg. Vetsch propone pertanto di ridurre i prezzi di queste tracce durante il giorno e nei fine settimana, per renderle maggiormente attraenti per quelle merci che non devono necessariamente essere messe a disposizione l'indomani, come per esempio il truciolo di legno. «La logistica è un settore molto flessibile», sottolinea Vetsch.

Dovrebbero essere ridotte anche le tasse imposte dai gestori dell'infrastruttura per il ricovero di treni sulla linea o prima dei terminali. Infine, vi è il problema delle lunghe attese alle quali i treni merci sono spesso sottoposti per passare il confine a Chiasso o Basilea. Per risolverlo, Vetsch chiede di attribuire un maggior numero di tracce transfrontaliere e di ampliare le linee di accesso a nord e a sud delle NTFA, in particolare quella pianeggiante a semplice binario Bellinzona-Luino-Gallarate/Novara.

COMITATO SEV

Un futuro per l'autostrada viaggiante?

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il Comitato SEV si è riunito il 18 marzo. Tra le altre cose, ha approvato i conti del 2021, sotto il segno dell'equilibrio. Ha anche discusso la risposta del SEV alla consultazione sul finanziamento dell'autostrada viaggiante.

La coordinatrice della politica dei trasporti del SEV Daniela Lehmann ha presentato la posizione del SEV sul progetto di legge sull'autostrada viaggiante che è stato messo in consultazione. L'autostrada viaggiante? Ogni anno trasporta circa 105'000 camion e semirimorchi attraverso le Alpi. Secondo il sito dell'Ufficio federale dei trasporti, è adatta al trasporto transalpino che, per ragioni logistiche, è difficile da intraprendere nel trasporto combinato non accompagnato,

«L'autostrada viaggiante è stata finora un'importante misura di accom-

pagnamento nella politica dei trasferimenti. Per garantirne la continuità negli anni dal 2024 al 2028, è previsto un tetto di spesa per il finanziamento del servizio fino al 2028», ha spiegato Daniela Lehmann al Comitato SEV.

L'attuazione della manutenzione e dell'organizzazione temporanea dell'autostrada viaggiante proposta in questo progetto di legge, richiede una modifica simultanea della legge federale sul trasferimento del trasporto pesante attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia (LTTM). Il SEV sostiene naturalmente la continuazione dell'autostrada viaggiante, anche perché il numero di veicoli pesanti che attraversano le Alpi su strada è ancora troppo elevato rispetto a quanto richiesto dall'iniziativa delle Alpi, approvata dal popolo quasi 30 anni fa.

Il Controllo federale delle finanze (CDF), nel suo rapporto 2018 sull'autostrada viaggiante, la considera uno strumento efficace per spostare il traffico stradale attraverso le Alpi. Nella

sua analisi, il CDF ammette che, se l'autostrada viaggiante cessasse di funzionare, il 75% del suo traffico sarebbe trasferito sulla strada entro quattro anni.

Questo è ciò che preoccupa il SEV. Nel suo testo di orientamento, il SEV lo ha detto chiaramente: «Se l'autostrada viaggiante deve essere soppressa dopo il 2028, occorre mettere in atto un pacchetto efficace di misure di accompagnamento per contrastare la minaccia del trasferimento del trasporto sulle strade. A questo proposito, richiamiamo la posizione dell'Iniziativa delle Alpi, che evidenzia in dettaglio i possibili elementi di un tale pacchetto di misure».

Il rapporto elogiativo della Commissione della gestione

Il Comitato ha anche preso nota della relazione presentata dalla Commissione della gestione. Il suo presidente, Urs Frank, ha notato che il 2021, l'anno della pandemia, ha rap-

presentato per il SEV una grande sfida. «Nonostante le circostanze estreme, il SEV è rimasto costantemente a disposizione dei suoi membri e ha potuto aiutarli».

Nonostante il rapporto positivo, la Commissione della gestione ha proposto dei suggerimenti per migliorare. Ha per esempio sottolineato che sarebbe auspicabile una maggiore diver-

sità nella Commissione Giovani. «In effetti, nel 2021 una grande maggioranza dei partecipanti proveniva dalla ZPV e dalla LPV».

Il Comitato SEV si è pure chinato su una prima lettura del testo di orientamento «Digitalizzazione» (vedi articolo sotto). Ha anche preso atto della donazione di CHF 10'000 del SEV a favore della Croce Rossa in Ucraina.

Conti SEV in equilibrio

Il comitato ha approvato i conti 2021 del SEV. I conti sono equilibrati, grazie soprattutto al buon esito del reclutamento e alla riduzione delle dimissioni.

«Questo significa che il calo dei contributi delle quote che potrebbero derivare da un calo del numero di membri, è stato limitato», ha detto Aroldo Cambi, responsabile delle finanze. Come già menzionato nelle edizioni precedenti, le azioni sul cam-

po per il reclutamento hanno dato i loro frutti.

Allo stesso tempo, i risultati degli investimenti finanziari hanno portato più di 1,8 milioni di franchi, ma «il 2022 potrebbe presentare un volto diverso perché possiamo vedere che l'inflazione è in aumento e può avere un impatto sui tassi di interesse». Questo risultato finanziario ci permette «di non aumentare le quote sindacali», ha detto Aroldo Cambi.

INTERVISTA A DANIELA LEHMANN

L'avvenire digitale

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

In vista del Congresso di ottobre, il Comitato SEV si è chinato sulla bozza del testo di orientamento sulla digitalizzazione. La responsabilità è di Daniela Lehmann intervistata anche sui compiti come coordinatrice della Mobilità 4.0 nel SEV.

Cos'è la digitalizzazione e in che modo si ripercuote sul personale dei trasporti?

Daniela Lehmann: La digitalizzazione è la quarta rivoluzione industriale. Dopo che la terza rivoluzione ha portato l'automazione nella produzione, nell'Industria 4.0 persone, macchine, impianti, logistica e prodotti comunicano e cooperano direttamente tra loro. La digitalizzazione interessa i collaboratori delle imprese di trasporto in moltissimi settori. Per esempio, il personale addetto alle pulizie può ricevere istruzioni tramite il tablet ed essere così sorvegliato da vicino, così come il personale di guida, il che riguarda l'intero comportamento di guida. Ecco perché è necessario negoziare con i datori di lavoro quali dati sono autorizzati a raccogliere e utilizzare, ad esempio, per le valutazioni del personale. La digitalizzazione in sé non è né buona né cattiva. In qualità di sindacato, la giudicheremo nelle forme della sua attuazione concreta che potranno andare a vantaggio

dei collaboratori oppure focalizzarsi solamente sul profitto. Un'altra questione riguarda le applicazioni veramente utili e valide. Tempo fa, abbiamo letto notizie di come progetti quali Smartrail 4.0 avrebbero potuto rendere superfluo il personale di locomotiva. Nel frattempo, abbiamo capito che, a causa della complessità della nostra rete ferroviaria, la guida autonoma non è uno sviluppo così semplice e che per molto tempo ancora in cabina di guida saranno necessarie persone in carne e ossa.

A che punto è la versione 2022, che si riallaccia ai testi del 2017 e 2019?

Il testo di orientamento definisce le linee guida del SEV per valutare e influenzare le misure di digitalizzazione – anche nell'ambito delle trattative del CCL – e include le nostre richieste di base in materia di digitalizzazione. Il 18 marzo, nel Comitato è stato letto per la prima volta il documento. Tra le altre cose, è stata integrata la nostra richiesta di permettere ai collaboratori di stare al passo con gli sviluppi digitali: se viene offerto l'e-learning per la formazione continua, i collaboratori devono anche essere messi in condizione di utilizzare i programmi di e-learning. Una seconda lettura è prevista nel Comitato a giugno. I feedback sono quindi ancora possibili e auspicati. Infine, il 27 ottobre il Congresso approverà il documento.

Cosa c'è di nuovo?



Oggi, il tablet è uno strumento di lavoro indispensabile per molti – come qui nell'impianto di servizio di Bienne

La novità più importante è certamente la richiesta di una soluzione settoriale. L'idea è che le imprese di trasporto versino denaro in un fondo destinato a finanziare soluzioni per i collaboratori che, per esempio, hanno difficoltà a stare al passo con la trasformazione digitale. Un tale fondo comune rende possibili soluzioni anche per le piccole imprese che non potrebbero farcela da sole. Alla luce delle sfide demografiche per le imprese di trasporto, è anche nel loro interesse che il maggior numero possibile di collaboratori possa continuare a lavorare nell'azienda o nel settore grazie a misure di formazione globali. Sarà affrontata in modo più chiaro la questione dell'eccessiva quantità di informazioni imposta dai datori di lavoro al personale attraverso tutti i possibili canali. Questo eccesso deve essere ridotto secondo il motto «meno è più» e occorre concedere ai dipendenti il diritto di non essere raggiungibili nel tempo libero. Inoltre c'è una nuova sezione dedicata al telelavoro, che abbiamo sperimentato durante la pandemia. Le soluzioni di telelavoro devono tenere conto delle esigenze dei dipendenti e rispettare la legislazione sul lavoro. È altrettanto importante prevenire gli eccessi nella sorveglianza, l'intreccio fra vita privata e professionale e altri rischi psicosociali.

Dal 2017 sei coordinatrice Mobilità 4.0 nel SEV. Quali sono i tuoi compiti in questo ambito?

Dopo che il Congresso ha approvato il primo testo di orientamento sulla digitalizzazione nel 2017, il mio carico di lavoro per questi compiti di coordinamento è aumentato del 20%. La maggior parte attualmente è destinata al progetto della rete di coaching, finanziato dal fondo per la digitalizzazione delle FFS. Partecipo spesso alle riunioni delle sezioni e delle sottosezioni per discutere con i nostri membri le questioni legate alla digitalizzazione. Questi input aiutano noi del team Digitalizzazione del SEV a sviluppare ulteriormente il testo di orientamento sulla digitalizzazione. Il team Digitalizzazione discute ogni mese le questioni di attualità, i progetti e le consultazioni.

Attualmente è in corso la consultazione sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità: l'obiettivo è creare un'infrastruttura nazionale di dati nel settore della mobilità che raccolga e fornisca informazioni affidabili sui numerosi aspetti rilevanti della mobilità e le renda accessibili a tutte le parti coinvolte, libere da interessi commerciali. Questo è un elemento fondamentale per poter sviluppare un servizio pubblico digitale nel settore della mobilità che – a nostro modo di vedere – dovrebbe essere fornito soltanto dallo Stato o dal nuovo Ente dei dati sulla mobilità (EDM) proposto. Naturalmente, durante questo anno, sarò felice di ricevere suggerimenti e consigli sul tema della digitalizzazione.

TL

Peggiorare il lavoro? No chiaro!

Yves Sancey. «Giù le mani dalla nostra pianificazione del tempo di lavoro!» Questo è il messaggio molto chiaro espresso da più di 600 autisti dei tl nel corso di un'assemblea infuocata presso la sede del SEV.

Il 16 marzo, quasi 350 autisti dell'azienda di trasporto pubblico losannese (tl) hanno dunque respinto all'unanimità la proposta della direzione di peggiorare le loro condizioni di lavoro. Proprio come gli altri 250 colleghi molto arrabbiati, che si sono incontrati il 23 marzo per completare il processo di consultazione. Il messaggio è chiaro: a memoria di autista, era da molto tempo che non si vedeva una partecipazione così grande.

Il SEV aveva chiesto l'apertura dei negoziati sulla base di una lista di richieste in cui si affermava che le condizioni di lavoro degli autisti erano peggiorate con l'intensificarsi dell'orario di lavoro, della produttività e del traffico urbano. I miglioramenti sono quindi urgentemente necessari. Per questo il SEV chiede orari di lavoro più brevi e una settimana di 5 giorni.

Non solo la direzione non affronta nessuna delle principali richieste del SEV e del personale, ma parlando di «evoluzione» sta in realtà preparando un vero e proprio smantellamento delle attuali condizioni di lavoro del personale di guida «Si tratta di una proposta inaccettabile – ha detto il sindacalista del SEV Pablo Guarino, responsabile del dossier – che non soddisfa le legittime richieste del personale già molto flessibile».

GUERRA IN UCRAINA

Il comando mobile che fa funzionare i treni dell'Ucraina



Alan Chin, sintesi di un testo apparso su *Business Insider*, 04.03.2022.

Leopoli, Ucraina – La rete ferroviaria ucraina è in prima linea di fronte all'invasione russa. Alan Chin, fotoreporter indipendente e collaboratore del sito americano *Business Insider*, di *Newsweek* e del *New York Times* ha viaggiato con coloro che conducono le operazioni. Il suo reportage.

La rapida evacuazione dei civili e dei soldati feriti e il trasporto degli aiuti umanitari e dei rifornimenti militari sono le priorità assolute mentre l'Ucraina respinge gli attacchi russi. E così, dall'inizio dell'invasione, i dirigenti della ferrovia hanno lasciato il loro quartier generale a Kiev e hanno fatto costantemente la spola attraverso il paese.

Ho incontrato Pertsovskiy all'ingresso principale della stazione ferroviaria di Leopoli, una grande struttura Art Nouveau costruita nel 1904, quando Leopoli faceva parte dell'Impero austro-ungarico. Come capo delle operazioni passeggeri di Ukrzaliznytsia, le ferrovie ucraine, Oleksandr Pertsovskiy è una delle persone che assicurano la mobilità in Ucraina. Migliaia di persone sono stipate dentro e intorno all'edificio, arrivate da Kiev, Kharkiv e altre aree sotto attacco russo. La maggior parte di loro sta aspettando i treni per la Polonia, 70 km a ovest, dove si dirigono 10 000 persone al giorno. Diverse centinaia di volontari locali hanno eretto tende e distribuiscono zuppa calda, caffè e tè oltre a coperte. Fuori, mentre la temperatura si aggira attorno allo zero, la gente accende dei fuochi riunendosi attorno per riscaldarsi.

Le responsabilità di Pertsovskiy

normalmente includono la promozione di «festival jazz ed eventi.» Ma alle cinque del mattino del 24 febbraio, quando gli attacchi aerei e missilistici russi su Kiev e sull'Ucraina segnarono l'inizio di un'invasione in piena regola su più fronti, «il mio lavoro è cambiato come quello di tutti i ferrovieri del paese» racconta. Scusandosi senza necessità, ha parlato con me e un altro giornalista tra chiamate e messaggi, mentre il suo cellulare suonava e vibrava in continuazione. «Ogni minuto, bambini, prodotti alimentari, animali... Se mi si scarica la batteria, centinaia di persone...» Pertsovskiy deve rispondere a un'altra chiamata prima di poter finire il suo pensiero. Capistazione e funzionari, operatori umanitari e diplomatici, tutti hanno delle richieste e ognuna è urgente. Oltre un milione di persone si sono messe in viaggio in Ucraina, un paese un po' più grande della Francia, mentre continua una delle più grandi migrazioni di sfollati, e prossimamente rifugiati, della memoria recente. Ci si aspetta che molti altri cercheranno di fuggire mentre la situazione muta costantemente.

Mentre alcuni hanno lasciato il paese in auto, altri temono di rimanere senza carburante o di essere circondati dalla forze russe. Inoltre la maggior

parte della gente non possiede automobili. Quindi i treni di Ukrzaliznytsia sono sovraffollati. La stazione di Leopoli normalmente gestisce 5000-6000 persone al giorno, ma negli ultimi giorni sono decuplicate. Dove possibile, i treni tornano verso est, in direzione di Kiev e del resto del paese trasportando aiuti. «Abbiamo treni che arrivano in Polonia. Sarebbe uno spreco di risorse farli tornare vuoti» afferma, «così li carichiamo».

«Trasporto turisti»

La rete ferroviaria ucraina è estesa e Pertsovskiy dice che sono stati in grado di stipare fino a 6000 viaggiatori su un singolo treno. Hanno anche sospeso la regolare emissione di biglietti. E continua «Ieri sera ho ricevuto una chiamata da un treno intercity» – il modo più veloce e affidabile per arrivare a Leopoli da Kiev – «che si è trovato di fronte a binari danneggiati. Fortunatamente, risolto... ma i nostri treni a più alta capacità sono a due piani e potrebbero diventare obiettivi» per via delle loro dimensioni. Pertsovskiy, 36 anni, plurilingue e padre di un bambino piccolo, è cresciuto nella città di Severodonetsk, nella contesa regione del Luhansk nell'Ucraina orientale. È stato borsista Fulbright e ha studiato alla Bran-

Le ferrovie dell'Ucraina

Fondata nel 1991, Ukrzaliznytsia, la compagnia ferroviaria ucraina, impiegava 375900 ferrovieri alla fine del 2021. La sua flotta comprenderebbe circa 4000 locomotive, 1800 automotrici, 6000 carrozze e 180000 vagoni. Nel 2021, l'Ucraina aveva il 6° servizio ferroviario passeggeri più grande del mondo, il 7° servizio merci più grande e il 13° più grande (3° in Euro-

pa) in termini di chilometraggio (23000 km di linee a scartamento russo 1520 mm). L'Ucraina ha più di 1600 stazioni. L'Ucraina è il secondo stato più grande d'Europa e il primo interamente europeo. L'Ucraina divenne nuovamente indipendente nel 1991, con la disgregazione dell'URSS, e aveva una popolazione di circa 44 milioni di abitanti.



Oleksandr Pertsovskiy, capo della sezione passeggeri delle ferrovie ucraine. L'Ucraina ha il sesto più grande servizio ferroviario di passeggeri al mondo e il settimo più grande servizio di trasporto merci.



Oleksandr Kamyshin (a sinistra), CEO delle ferrovie ucraine, con i membri del suo team di gestione, è riuscito a coordinare l'evacuazione di 2,5 milioni di civili.



ALAN DHIN FOR INSIDER

non un passaggio». Tuttavia per ragioni pratiche e di sicurezza, gli alti dirigenti di molti servizi essenziali dell'Ucraina hanno dovuto disperdersi non appena iniziata la guerra, per mantenere operativi quei servizi sotto forte pressione.

Seduto accanto al macchinista in testa al treno, Kamyshin si consulta con vari capi dipartimento mentre il treno sfreccia attraverso la campagna, con punte di 160 km/h.

Mappa sul tavolo

Stendendo una grande mappa sul tavolo, Kamyshin descrive ciò che la ferrovia ha vissuto dall'inizio della guerra, sei giorni prima. «Ufficialmente, c'era una procedura d'evacuazione da Luhansk e Donetsk [le aree a lungo contese nell'Ucraina orientale]. Quando hanno iniziato a bombardare Kiev, ufficiosamente la città non ha annunciato un'evacuazione, ma abbiamo trasportato più di 900 000 persone solo dalle dieci principali città dell'Ucraina, incluse Kiev, Kharkiv, Odessa, Dnipro, e Zaporizhia, su centinaia di treni. Abbiamo perso il comfort, perché li facciamo salire tutti, doppia e tripla capacità. Ma guadagniamo in sicurezza. Abbiamo creato delle squadre che si spostano attraverso il paese. Negli ultimi due giorni sono stato in più di 10 località. Ho a disposizione 231 000 persone, che vanno a lavorare anche senza dormire, ma devo mostrargli che sono con loro».

Kamyshin riferisce direttamente al Ministro delle infrastrutture Oleksandr Kubrakov e al Presidente Zelensky, e racconta che «quando siamo andati a Kiev, siamo finiti sotto il fuoco dei missili che volavano al di sopra dei binari. Siamo stati fortunati. Ci ha detto che l'esercito e le ferrovie sono le strutture più importanti in Ucraina in questo momento». Kamyshin spiega che i treni militari e civili sono tenuti rigorosamente separati, ma condividono gli stessi binari e i militari hanno la massima priorità per locomotive, materiale rotabile e orari.

Kamyshin ha presentato a turno alcuni dei membri della sua squadra, quasi come il leader di una band che ringrazia pubblicamente ogni musicista dopo il suo assolo: Slava Babak alla sicurezza e connettività, Viacheslav Yeromin alle merci e cargo, Vladimir Krot alla sicurezza, Natalia Zapolska direttrice delle risorse umane e molti altri che non volevano essere nominati. Provenienti da background diversi e da tutta l'Ucraina, incluse le regioni attualmente sotto attacco, parlano sia ucraino sia russo in modo intercambiabile. Se Kamyshin e Pertoivskyi sono esempi di una giovane Ucraina emergente orientata verso l'occidente, gli altri sono chiaramente personale ferroviario professionale di lunga data, in uniforme cachi piuttosto che in abiti civili, a volte con volti torvi ad ogni arrivo di un nuovo rapporto su una crisi o un problema. Yeromin si è concentrato sull'importanza di assicurare le forniture di carburante per l'operatività ferroviaria e per l'intero paese. «Prima l'80% del nostro gas e carburante arrivava dalla Bielorussia e dalla Russia. Ora dobbiamo rimpiazzarlo con quello dall'Europa». Naturalmente anche i generi alimentari sono in cima alla lista, non solo farlo entrare, ma anche farlo uscire perché «prima avevamo 2000 vagoni merci al giorno pieni di grano che andavano ai

porti marittimi, perché il 90% del nostro grano è destinato all'esportazione. Ora i porti sono chiusi, quindi anche la logistica deve spostarsi in Europa». Ha specificato come stanno portando il carbone alle centrali elettriche e la loro nuova missione che consiste nel facilitare l'arrivo degli aiuti umanitari da Katowice e Cracovia in Polonia.

«Sono responsabile della circolazione in sicurezza dei treni», spiega Krot, «ma ora non abbiamo più i vecchi modi semplici di sistemare le cose. I binari sono danneggiati dalle sparatorie, i ponti saltati, i sistemi dei segnali danneggiati. I proiettili hanno colpito le locomotive. Abbiamo avuto dei feriti. Questi sono tutti pericoli diretti per i trasporti, ma abbiamo mantenuto il controllo dell'infrastruttura tecnica». Babak, ex ufficiale militare: «La mia preoccupazione più grande è che un treno passeggeri venga colpito e la gente muoia». Durante una breve fermata a Ternopil, dove Kamyshin ha avuto una teleconferenza con i top manager delle sei ferrovie regionali dell'Ucraina, Babak ha visto sua moglie e i figli per alcuni brevi minuti. Avevano guidato per 48 ore dopo essere sfuggiti alla feroce battaglia che infuriava a Kharkiv. Quando è arrivato il momento di partire, l'ho visto abbracciare ciascuno di loro a turno sulla banchina della stazione e poi risalire sul treno e salutarli con la mano dal finestrino della porta del vagone finché non sono scomparsi alla sua vista. È rimasto al finestrino per quello che è sembrato molto tempo, ma probabilmente era solo qualche istante, mentre il treno accelerava e il nostro viaggio continuava attraverso il paesaggio invernale di una nazione in guerra per la sua stessa esistenza.

Nervi d'acciaio

«Questa storia parla di ogni singolo ferroviere», dice Kamyshin. «Siamo strutturati, siamo disciplinati. Nessuno di noi perde il controllo. Non ho visto un solo ferroviere perdere il controllo. Questa gente ha i nervi d'acciaio». «Sono qui per aiutare il mio paese», dice Zapolska, aiutato solo da un giovane steward nel preparare il tè e il caffè e riscaldare i pasti, «perché un giorno mio figlio non debba avere paura delle esplosioni. Un piccolo passo verso la vittoria. Mi si spezza il cuore a vedere tutto ciò che sta succedendo».

Sia Putin sia Biden e i loro consiglieri, per ragioni completamente diverse, pensavano che l'Ucraina sarebbe sopravvissuta solo per un giorno o due, al massimo tre, a un'invasione russa concertata su più fronti. Uno potrebbe essere guidato da ambizioni imperialistiche di ricostruire l'URSS e incoraggiato dai successi in Siria e Georgia, l'altro traumatizzato dal crollo degli eserciti sostenuti dagli americani a Kabul e Mosul. Entrambi potrebbero avere dimenticato che l'Ucraina è uno stato nazionale con infrastrutture avanzate e strutture funzionanti, con un proprio complesso militare-industriale, e uno dei principali sistemi ferroviari del mondo che ha continuato a far circolare i treni su gran parte dei suoi 22 000 km di binari prima della guerra. Era notte fonda quando siamo scesi a Zhmerynka, una cittadina dell'Ucraina centrale, a diverse centinaia di chilometri da dove eravamo partiti. Kamyshin e la sua squadra scompaiono verso le loro prossime località non rivelate, che più tardi mi disse includevano «la visita alle filiali regionali di Odessa e Dnipro, per mostrare sostegno ai manager regionali». Abbiamo aspettato il treno per tornare a Leopoli in una sala d'aspetto ornata, dove lo Zar Nicola II fu accolto con pane e sale (segno di ospitalità) oltre cento anni fa. Ha iniziato a nevicare mentre il treno oscurato corre nell'oscurità rotta solo occasionalmente dalle luci accanto ai binari, che illuminano i fiocchi di neve e il pulviscolo sul terreno.



ALAN DHIN FOR INSIDER

deis University, vicino a Boston, in seguito ha vissuto e lavorato a Singapore. Ma è tornato in patria, perché «l'Ucraina aveva iniziato a cambiare. Avrei potuto essere lontano da tutto questo». E aggiunge: «Il primo ferroviere è stato ucciso oggi». Dall'inizio della guerra, 33 ferrovieri ucraini sono morti. Durante una telefonata concitata da Kharkiv sotto il fuoco nemico, Pertoivskyi si è girato verso di noi dicendo «Io trasportavo turisti».

Comando mobile

Alla stazione ferroviaria di una piccola cittadina, è arrivato anche un gruppo di personale ferroviario armato, che indossa caschi e giubbotti antiproiettile. Poco dopo siamo saliti sul treno per incontrare Oleksandr Kamyshin, il CEO di Ukrzaliznytsia. Kamyshin, un uomo alto con una giacca nera e capelli pettinati all'indietro in quello che lui chiama stile «Vichingo», ha una presenza notevole. Padre di due giovani ragazzi, Andrey e Arkadij, ha assunto l'incarico da appena sei mesi ed è ancora senza contratto ufficiale o uno stipendio. Precedentemente aveva studiato all'INSEAD in Francia, possedeva una grande azienda di media ed è stato un manager di investimenti per il gruppo SCM dell'oligarca ucraino Rinat Akhmetov.

Il Presidente Zelensky ha fatto di sé stesso un potente simbolo della resistenza rimanendo nella capitale Kiev, famosa è la sua risposta al Governo americano che gli offriva l'evacuazione: «Mi servono munizioni,

Gli sfollati

Secondo l'ONU sono 3,8 milioni le persone fuggite dall'Ucraina, 90% donne e bambini. Più di 10 milioni di persone hanno abbandonato le loro case, compresi quasi 6,5 milioni di sfollati interni. Finora in Svizzera i rifugiati registrati sono 16'520. Questi i dati al 28 marzo, ma la situazione evolve drammaticamente.

FORMAZIONE SEV

Il corso sulla CoPe è un successo

Angelo Stroppini. Lo scorso 15 marzo si è tenuto presso la Casa del Popolo di Bellinzona il corso organizzato dal segretariato regionale per i membri delle commissioni del personale. I colleghi, giunti soprattutto dalle imprese di trasporto concessionarie, hanno apprezzato il corso e il momento di convivialità.

Finalmente – forse e si spera nei momenti finali della pandemia – il corso per i membri delle commissioni del personale si è potuto svolgere. Il corso era davvero atteso da tanti membri attivi nelle CoPe e non ha mancato di soddisfare pienamente le aspettative. Sono state fornite nozioni di storia e analizzati i contenuti sulla Legge federale sull'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese. Sono stati inoltre forniti utili consigli pratici per il lavoro quotidiano. Non da ultimo, è stato pure apprezzato lo scambio di esperienze tra le varie CoPe attive presso le diverse imprese di trasporto del nostro Cantone. Da questa giornata è emersa chiaramente la voglia di continuare – con un rinnovato entusiasmo – l'importante compito per il quale sono stati



Angelo Stroppini con i partecipanti al corso

notati dalle colleghe e dai colleghi. In diverse CoPe, molti membri sono affiliati al SEV e per il sindacato è motivo d'orgoglio. Partendo da questa riflessione, si è cercato di perfezionare ulteriormente le modalità di comunicazione tra le CoPe e il segretariato regionale ticinese del SEV. Le nozioni acquisite durante il corso, aiuteranno i membri delle CoPe a migliorare ulteriormente il lavoro sul terreno con i propri colleghi, come pure a perfezionare la collaborazione con le direzioni delle rispettive aziende. Un lavoro, quello dei rappresentanti nelle commissioni

del personale, che di sicuro non è mai stato facile in passato e che si complica ancora di più oggi, dove risulta sempre più difficile trovare qualcuno che si mette a disposizione per un incarico. Risulta infatti molto più facile recitare il ruolo dell'eterno lamento che non porta a nulla di costruttivo. Anche per questo, il ruolo del sindacato non può che essere quello di sostenere i membri delle commissioni nel loro non facile lavoro. L'ottima cucina della Casa del Popolo è stata la ciliegina sulla torta di quella che si è rivelata una giornata di successo.

COMMISSIONE CENTRALE ZPV

Presto un'azione di ringraziamento

Susanne Kratzer, segretaria centrale ZPV. Quando sono entrata nel comitato della ZPV Lucerna, 14 anni fa, mi ero chiesta che cosa facesse in realtà la Commissione centrale (Cce). Nel frattempo ne faccio parte come nuova segretaria centrale ZPV dallo scorso 1° gennaio e vedo le cose con altri occhi.

Nella nostra seconda riunione siamo stati informati delle novità dal nostro presidente centrale Ralph Kessler, abbiamo avuto uno scambio su questioni attuali e su ciò che preoccupa le sezioni delle Regioni Ovest, Centro-Sud e Est, le Commissioni Giovani, Donne e Migrazione, la CoPe e la Ferrovia retica. Dal canto suo, il cassiere centrale ci ha aggiornati sui conti annuali 2021 e il preventivo per il 2022. Dapprima una notizia positiva: presto potremo mostrare la nostra gratitudine ai nostri affiliati: tutte e tutti riceveranno un segno di ringraziamento

dalla sottofederazione. Ne saprete di più prossimamente. Al momento ci occupiamo di nuovo e in modo approfondito del reclutamento. Affinché il SEV continui ad essere un forte partner sociale, è molto importante acquisire nuovi affiliati, ma anche curare i contatti con chi ci è fedele da anni. Ci siamo posti obiettivi precisi e nel corso dei prossimi mesi organizzeremo diversi eventi di reclutamento. L'impegno dei responsabili del reclutamento sarà premiato con simpatici omaggi dal SEV come pure dalla ZPV. Durante la riunione ci siamo chinati anche sulla formazione di base e continua, in particolare sul modulo di perfezionamento. La conversione delle pause in interruzioni del lavoro e gli adattamenti redazionali alle nostre BAR sono oggetto di intensi negoziati da parte di Ralph Kessler. La Commissione giovani intende presentare varie proposte al Con-

gresso SEV, mentre gli sforzi delle colleghe e dei colleghi della RhB hanno evitato un massiccio rincaro dell'AG FVP in 1ª classe, da 800.- a 1500.- franchi. Ma nemmeno alla CoPe ci si annoia. Come portare l'ELAZ, la guida per i formatori professionali e gli assistenti d'apprendimento, il gruppo di lavoro degli addetti al riordino del carico in proprio di biciclette sugli IC così come la qualità dell'aria nei treni bipiano TLP sono solo alcuni dei temi attuali. Ovviamente tutti noi siamo dispiaciuti dalla partenza di Giorgio Tuti perché la collaborazione è sempre stata costruttiva e proficua. Siamo ansiosi di vedere gli effetti della revoca dell'obbligo della mascherina, fermo restando che il nostro lavoro non sarà certo più facile. Questi dunque i punti salienti, ma ci sarebbe ancora molto di cui riferire. L'attività nella Commissione centrale è davvero interessante e produttiva.

Servizio stampa RPV. La Commissione centrale ha tenuto lo scorso 21 marzo la sua riunione ordinaria a Sciaffusa. **Aiuti all'Ucraina: FFS Cargo sostiene la DSC.** Nella mattinata di lunedì 7 marzo 2022 un treno merci con mezzi di soccorso, organizzato in collaborazione con la DSC, è partito in direzione di Slawkow (Polonia.) Da qui, i carri proseguono verso l'Ucraina. **FFS:** nelle stazioni e nei treni manca un terzo della clientela. I conti delle FFS hanno chiuso con una perdita di 325 milioni, dovuti ancora una volta alla pandemia. Il treno ha un futuro; la domanda di viaggi rispettosi del clima continuerà a crescere. **Posizione del SEV sui conti annuali FFS:** le FFS devono

impegnarsi per diventare un datore di lavoro più attrattivo, con particolare riguardo all'equilibrio tra vita professionale e privata. «Questo è il solo modo per compensare le prossime partenze dovute ai pensionamenti», ha affermato la vicepresidente SEV Valerie Solano. La giornata del settore Manovra Centro/Est è stata purtroppo annullata, causa lo scarso numero di iscritti. Il grado di organizzazione sindacale della RPV è dell'82%. Per il 2022 ci siamo posti come obiettivo di reclutare almeno 62 nuovi membri nel SEV. **Campagna di reclutamento:** a giugno 2022 sono previste giornate di reclutamento in diverse località della Svizzera tedesca.

RPV

Reclutare nuovi membri

USS TICINO

Colonie dei sindacati: le iscrizioni sono aperte!



Laura Calebasso. Quest'anno a grande richiesta, torniamo a proporre due turni bambine/i e due turni adolescenti: i due gruppi condividono la casa ma seguono programmi differenziati. Due settimane a scelta dunque, nel mese di luglio, da passare in compagnia di altre/i giovani in una grande casa circondata da prati e boschi incantati: un'esperienza che non ha pari per crescere insieme, sviluppare i valori dell'amicizia, divertirsi e passare un'estate indimenticabile. Per le/i più grandi questa vacanza offre la possibilità di conoscere coetanei/i provenienti da tutto il Ticino, e costruire insieme attività divertenti sfruttando gli spazi della Casa Polivalente di Rodi-Fiesso ma anche esplorando la natura che la circonda.

Iscrizione: I formulari di iscrizione sono disponibili sul sito www.coloniedeisindacati.ch

Avvertenza: I posti in colonia sono limitati, terremo conto dell'ordine di arrivo, delle iscrizioni e dei pagamenti

Proposte in base all'età: Colonia montana bambine/i da 5 (2017) a 11 anni (2011); Campo per adolescenti da 12 (2010) a 14 anni (2008).

Turni: Primo turno da mercoledì 29 giugno a mercoledì 13 luglio. Secondo turno da venerdì 15 luglio a venerdì 29 luglio

Rette: Colonia montana per bambini: sindacalizzati* Fr. 400.-; non sindacalizzati Fr. 500.-; Campo adolescenti: sindacalizzati Fr. 500.-; non sindacalizzati Fr. 600.-.

Le attività

Le attività svolte durante la giornata sono molteplici, vi sono quelle di gioco all'aperto e nella natura, quelle sportive, quelle creative con atelier, quelle espressive con teatro, canto e danze e le immancabili gite. In parallelo con i due turni di colonia montana vengono anche

organizzati due turni di campo per adolescenti. In questo contesto le/i giovani – affiancati dal personale educativo – creano il loro programma e gestiscono la loro vacanza in modo collegiale. Le attività svolte dagli adolescenti sono spesso all'esterno della colonia, con gite in tenda o in capanna e in diverse zone del Cantone.

L'organizzazione

In colonia le/i partecipanti sono suddivisi in gruppi omogenei di età e genere per quanto riguarda le camere. Ogni gruppo ha un monitore o una monitorice di riferimento per tutta la vacanza. Durante la giornata invece i gruppi vengono formati in base alle attività svolte. In questo modo i partecipanti hanno la possibilità di conoscere anche le/i altre/i ragazze/i e monitorici/monitorice, tessendo rapporti di amicizia che spesso vanno anche oltre il turno di colonia stesso.

La storia

Le Colonie dei Sindacati hanno una grande storia: sono infatti attive dal 1923 e offrono la possibilità di vivere una vacanza residenziale in montagna. La colonia è un momento educativo unico, che permette di vivere l'esperienza comunitaria, di esercitare la responsabilità e di stare a contatto con la natura e l'ambiente. Una micro società, dove si può crescere e imparare, diventare più autonomi e socializzare con i coetanei e con le/i ragazze/i più piccole/i o grandi. La colonia residenziale permette infatti un distacco dall'ambiente familiare e scolastico, unico per le sue peculiarità e caratteristiche. Una vacanza - che permette di divertirsi e riposarsi - ma anche di crescere e svilupparsi sul piano sociale e affettivo.

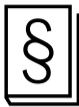
Ponzio Amelia, anni 88
Robbiani Gertrud, anni 91
Meloni Luigi, anni 86
Galli Edgardo, anni 91
Mariotta Peppo, anni 92
Fry Giulietta, anni 99
Broggi Michelina, anni 92
Vaucher Jean-Michel, anni 67

I NOSTRI MORTI

La sezione PV Ticino e Moesano ha il mesto compito di annunciare i seguenti decessi:

COLPI DI DIRITTO

Inabilità al lavoro legata all'impiego



Protezione giuridica
giornale@sev-online.ch

Se una lavoratrice o un lavoratore è impossibilitata/o a fornire la sua prestazione per motivi legati al posto di lavoro, ma sarebbe impiegabile senza limitazioni in un altro ambiente lavorativo, si tratta di un caso di incapacità lavorativa legata al posto di lavoro.

Questi casi sorgono spesso a seguito di oneri psichici, derivanti per esempio da situazioni di conflitto o di mobbing. Dal punto di vista del diritto del lavoro, l'incapacità lavorativa legata al posto di lavoro solleva diverse questioni.

Diritto al salario

Un aspetto incontestato è che il o la dipendente che presenta un'incapacità lavorativa legata al posto di lavoro ha diritto a continuare a ricevere il salario, anche nel caso in cui, al di fuori del proprio posto di lavoro, è in grado di svolgere attività di svago senza limitazioni. La condizione essenziale per rivendicare questo diritto è l'impossibilità, senza colpa e per motivi inerenti alla propria persona, di lavorare, mentre non è indispensabile che questo impedimento al lavoro sia dettato da motivi strettamente medici. È infatti sufficiente che la prestazione lavorativa prevista dal contratto di lavoro non sia esigibile. La durata dell'obbligo del datore di lavoro di versare il salario nei singoli casi dipende da diverse circostanze.

Periodo di protezione

La legge protegge dal licenziamento le e i dipendenti impossibilitati a lavorare senza

colpa propria per un certo periodo di tempo (il cosiddetto periodo di protezione). I licenziamenti emessi durante questo periodo non sono validi, mentre un periodo di protezione sorto dopo che il licenziamento era stato pronunciato interrompe il termine di disdetta. Questa disposizione del periodo di protezione vuole tutelare il o la dipendente in un periodo in cui le sue possibilità di trovare un nuovo lavoro sono ridotte. Nei casi di incapacità lavorativa legata esclusivamente al posto di lavoro, viene però a mancare il motivo principale di questo periodo di protezione per cui, secondo la giurisprudenza, il periodo di protezione non viene applicato.

Assicurazione di indennità giornaliera per malattia

L'obbligo legale del datore di lavoro di continuare a versare lo stipendio viene spesso sostituito da un'assicurazione d'indennità giornaliera. Il diritto assicurativo prevede però anche un obbligo di ridurre i danni, in base al quale gli assicuratori d'indennità giornaliera esigono che i e le dipendenti che non sono in grado di riprendere il proprio lavoro per un lungo periodo si adoperino per cercarne un altro. La giurisprudenza considera sufficiente un periodo di 3 - 5 mesi, trascorso il quale possono sorgere difficoltà importanti, dato che le assicurazioni d'indennità giornaliera interromperanno il versamento delle loro prestazioni, senza che per questo venga riattivato l'obbligo del datore di lavoro di continuare a pagare il salario. Per evitare simili difficoltà, è consigliabile contattare tempestivamente l'ufficio regionale di collocamento. Il team di protezione giuridica del SEV è a disposizione per rispondere a domande sull'incapacità lavorativa e sulle sue conseguenze giuridiche.

COMITATO CENTRALE PV

Incontro con i vertici romandi

Alex Bringolf, segretario centrale PV. Con evidente soddisfazione Jean-Pierre Genevay e il presidente centrale Roland Schwager hanno salutato il Comitato centrale PV e i presidenti e vicepresidenti delle sezioni romande della PV. Nel corso della mattinata, i responsabili sezionali hanno riferito delle attività previste quest'anno e sugli avvicendamenti nei rispettivi comitati. La frequenza di pubblicazione del giornale.sev - ogni tre settimane - non è gradita a tutti. L'attualità si perde, gli avvisi delle assemblee e i resoconti delle attività non appaiono con la necessaria tempestività. Mentre nella vita professionale e privata i pensionati più giovani usano i mezzi elettronici e sanno navigare online, i colleghi più anziani vogliono poter ricevere le medesime informazioni. Il sito web della PV è ben aggiornato, per questo Roland Schwager ringrazia il nostro web master Roland Julmy e le sezioni per i loro contributi. Fra i presenti, alcuni intravedono problemi nelle aree bilingue francese e tedesco, dove a volte gli articoli non sono identici.

In base ai nostri regolamenti, le vedove e i vedovi fanno parte della PV. Dopo un certo periodo per l'elaborazione del lutto viene loro inviata una lettera con un modulo di adesione. Alcuni presidenti sezionali criticano il «tu» utilizzato nel rivolgersi a queste persone. Chiedono quindi che si passi alla forma di cortesia, dato che non tutte le vedove / i vedovi hanno familiarità con il SEV. Questa richiesta

vale anche per la versione in italiano dello scritto di benvenuto. Ci vorrà ancora qualche tempo prima che le procedure funzionino al meglio. Non tutti i problemi sono risolti, contiamo anche partenze per ragioni di salute come pure per motivi economici. Roland Schwager ricorda che vi è la possibilità dell'appartenenza gratuita per i soci che percepiscono le prestazioni complementari; per questo occorre prendere contatto con il SEV. Le dimissioni per motivi di salute inoltrate dai parenti che non conoscono le procedure non giungono sempre all'indirizzo giusto e possono quindi subire ritardi. Da inizio anno è attivo il nuovo portale delle sezioni. Se il software funziona bene e non crea difficoltà, un'altra cosa sono i dati. Qui i responsabili sezionali possono intervenire al momento in cui controllano le informazioni memorizzate. Essi infatti sanno se queste sono giuste o sbagliate o mancanti. Grazie agli avvisi di mutazione, le sezioni possono migliorare la qualità dei dati. Chi ha difficoltà con il programma può prendere contatto con la collega Karin Kämpfer.

Le trattative sulle FVP sembrano avviarsi verso una soluzione, l'accordo tra le parti sarebbe ormai maturo per la firma. Appena possibile, SEV e PV informeranno i soci sui rispettivi dettagli. Tutti i presenti hanno espresso la loro soddisfazione per il fatto che finalmente si possano riprendere le attività sezionali e l'assistenza ai membri.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Il Sindacato del personale dei trasporti SEV è il principale sindacato per il personale dei trasporti pubblici con circa 40 000 membri.

Per il 1o gennaio 2023 o per data da concordare cerchiamo un/una

Presidente SEV al 100 %

In veste di Presidente e di membro della Direzione sindacale, sei il/la principale responsabile della guida del Sindacato SEV. Tra le tue responsabilità prioritarie, la gestione dei dossier sindacali e dei contratti collettivi di lavoro delle imprese dei trasporti pubblici.

Intrattieni contatti stretti e regolari e con i partner sociali, le autorità politiche, le commissioni e gli organi del SEV e con i suoi membri. Nel segretariato centrale a Berna, tuo luogo di lavoro, avrai a disposizione un team di professionisti/e. Guiderai l'organizzazione in modo competente con uno stile costruttivo, coerente e conciliante.

Le tue competenze:

- diversi anni di esperienza in una posizione di quadro di alto livello, preferibilmente in un'organizzazione non profit
- esperienza dirigenziale
- capacità di lavorare sotto pressione e disponibilità a svolgere incarichi ampi e flessibili
- disponibilità a svolgere incarichi di lavoro a orari irregolari, a volte fuori sede e per diversi giorni
- una buona rete di conoscenze nel mondo sindacale
- buona conoscenza del SEV
- pensiero strategico, analitico, sistematico e interdisciplinare
- assertività e capacità di lavorare in team
- ottima conoscenza del tedesco e del francese, come minimo requisito
- grande esperienza nella negoziazione, preferibilmente in più di una lingua

Offriamo:

- compiti spiccatamente di responsabilità e impegnativi
- apprezzamento delle tue competenze e iniziative
- condizioni di impiego moderne
- ambiente di lavoro aperto, incentrato sull'attualità sociale
- colleghi e colleghe motivati e membri volontari

Un compito impegnativo e interessante attende una personalità dotata di una spiccata capacità di gestire i conflitti e trovare il consenso. Consideri di fondamentale importanza rappresentare le questioni dei nostri membri.

Il Congresso SEV eleggerà il/la Presidente il 27 ottobre 2022.

Sei interessato/a?

Christian Fankhauser, Vice-presidente SEV (tel. 079 742 96 32) e Valérie Solano, Vice-presidente SEV (tel. 079 333 32 43) saranno lieti di fornirti maggiori informazioni.

Invia la tua candidatura elettronica entro il 6 maggio 2022 ad Angela Meili, Responsabile del personale SEV. E-mail: angela.meili@sev-online.ch

Puoi approfondire la conoscenza del SEV su www.sev-online.ch

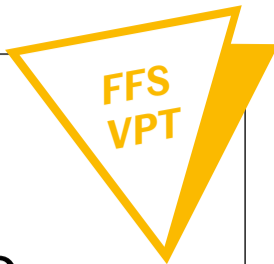
MANUTENZIONE IMPIANTI DI SICUREZZA

Nuovo modello di carriera

Markus Fischer. FFS Infrastruttura ha presentato un nuovo modello di carriera per le collaboratrici e i collaboratori preposti alla manutenzione degli impianti di sicurezza (SA) presso Disponibilità e manutenzione (VU) e lo ha presentato lo scorso 15 febbraio alla comunità di trattative (CT) diretta dal SEV. La CT ha chiesto l'apertura di una procedura di consultazione, consegnando l'11 marzo la seguente presa di posizione: «Siamo disposti a sostenere il progetto, nella misura in cui esso comporti un miglioramento delle condizioni di impiego per il personale dei settori degli impianti di sicurezza esterni (SAA), della piccola manutenzione (KLU) e del riscaldamento a gas degli scambi (GWH), permettendo così di contrastare la mancanza di personale. Secondo noi, si impone però allo stesso tempo anche una verifica e un miglioramento delle condizioni del settore degli impianti di sicurezza interni». Il nuovo modello prevede che la carriera di montatore presso KLU non inizi più nel livello di esigenze (LE) B, ma nel C e la promozione dal livello D al livello E di un certo numero di montatori di GWH, attivi sugli snodi più importanti. Presso SAA, verrà creata la funzione di capo montatore Senior, attribuito al livello H, che accompagnerà il capomontatore (Professional) nel livello G, sgravando i capiteam da compiti di conduzione specialistica. I capiteam di SAA passeranno dal livello H al livello I. Per contro, non verrà creata nessuna nuova funzione per gli impianti di sicurezza interni (SAI). I capiteam non verranno quindi sgravati dalla conduzione specialistica e manterranno il livello I. In totale, vi saranno 65 promozioni di collaboratrici e collaboratori presso SAA e nessuna presso SAI. Le FFS hanno affermato che questi cambiamenti sono

dettati dall'introduzione di nuove descrizioni dei posti di lavoro, dal confronto tra SAA e SAI, dal carico di lavoro dei capiteam e dalla situazione nell'ambito del reclutamento.

«Siamo lieti che finalmente si facciano passi avanti anche presso SA», commenta il segretario sindacale SEV Urs Huber. «Le colleghe e i colleghi di SAA beneficeranno di miglioramenti nella carriera e nella classificazione. Sono anni che il SEV chiede insistentemente provvedimenti per tutto questo settore». Huber esprime però anche grande perplessità: «Parliamo sempre del settore SA e non riusciamo a capire perché le FFS escludano ora tutta la parte SAI. La direzione di progetto VU si è premurata di precisare che non si tratta di una dimenticanza, ma di non aver ravvisato nessuna necessità di intervento. Per esempio, ci è stato indicato che non vi sono problemi di reclutamento nel settore SA. Abbiamo quindi approvato l'applicazione presso SAA, rivendicando però anche miglioramenti presso SAI, ma abbiamo ottenuto solo risposte inaccettabili e insensate». Previsto ora un incontro con la direzione di VU. «Qui ci esprimeremo in modo molto chiaro» conclude Huber. Jan Weber, presidente centrale BAU del SEV e attivo nel settore SA, conferma che anche il settore SAI conosce problemi di reclutamento, per affrontare i quali occorre migliorare le classificazioni. «Molti team mancano del personale in grado di svolgere servizio di picchetto. Il personale specializzato necessario guadagna di più nell'economia privata, pur essendo confrontato con ventagli di compiti meno estesi e, soprattutto, senza dover lavorare di notte e nei fine settimana. Le FFS devono spiegarci come e perché hanno classificato in questo modo le funzioni presso SAI e SAA».



PV TICINO E MOESANO

Vacanze al mare per fare il pieno di energie

Da domenica 19 giugno a giovedì 30 giugno 2022

Ritorniamo a Cesenatico presso l'Hotel Beau Soleil, un 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.

E anche in questa occasione la proposta viene estesa ai colleghi pensionati e alle colleghe pensionate della VPT.

Quota:

La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina riscaldata esterna e dei lettini e tutte le mance.

Prezzi:

Camera doppia: CHF 1'190.00
Camera singola (molto piccola): CHF 1'390.00
Camera doppia uso singola: CHF CHF1'590.00

Disponibilità:

Informazione importante: 50 partecipanti al massimo di cui 8 camere singole.

Vi ricordiamo che 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 pregati/e di segnalarci subito la loro disponibilità a riservare una camera doppia ad uso singola.

Assistenza:

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

Iscrizioni:

Entro il 30 aprile, tramite il talloncino sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio, Via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco; e-mail: eliana.biaggio@hispeed.ch; tel: 079 326 92 94

Massimo Piccioli, Ala Mura 2, 6837 Bruzella; e-mail: pimax1954@bluewin.ch; tel: 079 505 11 07

Pagamento:

CHF 500.- quale acconto per persona da versare a 10 giorni dal ricevimento conferma. Saldo nei primi giorni di giugno a ricevimento fattura con indicazioni luogo salita e orario bus.

Assicurazione viaggi:

Se non ne siete in possesso, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento (possibile presso gli uffici postali in collaborazione con La Mobiliare)

Norme COVID-19:

Per tutti i/le partecipanti obbligo di vaccinazione. Non possiamo indicarvi le regole per il mese di giugno ma vi terremo informati. A dipendenza della situazione pandemica ci riserviamo il diritto di annullare il soggiorno in qualsiasi momento, a salvaguardia della salute di tutti.

Vacanze a Cesenatico - Hotel Beau Soleil*** - Cedola di iscrizione

Dati personali: 1a persona _____ 2a persona _____

Cognome _____

Nome _____

Indirizzo _____

CAP/Località _____

Indirizzo e-mail _____

Telefono casa _____

Telefono cellulare _____

Data di nascita _____

Tipo di camera* doppia singola doppia singola

*** mettere una x nella scelta presa in considerazione**

Data _____ Firma _____

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2 940 copie; totale: 34 546; certificata il 1.9.2021

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 indirizzo: 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, Laubisrütli 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: 22.04.2022. **Chiusura redazionale:** 12.04.2022, ore 10.00.

RECLUTAMENTO

Eccellente annata per la VPT

Vivian Bologna. La VPT traccia un bilancio davvero molto positivo del processo di reclutamento 2021. Il responsabile del reclutamento René Schnegg e il presidente centrale Gilbert D'Alessandro analizzano la situazione.

Gilbert e René, in che senso il 2021 è stato un anno eccezionale per il reclutamento della VPT?

René Schnegg: È stato un anno eccezionale perché siamo riusciti a convincere 646 nuovi colleghi ad aderire. Questo risultato è tanto più notevole in quanto la pandemia era ancora in corso.

Gilbert D'Alessandro: Ciò che fa piacere è che ora abbiamo di nuovo più di 10 mila membri al 31 dicembre 2021.

A cosa è dovuto questo successo, secondo voi?

Gilbert: Prima di tutto, è il grande lavoro di squadra. Inoltre la Commissione centrale, si è posta un duplice obiettivo: raggiungere 750 nuovi membri e superare la soglia dei

10 000 membri entro la fine del 2021. Così abbiamo raggiunto uno degli obiettivi che ci eravamo posti e siamo andati molto vicini ai 750 nuovi membri. La Commissione centrale ha lavorato per sostenere finanziariamente le sezioni affinché potessero il reclutamento al centro delle priorità. In secondo luogo, bisogna anche sottolineare che il lavoro con l'apparato professionale è eccellente e ciò permette di lottare per le condizioni di lavoro dei colleghi e delle colleghe. Sono tutti questi elementi che ci hanno fatto avere successo nel 2021.

Come sarà il 2022 per la VPT?

René: Dobbiamo continuare i nostri sforzi. L'obiettivo di conquistare nuovi membri nel 2022 rimane lo stesso: 750. Bisogna anche notare che il nostro lavoro sul campo e il nostro impegno hanno un effetto sulle nuove adesioni, ma anche sulla diminuzione delle dimissioni. Ed è grazie agli sforzi di tutti noi che questo funziona bene! E possiamo già vedere che il 2022 è partito bene. Le prime cifre sono estremamente incoraggianti.

VPT

10.05.2022
Ferrovia e turismo

La giornata VPT Ferrovia e turismo si terrà **martedì 10 maggio 2022**. Orario: 10:30 - 16:00 (10:00 - 10:30 caffè di benvenuto). Luogo: **Hotel City**, Aarbergstrasse 29, 2503 Bienne, a 450 metri dalla stazione ferroviaria di Bienne. **Iscrizioni entro il 20 aprile** direttamente sul sito della VPT. Sarà l'occasione per uno scambio di informazioni sulle sfide che attendono la VPT e il SEV. I/le partecipanti avranno anche l'opportunità di scambiare opinioni tra di loro. Maggiori dettagli sul sito della VPT: www.vpt-online.ch.

VPT

11.05.2022
Giornata Bus

La **Giornata Bus** della VPT si terrà l'**11 maggio a Berna** presso UNIA, Eggghölzli. Inizio alle ore 10.00, fine verso le 16.00. Caffè di benvenuto alle 09.30. **Iscrizioni entro il 30.04.2022** direttamente sul sito della VPT o annunciandosi a: elisabeth.kung@vpt-online.ch. Per restare sempre aggiornati consultate il sito della VPT: vpt-online.ch/it. Il segretariato regionale di Bellinzona è a disposizione per ulteriori info.

VPT

24.06.2022
Giornata pensionati/e

La VPT vi invita alla **Giornata dei/delle pensionati/e** che avrà luogo venerdì 24 giugno 2022. Si tratta di una Crociera sul Lago dei Quattro Cantoni, che si terrà dalle 10.30 alle 14.00.

Dettagli della giornata: Crociera sul Lago dei 4 Cantoni su un battello a vapore, offerta dalla cassa della VPT. **Imbarco alle 10.30;** partenza

della crociera alle 11.00. Ritorno della crociera alle 14.00. Il **molo d'imbarco** sarà il molo 5 o 6, di fronte al KKL.

Costi: Il pranzo e il caffè saranno a carico della VPT. Le bevande o gli extra sono a carico dei partecipanti. Se si desidera un **menu vegetariano**, si prega di indicarlo al momento dell'iscrizione. Altrimenti sarà servito un menu a base di carne. Le sezioni sono pregate di coprire le spese di viaggio, se necessario.

Iscrizione: entro il **Primo maggio** a:

Eric Russi, eric.russi@bluewin.ch, 079 330 84 38; **Marc-Henri Bréaz**, mh.brelaz@bluewin.ch, 079 398 54 13; **Vincent Brodard**, vincent.brodard@sev-online.ch, 079 633 26 54

Posti limitati: attenzione al numero limitato di posti (chiave di ripartizione per sezione).

Corsi LPV

05/12.04.2022
Esami periodici

Hai degli esami periodici che ti aspettano fra poco? Allora il corso di preparazione agli esami periodici organizzato dalla LPV fa sicuramente al caso tuo. Questo corso, sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di aggiornare le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro. Il corso si svolge su due giorni. Il primo giorno è strutturato come auto-apprendimento e viene completato a casa. Il secondo si terrà una settimana dopo nella sede del corso a Bellinzona. Importante: il secondo giorno può essere frequentato solo se l'autoapprendimento è stato completato.

Data: 05/12 aprile; corso misto P/G, Bellinzona.

Costo: Membri LPV: CHF 50.- (secondo le condizioni generali). Non membri: CHF 650.- Sono compresi nell'importo: documentazione del corso, pranzo, merenda e bibite. **Congedo formazione:** in base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int, BLS e SOB, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Iscrizione: direttamente sul sito: www.lpv-sev.ch > servizi > esami periodici. **Info:** per informazioni rivolgersi a Thomas Giedemann: 079 505 04 57.

Agenda 4 / 22

INIZIATIVA POPOLARE

La parità inizia dalla disponibilità degli asili nido

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

L'8 marzo 2022, Giornata internazionale della donna, è iniziata la raccolta di firme per l'iniziativa sugli asili nido. L'iniziativa lanciata dal PS, dai sindacati e da diverse altre organizzazioni chiede un'offerta di buona qualità e capillare per l'accoglienza dell'infanzia esterna alla famiglia. Anche la Commissione Donne SEV ha partecipato al lancio della campagna di raccolta.

Una delegazione della Commissione Donne del SEV si è data appuntamento simbolicamente nella Piazza federale per la raccolta delle firme per la nuova iniziativa. All'interno di Palazzo federale è già stato più volte deciso di migliorare l'accoglienza dei figli di genitori che lavorano, tuttavia molti punti sono ancora carenti: gli asili nido e altre strutture per l'accoglienza dei bambini esterna alla famiglia sono cari. Il personale è stressato e spesso sottopagato. A dipendenza del luogo dove risiede la famiglia, l'offerta di po-

sti negli asili nido è assente o molto ridotta. L'iniziativa sugli asili nido intende costringere la Confederazione a cambiare questa situazione: l'offerta deve essere presente su tutto il territorio nazionale. I genitori non dovrebbero spendere più del 10 per cento del loro reddito per la cura esterna dei figli. Inoltre la qualità delle offerte deve essere aumentata investendo più soldi nella formazione del personale di accoglienza all'infanzia e in condizioni di lavoro migliori.

Per Lucie Waser, incaricata SEV per le pari opportunità, scegliere la Giornata internazionale della donna per il lancio dell'iniziativa è un tempismo perfetto: «Un'accoglienza dell'infanzia esterna alla famiglia ben funzionante è di grandissima importanza per la parità. Molte donne rinunciano ancora a una carriera professionale perché devono principalmente occuparsi dei figli. Se un maggior numero di donne può dedicarsi a un lavoro ben pagato, ciò influirà anche sull'ammontare della pensione che la donna riceverà più tardi. Quindi vediamo questo impegno in un contesto sindacale generale. La lotta per pensioni più eque e salari migliori è una delle no-



La Commissione Donne SEV durante la raccolta firme davanti a Palazzo federale

stre richieste fondamentali». Altrettanto importante dalla prospettiva sindacale è la richiesta di migliori condizioni di lavoro per il personale degli asili nido, che ha una grande responsabilità: «Gli asili nido forniscono un'educazione precoce e contribuiscono ad accrescere le pari opportunità per i bambini. Ad esempio i bambini piccoli che hanno una lingua madre diversa imparano una lingua nazionale in tenera età. Questo gli sarà d'aiuto più tardi quando andranno a scuola. Gli asili nido e altre strutture di accoglienza forniscono un importante contributo alla società.

Maggiori info sull'iniziativa cliccando qui: www.asili-nido-per-tutti.ch

Per questo occorre personale con una solida formazione e pagato correttamente». Lucie Waser è convinta che in ogni caso l'istruzione prescolastica andrebbe considerata come servizio pubblico e promossa di conseguenza. Per il personale dei trasporti pubblici è particolarmente importante che la Confederazione faccia di più per met-

tere a disposizione anche alle persone con orari di lavoro speciali un'accoglienza dell'infanzia esterna alla famiglia. «L'accoglienza esterna dell'infanzia oltre a essere costosa è anche inadatta alle esigenze dei genitori con lavoro a turni irregolari. Ecco perché serve l'iniziativa Asili nido per tutti», afferma Melanie Aebi della Commissione Donne SEV. Anche Ricardo Carvalho, membro del SEV, critica gli orari d'apertura degli asili nido a volte inadeguati: «Oggi l'unica via d'uscita per molti genitori è ridurre la percentuale di lavoro. Questo deve cambiare, ecco perché sostengo l'iniziativa». Anche Jgor Sassi, autista e aiuto della centrale operativa presso TPL (trasporti pubblici luganesi), ha prestato il suo volto alla campagna. «I figli sono un valore aggiunto per la famiglia e gli asili nido un supporto per l'attività lavorativa. Perciò sostengo l'iniziativa sugli asili nido, che permettono di conciliare famiglia e lavoro». Mentre all'interno di Palazzo federale i politici fanno solo timidi passi in avanti, fuori nella Piazza federale la raccolta firme decolla. Quasi ogni persona avvicinata dalle donne del SEV firma l'iniziativa.

PUBBLICITÀ

Ogni soldo è un'opportunità.

In qualità di socio del SEV, versando 5000 CHF nella Soluzione d'investimento riceve in regalo 500 CHF.*

Gestione patrimoniale professionale già da un capitale iniziale di 1 franco.
cler.ch/investimenti

Le presenti informazioni hanno esclusivamente scopi pubblicitari. Per quanto riguarda i fondi d'investimento strategici rimandiamo al prospetto e alle Informazioni Chiave per gli Investitori, disponibili gratuitamente sul nostro sito www.cler.ch oppure in forma cartacea presso tutte le succursali della Banca Cler, la direzione del fondo o la banca depositaria.

*In qualità di socio del Sindacato del personale dei trasporti (SEV), la Banca Cler le regala un bonus del 10% sui suoi versamenti nella Soluzione d'investimento che superano i 10 000 CHF. Fino a un massimo di 500 CHF all'anno. Quest'offerta è valida nei primi due anni che seguono la registrazione in quanto socio presso la Banca Cler. cler.ch/sev

È ora di parlare di soldi.

Bank
Banque
Banca

CLER

?

QUIZ

La soluzione tra le righe

1. Valérie Solano dice che non tutto è roseo alle FFS perché...

- Non tutti coloro che lavorano per le FFS beneficiano delle condizioni di lavoro delle FFS
- La settimana di 3 giorni non è ancora entrata in vigore
- Le rotaie non sono dipinte di rosa, il che impedirebbe loro di riscaldarsi in estate
- Non le piace il logo delle FFS: non è rosa

2. Ukrzaliznytsia è il nome...

- di una famosa vodka fatta con erba di bisonte
- di un gruppo metal che ha vinto l'Eurosong
- della compagnia ferroviaria ucraina
- del chalet dell'amante di Vladimir Putin «molto privato e sicuro da qualche parte in Svizzera»

3. L'iniziativa sugli asili nido è stata lanciata...

- il 1. gennaio, per iniziare un anno di lotta
- l'8 marzo, giornata internazionale della donna
- il 1. aprile, perché alle donne piacciono gli scherzi, come quello sulla parità
- il 1. maggio, perché le donne lavorano anche la domenica

4. Il referendum dell'ampia coalizione contro la riforma AVS 21 ha avuto successo...

- 99 000 firme
- 100 000 firme
- 123 456 firme
- 151 782 firme

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 12 aprile 2022**;

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 03 /2022: c/a/b/d

I buoni libro per un valore di 40 franchi sono stati vinti da: **Stefano Piazza**, Dino, membro BAU Ticino

SULLE ORME DI ...

Josiane Rovetti, pulitrice aerei



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Dopo 32 anni come addetta alle pulizie degli aerei all'aeroporto di Ginevra, Josiane è passata dall'era Swissair a quella dei subappaltatori, meno attenti ai salari e alla pulizia. Per difendere condizioni di lavoro adeguate, ha partecipato con successo alle ultime trattative per il CCL di VebeGo, il suo nuovo datore di lavoro.

Josiane Rovetti è una di quelle persone che, come gli addetti ai bagagli, rendono possibile e piacevole il volo, ma che non viene notata dalla maggior parte dei turisti. Quando ci lavori, l'aeroporto è una sorta di seconda casa. Josiane ha le sue abitudini e il suo bar preferito per le discussioni sindacali: «Aux Bonnes Choses».

Quattro generazioni in pista

Il forte attaccamento all'aeroporto di questa cordiale sessantenne è presto spiegato: sia il nonno che il padre ci hanno lavorato come addetti ai bagagli e attualmente il figlio lavora da Swissport. Quattro generazioni in pista caratterizzano una storia familiare che si intreccia con quella dell'aviazione svizzera e dell'aeroporto di Cointrin, che nel 2020 ha festeggiato il suo centenario. Ai tempi di Swissair, fondata nel 1931, ai dipendenti veniva offerto un alloggio vicino alle piste. Di conseguenza, esisteva tutta una «rete sociale Swissair» in cui erano riuniti i genitori e i figli che frequentavano lo stesso quartiere e la stessa scuola, scuola che Josiane «non amava molto». Josiane ha cercato di sfuggire a questo destino sulle piste ottenendo un AFC come commessa, la professione di sua madre, che però non le piaceva molto a causa dei lunghi orari di lavoro. Dopo aver smesso di lavorare per cinque anni alla nascita dei due figli, un lavoro serale nel settore pulizia degli aerei le sembrava «più pratico». Non solo le permetteva di integrare il lavoro diurno di suo marito nei cantieri, ma essendo notturno il lavoro è pagato meglio e «più vantaggioso». «Poi ho sempre continuato a lavorare di notte, quando gli aerei "dormivano" a Cointrin. Di notte, dovevamo fare una pulizia approfondita, togliere i cuscini dei sedili e pulire le parti metalliche interne, gli spazi destinati ai bagagli, gli armadietti, le toilette, passare l'aspirapolvere ecc. Al giorno d'oggi le pulizie sono più sbrigative. Per risparmiare, le compagnie chiedono di fare il minimo indispensabile. L'aereo deve rimanere a terra il meno possibile. Presto, presto», si lamenta.

Dal grounding ai subappalti

Josiane è entrata in Swissair nel 1990, ma ha vissuto il periodo d'oro solo per dieci anni: il 2 ottobre 2001 è finita: Swissair era a terra. «Poco prima di questo fallimento, siamo stati venduti a Hasco e poi a ISS. Con il passaggio ad Hasco i nostri salari sono diminuiti». Parallelamente Swissair ha creato la sua filiale Swissport, che ha subappaltato la pulizia degli aerei ad Hasco e poi a ISS. Come le sue colleghe, Josiane è stata coinvolta in questo gioco di subappalti e ha visto peggiorare le sue condizioni di lavoro. Sta iniziando un periodo in cui impera la legge della giungla, in cui filiali e subappaltatori sono in competizione per ottenere i contratti, con preventivi sempre al ribasso, e cercando di sbarazzarsi dei CCL, come ha fatto ISS nel 2010. I guadagni languono.

Delegata sindacale

Dopo vent'anni con ISS, il 1° ottobre 2021 Josiane è entrata in VebeGo, la società che ha vinto la gara di Swissport battendo ISS. Al personale di pulizia degli aerei è stato offerto un lavoro con il nuovo acquirente. A tutti è stato proposto un contratto di lavoro con lo stesso grado di occupazione, ma la scala salariale basata sull'anzianità oramai è limitata a sette anni. Per Josiane, che aveva 32 anni di anzianità, questo ha comportato l'ennesima forte diminuzione del reddito a fine mese. L'alternativa, la disoccupazione, senza dubbio a lungo termine, non l'ha nemmeno presa in considerazione. Pronta a difendere i suoi diritti, Josiane è un'attivista sindacale di lunga data. È passata dalla ssp a Push e poi al SEV-GATA. Ha partecipato come delegata ai negoziati per il CCL di VebeGo firmato da SEV GATA e ssp, che entra in vigore il 1° aprile. Nonostante il minore riconoscimento della sua anzianità, crede che «tutto sommato, il CCL sia buono. Il risultato non è male», sintetizza.

Fuori dall'aeroporto, Josiane passa il tempo con i due nipoti. Si dedica al suo giardino, le piace passeggiare in campagna e raccogliere funghi. Alla domanda «Se tu fossi...», Josiane risponde subito: «Un animale? Un cane! Una città? Nessuna! Una canzone? «Le France» di Michel Sardou, una strizzatina d'occhi a Swissair! Un superpotere? Fermare le guerre! Un capo d'abbigliamento? Una t-shirt, perché in giardino si sta comodi. A proprio agio, senza inutili orpelli!»

E con le sue parole piene di modestia lasciamo il bar «Aux Bonnes Choses» dopo una sessione fotografica in cui i passeggeri guardavano stupiti una donna delle pulizie in posa davanti al tabellone delle partenze. Per una volta, era lei ad essere sotto i riflettori.

EMOZIONI

Silvan Wegmann

