



# SEV N.14

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



INVALIDITÀ  
PROFESSIONALE

## Un buon mezzo di protezione

► S. 3

© KEYSTONE / JEAN-CHRISTOPHE BOTT

**EDITORIALE** di Christian Fankhauser,  
vice-presidente SEV

## Risultati ingannevoli

Quest'estate, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha annunciato che dall'analisi esterna dei bandi di gara pubblici per autolinee emerge un quadro positivo: «I bandi di gara pubblici hanno incoraggiato le imprese di trasporto a presentare offerte più efficienti, senza che la concorrenza vada a scapito del personale». Questo riscontro, supportato da un corposo rapporto di 170 pagine, intende rassicurare i molti Cantoni riluttanti ad avviare bandi di gara pubblici e spingerli a compiere il grande passo.

La realtà, però, è molto meno rosea. Se i sindacati fossero stati coinvolti in questo rapporto di valutazione, i risultati sarebbero stati molto meno confortanti. I recenti avvenimenti evidenziano, infatti, l'estrema pressione sui costi praticata dalle imprese. A causa della

penuria di conducenti, ad esempio, AutoPostale non è più in grado di garantire i propri servizi in più di un Cantone, ma non organizza sostituzioni, in modo da avere meno personale e ridurre quindi la spesa salariale. Questa gestione «snella» che i bandi di gara pubblici promuovono indirettamente per ottenere i contratti ha quindi conseguenze tangibili sulla qualità.

Questo sistema si basa anche sulla convinzione che il personale sia sempre disposto a rinunciare ai congedi per rimanere a disposizione del datore di lavoro. Una realtà che non riguarda solo il gigante giallo: le imprese di trasporto di tutta la Svizzera contano sull'identificazione con l'impresa e la missione di servizio pubblico per garantire il servizio. Una logica che mette a rischio la salute dei collaboratori e delle collaboratrici. Questa non può

essere una soluzione a lungo termine. Il nostro sondaggio sulla salute delle e dei conducenti pubblicato quest'estate ha rivelato risultati allarmanti: rispetto al sondaggio del 2018, si nota un aumento significativo dei dolori muscolari a spalle e collo e dei congedi per malattia. Questi ultimi, solo nel 2021, hanno riguardato ben un autista su due.

Riteniamo che la pressione sulle imprese, e quindi sui lavoratori, debba allentarsi: una premessa fondamentale per rendere il settore più attrattivo. Le condizioni e gli orari di lavoro devono garantire la migliore salute possibile. Infine, non lo sottolineeremo mai abbastanza: è tempo di creare delle soluzioni a livello settoriale in relazione alle possibilità di formazione continua, reinserimento e riqualificazione delle persone con problemi di salute. Ne beneficerebbero tutti.

### Cantieri FFS

Gli incidenti sui cantieri FFS inquietano il personale

2

### Assemblee

Le assemblee dei delegati sono state ricche di decisioni e azioni

6, 7 e 8

### Ticino

Una scatola di pungenti ricci per la direzione delle FFS

10



## Coaching vincente

Il flusso di informazioni, soprattutto a causa della transizione digitale, può essere eccessivo da sopportare. Nuove applicazioni, strumenti e programmi di lavoro possono mettere a disagio alcune persone. Il progetto pilota "Bistro digital" offre ai collaboratori delle FFS un'ampia gamma di informazioni e promuove lo scambio di esperienze sulla digitalizzazione del lavoro quotidiano alle FFS. La piattaforma [www.bistro-digital.ch](http://www.bistro-digital.ch) offre sia un supporto professionale che la possibilità di uno sviluppo personale. Una sessione di coaching (fino a quattro ore) presso il Digital Bistro è gratuita per tutti i dipendenti delle FFS. Il coaching non fa per me? Scoprite in uno dei nostri prossimi incontri come il coaching professionale può aiutarvi. Tutti i luoghi e le date: [www.bistro-digital.ch/it](http://www.bistro-digital.ch/it).

## Energia: è utile risparmiare

Il rischio di una penuria non è completamente escluso, afferma Werner Luginbühl, presidente di Elcom, in un'intervista pubblicata negli scorsi giorni sulle testate di Tamedia. Gli impianti di stoccaggio di gas in Europa coprono solo la metà del fabbisogno invernale e devono essere costantemente riforniti. «Conviene attenersi al principio di precauzione», afferma Luginbühl. La situazione può cambiare rapidamente perché esistono rischi incalcolabili, come le ondate di freddo o gli attacchi alle infrastrutture energetiche.

Nel complesso, tuttavia, la situazione è meno tesa: i bacini idroelettrici sono più pieni della media grazie alle precipitazioni e alle temperature miti. E in Svizzera si sta riscaldando di meno. La Germania prolungherà il funzionamento delle sue ultime tre centrali nucleari fino alla fine dell'inverno e la Francia vuole ricollegare le sue centrali alla rete prima del previsto, aggiunge il presidente di Elcom. Luginbühl respinge peraltro la critica di essere stato troppo pessimista in estate, quando ha invitato gli svizzeri a comprare candele e legna. «Abbiamo comunicato e agito durante l'estate sulla base di ciò che sapevamo in quel momento», ha spiegato.



In occasione dell'assemblea dei delegati, la sottofederazione Lavori ha inviato un chiaro messaggio alle FFS.

## SOTTOFEDERAZIONE LAVORI

# Preoccupazioni e speranze sui cantieri

**Vivian Bologna**  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**Dopo gli infortuni che sono costati la vita di numerose persone, la sicurezza sui cantieri è stata al centro dell'assemblea dei delegati della sottofederazione Lavori del 28 ottobre. Ne è seguito un incontro con le FFS, voluto dalla sottofederazione e dal SEV, che sembra dare i suoi primi frutti.**

I partecipanti sono ammutoliti ascoltando il racconto di un collega: «L'anno scorso ho visto con i miei occhi tre collaboratori di una ditta esterna camminare lungo un binario non sbarato, mentre da dietro sopraggiungeva un treno che hanno potuto scansare solo buttandosi di lato. È stata una fortuna che non ci sia scappato il morto, ma è chiaro che non si può continuare così». Secondo un altro collega, invece, sembra proprio che occorra che qualcuno ci lasci la pelle, affinché si capisca la portata dei problemi. Nel 2022, sui cantieri FFS si sono già registrati 3 decessi e 3 feriti gravi e un collega è deceduto in un incidente di manovra.

La sottofederazione ha quindi scritto alle FFS per chiedere un incontro urgente, durante il quale sono state discusse le lacune dei controlli sulle ditte private e il costante aumento di procedure, formulari e processi, introdotti senza che vengano messi a disposizione tempo e risorse sufficienti per curare in modo adeguato la formazione. Le numerose modifiche di pianificazione, aggiunte ai cambiamenti in seno ai team, hanno generato incertezze che ostacolano la necessaria concentrazione.

Per Urs Huber, il segretario sindacale responsabile del settore, è evidente che occorre un maggior controllo degli aspetti di sicurezza delle gare di appalto, che devono essere interrotte laddove si constatano lacune. Le ditte private che non dispongono di personale proprio o del Know-How necessario in materia di sicurezza devono essere escluse.

Huber è piuttosto soddisfatto dell'esito di questo incontro con le FFS: «Abbiamo potuto constatare come anche le FFS danno adesso la giusta priorità alla sicurezza, che costituisce la

base per una produzione ferroviaria senza incidenti né ritardi».

Secondo lui, i provvedimenti adottati vanno nella buona direzione. «Sono stati costituiti diversi gruppi di lavoro che dovranno analizzare in tempi brevi gli argomenti sollevati dal SEV e nei quali abbiamo un ruolo di primo piano. La richiesta di incontro ha infatti dimostrato la nostra volontà di partecipare alla ricerca di soluzioni in favore della sicurezza sui cantieri». Jan Weber, presidente centrale della sottofederazione Lavori, aggiunge: «Sono convinto che i colleghi della sottofederazione delegati a questi gruppi di lavoro sapranno dare indicazioni concrete, provenienti dalla pratica quotidiana e suscettibili di portare veri miglioramenti. Tutti i collaboratori attivi sui cantieri e nell'organizzazione devono avere la facoltà di dire STOP, senza che abbiano a esporsi a ritorsioni da parte dei loro superiori. È anche importante che ogni incidente che riguarda la sicurezza venga segnalato per la via di servizio, in modo da trarne insegnamenti e conseguenze. Non si tratta di denunciare colleghe e colleghi, ma di evitare possibili gravi incidenti futuri. Simili eventi possono essere segnalati anche per mail a Si-

cherheit@sev-bau.ch. Saremo poi noi a trasmetterli a chi di dovere».

### La visita di Valérie Solano

Alla nostra assemblea dei delegati ha partecipato la vicepresidente Valérie Solano, che si è espressa anche sul tema della sicurezza: «La privatizzazione sta esercitando una pressione strutturale, oltre che sulla sicurezza, sul reclutamento di nuove leve. Le ditte esterne offrono infatti salari più elevati, ragion per cui i giovani rinunciano a lavorare alle FFS».

Quest'affermazione ha introdotto i temi delle trattative salariali 2023 e dell'invalidità professionale. Solano ha invitato tutti a puntare sul bersaglio giusto. «Le FFS non si stancano di ripetere di essere messe sotto pressione da parte della politica, che nega loro i fondi necessari. Il vostro interlocutore sono però le FFS e nessun altro. Per il vostro lavoro, avete bisogno di sicurezza, di buoni stipendi e di colleghe e colleghi ben formati e in buona salute». Ha infine ringraziato la sottofederazione e le sezioni per il sostegno espresso con immagini e messaggi, che ha provveduto a inoltrare alle FFS in vista delle trattative del 4 novembre.

## Investire nel reclutamento

Presentando il rapporto annuale, il presidente centrale Jan Weber ha passato in rassegna il 2021, rivolgendo un ringraziamento particolare al suo predecessore Markus Kaufmann, che continua a essere disponibile. Ha poi rivolto un appello a tutti a sorvegliare da vicino l'applicazione del nuovo sistema salariale. La sottofederazione ha deciso di investire nel proprio futuro tramite il reclutamento. Ha così evitato di ritoccare la quot (fissata a 5 franchi al mese, a cui si aggiungono la quota base del SEV e quella della sezione), accettando un disavanzo preventivato per 2023 in 57.000 franchi. Patrick Pfenninger ha dimissionato a seguito del cambiamento di posto di lavoro. L'attuale segretario del comitato centrale Philipp Schibli ha accettato di occuparsi anche del reclutamento.

Per alleggerire i suoi compiti, la sottofedera-

zione cerca ora un nuovo segretario. Philipp Schibli ha tenuto a ribadire la validità del concetto «Sono i membri a reclutare i membri», che mantiene tutta la sua validità. «Noi delegati delle sezioni siamo nella miglior condizione possibile per convincere nuove collaboratrici e nuovi collaboratori sul posto di lavoro dell'opportunità di aderire al sindacato. Dobbiamo anche presentare il SEV agli apprendisti, anche perché non pagano nulla durante tutto il periodo della loro formazione. Contattateli e discutete con loro!». L'assemblea dei delegati ha infine eletto Urs Muff quale membro sostituto della commissione di verifica della gestione. In futuro, il numero dei delegati alla conferenza CCL FFS dipenderà dalla grandezza della sezione. Per alcune sezioni, questo comporterà una modifica, in quanto risultano sovra rappresentate.



AURÉLIE LELONG risponde

## Perché tanto assenteismo ai tpg?

**?** La direzione dei tpg ha annunciato che dal 31 ottobre avrebbe temporaneamente sospeso alcune corse nelle ore di punta. Come mai?

La causa è l'alto tasso di assenteismo del personale, arrivato al 14% e che da quest'estate non ha fatto che aumentare: il dato è impressionante, ma tutt'altro che sorprendente per il SEV. Da una lettura superficiale si potrebbe concludere che i conducenti dei tpg non siano diligenti o che ci sia un legame con il recente sciopero, ma non è così. Le cause sono molteplici e, contrariamente a quanto sostiene la direzione dell'impresa, note. La direzione persiste nella sua presunta ignoranza e ha addirittura incaricando una società di consulenza esterna di valutare la situazione. Tuttavia, per chi come noi è quotidianamente a contatto con i colleghi e le colleghe, le ragioni di questa ecatombe sono tutt'altro che un mistero. I nostri ripetuti avvertimenti non sono stati, di fatto, ascoltati. Da anni chiediamo di aumentare gli effettivi per non dover sempre lavorare con l'acqua alla gola. Oltre all'assenteismo «funzionale», ci sono molti altri tipi di assenze, per lo più legate alle condizioni di lavoro. Le conducenti e i conducenti sono allo stremo: oltre all'esaurimento legato alle difficoltà del lavoro (stress, orari irregolari ecc.), ci sono le costanti sollecitazioni dell'impresa, che tenta di colmare le assenze facendo

appello al personale disponibile. Le ore di lavoro supplementari e i congedi soppressi ormai non si contano più. Le autiste e gli autisti hanno già vissuto un'estate particolarmente difficile. Un recente studio realizzato dal SEV in collaborazione con UniSanté evidenzia come questa bellissima professione sia anche molto impegnativa e possa causare problemi sia fisici che psicologici. Il peggioramento delle condizioni di lavoro, con orari sempre più lunghi e periodi di riposo ridotti, non fa che aumentare questi disturbi.

Al termine dello sciopero, il personale ha adottato una risoluzione che esige un miglioramento delle condizioni di lavoro – non solo (e in primo luogo) per i conducenti, ma anche per il restante personale. Infatti, la penuria di personale dilaga anche negli altri settori dell'impresa. Occorrono con urgenza degli incontri tra la direzione e i sindacati. Solo perché lo sciopero è terminato non significa che il problema sia risolto!

Sono in corso discussioni anche per chiarire il quadro applicabile all'indicizzazione dei salari in base all'evoluzione dell'IPC. L'inizio è complicato: la direzione crede di poter agire unilateralmente, scavalcando il partenariato sociale. Va ricordato che questo modo di gestire le situazioni con la forza è già sfociato in uno sciopero.

Aurélie Lelong è la segretaria sindacale SEV responsabile per i tpg. Per porre le tue domande al SEV, scrivi a [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

SUSANNA ZAPPA, SPECIALISTA DOGANA E SPEDIZIONI

## Senza invalidità professionale manca la sicurezza

Peter Moor  
[giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**Susanna Zappa è una persona attiva. Sono molte le cose che le piace fare, ma il fisico non sempre sta al gioco. «Non funziona più come vorrei». Al momento sta costruendo un grande presepe, come ogni anno. L'unica differenza è che per riuscire a finirlo in tempo questa volta ha dovuto cominciare in settembre.**

Susanna lavora presso FFS Cargo come specialista dogana e spedizioni. Dopo un incidente in bicicletta nel giugno 2021, ha un'incapacità di lavoro per malattia del 50%. Ma non è tutto: «Riesco a concentrarmi sul lavoro per circa un'ora, forse 70 minuti. Poi devo fare una pausa». Le vengono le vertigini, la testa le ronzia e le sembra di essere sulle montagne russe. «Non svengo, però non riesco a concentrarmi e i movimenti diventano impacciati. Se non faccio una pausa, poi mi ci vuole molto più tempo per riprendermi». Durante una seduta di fisioterapia, una volta ha fatto un test sul crosstrainer. Nonostante l'attrezzo garantisca quasi automaticamente che braccia e gambe si muovano in sincronia, ha dovuto fermarsi dopo pochi minuti perché non riusciva più a coordinare i movimenti.

Considerando le continue pause necessarie, di fatto il suo impiego a metà tempo si traduce in giornate di lavoro intere. Ciononostante, i suoi giorni di vacanza sono dimezzati, poiché è considerata in malattia al 50%. «In questo modo perdo ancora più occasioni per riposarmi», osserva dispiaciuta. Questo è l'unico punto di cui si rammarica, perché nel complesso è positiva. Sa che l'esercizio fisico in acqua le fa bene, usa i fiori di Bach e si è rivolta anche a uno psicologo. «Tutti mi dicono che non faccio nulla di sbagliato, ma è frustrante non vedere miglioramenti. Non riesco più a svolgere correttamente molte delle attività che amo».

Prima era tutto molto diverso: Susanna Zappa ha svolto la formazione di specialista in spedizioni, ha poi frequentato la Zollschnule e ha lavorato come specialista dogana. A 23 anni è passata alle FFS. Nel Centro di gestione Cargo coordinava locomotive e carichi e aveva molte responsabilità. Aveva sempre nuove proposte di miglioramento e assumeva anche compiti che non avevano nulla a che fare con la professione

appresa, come sostituire l'assistente del caposettore o sviluppare l'Intranet. Nel 2009 è passata al Centro di competenza in materia di dogana di FFS Cargo e ha seguito una formazione come specialista in spedizioni. Grazie alle sue conoscenze sia del mondo doganale che di quello delle ferrovie, le sono state assegnate molte responsabilità. Nel 2016 Susanna ha assunto alcuni compiti di un collega andato in pensione e dopo un secondo pensionamento è diventata capoteam. E poi il suo fisico ha iniziato a comportarsi in modo anomalo: Susanna avvertiva tensioni, dolori e faceva più fatica a concentrarsi. Un dolore persistente al braccio destro si è tradotto nel primo prolungato congedo per malattia. Purtroppo, appena rientrata al lavoro si è verificato l'incidente in bicicletta. «Sono uscita di strada e ho urtato un cordolo». L'erba non è stata sufficiente ad attutire la caduta: la sua testa ha infatti colpito violentemente un tubo di metallo che correva nel terreno. Da quel momento le vertigini non l'hanno più abbandonata e limitano fortemente la sua vita quotidiana.

«Nessuno mi assumerebbe»

Fin qui tutto male. Ora si tratta di capire cosa succederà in futuro. Susanna ha 53 anni e

vorrebbe lavorare a tempo pieno, ma il suo fisico non glielo permette. La Suva ha chiuso il suo caso: i problemi che continuano ad affliggerla non sono più considerati una conseguenza dell'infortunio. Si è annunciata all'assicurazione invalidità; frattanto, il servizio di integrazione e occupazione l'ha segnalata al servizio di accertamento, per valutare il suo diritto alle prestazioni, ma l'attribuzione di una rendita resta incerta. L'ultima speranza: l'invalidità professionale delle FFS, che però si sta valutando di abolire o perlomeno limitare fortemente. «Lo troverei molto ingiusto se solo le professioni di monopolio potessero beneficiarne. Con i miei problemi di salute, non ho alcuna possibilità di essere assunta nel settore privato». A 53 anni e con 30 anni di lavoro alle spalle, Susanna soddisfa i principali requisiti per l'invalidità professionale. Ma se le condizioni dovessero essere inasprite, probabilmente non rientrerebbe più nella casistica. «L'invalidità professionale rappresenta una sicurezza che non possiamo perdere», afferma Susanna. «Le FFS hanno già assicurato la loro disponibilità a tenermi al 50%. Trattandosi però di ben 12 anni di impiego a metà tempo prima di arrivare alla pensione, perderei una parte importante dei preziosi contributi versati all'AVS e alla cassa pensioni. Rimarrei molto delusa da un'eventuale decisione sfavorevole delle FFS».



### L'invalidità professionale a rischio

Commento di Valérie Solano, vice-presidente del SEV I dipendenti delle FFS e di FFS Cargo sono arrabbiati e ancora scioccati. Dall'annuncio delle misure di riduzione dei costi alla fine di aprile, una di queste è stata al centro della loro rabbia: l'abolizione dell'invalidità professionale. L'azienda ha infatti rescisso il contratto con il fondo pensione per quanto riguarda le condizioni di accesso a questa invalidità professionale. Il personale si sente tradito, perché questa invalidità professionale è una rete di sicurezza essenziale quando il corpo non può più reggere. In molte assemblee o durante gli incontri sul terreno, la dimensione simbolica di questa protezione viene costantemente richiamata. Nelle professioni fisicamente impegnative, in particolare, la disabilità professionale è rassicurante perché ci permette di vedere il futuro in un modo diverso dalla lente della precarietà. Questo è ben lontano dal cliché che porterebbe a pensare che tutti ne abbiano

accesso. La strada verso il diritto è lunga e tortuosa, e alla fine, sull'insieme dell'azienda, riguarda solo una persona su cento. Il risparmio è marginale in termini finanziari, ma estremamente importante per tutti coloro che potrebbero averne bisogno.

Questa prestazione di protezione è un modello che sarebbe auspicabile in tutte le aziende di trasporto. Invece di farne un vantaggio, le FFS pensano che sia «troppo» generoso. Tuttavia, è importante anche per i giovani che vogliono lavorare nel settore ferroviario. In questo dossier, alle parti sociali non resta che lo spazio per indignarsi, dato che il contratto lega l'azienda alla cassa pensione. Scegliendo di rescindere unilateralmente l'attuale contratto, l'azienda non permette alle parti sociali di negoziare. In circostanze normali, la negoziazione è un arbitrato tra diversi elementi in gioco. In questo caso, tuttavia, le FFS propongono solo un peggioramento.



L'Unione Sindacale Svizzera è impegnata nella protezione del clima insieme ai partiti di sinistra perché è «il più grande compito della nostra generazione». Possiamo affrontare questa sfida in modo adeguato solo con una soluzione equa e collettiva. Con l'iniziativa del Fondo per il clima, stiamo trasformando la nostra società in una società basata sulle energie rinnovabili attraverso investimenti pubblici e assicurando elettricità sufficiente per il futuro. In questo modo rafforziamo le nostre infrastrutture e le imprese locali. Ciò creerà posti di lavoro di qualità e garantirà un approvvigionamento energetico sicuro. In questo modo ci liberiamo dalla dipendenza da oligarchi e autocrati». Scaricare e/o firmare su [www.uss.ch/fondscimat](http://www.uss.ch/fondscimat).

Salari non pagati, morti inspiegabili, lavoro forzato: l'elenco delle violazioni dei diritti umani legate alla Coppa del Mondo maschile è lungo. C'è ancora tempo per firmare la petizione lanciata a maggio da Amnesty International insieme a organizzazioni per i diritti umani, gruppi di sostenitori e sindacati. Chiede che il Qatar e la FIFA risarciscano i lavoratori migranti per le violazioni dei diritti umani subite durante la preparazione della Coppa del Mondo maschile.



## ASSEMBLEA TS TICINO

## Tra alti e bassi



Da sinistra: Fiorenzo Boggia, il cassiere Mauro Giacolini e il presidente Nicola Sacco

**Veronica Galster** Il 20 ottobre alla Casa del Popolo di Bellinzona si è tenuta l'assemblea annuale della sezione TS Ticino. Durante la serata sono stati discussi vari temi legati all'attualità sindacale, tra i quali non potevano mancare le tre misure di risparmio, nel frattempo divenuta una, decise dalle FFS. Il segretario sindacale Thomas Giedemann ha infatti ricordato l'importanza di mantenere attiva la convenzione relativa all'invalidità professionale, soprattutto per le professioni di monopolio.

Il presidente Nicola Sacco ha ricordato l'azione di giugno 2021 contro il Progetto Compass, che prevede l'esternalizzazione della pulizia

delle piccole e medie stazioni. Azione che ha permesso di aumentare le assunzioni sotto contratto FFS. Ivan Cozzaglio ha poi parlato del progetto nuove Officine di Castione, dove al momento regna poca chiarezza per quanto riguarda la delicata fase di transizione e il numero di posti di lavoro che vi saranno trasferiti. Buone notizie invece da Maurizio Sulmoni, membro del comitato sezione e del comitato centrale, che ha riportato di importanti investimenti alle Officine FFS Cargo di Chiasso.

Non sono mancate le onoreficenze: Fiorenzo Boggia (nella foto) è infatti stato festeggiato per il 40° di affiliazione al SEV.

## ASSEMBLEA AS TICINO

## L'importanza del reclutamento per essere forti

**Veronica Galster** Il 10 novembre si è tenuta alla Casa del Popolo di Bellinzona l'annuale assemblea della sezione ticinese di AS. Dopo aver salutato i presenti, il presidente sezione AS, Vanni Nembrini, ha aperto l'assemblea dando il benvenuto al presidente centrale Peter Käppler.

Dopo l'approvazione dell'ordine del giorno e la nomina del presidente del giorno, nonché l'approvazione del verbale dell'ultima assemblea, Vanni Nembrini ha parlato del lento ritorno alla normalità dopo la pandemia, con una ripresa sia a livello di utenza dei trasporti pubblici che di attività sindacale tra la gente. Ha poi riferito di numerosi incontri informali con colleghi e affiliati, durante i quali il tema della cassa pensione è spesso stato al centro dei discorsi, con la sua evoluzione preoccupante: le rendite sono molto diminuite, mentre anche a causa dell'inflazione le spese continuano ad aumentare.

Peter Käppler ha poi preso la parola, dapprima per parlare brevemente del Congresso svoltosi alcune settimane prima, dei saluti a Giorgio Tuti e del benvenuto al nuovo presidente del SEV Matthias Hartwich.

Il segretario sindacale Thomas Giedemann

ha dal canto suo illustrato i problemi attualmente sul tavolo, in particolare le rivendicazioni salariali e le relative trattative avviate con le FFS. Le aspettative del SEV sono la compensazione al rincaro e un aumento generale dei salari dell'1%. Le FFS però affermano dal canto loro che i soldi non ci sono, anche se la situazione finanziaria non è così male, visti anche i contributi decisi dal Parlamento per il traffico a lunga percorrenza. Giedemann ha messo l'accento anche sull'importanza del reclutamento, soprattutto ora che si è di fronte ad un cambiamento generazionale importante e una partecipazione da parte dei giovani diversa da quella alla quale si è abituati. Ha poi parlato delle tre misure di risparmio proposte dalle FFS: inaccettabili per il SEV e prontamente respinte al mittente.

Si è passati infine alle onoreficenze: sono stati festeggiati Juri Gianola e Fabia Kurz per il 25° anno di appartenenza al SEV; mentre Giuliana Baroni, Antonello Camponovo, Monica Cescotta, Lorenzo Colombo, Felice Gaggetti e Alessandro Morisoli per il 40° anno di affiliazione. È poi seguito uno sfizioso rinfresco.

## ASSEMBLEA SOTTOFEDERAZIONE LAVORI TICINO

## Ora occorre agire



**Calogero Ferruccio Noto** Alla presenza di quasi 40 colleghi e colleghe si è tenuta il 13 ottobre a Mendrisio l'assemblea autunnale della sezione Personale Lavori Ticino.

Finalmente, dopo alcuni anni la sezione ha potuto riprendere l'alternanza tra Sopra- e Sottoceneri per le sue assemblee annuali, come a suo tempo programmato dal comitato. Il presidente sezione Davide Perini nella sua relazione ha aggiornato i presenti in merito ai vari temi pendenti che riguardano in particolare l'ambito organizzativo dell'Infrastruttura, e riferito sul mandato approvato dalla Conferenza CCL per le trattative salariali con le FFS. Il segretario sindacale Thomas Giedemann ha invece riferito sulle misure di risparmio che erano state annunciate dalla direzione FFS: aumento della quota a carico del personale dei contributi di rischio della Cassa pensione e dell'assicurazione perdita di guadagno

per malattia, e disdetta della convenzione relativa all'invalidità professionale con la Cassa pensione.

La direzione ha cercato di giustificare le misure nei confronti del personale, chiedendone quasi la "comprensione", adducendo pressioni da parte della "politica". Giedemann ha evidenziato come l'interlocutore del personale sia la direzione, non la politica. Nel frattempo le FFS hanno ritirato due delle tre misure, ma non per l'invalidità professionale. Questa prestazione è particolarmente importante proprio per il personale dei settori con più ampia presenza di profili professionali "di monopolio" e con lavoro usurante, cioè specialmente nell'Infrastruttura, dove molte persone, se oltre i 50 anni d'età dovessero avere problemi di salute che ne compromettono l'idoneità lavorativa, ma senza diritto a prestazioni AI, non sarebbero di fatto ricollocabili.

Tutti gli interventi hanno sottolineato quanto sia necessario ottenere finalmente dei miglioramenti concreti e porre rivendicazioni senza restare sempre sulla difensiva. L'assemblea ha così approvato all'unanimità due proposte di rivendicazione, poi sottoposte all'Assemblea dei delegati SEV Personale lavori del 26 ottobre: l'adeguamento dell'indennità di galateria a 7 franchi all'ora e di quella per i pasti a 30 franchi al giorno. Si tratta di indennità ormai invariate da moltissimi anni, e conseguire qui un risultato avrebbe oltretutto anche un forte valore simbolico per affermare l'importanza del ruolo del SEV nei confronti dei colleghi non ancora affiliati.

La seconda parte dell'assemblea è stata dedicata alla presentazione delle prestazioni dell'HR AGS (Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali) da parte di Adriano Caimi e Flavia Hächler, responsabili del servizio per la Regione Sud. La presentazione si è in particolare incentrata sull'intervento precoce, il case management e il riorientamento professionale, prestazioni importanti non solo in caso di problemi di salute ma anche, ad esempio, in caso di scomparsa di determinati impieghi in una regione in seguito a ristrutturazioni aziendali.

In chiusura, l'assemblea ha dato il benvenuto e augurato buon lavoro a Pedro Bento, nuovo segretario sindacale SEV a Bellinzona e futuro assistente della sezione Lavori Ticino.

## ASSEMBLEA LPV TICINO

## «Serve più che mai un sindacato forte»

**Veronica Galster** Il 4 novembre si è tenuta a Bellinzona l'annuale assemblea della sezione LPV Ticino. Dopo il benvenuto, il presidente Marco Magistro Contenta ha ricordato l'importanza di questo appuntamento come «Momento cruciale per guardarci in faccia e fare il punto della situazione». Situazione tutt'altro che rosea in questo periodo per il personale di locomotiva, che sta vivendo molti mutamenti nella professione: un lavoro sempre più automatizzato, un cambiamento generazionale senza precedenti e un deterioramento progressivo delle condizioni di lavoro, ma sempre con lo stigma di "lavoratori privilegiati" di fronte all'opinione pubblica.

Come ha ricordato Marco: «Nel corso degli anni, il macchinista ha sempre lavorato di giorno, di notte, nelle domeniche tolte alle famiglie e agli amici e durante le Feste, quando tutti possono invece riposare. Lo ha fatto in precedenza e continua a farlo oggi, ma con sostanziali differenze: i sacrifici sono aumentati esponenzialmente, ma le soddisfazioni diminuiscono sempre di più». Il presidente ha a questo proposito parlato dei colleghi che, stremati dai ritmi imposti dalle aziende, hanno dovuto arrendersi: «Purtroppo ogni volta è stato il loro stato di salute a imporlo. Ma da parte delle aziende non ho constatato nessun

correttivo sostanziale al nostro modo di lavorare, magari per favorire dei migliori ritmi tra riposo e impiego, tra vita privata e professionale. Hanno invece attaccato il nostro diritto alla salute, imponendoci ritmi sempre più frenetici e proponendo di toglierci anche quei diritti acquisiti nel tempo proprio in virtù della nostra grande flessibilità», ha poi aggiunto riferendosi in particolare alle misure di risparmio annunciate in aprile dalle FFS, soppressione dell'invalidità professionale in primis. Misure di risparmio che, come ha precisato nel suo intervento il segretario sindacale Thomas Giedemann, il SEV ha da subito respinto al mittente.

Per affrontare questo periodo particolarmente difficile, è stato detto, è importante più che mai lottare assieme al sindacato e far capire anche ai lavoratori più giovani l'importanza dell'essere affiliati al SEV, perché il sindacato è tanto più forte quanto lo è la sua base. Sono state ricordate a tal proposito le difficili trattative che hanno portato al rinnovo del CCL presso SBB Cargo International e l'arduo rinnovo del CCL Tilo.

È stato infine ringraziato il collega Giuseppe Lupica, per aver preso ufficialmente posizione e scritto al CEO delle FFS Ducrot, esternando tutto il suo disappunto per le misure di risparmio annunciate.



ACCORDO SALARIALE SWISS

# Fruttuosa pressione dei piloti

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**SEV-GATA, il nostro sindacato del personale di terra nel settore dell'aviazione, ha ottenuto un sostanzioso aumento salariale del 4,3% dal 1° gennaio 2023 per il personale Swiss (vedi Giornale SEV 13/2022 del 4 novembre). Le parti sociali hanno ora concordato la distribuzione del 3,3% generalizzato e dell'1% per misure salariali individuali. Philipp Hadorn, segretario sindacale e presidente SEV-GATA, contestualizza il risultato e illustra le prossime sfide sul fronte Swiss.**

Secondo l'accordo del 7 novembre, tutti i circa 1500 collaboratori e collaboratrici di terra sottoposti al CCL otterranno un aumento del 2,5% o almeno 200 franchi al mese (per un impiego a tempo pieno). Inoltre, tutte le fasce salariali aumenteranno di 200 franchi al mese (2600 franchi all'anno). «In termini percentuali significa che i salari inferiori aumenteranno maggiormente rispetto a quelli più alti», spiega Philipp Hadorn, «poiché il rincaro, il crescente costo dell'energia, gli aumenti dei premi dell'assicurazione malattie ecc. sono molto più palpabili per i redditi bassi. Swiss ha concesso margine di manovra alle organizzazioni del personale e in cambio ne ha ottenuto per le misure salariali individuali: in pratica, i superiori vengono informati sulla quota assegnata al loro team e hanno la possibilità di avanzare una proposta di distribuzione, che verrà poi analizzata da HR insieme al team di compensazione per garantire che non ci siano favoritismi o altri problemi. Nel primo trimestre del 2023 riceveremo un resoconto su questi flussi di denaro e sull'implementazione degli aumenti salariali».

Inoltre, il personale di terra riceverà diverse migliaia di franchi di indennità una tantum, come già concordato il 19 ottobre (vedi Giornale SEV 13/2022).

**Come si è arrivati a questo accordo salariale?**

Philipp Hadorn: L'ultimo aumento salariale di Swiss risale al 1° gennaio 2020 ed è stato dell'1,8% - non male, considerata l'inflazione quasi inesistente di quel periodo. Durante la pandemia, non ci sono più stati aumenti bensì un CCL di crisi e, nonostante quest'ultimo, un licenziamento collettivo da maggio 2021. La nostra richiesta salariale consisteva in tre rivendicazioni: una compensazione del rincaro, un'ulteriore garanzia del potere d'acquisto - sempre più eroso dal forte aumento dei prezzi dell'energia e dei premi di cassa malati (ricordiamo che quest'ultimo non rientra nell'Indice nazionale dei prezzi al consumo!) - e un ulteriore 3% sotto forma di misura salariale generalizzata. Essendo entrati in trattativa mettendo sul piatto un pacchetto di richieste parecchio corposo, inizialmente le posizioni erano comprensibilmente distanti. Sono state quindi necessarie diverse tornate di trattative. La grave penuria di personale di Swiss, che era sull'orlo di uno sciopero dei piloti, ci ha sicuramente avvantaggiato. La compagnia aveva tutto l'interesse ad accordarsi con noi rappresentanti del personale di terra. Questo accordo è poi stato preso a modello per le altre categorie.

**Come valuti il risultato?**

Tenendo conto del 4,3% e delle varie indennità uniche per un totale di circa 7700 franchi pro capite nell'arco di dodici mesi, è un risultato decisamente positivo per il personale. Potrebbe essere uno degli accordi salariali migliori di quest'anno, sia all'interno che all'esterno del SEV. Un successo particolare è il versamento anticipato del «Premio Covid» di 2500 franchi previsto dal CCL di crisi, sebbene sia rimasto in vigore solo per un breve periodo (dal 1° marzo al 31 dicembre 2022): Swiss verserà infatti più di quanto sia riuscita a risparmiare. Il piano originario prevedeva un pagamento rateale fino al 2026, ma le colleghe e i colleghi usciti da Swiss prima del 2026 non avrebbero più ricevuto nulla. A lasciare l'amaro in bocca è invece la decisione unilaterale di Swiss di abbandonare il premio di ringraziamento oltre agli altri pagamenti previsti dal CCL. Questo dimostra una visione pretta-



Oltre alla carenza cronica di personale, anche la pressione esercitata dai piloti (azione del 29 settembre 2022) ha contribuito all'accordo salariale tra Swiss e il personale di terra.

mente padronale e sarà uno degli argomenti dell'incontro congiunto previsto ancora quest'anno con lo scopo di realizzare un partenariato sociale alla pari. Il licenziamento collettivo imposto dalla direzione nonostante il personale fosse disposto a fare dei sacrifici, soprattutto con il CCL di crisi, ha lasciato il segno. Difficile negare che sia stato un errore: Swiss dispone davvero di troppo poco personale e sta reclutando disperatamente. Riteniamo inoltre che Swiss abbia violato il quadro giuridico; questo non dovrà mai più accadere. Ci sono ancora cause pendenti presso il tribunale distrettuale competente.

**Quali sono le prossime sfide di SEV-GATA sul fronte Swiss?**

Molti collaboratori e collaboratrici faticano a gestire le attuali condizioni di lavoro. Da un canto manca personale; se non altro, sono in atto degli sforzi per reclutare nuovi dipendenti. Dall'altro, il lavoro a turni causa enorme stress e stiamo cercando delle soluzioni per ridurre questo carico, ad esempio sul fronte del lavoro

notturno aggiuntivo che si esige alcune volte all'anno e che andrebbe invece evitato, soprattutto in certe situazioni e a partire da una certa età. Inoltre, è necessario chiarire l'evoluzione delle indennità: gli indennizzi per picchetti e lavoro notturno marciano sul posto da anni, benché l'intensità del lavoro sia aumentata a causa della penuria di personale e si fatichi a reclutarne di nuovo.

Per quanto riguarda le dichiarazioni pubbliche del nuovo CEO di Swiss secondo le quali la compagnia moltiplicherà gli sforzi per rendere il trasporto aereo più sostenibile, SEV-GATA si augura che non si tratti di una mera strategia di marketing. A dispetto dei massicci tagli di personale, nel trasporto aereo l'evoluzione dei soci è positiva, ma il livello di organizzazione può ancora migliorare. Il nostro impegno in difesa dei diritti di tutti i colleghi e le colleghe non scemerà, ma vorremmo riuscire a convincere dei vantaggi e della necessità di aderire al SEV soprattutto le persone che ne traggono beneficio pur non essendo iscritte al sindacato.

«Dove c'è Swiss dovrebbe esserci Swissness»

**In che misura Lufthansa esercita pressioni su Swiss, ad esempio con elevate aspettative di profitto?**

Philipp Hadorn: Per quanto riguarda le perdite di Swiss degli ultimi due anni, sono state certamente consistenti, ma nel complesso inferiori agli utili conseguiti nei due anni precedenti. Il Gruppo dovrebbe comprendere che dopo oltre un decennio di profitti possano capitare due anni negativi. Solo godere degli utili, ma non tendere la mano in caso di bisogno non è propriamente corretto. Swiss è una delle compagnie di maggior successo del Gruppo ed è anche quella che si è risolleata più velocemente.

Ovvio che le garanzie sui prestiti delle banche commerciali hanno avuto il loro peso: Swiss ha potuto risparmiare parecchio. Eppure, alcu-

ni interessi sembrano essere subordinati al Gruppo.

Noi sindacati ci auguriamo vivamente, anche per un discorso di sicurezza degli impieghi, che continuino ad esserci molti voli diretti dalla Svizzera e che l'aeroporto di Zurigo rimanga un hub. Inoltre, Lufthansa sta attualmente valutando quali prestazioni erogare a livello di Gruppo, ovvero scorporare dalle affiliate come Swiss e dislocare in unità che forniscono prestazioni per l'intero Gruppo. Swiss rischia di perdere ulteriore autonomia, e questo crea molta incertezza fra il personale.

Ovviamente, noi di SEV-GATA chiediamo che il maggior numero possibile di servizi di Swiss o del Gruppo in generale continui ad avere le basi in Svizzera - perché dove c'è Swiss dovrebbe esserci anche Swissness!».

Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Il comitato SEV si è riunito il 18 novembre. Ha fatto un bilancio del congresso, la cui organizzazione è stata giudicata eccellente. Ha inoltre convalidato la posizione del SEV nella consultazione sullo stato di avanzamento dei programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e sulla prospettiva RAIL 2050.**

Il comitato ha preso atto della qualità dell'organizzazione del congresso, ringraziando in particolare la segretaria dell'organizzazione, Christina Jäggi, nonché la presidenza del congresso, Danilo Tonina e Peter Käppler. È stata inoltre elogiata l'enorme quantità di lavoro svolto dietro le quinte e in anticipo dall'apparato professionale in preparazione del congresso. Il Comitato ha anche approvato la consultazione sullo stato dei programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, la

modifica dei decreti federali e la prospettiva RAIL 2050. Per quanto riguarda il rapporto sullo stato di avanzamento dei programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e i relativi decreti federali, il SEV è «Particolarmente favorevole alla decisione di passare a uno sviluppo completo della galleria di base del Lötschberg e di integrare la sua realizzazione nella fase di sviluppo del 2035». Tuttavia, riteniamo che la nuova situazione derivante dall'annuncio delle FFS del 1° luglio 2022 di non introdurre la compensazione funzionale del rollo per i treni a due piani (bipiano TLP) sia molto problematica. Il progetto di lunga data di risparmiare fino al 10% del tempo di percorrenza con questa soluzione tecnica, grazie alla maggiore velocità in curva, in particolare sulle tratte Losanna-Berna e Winterthur-San Gallo, già a partire dal 2027 e senza grandi investimenti, sta diventando obsoleto.

Per quanto riguarda la prospettiva

RAIL 2050, la bozza in consultazione fa riferimento solo a un "aumento sensibile" della quota del rail nella ripartizione modale del trasporto passeggeri e merci. «Alla luce dell'urgente necessità di ridurre il più possibile le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, questa formulazione è del tutto inadeguata. Si può fare molto di più, ad esempio in Austria: nel suo «Piano di mobilità 2040», il governo ha fissato l'obiettivo di portare al 40% la quota di trasporto pubblico, attualmente inferiore del 3% rispetto alla Svizzera. Questo non entro il 2050, ma il 2040. Siamo convinti che la prospettiva RAIL 2050 debba fissare obiettivi ambiziosi e misurabili». Il SEV propone quindi che l'obiettivo 3 della Prospettiva RAIL 2050 sia formulato come segue: «La quota della ferrovia nella ripartizione modale deve essere aumentata nelle seguenti proporzioni: dev'essere raddoppiata nel traffico passeggeri, così come nel traffico merci di esportazione, importazione e nazionale».

COMITATO SEV

## Un congresso organizzato in modo perfetto



COLPI DI DIRITTO

# Pagamento in contanti

**§** Protezione giuridica  
giornale@sev-online.ch

In linea di principio, la previdenza professionale è una previdenza vincolata per i rischi di vecchiaia, invalidità e decesso. Se uno di questi rischi si concretizza, la cassa pensione versa una rendita mensile. Insieme alla rendita AVS, la persona assicurata dovrebbe riuscire a percepire all'incirca il 60% dell'ultimo guadagno assicurato. La rendita rappresenta la norma, il pagamento in contanti l'eccezione.

Secondo la legge sul libero passaggio, è possibile interrompere il rapporto di lavoro e far trasferire gli averi di previdenza depositati presso l'istituto di previdenza su un conto di libero passaggio presso una banca o una compagnia di assicurazioni. L'aver di previdenza rimane sul conto di libero passaggio finché non si trova un nuovo impiego e viene poi trasferito all'istituto di previdenza del nuovo datore di lavoro. In tre casi, tuttavia, l'assicurato può eccezionalmente chiudere il conto di libero passaggio ed esigere il pagamento in contanti della prestazione d'uscita, ovvero se:

1. avvia un'attività lucrativa indipendente,
2. lascia definitivamente la Svizzera o
3. raggiunge l'età di pensionamento LPP.

La prima opzione è destinata a chi desidera svolgere un'attività indipendente in Svizzera. La seconda opzione concerne chi emigra all'estero: se la destinazione è un Paese dell'UE, l'Islanda o la Norvegia e la persona

che emigra è assicurata in loco obbligatoriamente contro i rischi di vecchiaia, invalidità e decesso, non è possibile prelevare in contanti l'intero avere di previdenza. Una parte di esso, quella cosiddetta obbligatoria, rimane vincolata in Svizzera. La terza opzione riguarda i salariati che hanno raggiunto l'età di pensionamento LPP. Secondo la legge federale sulla previdenza professionale per la vecchiaia, i superstiti e l'invalidità (LPP), gli uomini vanno in pensione a 65 anni e le donne a 64. In una finestra temporale di cinque anni precedenti o successivi il raggiungimento dell'età di pensionamento LPP, è possibile chiudere il conto di libero passaggio e farsi versare l'aver di previdenza in contanti: si tratta quindi di un'età compresa tra i 60 e i 70 anni per gli uomini e tra i 59 e i 69 anni per le donne.

Chi esige il pagamento in contanti si assume la responsabilità, il rischio e le spese di gestione del proprio avere di previdenza. Tutto questo non concerne chi ha optato, invece, per la rendita. In questo caso può contare su un'entrata certa, ma non può disporre dell'aver di previdenza. In caso di decesso, quest'ultimo viene interamente assorbito dalla cassa pensione. Rendita o pagamento in contanti: la propria previdenza va pianificata con cura, ma ottenere i giusti consigli non deve essere per forza dispendioso. Il SEV dispone di una relativa offerta di formazione continua ed esorta ogni socio a fruirne, così da affrontare in modo proattivo la propria previdenza per la vecchiaia!

ASSEMBLEA DEI DELEGATI ZPV

# Il reclutamento è in linea con l'obiettivo



Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Il 26 ottobre, all'Hirschen di Langnau, il presidente DV Jordi d'Alessandro ha aperto la 137a assemblea dei delegati della sottofederazione ZPV. Un giorno prima del Congresso SEV circa 30 delegati si sono riuniti per discutere numerosi argomenti e proposte.**

Il presidente centrale della ZPV Ralph Kessler ha informato sulla normalizzazione delle frequenze dopo gli anni della pandemia. Il numero di casi di covid è di nuovo in aumento e la ZPV non si opporrà a un eventuale nuovo obbligo di indossare la mascherina sui trasporti pubblici. Ciò solleva però la questione delle competenze del personale dei treni.

I problemi tecnici riguardanti le porte dei treni persistono e gli incidenti continuano a verificarsi. Il risanamento continuerà a trascinarsi, anche a causa della penuria di personale nella manutenzione e della mancanza di disponibilità del materiale. È importante che le colleghe e i colleghi segnalino qualsiasi incidente.

Altri argomenti di discussione hanno riguardato i problemi legati all'arrivo dei rifugiati, il progetto «Pianificazione integrata della produzione» e la denuncia all'UFT concernente la conversione delle pause in interruzioni del lavoro, come descritto in dettaglio nel rapporto del Comitato centrale ZPV (vedi giornale SEV n.13).

Secondo il presidente centrale la ZPV è in linea con gli obiettivi in termini di reclutamento dei soci, considerato il picco raggiunto quest'anno. I presenti sono stati ringraziati per il loro impegno e motivati a continuare con le attività promozionali il prossimo anno.

Il segretario del sindacato Jürg Hurni ha informato sui temi di attualità come le discussioni sulle misure di riduzione dei costi delle FFS e le trattative salariali e sottolineato che i toni di discussione con le FFS si sono inaspriti. Questa situazione rende ancora più importante un elevato grado di organizzazione.

Poco prima della pausa pranzo, Matthias Hartwich ha rallegrato i presenti con un intervento ricco di humor. Alla vigilia della sua elezione, il futuro presidente del SEV ha risposto alle domande e chiarito che per lui ricoprire questa carica rappresenta il «Primo segretario sindacale» dell'organizzazione. Per lui che vuole sempre essere disponibile ad ascoltare le preoccupazioni delle colleghe e dei colleghi, aspetti come il dialogo, la solidarietà e la trasparenza sono particolarmente importanti.

Dopo la pausa pranzo, si è proceduto con le elezioni (tacite). Daniel Saladin, della ZPV Rheintal-Chur è stato eletto CVG ZPV, mentre Richard Zbinden e Stephano Medon della ZPV Fribourg, e Massimo Brigatti della ZPV Ticino, sono stati designati delegati sostitutivi CCL. Ora mancano solo due colleghi o colleghe della svizzera tedesca.

Dopo la discussione sulle proposte congressuali, Jordi ha presentato una richiesta di aumento dei salari da firmare. L'assemblea si è conclusa puntualmente com'è cominciata.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI AS

# Salari equi per tutti!

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Con l'azione «Salari equi per tutti» i delegati della sottofederazione AS hanno sottolineato le richieste salariali per FFS/FFS Cargo della conferenza CCL del SEV.

«Il vostro CEO Vincent Ducrot è simpatico e sa illustrare bene i problemi finanziari delle FFS», ha dichiarato la vicepresidente del SEV Valérie Solano ai delegati AS il 26 ottobre alla Curlinghalle di Berna. «Ma è necessario un adeguamento al rincaro per far fronte all'aumento del costo della vita».

Per rendere più attrattive le professioni delle FFS e contrastare la penuria di lavoratori qualificati che ri-



I delegati AS hanno espresso alla direzione delle FFS la loro volontà di lottare per ottenere salari equi per tutti.

guarda praticamente tutti i settori del Gruppo e che aumenterà con i numerosi pensionamenti futuri, è assolutamente necessario un aumento dei salari reali. «Il personale deve mobilitarsi per ottenere di più», ha aggiunto Solano. I delegati hanno formulato uno slogan, hanno preparato

una dimostrazione e sono usciti all'aperto inviando un messaggio chiaro alla direzione delle FFS.

Tra le informazioni provenienti dal settore e dalle sezioni c'era anche l'avvertimento che il nuovo sistema salariale aumenterebbe la possibilità di tagliare i salari nelle promozio-

ni. I membri dovrebbero quindi consultare l'intranet e informarsi sulla loro classificazione nella fascia salariale e sul loro avanzamento salariale. Ad eventuali domande risponderanno la Commissione del personale e Patrick Kummer del team salari del SEV.

Il settore del traffico viaggiatori è preoccupato per le continue chiusure degli sportelli, sebbene le FFS abbiano deciso di sospendere questo processo per 18 mesi. Il settore delle infrastrutture è intervenuto contro il fatto che gli aspiranti responsabili circolazione treni sono costretti a rimborsare migliaia di franchi di costi di formazione se non superano l'esame. «Ciò non aiuta a reclutare nuove persone», afferma il presidente centrale Peter Käppler.

Durante l'assemblea dei delegati è stato dedicato molto tempo alla preparazione del Congresso, alla presentazione del candidato alla presidenza Matthias Hartwich e al congedo a Giorgio Tuti, oltre ai meriti ringraziamenti rivolti al presidente DV uscente Rolf Feier. Alla conferenza CCL FFS/FFS Cargo sono stati eletti Hanspeter Roos, Rita Blatecki e Reto Vogel. Il contributo alla sottofederazione rimane di sette franchi e il budget 2023 resta all'interno del quadro precedente, come proposto da Viviane Mumenthaler, cassiera centrale, e accettato senza voti contrari. Per alleggerire il comitato della sezione AS di Berna, dalla fine dell'anno Viviane si occuperà inoltre della cassa della sezione. Andrea Pace ha presentato le attività promozionali e ha chiesto a tutti di contribuire.



AD TS - PERSONALE TECNICO

# I candidati son stati eletti



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**L'assemblea dei delegati (AD) della sottofederazione TS, che rappresenta il personale tecnico (officine e pulizia), si è svolta il 26 ottobre all'Hotel Linde a Stettlen, nei pressi di Berna. Vi hanno partecipato 33 colleghe e colleghi da tutta la Svizzera.**

L'AD della sottofederazione TS ha avuto luogo il 26 ottobre all'Hotel Linde di Stettlen presso Berna. Erano presenti 33 colleghe e colleghi da tutta la Svizzera. Dopo aver approvato con voto unanime il verbale dell'ultima AD del 18 maggio 2021, i delegati si sono occupati delle nomine.

Tutti i candidati proposti sono stati eletti all'unanimità. Il collega Ilir Xhelili (TS Svizzera centrale) farà ora parte della Commissione di verifica della gestione TS, insieme al membro supplente Thomas Känzig (TS Mittelland). In veste di presidente è stato designato Maurizio di Bla-

si (TS Romandia). Roger Luginbühl (TS Svizzera orientale) sarà il nostro delegato per il CCL FFS e avrà come supplente il collega Andreas Aebischer (TS Svizzera nordoccidentale). A delegato per il CCL FFS Cargo l'assemblea ha designato André Cottet (TS Romandia). Nella Commissione migrazione entreranno Tino Rogowski (TS Svizzera nordoccidentale) e Gerardo Parella (TS Ticino). L'assemblea doveva altresì nominare le due persone che l'indomani, al Congresso, sarebbero entrate a far parte della Commissione di verifica della gestione SEV. Meritatamente riconfermato in carica Bruno Senn, che svolge questa funzione da quattro anni. A supplente è stato nominato Ilir Xhelili. Il Congresso li ha poi confermati.

Dopo la presentazione dei conti, relativamente stabili, dai quali emerge che spesso le perdite effettive sono assai meno di quelle preventivate, il rapporto dei revisori ha certificato l'ottima tenuta della contabilità e della relativa documentazione. Per quan-

to concerne le quote dei membri TS, si è deciso di non modificarle.

## Revisione delle BAR

Alla ripresa dei lavori dopo una breve pausa caffè, è stato approvato senza opposizioni il rapporto di attività 2021. I delegati hanno in seguito plebiscitato la proposta della sezione TS Ticino, che incarica la commissione centrale TS e il SEV di negoziare una revisione delle BAR 131.6. Con la stessa si vuole rafforzare la posizione della CoPe, conferendole un diritto di codecisione su taluni articoli. Viene inoltre chiesto un supplemento in tempo per i turni che cominciano tra le 4 e le 6 o terminano tra le 20 e le 24. Un supplemento in tempo del 25% viene richiesto anche sul tempo di lavoro effettuato il sabato, la domenica e i giorni festivi.

## Buoni risultati nel reclutamento

Per quanto concerne il grado di organizzazione, la TS è sulla buona strada verso il traguardo dei 200 membri fissato per quest'anno. Nei primi nove

mesi dell'anno registriamo già 128 nuove adesioni. Le giornate di presenza al fronte (Aarau, Lupfig, Winterthur, Muttentz, Yverdon e Yvonand), svolte in giugno e in settembre, hanno avuto un notevole influsso sulle cifre del reclutamento.

Nel pomeriggio vi sono stati diversi interventi. Il candidato alla presidenza del SEV, Matthias Hartwich, ha avuto modo di presentarsi, ribadendo i principi del rispetto e della solidarietà come base del lavoro sindacale. Ha poi risposto alle numerose domande dei presenti. Il titolare delle finanze del SEV, Aroldo Cambi, ha spiegato come si è giunti alla decisione di un candidato unico e le sfide che attendono la Cassa pensioni FFS. Dal canto suo, Patrick Kummer ha riassunto le priorità nei rapporti con le FFS: le misure di risparmio dell'azienda, nel frattempo sospese, l'aumento del costo della vita e il mandato relativamente aperto delle rivendicazioni del SEV in vista dei prossimi negoziati sui salari. Su quest'ultimo punto vi sono stati interventi anche molto ac-

cesi. Egli ha anche riferito sulla prima tornata salariale con il nuovo sistema retributivo FFS. Per finire, Kurt Wyss e Werner Schwarzer sono stati ringraziati e applauditi per la loro attività in seno al comitato.

## Nomine

**Nella foto sotto, le persone elette durante l'assemblea dei delegati della sottofederazione TS.**

Da sinistra: Thomas Känzi (sostituto CVG TS, TS Mittelland), Ilir Xhelili (CVG TS, sostituto CVG SEV, TS Svizzera centrale), Tino Rogowski (Commissione migrazione, TS NWS), Maurizio di Blasi (presidente CVG TS, TS Romandia), Gerardo Parrella (Commissione migrazione, TS Ticino).

Non presenti nella foto: Bruno Senn (CVG SEV), Roger Luginbühl (delegato CCL FFS, TS Svizzera orientale), Andreas Aebischer (sostituto CCL FFS, TS NWS), André Cottet (delegato CCL FFS Cargo, TS Romandia)

ASSEMBLEA DEI DELEGATI LPV

# «Non cediamo alle provocazioni»



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Il 26 ottobre 2022, una sessantina di delegate, delegati e ospiti si sono riuniti all'Hotel Bern per l'assemblea dei delegati LPV. Le macchiniste e i macchinisti hanno accolto il CEO delle FFS Vincent Ducrot, invitato come relatore, con un'azione. Anche il nuovo presidente del SEV Matthias Hartwich ha partecipato all'assemblea.**

Quando il CEO delle FFS Vincent Ducrot è salito sul palco, una dozzina di macchinisti e macchiniste ha srotolato uno striscione che recitava: «CFF: ça suffit avec les provocations!» (FFS: basta con le provocazioni!). La protesta contro le misure di risparmio delle FFS ha visibilmente irritato l'ospite, che ha subito iniziato a spiegare perché, a suo avviso, le FFS non potranno evitare di stringere la cinghia nei prossimi anni: «Se fossi il CEO di un'azienda privata, in questo momento non dormirei sonni tranquilli». Nonostante il buon andamento degli affari e il sostegno della Confederazione, le FFS continuano a subire perdite dovute alla pandemia. A causa della guerra in Ucraina e dei relativi costi energetici elevati, nemmeno il futuro si prospetta roseo. A questa situazione si aggiungono pure l'inflazione e un'incombente recessione. E questi non sono gli unici problemi che le ferrovie devono affrontare, ha spiegato Ducrot: ci sono, infatti, anche problemi di fornitura di materiale rotabile urgentemente necessario. Oltre alla guerra in Ucraina, anche la posizione della Svizzera ai margini dell'UE gioca un ruolo fondamentale: grandi fornitori come Siemens consegnerebbero prima all'Italia in quanto paese dell'UE, lasciando la Svizzera in fondo alla lista.

## Barlumi di speranza all'orizzonte

Ma Ducrot non ha dipinto un quadro esclusivamente cupo. L'affluenza di viaggiatori, ad esempio, è una nota positiva. Molte persone hanno «scoperto» il telelavoro e i pendolari sono, di conseguenza, diminuiti; ma il turismo ferroviario è in crescita. Ci sarebbero spiragli all'orizzonte anche per quanto riguarda la carenza di mac-

chinisti e macchiniste, ha dichiarato il CEO FFS, grazie al crescente numero di iscritti alla rispettiva formazione. Ducrot ha ripetutamente messo in rilievo la sua assidua presenza a Palazzo federale per discutere con i politici delle preoccupazioni delle ferrovie, ma purtroppo molte decisioni non spettano a lui, bensì al Consiglio federale e al Parlamento. Come conclusione al suo discorso ha affermato: «Alle FFS non si ringrazia mai abbastanza, quindi ringrazio io ora!»

## Persono o solo «risorse umane»?

Queste parole di apprezzamento hanno suscitato sentimenti contrastanti tra i delegati della LPV. Dopo le annunciate - e nel frattempo parzialmente ritirate - misure di risparmio, rimangono molti punti interrogativi. «Il personale viene apprezzato davvero? I collaboratori e le collaboratrici delle FFS sono persone, o mere «risorse umane»?» ha chiesto retoricamente la vicepresidente del SEV Valérie Solano. Secondo Patrick Cavelti, membro del comitato centrale LPV e macchinista della Ferrovia retica, talvolta anche la Ferrovia retica si lascia andare a grandi parole, seguite poi però da ben pochi fatti: «Nei periodi di vacche grasse non hanno concesso nulla, tanto meno in tempi di magra. In realtà, talvolta si dovrebbero fare concessioni anche nei momenti più difficili».

## Agguerriti verso il futuro

Nonostante una certa insoddisfazione in sala quando Vincent Ducrot (affiancato dal responsabile Condotta dei treni e manovra FFS Claudio Pellettieri) ha lasciato la sala dell'Hotel Bern, l'assemblea è proseguita all'insegna dell'ottimismo sotto la guida del presidente del giorno Thomas Giedemann. La presidente centrale LPV Hanny Weissmüller ha riassunto in modo positivo i primi due anni del suo mandato. Le delegate e i delegati hanno dato discarico all'unanimità sia al bilancio che ai conti. Si sono tenute le elezioni suppletive e sono state trattate diverse proposte. Al termine dell'assemblea il successore di Giorgio Tuti, Matthias Hartwich, ha raggiunto le macchiniste e i macchinisti mostrandosi pronto a battersi per i loro diritti e lanciando un segnale importante per il futuro.



## ASSEMBLEA DEI DELEGATI PV

# Le preoccupazioni per la previdenza vecchiaia

Peter Moor  
giornale@sev-online.ch

Quale sarà il futuro dell'AVS e della cassa pensioni? Della questione si sono occupati più volte i delegati della sottofederazione dei pensionati. All'assemblea dei delegati al Centre Loewenberg è stato presentato, tra le altre cose, il modello della cassa pensioni della fabbrica di idee di sinistra «Denknetz».

Con le parole «Benvenuti nella nostra vecchia casa al Löwenberg», il presidente centrale Roland Schwager ha dato il benvenuto ai delegati. Qui la maggior parte di loro è passata durante la carriera alle FFS; ora nell'impianto FFS da poco rinnovato la PV ha stabilito la sede della sua assemblea dei delegati.

L'assemblea è stata presieduta per la prima volta da Heinz Bolliger, presidente della PV Olten e dintorni, che ha accettato spontaneamente l'incarico dopo la rinuncia per motivi di salute di Jean-Michel Gendre che era stato eletto per il periodo 2022/2023.

Tra i temi sindacali affrontati, Roland Schwager ha nuovamente parlato della votazione sull'AVS di settembre. «Abbiamo perso e dobbiamo analizzare questa sconfitta, ma soprattutto ora dobbiamo impegnarci seriamente per questa iniziativa a favore della tredicesima mensilità AVS» ha sottolineato. Ciò è ora più che mai urgente in quanto le turbolenze sulle borse stanno colpendo duramente le casse pensioni; il grado di copertura della cassa pensioni delle FFS è sceso nel giro di pochi mesi da un confortevole 112 per cento a circa il 100 per cento.

La stessa questione è stata al



centro dell'intervento di Beat Ringger, ex segretario VPOD e direttore della «Denknetz», l'alternativa di sinistra ad Avenir Suisse. Ringger ha ribadito che, a dispetto di tutte le affermazioni pubbliche, l'AVS è stabile e il principale problema della previdenza di vecchiaia è il secondo pilastro. Tra il 2013 e il 2018 le rendite medie del secondo pilastro sono diminuite di 600 franchi al mese. A ciò si aggiunge la differenza tra le rendite degli uomini e quelle delle donne pari a uno spaventoso 63 per cento. «C'è un incendio e tocca a noi spegnerlo», ha affermato Ringger. La soluzione proposta dalla Denknetz è un allineamento al sistema AVS: «Vogliamo trasformare il regime LPP obbligatorio in un secondo AVS con una gigantesca riserva di capitale», così ha sintetizzato Ringger il suo modello. La parte obbligatoria del secondo pilastro sarà poi gestita secondo il sistema di ripartizione; le diverse centinaia di miliardi di franchi svizzeri attualmente vincolati nelle casse pensioni aumente-

rebbero in modo massiccio il margine di manovra. Ringger ha sottolineato che Denknetz propone soltanto delle idee e non si attiverà politicamente. «Ma se la riforma LPP dovesse fallire in Parlamento, il che è abbastanza realistico, i sindacati dovranno trovare delle soluzioni», ha proseguito.

Per quanto riguarda un altro tema ricorrente alla PV si è giunti complessivamente a un lieto fine: sono mantenute invariate le agevolazioni di viaggio per i pensionati - almeno quelle attuali. L'Ufficio federale dei trasporti voleva abolirle completamente o almeno ridurle in modo massiccio.

## I saluti di Giorgio Tuti

La visita di Giorgio Tuti alla PV è stata un evento completamente diverso da quello delle altre sottofederazioni: là si trattava di un congedo, qui alla PV di un inizio. Dopo il suo pensionamento Giorgio Tuti sarà membro della PV Olten e dintorni e l'assemblea gli ha già dato il suo caloroso benvenuto.

per le nuove generazioni e per le donne in particolare, è necessario migliorare alcune condizioni quadro. Per esempio bisogna poter meglio conciliare lavoro e vita privata. Nell'attuazione di «Women in Rail» in Svizzera, tutti remano nella stessa direzione, sia le aziende che il sindacato SEV. I rappresentanti del SEV, delle FFS, di BLS e di CFL (la società ferroviaria del Lussemburgo) in qualità di ospite, si sono riuniti nel senso di una «good practice»: si sono scambiati le rispettive esperienze e hanno presentato le proprie strategie. «Abbiamo fatto una valutazione e determinato dove la luce è già verde e dove invece solo arancione e rossa, ossia dove dobbiamo ancora fare uno sforzo», spiega Lucie Waser. All'incontro hanno partecipato anche il capo del personale delle FFS Markus Jordi e il presidente del SEV e della sezione ferroviaria dell'ETF Giorgio Tuti. Entrambi hanno firmato un anno fa l'accordo europeo a Bruxelles, la cui attuazione è verificata a intervalli regolari.

## ASSEMBLEA DEI DELEGATI VPT

# Effettivi e reclutamento a gonfie vele

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

Il 26 ottobre scorso, alla vigilia del Congresso, si è tenuta l'assemblea dei delegati della sotto federazione VPT, un'assemblea molto partecipata con la presenza circa dell'85% delle sezioni. «Oggi salutiamo anche la nuova sezione di autobus di Uri, con 22 membri, di cui tre presenti in sala», ha dichiarato soddisfatto Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT.

Dopo i saluti e il benvenuto da parte del presidente dell'Assemblea Laurent Juillerat, che ha parlato della centralità del trasporto pubblico e degli sforzi fatti dal personale durante la pandemia per garantire il servizio, ha preso la parola l'economista dell'Uss Daniel Lampart, ospite della giornata. Anche lui ha rievocato i momenti difficili della pandemia e la richiesta tempestiva dell'Uss di garantire i salari ai lavoratori, richiesta non altrettanto tempestivamente accolta dal Consiglio federale, che aveva inizialmente sottostimato la portata della crisi che stava per arrivare.

Se due anni fa il problema era riuscire a garantire i salari, oggi siamo confrontati con il rincaro, soprattutto dell'energia, e con i problemi legati alle forniture, ha spiegato Lampart, secondo il quale la guerra in Ucraina è solo uno dei fattori responsabili di questa situazione: «Oggi paghiamo il prezzo dello smantellamento dei magazzini e delle scorte avvenuto negli anni scorsi, ma anche della liberalizzazione del mercato dell'energia. Perché dal 2008 abbiamo una crisi dietro l'altra? Perché mancano le riserve», ha spiegato. Per uscire dall'impasse occorre alzare il potere d'acquisto e evitare che l'aumento del costo dell'energia venga pagato dalle economie domestiche. È pur vero che il rincaro in Svizzera è minore rispetto ai paesi a noi vicini, come mai? «Perché noi abbiamo le centrali idroelettriche, abbiamo più servizio pubblico e perché abbiamo lottato contro la liberalizzazione. Dobbiamo perciò continuare a garantire il servizio pubblico e i nostri salari», ha spiegato ancora Lampart.

Dopo il discorso dell'economista dell'Uss, si è proceduto alla nomina degli scrutatori, all'approvazione del verbale dell'assemblea dei delegati del 2021, del rapporto annuale della VPT e delle finanze dello scorso anno. Tutti accettati all'unanimità.

Per quanto riguarda gli effettivi e il reclutamento, nel 2022 si sono aggiunti 651 nuovi membri, un numero molto soddisfacente e vicino all'obiettivo prefissato per il 2023 di 750 nuove adesioni. Sul fronte dei membri attivi, il settore che ne conta maggiormente è quello degli autobus, che hanno portato diversi nuovi membri, questo anche per il fatto che ci sono parecchie tensioni nelle aziende, come rileva Gilbert D'Alessandro: «Dove ci sono problemi si constata un aumento delle adesioni al sindacato e gli attivi progrediscono».

Si è poi giunti ai saluti del e al presidente uscente del SEV, Giorgio Tuti. Un momento di grande commozione. Tuti ha rassicurato i presenti dicendo che: «Continuerò la mia missione sindacale, rimarrò membro del sindacato e continuerò a lottare per delle buone condizioni di lavoro. Potrete continuare a contare su di me come membro semplice del SEV». I saluti a Tuti da parte dei membri si sono conclusi con un'ovazione a dimostrazione dell'affetto che Giorgio è riuscito a guadagnarsi negli anni di presidenza e militanza nel SEV.

Dopo una breve pausa per riprendersi dagli emozionanti «addii», ha preso la parola il vice-presidente del SEV, Christian Fankhauser, per ricordare l'importanza dell'assemblea dei delegati nell'esercizio della democrazia sindacale. Fankhauser ha poi illustrato gli obiettivi per il 2023, tra i quali spiccano gli aumenti salariali e il miglioramento delle condizioni di lavoro. Si è poi soffermato sulla questione del pensionamento di una parte considerevole dei membri nei prossimi anni e sull'importanza di rinnovare gli effettivi: «Più membri abbiamo, più avremo la forza per migliorare le condizioni di lavoro», ha detto. Altro tema importante è e sarà quello della digitalizzazione: il sindacato deve accompagnare la digitalizzazione, perché combatterla non serve a niente.



## PARI OPPORTUNITÀ

## Women in rail: sulla buona strada

Michael Spahr A un anno dalla firma dell'accordo europeo «Women in Rail», le parti coinvolte - almeno in Svizzera - sono sulla buona strada. Il 2 novembre si è tenuto un incontro kick-off tra le parti sociali che, piene di fiducia, vogliono continuare a lavorare per rendere le professioni ferroviarie più attrattive per le donne e promuovere la diversità.

«Anche quest'anno la percentuale di donne nelle professioni ferroviarie è aumentata leggermente, ma siamo ancora lontani dall'obiettivo», afferma la responsabile delle

pari opportunità al SEV Lucie Waser che ha contribuito all'organizzazione dell'incontro kick-off e guarda con ottimismo al futuro. «Non ci sono alternative. Ci devono essere più donne, più diversità nelle imprese ferroviarie, altrimenti avranno presto un grande problema». Mentre la generazione dei baby boomer va in pensione in tutta Europa, c'è un urgente bisogno di una nuova generazione che si faccia avanti. «Women in Rail» propone una serie di soluzioni nel quadro di otto ambiti politici. Se il settore ferroviario vuole essere attrattivo





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

## Risoluzioni dell'81° congresso ordinario SEV del 27 ottobre 2022

### 1. Premessa

Le decisioni del congresso (salvo le elezioni e le decisioni urgenti secondo gli statuti SEV, art. 14, cpv. 14.6) sottostanno a referendum facoltativo.

### 2. Decisioni

Il congresso SEV ha adottato le seguenti risoluzioni:

#### 2.1. Rapporto sociale 2019 – 2022

Il rapporto sociale è stato approvato.

#### 2.2. Testi di orientamento 2022 – 2024

Il congresso ha adottato le sue tesi sui cinque temi seguenti:

- Politica contrattuale e sindacale
- Protezione della salute e la sicurezza sul lavoro
- Politica sociale
- Politica dei trasporti
- Digitalizzazione

#### 2.3. Nuove proposte al congresso

Il congresso ha accettato sette nuove proposte:

- K22.001: Miglioramento delle condizioni di lavoro
- K22.002: Difesa dei trasporti pubblici regionali a bassa redditività
- K22.003: Modifica della frequenza del congresso e istituzione di un'Assemblea dei delegati SEV
- K22.004: Partecipazione alla giornata femminista di protesta del 2023
- K22.005: Campagna «Stop alla violenza sessualizzata - non fa parte del lavoro!»
- K22.006: Conciliabilità tra vita lavorativa e vita privata per il personale delle professioni operative sul terreno e con orari di lavoro irregolari
- K22.009: Onorificenza dopo 15 anni di affiliazione al SEV

Il congresso ha inoltre approvato una proposta presentata oltre i termini fissati e dichiarata come urgente:

- Mancanza di personale nel trasporto pubblico locale

Il congresso ha respinto due nuove proposte:

- K22.007: Quote associative eque per i/le pensionati/e
- K22.008: Riduzione del contributo base SEV per membri con meno di 30 anni

### 3. Entrata in vigore delle decisioni

#### 3.1. Validità delle decisioni

Le decisioni del congresso SEV (salvo le elezioni) sottostanno a referendum facoltativo e sono valide dalla scadenza del periodo referendario di tre mesi o dopo l'esito di una eventuale votazione (art. 14.6 degli statuti SEV).

#### 3.2. Termine di referendum

Il termine di referendum ha inizio con la pubblicazione delle decisioni sulla stampa sindacale e scade il 25 febbraio 2023.

#### Sindacato del personale dei trasporti SEV

Il presidente del congresso La segretaria del giorno  
Danilo Tonina Christina Jäggi

## PV TICINO E MOESANO

# Auguri 100 anni

**giornale@sev-online.ch.** Il 16 ottobre la nostra socia **signora Ermينيا Greppi** ha festeggiato il suo 100° compleanno al suo domicilio

di Bellinzona Ravecchia.

La nostra sezione e il Comitato SEV-PV porgono i migliori auguri di ogni bene e di tanta salute.



PXHERE.COM

## PV

### 01.12.2022 Pranzo di Natale

La Residenza al Parco di Muralto è di nuovo lieta di accogliervi nel suo elegante ristorante e offrirvi una giornata in allegria per lasciare posto ai tanti ricordi. Come per gli anni passati vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa in un elegante ambiente adatto alla circostanza ed offrirvi un allettante menu. Non mancherà la musica che allietterà la giornata di festa e di amicizia.

**Ritrovo e menu:** Il ritrovo a partire dalle ore 11.15 è presso il ristorante al Parco che si situa a 3-4 minuti di cammino dalla stazione FFS di Locarno. Dopo l'aperitivo ed il saluto della nostra presidente Eliana Biaggio, lo staff del ristorante al Parco vi servirà: agnolotti in brodo e a seguire la tradizionale "Lessata mista al Parco" seguita dal dolce sorbetto al limone e vodka.

Il tutto accompagnato da un ottimo vino ticinese e acque minerali. Caffè ed i biscottini della casa concluderanno il pranzo.

**Intolleranze:** Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione.

**Costo:** Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di fr. 60.- a persona compresi i biglietti della lotteria, aperitivo prosecco, succo d'arancia, pranzo merlot del Ticino DOC Alinda, acqua minerale.

**Iscrizioni:** Termine d'iscrizione è domenica 27 novembre, ma per questioni organizzative vi saremmo grati per un annuncio tempestivo a:

**Sopraceneri:** Marco Hefti, 078 846.91.73, e-mail heftimarco@gmail.com

**Sottoceneri:** Massimo Piccioli, 079 505.11.07, e-mail pimax1954@bluewin.ch

**Treni consigliati:** Da Airolo IR pt. 10.02 - da Faido pt. 10.21 - da Biasca pt.10.45 - Bellinzona pt.11.04 - Locarno arrivo 11.25; oppure da Bellinzona S20 pt.10.49 - Locarno arr.11.14. Da Chiasso RE pt. 10.11 - Mendrisio pt. 10.18 - Lugano pt. 10.35 - Locarno arrivo 11.05. Oppure Chiasso S10 pt.10.20- (ferma in

tutte le stazioni) Lugano arr. 10.55 cambio treno RE per Locarno pt. 11.05 - Locarno arrivo 11.35.

## AS

### 28.11.2022 Giornata di formazione

Dopo due anni di pandemia, la sotto-federazione ha il piacere di invitarvi a un interessante **giornata di formazione dal titolo: «Come stai?»**. Affronteremo assieme il tema della salute psichica.

La giornata sarà moderata da Mirjam Wolf e Corinne Scheiwiller di HR-AGS (Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales - idoneità al mercato del lavoro, salute e socialità) delle FFS.

L'argomento della salute psichica diventa per noi sempre più importante. Verranno trattati diversi temi: dai segnali di manifestazione dei disturbi psichici a come riconoscerli in se stessi e negli altri, fino alla presa a carico e alle possibili soluzioni.

Riflettori sugli orientamenti delle FFS e sul ritorno alla normalità dopo la pandemia.

**Dove:** Hotel Olten, Zentrum im Winkel, Bahnhofstrasse 5, 4601 Olten.

**Quando:** il 28.11.2022, dalle 09.00 alle 12.30. Seguirà un pranzo offerto.

**Iscrizione:** La partecipazione è

## VPT

### 16.12.2022 Assemblea e cena sezione

Il comitato della sezione **VPT Locarno** ha il piacere di invitarvi all'assemblea autunnale, all'aperitivo e alla cena che si terrà al **Ristorante Al Parco di Muralto**.

**Quando:** l'Assemblea di sezione si terrà a partire dalle 18.30.

**Ordine del giorno:** 1. saluto del presidente; 2. nomina di due scrutatori; 3. relazione del presidente; 4. Presentazione dei conti 2021 da parte del cassiere Luca Giudici; 5. relazione della verifica della gestione e approvazione dei conti; 6. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini; 7. consegna benemerente; 8. eventuali.

**Tra le 19.45 e le 20.15** verrà offerto un **aperitivo**. Dalle **20.30** ci sarà invece la **cena di sezione** offerta a tutti i soci e una ricca lotteria.

**Iscrizione:** entro e non oltre l'11 dicembre, direttamente alla segretaria di sezione Giulia Vosti: per email a [vosti.giulia@gmail.com](mailto:vosti.giulia@gmail.com); oppure telefonando allo 076 504 71 76.

# Agenda 14/22

## IMPRESSUM

**Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV.** Pubblicazione tutte le tre settimane.  
**ISSN** 2624-7836  
**Tiratura:** edizione italiana: 2 853 copie; totale: 33 832; certificata il 6.10.2022  
**Editore:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)  
**Redazione:** Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Michael Spahr, Tiemo Wydler  
**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)  
**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa,

casella postale 1008, 3000 Bern 6, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi  
**Pubblicità:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)  
**SEVzeitung@fachmedien.ch**,  
**Prestampa:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)  
**Stampa:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)  
**Prossima edizione: 16 dicembre 2022. Chiusura redazionale: 6 dicembre ore 10.00**

# DOPPIO TAGLIO

Come i media raccontano la violenza sulle donne

10 dicembre ore 20.45

con Marina Senesi

Incontro con Marina Senesi, coautrice e protagonista dello spettacolo a fine spettacolo.

Teatro Sociale Bellinzona Prenota subito il tuo biglietto

[www.teatrosociale.ch](http://www.teatrosociale.ch)

## UNITE/I CONTRO LA VIOLENZA DI GENERE E LA VIOLENZA DOMESTICA

UNO SPETTACOLO CHE AFFRONTA LA  
TEMATICA DELLA VIOLENZA CONTRO LE  
DONNE, DISTINGUENDOSI  
PER LA SCELTA DI UNO SGUARDO  
TRASVERSALE.

*Non è il racconto della vittima, né quello di un/a testimone, tanto meno del carnefice, ma uno spettacolo che svela alcuni meccanismi comunicativi che agiscono sotto traccia, attraverso i quali il racconto dei media può plasmare la nostra percezione del fatto, trasformando anche la più sincera condanna in un'arma, appunto, a doppio taglio.*



## PERSONALE FFS

# «No ai risparmi sulle nostre spalle»

Angelo Stroppini  
giornale@sev-online.ch

Una scatola di ricci di castagne, ovvero la versione nostrana del cactus, è stata spedita il 2 novembre alla Direzione FFS dai ferrovieri e dalle ferroviere ticinesi. La spedizione è stata anticipata da un'azione sindacale del SEV davanti alla stazione FFS di Bellinzona. Il messaggio simbolico rappresenta il malcontento dei collaboratori e delle collaboratrici verso le intenzioni delle FFS di voler sopprimere l'invalidità professionale come ennesima misura di risparmio e verso l'uso indiscriminato di lavoratori temporanei nel settore della pulizia delle carrozze.

Il personale ticinese delle FFS non ci sta. L'ennesima misura di risparmio volta a sopprimere l'invalidità professionale dal 2023, non piace per nulla. Proprio per le categorie professionali di monopolio – ma non solo – l'attuale prestazione garantisce una certa sicurezza sociale. L'invalidità professionale è infatti stata pensata per le persone che svolgono una professione in regime di monopolio e il cui reinserimento nel mondo professionale è complicato se non impossibile. Abolendola, le FFS mettono in una posizione precaria persone che non hanno quasi nessuna possibilità di trovare un lavoro, per questo, i collaboratori e le collaboratrici invitano la Direzione delle FFS a ritirare questa misura.

Ad essere infuriati sono però anche i dipendenti che lavorano nell'ambito dei servizi di pulizia, sia nelle stazioni, sia sui treni. Già nel 2021 il SEV aveva condannato duramente la parziale esternalizzazione della pulizia delle stazioni ferroviarie raccogliendo in poco tempo oltre 4000 firme (di cui la maggior parte in Ticino). Grazie a questa opposizione, i piani delle FFS furono in parte ridimensionati. Oggi invece l'uso smisurato di personale temporaneo è davvero imbarazzante e scandaloso. In Ticino si contano 59 collaboratori attivi nel settore della pulizia delle carrozze e solo 20 con un contratto FFS, gli altri (e alcuni da più anni) sono attivi come personale interinale. Una precarizzazione del lavoro che mal si addice ad un'ex regia federale e che oggi viene richiamata dai ferrovieri ticinesi ad un celere cambiamento di rotta. Perché non può essere che ancora una volta si risparmi e si precarizzino le condizioni di lavoro proprio per i lavoratori più deboli e che, come in questo caso, svolgono lavori a volte umili, ma utilissimi all'immagine dell'azienda.



Erano presenti rappresentanti di tutte le categorie professionali di FFS.



Una scatola di pungenti ricci di castagne per la direzione.



Il personale è in collera.



Si prepara l'azione.



L'invalidità professionale non si tocca! Inoltre il massiccio ricorso agli interinali per pulire le carrozze è vergognoso per un'ex regia federale.



USA

# Verso uno sciopero ferroviario



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**A inizio dicembre, i ferrovieri statunitensi potrebbero entrare in sciopero. Nonostante un accordo per un aumento dei salari del 24% sull'arco di cinque anni, molti sindacati si oppongono. In gioco c'è infatti la qualità di vita: le condizioni di lavoro sono pessime e il versamento del salario in caso di malattia inesistente.**

Il trasporto merci su strada, un mercato da 700 miliardi di dollari, è la modalità di trasporto merci predominante negli Stati Uniti. Il trasporto merci su rotaia, tuttavia, con un mercato del valore di 80 miliardi di dollari, è in crescita. Si prevede, infatti, un aumento del 30% entro il 2040, dovuto soprattutto alla crescita della domanda durante la pandemia. Negli Stati Uniti, circa il 40% del trasporto merci a lunga distanza avviene su rotaia, con operatori ferroviari importanti come BNSF (di proprietà del gruppo del miliardario Warren Buffett), Union Pacific, CSX o Norfolk Southern. Con utili netti nel 2019 di rispettivamente 8, 6,5, 3,8 e 3 miliardi di dollari, l'attività è molto redditizia. Con 225 000 km di binari in 49 Stati, il trasporto merci su rotaia è la prima attività ferroviaria negli Stati Uniti, molto più ampia del trasporto di viaggiatori. La

società pubblica di trasporto viaggiatori Amtrak possiede solo il 3% delle tratte totali.

Eppure, i lavoratori del settore non vedono quasi nulla di questi soldi. «Le ferrovie sottovalutano sistematicamente la frustrazione e la rabbia dei ferrovieri, che non ce la fanno più», ha dichiarato Richard Edelman alla CNBC. «Le ferrovie hanno guadagnato miliardi sulle spalle dei lavoratori», ha dichiarato l'avvocato del sindacato BMWED per la manutenzione delle linee e principale portavoce della contrattazione collettiva. Il rifiuto dei datori di lavoro del settore ferroviario di apportare miglioramenti al contratto collettivo in corso di negoziazione ha portato alla proclamazione di uno sciopero previsto per inizio dicembre.

Nelle ultime settimane, la minaccia di uno sciopero nel settore del trasporto merci che potrebbe interrompere le catene di approvvigionamento è stata una spina nel fianco del Presidente degli Stati Uniti Joe Biden, peraltro fervente sostenitore delle ferrovie. Nel mirino ci sono le cruciali elezioni parlamentari di metà mandato che hanno dato ai repubblicani una maggioranza risicata alla Camera dei Rappresentanti. In un primo momento, Biden ha trovato un modo per rinviare lo sciopero, supervisionando un accordo provvisorio raggiunto in extremis tra le ferrovie e i sindacati dopo più di tre anni di trattative fallite.

Sulla carta, l'accordo sembra generoso: pre-

vede un aumento immediato dei salari del 14% e un aumento del 24% entro il 2024. L'accordo garantisce anche giorni di congedo volontario, tuttavia un solo giorno in più di congedo pagato rispetto ai 15 giorni richiesti dai sindacati. I lavoratori potranno assentarsi per le visite mediche di routine senza essere penalizzati. L'accordo prevede anche bonus annuali di 1000 dollari su cinque anni.

Tuttavia, le trattative non riguardano tanto i salari, quanto gli accordi per i giorni di congedo e le assenze per malattia, perché i lavoratori e le lavoratrici lamentano di dover lavorare a volte per lunghi periodi a causa della mancanza di personale. Queste richieste riflettono un settore in evoluzione, messo alla prova dalle pressioni della pandemia. I giganti dell'industria ferroviaria, ovvero le quattro società altamente redditizie citate in precedenza, hanno tagliato aggressivamente i costi e modificato le loro operazioni per affidarsi a un numero inferiore di treni e di lavoratori. Negli ultimi sei anni, le grandi società ferroviarie hanno tagliato quasi un terzo della forza lavoro, pari a circa 45 000 impieghi, costringendo i rimanenti colleghi ad accettare turni su chiamata 24 ore su 24, 7 giorni su 7, lontani da casa. Un capotreno della Union Pacific ha recentemente affermato che i lavoratori «cadono come mosche», in parte anche perché l'orario di lavoro è passato da otto o nove ore a ben diciannove. Manca così il perso-

nale necessario per movimentare i container nelle regioni centrali del Paese, dove nessuno vuole lavorare, e questa situazione causa strozzature in tutti gli Stati Uniti.

L'accordo deve ancora essere ratificato e votato dai soci della base dei dodici sindacati dei ferrovieri, che difendono i diritti di 115 000 lavoratori e lavoratrici. Il rifiuto di uno dei sindacati potrebbe teoricamente trascinare tutti gli altri nello sciopero. Mentre sette lo hanno ratificato, alcuni di strettissima misura e in condizioni a volte discutibili, tre di loro lo hanno rifiutato in modo netto: il sindacato del personale di manutenzione dei binari, quello dei macchinisti e quello degli impiegati agli apparecchi centrali, che rappresentano un terzo del personale ferroviario. Il termine per trovare una soluzione prima dello sciopero è stato prorogato al 19 novembre. Tre sindacati devono ancora esprimersi e il Congresso potrebbe legiferare contro lo sciopero. Nell'intento di procurarsi guadagni rapidi, negli ultimi sei anni le società di trasporto hanno probabilmente fatto male i loro calcoli tagliando un terzo del personale, spesso qualificato, e rimandando gli investimenti necessari. Non solo la pressione è ancora più forte su chi resta, ma questa situazione ha portato a un deterioramento del servizio, spingendo molti clienti a preferire la strada o il mare alla ferrovia. Le prossime settimane saranno quindi cruciali per il futuro delle ferrovie americane.



## PAESE CHE VAI, CIMA CHE TROVI

Omar Cartulano

Siete mai stati nel punto più alto di un Paese? In Svizzera questo significherebbe ad esempio salire su su fino ai 4634 m del Monte Rosa, un'impresa decisamente non per tutti.

Alle Isole Fær Øer l'impresa è decisamente meno ardua: per scalare gli

880m dello Slættaratindur bastano poche ore e nessuna abilità di alpinismo. D'altronde, il suo nome significa «cima piatta». L'escursione non è comunque priva di sforzo vista la pendenza del sentiero, ma la fatica viene decisamente ripagata: dalla

vetta si gode infatti di un panorama incredibile sui monti circostanti e sull'intero arcipelago di diciotto isole in mezzo all'Oceano Atlantico. Certo, questo a condizione che con voi non salga in vetta anche la nebbia...



?

## QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

**1. Quale sotto-federazione ha avuto Vincent Ducrot come oratore alla propria assemblea dei delegati?**

- a. ZPV
- b. LPV
- c. AS

**2. Qual è l'obiettivo dell'accordo Women in Rail?**

- a. Rendere le professioni ferroviarie più attrattive per le donne e promuovere la diversità
- b. Aumentare la proporzione di donne tra i passeggeri dei treni
- c. Portare più donne ai vertici delle imprese ferroviarie grazie a un sistema di quote

**3. Il nuovo presidente del SEV Matthias Hartwich si vede anche come...**

- a. Il re del sindacato
- b. Il primo dei segretari sindacali
- c. Il capo del sindacato

**4. La mancanza di sicurezza sui cantieri e i tragici incidenti non sono frutto del caso. Quali sono le ragioni?**

- a. La mancanza di controllo delle società terze e il moltiplicarsi dei formulari
- b. Il carico di lavoro troppo importante e la simultanea mancanza di personale
- c. La canicola di quest'estate

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

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà dei **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 13 /2022:** b/a/c/a

**I buoni libro per un valore di 40 franchi** sono stati vinti da: **Adrian Schmid** di Samedan, membro della ZPV di Samedan.

## SULLE ORME DI...

## Roman Umbricht, capomanovra



Roman Umbricht: «Le FFS devono offrire di più ai macchinisti per evitare che scappino, soprattutto ai giovani».

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

**Il 58enne capomanovra Viaggiatori a Zurigo dice apertamente e onestamente ciò che pensa: è così che ha già risolto molti problemi che riguardavano il personale. Ultimamente, però, ha la sensazione di «lottare contro i mulini a vento».**

Incontriamo Roman nel parcheggio dell'impianto di servizio di Zurigo-Herdern, prima del suo turno serale. Passiamo sotto i binari per raggiungere i locali per il personale e ci sediamo accanto all'ingresso dell'atrio a un tavolo per le pause condiviso da manovratori, personale per la manutenzione e addetti alla pulizia delle carrozze. Treni passeggeri e composizioni di manovra passano nella luce fioca della sera. I colleghi e le colleghe salutano e vengono coinvolti da Roman nella conversazione.

L'oltre centinaio di persone del team di manovra, che a fine anno si trasferirà alla Langstrasse, è operativo 24 ore su 24: il primo turno inizia alle 4 e termina alle 12.10, l'ultimo inizia alle 20 e termina alle 4 del mat-

tino. L'area operativa si estende dalla stazione centrale di Zurigo a Zurigo-Altstetten. Oggi il lavoro principale consiste nel portare le carrozze in manutenzione o in riparazione e rimetterle in servizio. In passato, quando i treni non venivano ancora adattati per il servizio spola, spesso si agganciavano e dividevano carrozze di rinforzo oppure si accoppiavano locomotive in coda ai treni alla stazione di testa di Zurigo. Oggi si effettuano meno manovre, ma il materiale rotabile è aumentato e quindi di lavoro ce n'è parecchio.

Per anni, da ragazzo, Roman ha recapitato giornali a Wil/SG durante la pausa pranzo. Avrebbe voluto diventare postino, ma non avendo trovato un apprendistato alla Posta, nel 1980 ha avviato un tirocinio in azienda presso le FFS. Dopo la formazione ha lavorato in diverse stazioni come collaboratore nel servizio bagagli, nei magazzini merci e infine nel servizio di manovra. Nel 1992 è diventato caposquadra di manovra, nel 1994 capomanovra e in seguito capoteam, addetto alla distribuzione e disponente. «Non ho mai cambiato lavoro. Non perché non avessi altra scelta, bensì

per mia volontà», specifica. All'interno del SEV è da lungo tempo delegato CCL e membro del comitato della sezione RPV di Zurigo, attualmente in qualità di responsabile del reclutamento. L'anno scorso ha reclutato ben otto soci: «Non persuado nessuno. Il lustro piuttosto i vantaggi dell'adesione e consiglio specialmente ai più giovani di chiedere un parere a genitori. Consideriamo la protezione giuridica particolarmente importante».

Dopo vari interventi alle ginocchia e ai tendini, Roman è ben felice se un giovane collega corre al suo posto all'estremità del treno. «Far parte del personale di manovra a questa età è tutt'altro che semplice. La pressione è aumentata e la digitalizzazione rappresenta una continua sfida per noi che siamo più in là con gli anni». In effetti, il personale è stato ridotto, come successo ad esempio per i capisquadra. Ci sono anche molti posti vacanti, perché i dipendenti lasciano dopo poco tempo o decidono di fare carriera all'interno delle ferrovie, ma non sono facili da rimpiazzare. «Se la situazione persiste, presto non ci sarà più personale di manovra qualificato. Le FFS devono migliorare i salari e

non congelare gli aumenti individuali. Devono offrire di più al personale in maniera generale, anche a livello umano», spiega Roman, che ama sfidare i ragazzi ponendo loro domande tecniche e indovinelli. «Quando bisogna lavorare si lavora, però è anche importante divertirsi insieme».

Roman è già riuscito a imporre ai piani alti esigenze specifiche del personale. Quando si è parlato di declassare le funzioni del personale di manovra, Roman ha scritto personalmente all'allora CEO Benedikt Weibel, riuscendo a far bloccare il progetto. «Benedikt Weibel si è sempre interessato dei collaboratori e delle collaboratrici e li ascoltava sempre con attenzione». Questo approccio a volte gli manca: «Spesso mi sembra di lottare contro i mulini a vento» afferma.

Le suddette richieste salariali, ad esempio, ad oggi sono rimaste lettera morta, come pure la richiesta di sostituire i nuovi tubi dell'aria particolarmente rigidi, che si piegano solo facendo molta forza, con altri più morbidi. Peggiori sempre dal punto di vista ergonomico sono anche le frizioni d'accoppiamento (molto pesanti) e

le leve senza sfere (più corte). Nemmeno i turni di servizio irregolari sono molto salutari. «Se il lavoro inizia tutti i giorni alla stessa ora, è meglio per il fisico», spiega Roman. Per questo motivo ha elaborato piani di lavoro migliori, attuati perlomeno in parte, e ha organizzato una petizione affinché si possano nuovamente consultare i turni dei colleghi e delle colleghe. Quasi tutti l'hanno sottoscritta, ma i superiori si appellano alla protezione dei dati e a un presunto onere aggiuntivo. Roman si rammarica anche del fatto che le malattie e i pensionamenti non vengano più comunicati all'interno del team.

Da circa 20 anni, Roman vive a Grafstal, nei pressi di Winterthur, in una vecchia casa per la cui ristrutturazione la famiglia con tre figli ha dovuto rinunciare alle vacanze per anni. In cambio, però, possiedono un'abitazione accogliente con un giardino, galline e altri animali domestici fra cui, fino a poco tempo fa, anche due capre. «Mi reputo fortunato, perché mia moglie mi ha sempre sostenuto. Le mogli dei ferrovieri non hanno vita facile, con tutti questi turni irregolari».

## FISIONOMISTA

Bertschy

