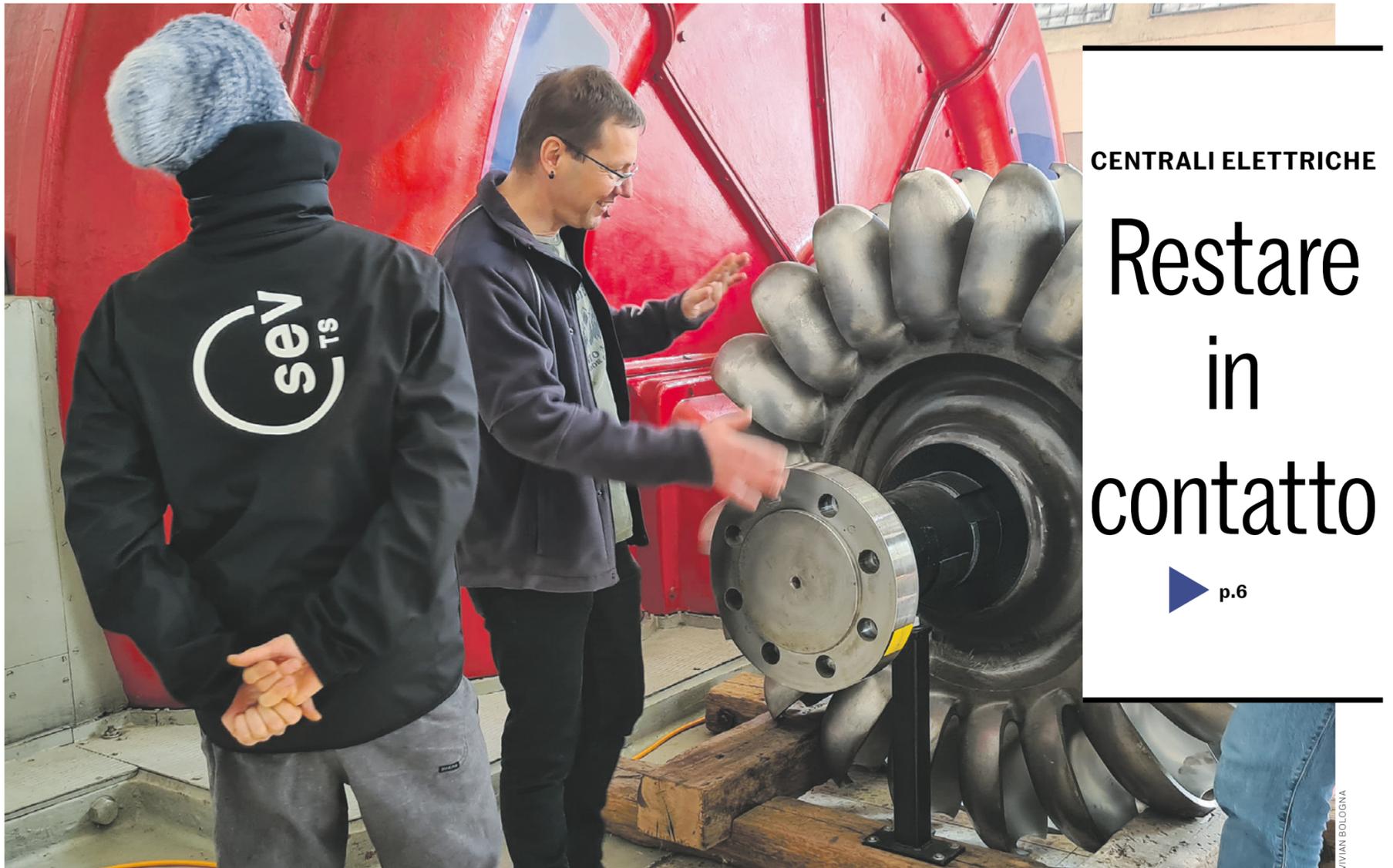




SEV N.3

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CENTRALI ELETTRICHE

Restare in contatto

▶ p.6

EDITORIALE di Matthias Hartwich

L'UE preme, il SEV chiede fermezza

▶ p.2

L'UE minaccia la Svizzera, come ci informa l'Ufficio federale dei trasporti attraverso i post di un blog. Se la Svizzera non ammetterà presto una maggiore concorrenza nel traffico viaggiatori internazionale (TVI), a partire dal 2024 le imprese ferroviarie svizzere e i produttori di materiale rotabile non potranno più beneficiare della procedura semplificata dell'Agenzia ferroviaria europea per l'immatricolazione di nuovi veicoli e il rilascio dei certificati di sicurezza per il TVI. Così si è espresso il 2 dicembre 2022 il Comitato misto sull'Accordo sui trasporti terrestri. L'UFT parla di una «nuova situazione» che rende necessario andare incontro all'UE. In parole povere: Flixtrain o Westbahn devono poter gestire autonomamente i collegamenti transfrontalieri in Svizzera. Questi operatori a basso costo scelgono il meglio: linee redditizie per se stessi, collegamenti non redditizi

per le ferrovie statali. Guadagni privati, perdite statali...

Il fatto che alcuni burocrati dell'Unione europea vogliano liberalizzare il trasporto ferroviario in generale non è una novità dopo quattro pacchetti ferroviari. Non si tratta di esercitare pressioni sugli Stati membri e sulla Svizzera in tal senso. L'unica novità è che da gennaio il ministro svizzero dei trasporti proviene di nuovo da un partito borghese. Non è certo un caso che proprio ora l'UFT riprenda i suoi piani di liberalizzazione, interrotti nel 2019. Solo nel giugno 2021 il Consiglio federale ha dichiarato apertamente in un rapporto ordinato dal Parlamento di non volere tale apertura nel TVI. Il rapporto mette in guardia contro i rischi a livello di qualità, i crescenti conflitti fra le tracce, i rischi per il trasporto nazionale dovuti al cabotaggio e le difficoltà nell'applicazione delle norme sociali. A per-

dere sarebbero dunque il sistema svizzero di trasporto pubblico, i viaggiatori e, non da ultimo, il personale ferroviario. Le società come Flixtrain non rispetteranno sicuramente il principio «Sui binari svizzeri salari svizzeri».

È ingenuo credere che questo passo verso la liberalizzazione avrebbe calmato le acque. Cedere ora significa aprire il vaso di Pandora. Questo è un invito rivolto ai burocrati dell'Unione europea a presentare sempre nuove richieste. Il Parlamento deve vigilare affinché l'amministrazione non metta a repentaglio il funzionamento del sistema ferroviario svizzero. Vale la pena dare un'occhiata ai paesi vicini, alla Scandinavia e alla Gran Bretagna: non in quel modo! Per questo dobbiamo essere duri, tanto più che la nostra regione alpina, nel cuore dell'Europa, possiede anche dei punti di forza nella politica dei trasporti.

Incidente Zollikofen

L'UFT ignora gli avvertimenti e trascura la supervisione nel trasporto merci.

3

Passa il testimone

Michael Spahr è il nuovo responsabile della Comunicazione del SEV

4

Tagli alle rendite

Pensionati sotto pressione in Svizzera e in Francia

5 e 9

Un incidente annunciato

Il 28 febbraio, tra Atene e Salonicco, in Grecia, uno scontro frontale tra due treni ha causato la morte di almeno 57 persone, compresi i macchinisti. Se certamente c'è stato un errore umano, c'è stata soprattutto una negligenza criminale legata alla privatizzazione. Infatti, dalla privatizzazione delle ferrovie, imposta nel 2017 dopo la crisi dei subprime alla Grecia dai suoi creditori, FMI, BCE e UE, nulla ha funzionato. Gli investimenti non hanno avuto seguito, poiché non sono state poste all'acquirente, la società privata italiana Ferrovie dello Stato, le condizioni per migliorare una rete fatiscente. L'intero sistema di segnaletica era azionato manualmente e i sistemi di sicurezza non funzionavano. Quasi l'80% delle linee che servivano la maggior parte del Paese è scomparsa! Ci sono stati migliaia di licenziamenti. Profitto piuttosto che investimento: la privatizzazione ha già mostrato in Gran Bretagna dove porta la strada che l'UFT vuole percorrere anche in Svizzera.

La svolta di Swiss

«SWISS è tornata alla redditività nel 2022 nonostante le numerose sfide e ha ottenuto un risultato eccezionalmente buono di 456 milioni di franchi (2021: -405 milioni)», scrive la compagnia aerea, che ha dichiarato di voler pianificare il 2023 «Con una capacità conservativa di circa l'85% rispetto all'anno pre-pandemia, il 2019» e di voler garantire la massima stabilità possibile nelle operazioni di volo. «Questo successo è merito dei dipendenti che lo hanno reso possibile con il loro fedele impegno», afferma il presidente del SEV-GATA Philipp Hadorn. «Questo dimostra che la ristrutturazione, con i licenziamenti di massa, è stata affrettata: ha portato al disastro personale molti dei licenziati, mentre oggi Swiss è alla disperata ricerca di nuovi dipendenti. Si spera che in futuro la direzione prenda sul serio la voce dei sindacati».

MBC e TMR

Per le imprese di trasporto della regione Morges-Bière-Cossonay, il SEV ha ottenuto un adeguamento del costo della vita di 1755 franchi per tutti in 13 rate – e per quelle della regione di Martigny il 2,3% in più di salario in generale più lo 0,7% individuale. I membri della sezione SEV hanno accettato i risultati delle trattative con votazioni digitali.



Le FFS ora gestiscono gli ETR 610 verso la Germania e l'Italia. La Commissione europea vuole introdurre dei Flixtrain tra Zurigo e Monaco di Baviera.

TRAFFICO VIAGGIATORI INTERNAZIONALE

No alla liberalizzazione

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La Commissione europea chiede un collegamento Flixtrain Zurigo-Monaco in concorrenza con l'offerta esistente delle FFS e di Deutscher Bahn, minacciando vessazioni se la Svizzera rifiuterà di liberalizzare il traffico viaggiatori internazionale (TVI). «Ciononostante, il Consiglio federale deve attenersi al modello cooperativo, perché la scelta selettiva danneggia il sistema ferroviario svizzero e il modello di business di Flixtrain va a discapito del personale ferroviario» avverte il presidente del SEV Matthias Hartwich. «Cedere a questa richiesta non allenterebbe la tensione in Svizzera, ma avrebbe come conseguenza ulteriori richieste di liberalizzazione».

Il collegamento Flixtrain Zurigo-Monaco è uno dei dieci «progetti pilota» con cui la Commissione europea intende creare nuovi collegamenti TVI o migliorare quelli esistenti, come annunciato il 31 gennaio. In questo modo l'UE attacca l'offerta congiunta delle FFS e di Deutscher Bahn su questa tratta. Quest'ultima è stata recentemente elettrificata e potenziata in Germania, ma i problemi tecnici provocano tuttora ritardi e soppressioni di treni. La situazione non migliorerebbe introducendo i treni Flixtrain.

Il fatto che la Commissione europea insista sul libero accesso al TVI non è una novità: il terzo pacchetto ferroviario del 2007 lo prevedeva già a partire, in linea di massima, dal 2010. Ad oggi, tuttavia, la maggior parte degli Stati membri dell'UE non ha ancora attuato tale apertura, o lo ha fatto solo parzialmente, come indicato nel rapporto del Consiglio federale «Il futuro ordinamento del mercato nel traffico viaggiatori regolare e professionale a lunga distanza» del giugno 2021: «Sebbene da allora le ITF (imprese di trasporto ferroviario) europee abbiano la possibilità di proporre offerte internazionali sotto la propria responsabilità, salvo poche eccezioni il trasporto ferroviario transfrontaliero si basa tuttora sulla cooperazione. I benefici a cui l'UE mirava liberalizzando il mercato non si sono quindi concretizzati». Con questo rapporto il Consiglio federale ha adempiuto al postulato Regazzi del 2014 che chiedeva di illustrare come avrebbe dovuto essere strutturato l'ordinamento del mercato nel traffico viaggiatori nazionale dopo la scadenza della concessione FFS nel 2017. Più concorrenza, liberalizzazione e privatizzazione: questi gli obiettivi che nell'estate 2014 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) aveva incluso tra gli obiettivi della politica svizzera dei trasporti. L'UFT voleva suddividere la concessione per il traffico a lunga percorrenza delle FFS nell'ambito della gara pubblica, intenzione questa contro cui si è oppo-

sto anche il SEV. Dopo tanto subbuglio, è prevalsa la consapevolezza che la soluzione migliore è la cooperazione piuttosto che la concorrenza. Le FFS hanno mantenuto la concessione unica e la responsabilità globale, cedendo tuttavia alcune linee alla BLS e alla SOB.

Il Parlamento ferma la liberalizzazione

Allora l'UFT spingeva anche per l'apertura del TVI, fermata tuttavia nel 2018/2019 dal Parlamento con la mozione «Modello cooperativo invece dell'apertura del trasporto internazionale di viaggiatori». La mozione incaricava il Consiglio federale di astenersi dal decidere autonomamente sull'eventuale apertura del TVI e di sottoporre invece la questione al Parlamento.

Nel giugno 2021 il Consiglio federale affermava nel rapporto citato che nell'ambito del TVI la Svizzera non doveva puntare sulla liberalizzazione, bensì proseguire la cooperazione tra le ITC dei diversi Paesi. Nel rapporto sono menzionate tra le opportunità di una liberalizzazione: nuove e migliori offerte, «pressione sui fornitori di servizi per una maggiore qualità» e «accesso al mercato dell'UE per le ITF svizzere». Mentre tra gli svantaggi/i rischi si citano: «rischi qualitativi associati all'accesso delle ITF europee, aumento dei conflitti tra le tracce, difficoltà nell'applicazione degli standard sociali al personale in servizio internazionale, scarso effetto dovuto alla predominanza della cooperazione (esperienza tratta dall'apertura all'interno dell'UE), cabotaggio che compromette il trasporto ferroviario nazionale».

L'UFT ripropone l'apertura del TVI

Dunque dal 2021 il Consiglio federale sostiene l'approccio cooperativo, mentre ora l'UFT ripropone l'apertura di questo mercato. Dopo la riunione del Comitato misto Svizzera-UE sull'accordo sui trasporti terrestri del 2 dicembre, l'UFT ha comunicato che i rappresentanti della Commissione europea, in collaborazione con l'Agenzia ferroviaria europea, intendono prorogare momentaneamente solo di un anno la soluzione transitoria relativa all'immatricolazione e ai certificati di sicurezza per il materiale rotabile svizzero. Questo scenario comporterebbe per le ferrovie e i produttori di materiale rotabile svizzeri procedure più lunghe e complesse a partire dal 2024. «Un'ulteriore proroga dipende dal fatto che la Svizzera vuole accelerare il recepimento del terzo e del quarto pacchetto ferroviario dell'UE e, in particolare, avviare l'apertura del mercato nel TVI», ha dichiarato l'UFT. La delegazione svizzera era formata da rappresentanti dell'Amministrazione federale e dei Cantoni e presieduta dal direttore dell'UFT Peter Füglistaler che a fine gennaio scriveva su LinkedIn: «La Svizzera ha difficoltà ad accettare l'apertura

del TVI. Ma è inevitabile che prima o poi dovrà compiere questo passo, se intende rimanere un importante fulcro dei trasporti.»

Alla domanda di «Schweiz am Wochenende» su come questa affermazione sia conciliabile con la posizione del Consiglio federale, l'UFT ha spiegato che dal 2021 la situazione si è «ulteriormente sviluppata» a seguito della pressione esercitata dall'UE sulla Svizzera. Interpellato dal giornale del SEV, l'UFT ha aggiunto che un'apertura del TVI da parte della Svizzera «risponde a un'importante richiesta dell'UE e può sbloccare l'attuale situazione di stallo nel trasporto terrestre internazionale Svizzera-UE». Tuttavia non è chiaro quanto sia importante il TVI per l'UE.

Scelta selettiva e dumping sociale

Per quale motivo la Commissione europea insiste su Flixtrain, una piattaforma che non dispone di materiale rotabile né personale ferroviario propri, bensì acquista prestazioni ai prezzi più convenienti possibili per abbassare i prezzi dei biglietti rispetto alle ferrovie statali? La Commissione europea non sembra preoccuparsi del fatto che Flixtrain scelga in modo selettivo solamente linee redditizie e non sia obbligata a gestire anche i collegamenti meno convenienti. Poiché Flixtrain non ha ancora stipulato un CCL, questo modello commerciale non va certamente a beneficio del personale ferroviario. «Noi sindacati non tolleriamo il dumping sulle condizioni d'impiego e sui lavoratori», mette in chiaro l'ex presidente del SEV Giorgio Tuti e presidente della sezione ferroviaria della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

Rischio per personale e servizio pubblico

«L'UE deve finalmente considerare i risultati dei suoi pacchetti ferroviari. L'ETF ha trattato un suo bilancio: la concorrenza, voluta prevalentemente per questioni ideologiche, ha creato più danni che benefici al trasporto ferroviario in Europa e a maggior ragione ai lavoratori del settore. E di questa situazione abbiamo tanti esempi in Europa», sottolinea Tuti. «I trasporti pubblici sono un servizio pubblico e quindi non hanno come obiettivo la massimizzazione del profitto, quanto piuttosto la creazione di vantaggi. Non si tratta di mettersi uno contro l'altro, ma di cooperare per cercare di offrire alla popolazione la migliore soluzione possibile. Nel TVI la Svizzera deve attenersi al modello cooperativo, perché la liberalizzazione sarebbe un primo passo verso lo smantellamento del sistema svizzero dei trasporti pubblici a cui seguirebbero ulteriori richieste di apertura da parte dell'UE. Per questa ragione dobbiamo mantenere i nervi saldi e affermare con decisione: è fuori discussione!». *Si veda l'editoriale a p.1.*

SICUREZZA

L'UFT non ascolta gli avvertimenti dei macchinisti

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Da anni il personale di locomotiva chiede prescrizioni più restrittive in caso di circolazione di un veicolo con il controllo della marcia dei treni disinserito, ma nonostante l'incidente di Zollikofen nel 2022 e il relativo rapporto del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza che dà ragione ai macchinisti, l'Ufficio federale dei trasporti non ha ancora emanato alcuna direttiva in merito. E l'immobilismo dell'UFT non si ferma qui.

Il 2 giugno 2022 si è sfiorata la tragedia alla stazione di Zollikofen, dove una locomotiva con il controllo della marcia dei treni disinserito si è scontrata con un treno merci fermo in stazione, causando, fortunatamente, solo il ferimento non grave di un macchinista oltre a danni materiali.

Quel giorno, infatti, la composizione del treno merci contro il quale è andata a collidere la locomotiva era tale da permettere di assorbire bene l'impatto, ma se lo scontro fosse avvenuto con un treno che trasportava merci pericolose, materiale infiammabile o se fosse avvenuto con un treno viaggiatori fermo in stazione per lo scambio passeggeri, il bilancio sarebbe stato ben più grave.

L'UFT fa orecchie da mercante
Subito dopo l'incidente BLS Cargo ha reagito rendendo più restrittive le proprie prescrizioni interne, seguita da alcune altre imprese di trasporto ferroviario (ITF). E l'Ufficio federale dei trasporti, come ente di sorveglianza, cosa ha fatto? Nulla.

Questo nonostante già da anni la LPV si impegni per l'introduzione di misure restrittive in casi come questo, come spiega Thomas Giedemann, già vicepresidente della LPV Ticino e oggi segretario sindacale: «Come LPV Ticino avevamo proposto di modificare le prescrizioni nel caso in cui si dovesse viaggiare con il controllo della marcia dei treni disinserito: noi volevamo una riduzione della velocità massima da 80 a 60 km/h oppure la presenza di un secondo macchinista a bordo, questo per ridurre il rischio di incidenti».

Hanny Weissmüller, presidente centrale della LPV, aggiunge che «Si tratta di un problema già sollevato da anni all'UFT, che non ha però mai fatto nulla per migliorare la sicurezza in questo senso: come LPV siamo andati ben due volte all'UFT per discutere la questione, l'ultima volta sono andata io il 5 novembre 2021, proprio pochi mesi prima dell'incidente di Zollikofen, ma hanno negato che ci fosse un problema, ritenendo che fosse sconveniente mettere in atto la nostra proposta».

Come spesso accade ci deve scappare l'inci-



L'incidente del 2 giugno scorso a Zollikofen.

dente prima che vengano intraprese le misure necessarie per scongiurare il rischio.

Il rapporto del SISI

Il 12 gennaio di quest'anno, il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) ha pubblicato il rapporto finale sull'incidente e consigliato di applicare misure preventive addirittura più restrittive di quelle proposte dalla LPV a suo tempo. A tutt'oggi però l'UFT non ha ancora imposto limitazioni che valgano per tutte le ITF, in modo da uniformare le misure di sicurezza.

«Una volta di più, l'Ufficio federale dei tra-

sporti si sottrae ai suoi compiti di sorveglianza. A Zollikofen è andata ancora bene, le conseguenze sono state tutto sommato contenute, ma non è tollerabile che si continui a giocare col fuoco. Invece di spendersi nuovamente in esternazioni ammiccanti alla liberalizzazione del traffico passeggeri internazionale, l'UFT farebbe meglio ad aumentare i controlli nel traffico merci, già liberalizzato e dove da anni vengono alla luce delle problematiche legate alla sicurezza. È al più tardi dal Congresso SEV del 2015 che il direttore dell'UFT è a conoscenza di questi rischi: è ora che agisca», conclude Thomas Giedemann.

Se si scherza con il fuoco

Il 20 gennaio di quest'anno a Fűrnitz, in Austria, un altro incidente avrebbe potuto concludersi in tragedia, con la stessa dinamica di un treno viaggiante con il controllo della marcia dei treni disinserito. Treno che non si è fermato in tempo al segnale rosso, scontrandosi con un altro convoglio che stava sopraggiungendo in senso opposto.

Anche in questo caso le conseguenze sono state tutto sommato contenute rispetto a quel che avrebbe potuto accadere: due treni merci si sono scontrati lateralmente, svariati veicoli sono deragliati, compresi dei vagoni cisterna

contenenti cherosene, dai quali circa 80.000 litri si sono riversati al suolo, fortunatamente senza intaccare la falda freatica. Solo il macchinista del treno che non si è fermato al segnale è rimasto leggermente ferito.

Purtroppo anche in quest'occasione si è dovuti arrivare all'incidente prima che delle prescrizioni ragionevolmente restrittive venissero messe in atto: a distanza di dieci giorni è stata infatti diminuita da 100 a 50 km/h la velocità massima consentita ai treni viaggianti con il sistema di marcia dei treni disinserito e un solo macchinista a bordo.



Nella sessione primaverile, il Consiglio nazionale ha deciso di **sostenere l'accoglienza dei bambini** fuori dalla famiglia con circa **710 milioni di franchi all'anno**. Negli ultimi 20 anni, la Confederazione ha sostenuto i Cantoni nel finanziamento di strutture d'accoglienza extra-familiare attraverso un programma di incentivi. Ora può finalmente sancire questo sostegno nella legge. Un sostegno questo che è assolutamente necessario per promuovere la parità e la conciliazione tra vita professionale e vita familiare.



Il 4° pacchetto ferroviario dell'**UE consente** ancora le **gare d'appalto dirette**, così come le gare d'appalto per il trasporto ferroviario. La Commissione europea vuole fare di quest'ultimo un'eccezione e rendere obbligatorie le gare d'appalto - e questo per vie traverse, senza passare dal Parlamento, grazie alla sua interpretazione dell'obbligo di servizio pubblico del 2021 che cambia il significato della legge. L'ETF ha manifestato la sua opposizione (foto) davanti al Parlamento europeo due giorni prima del dibattito.



Manifestazione dell'ETF, organizzazione mantello dei sindacati dei trasporti in Europa, davanti al Parlamento europeo.

PATRICK KUMMER risponde

Più personale, meno videocamere

Cosa pensa il SEV della prevista sorveglianza della clientela nelle stazioni ferroviarie tramite videocamere?

In generale il SEV rifiuta rigorosamente l'identificazione biometrica tramite sistemi di riconoscimento facciale nonché la categorizzazione biometrica di persone tramite altri tratti caratteristici. Questo in linea di principio, a prescindere che si tratti di stazioni ferroviarie o di altri luoghi ad accesso pubblico. Anche l'installazione dell'infrastruttura per il riconoscimento facciale biometrico è, secondo il SEV, pericolosa in quanto rappresenta una premessa per misure di sorveglianza inadeguate.

Comprensibilmente, il progetto delle FFS ha destato preoccupazioni e generato domande. Le FFS hanno tuttavia affermato che il riconoscimento facciale non verrà attuato né oggi né in futuro. Inoltre non dovrebbero essere rilevati dati biometrici. Queste affermazioni sono estremamente importanti, ma devono essere affiancate anche da relativi provvedimenti! Inoltre, occorre anche garantire che tali affermazioni continuino a valere anche in futuro. Si fa comunque notare che per

le FFS si tratterebbe effettivamente di una misurazione della frequenza della clientela nelle stazioni ferroviarie.

Dal punto di vista del SEV, in via prioritaria le FFS dovrebbero concentrarsi sulle proprie mansioni primarie ovvero le prestazioni di servizio pubblico nel trasporto di persone e nell'infrastruttura su rotaia. Il SEV non ha la certezza che la misurazione della frequenza della clientela possa contribuire in modo determinante a tale scopo.

Nelle stazioni ferroviarie non servono altre videocamere per misurare la frequenza della clientela, maserve nuovamente più personale nelle stazioni ferroviarie, maggiore consulenza individuale e più contatto personale con la clientela. L'aumento di personale nelle stazioni ferroviarie incrementerà in modo significativo la sensazione di sicurezza delle persone in viaggio e del personale, nonché la soddisfazione della clientela.

Patrick Kummer è segretario sindacale e responsabile dei settori Immobili e Gruppi FFS presso il SEV. Avete domande per lui o per il SEV? Scriveteci a giornale@sev-online.ch

COLPI DI DIRITTO

« Ma non ho firmato questo »

§ Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

Dove una volta bastava una stretta di mano, oggi riceviamo un contratto di 100 pagine, comprese le clausole scritte in piccolo. Ciononostante, continuano a sorgere controversie dai vari contratti. Ma oggi non basta più la parola data?

Se vogliamo comprare esattamente l'oggetto che ci troviamo di fronte, al prezzo indicato, non abbiamo bisogno di un contratto, no? Ma cosa succede se scopriamo che l'oggetto è danneggiato o non è quello che volevamo? E se il venditore dicesse che non conosce né noi né l'og-

getto? Sì, allora abbiamo un problema. Non possiamo provare niente.

Un contratto è dunque la prova che dimostra chiarezza sul contenuto e la firma dimostra che, a quanto pare, siamo d'accordo. Tuttavia, il contratto pone anche le basi per ulteriori impegni. A seconda che si tratti di un contratto di lavoro, di locazione, d'acquisto o di qualsiasi altro tipo, questi impegni possono essere obblighi accessori, garanzie, responsabilità o rimborsi. Pertanto, chi sottoscrive un contratto in modo legittimo e volontario dovrebbe anche essere consapevole di cos'altro potrebbe accadere.

Pertanto, prima di firmare il contratto, è necessario riflettere attentamente su alcuni punti.

Cosa voglio esattamente?

Che si tratti di affitto, acquisto o lavoro, è bene sapere per cosa mi sto impegnando e a quale prezzo. Il prezzo è il canone di locazione, il prezzo d'acquisto o il lavoro da svolgere. Quindi dovrei verificare se lo voglio davvero e se ho visto l'oggetto o il lavoro in modo completo oppure mi è stato descritto.

Quanto voglio pagare?

Il prezzo d'acquisto o il canone di locazione sembrano chiari. Ma devo accertarmi se non ci siano altri costi che, alla fine, fanno lievitare i costi inizialmente previsti. Le spese doganali o di spedizione dovrebbero essere dichiarate e, nel caso di contratti di locazione, occorre affrontare la questione delle spese accessorie.

I contratti di lavoro possono riguardare i costi per i corsi necessari, l'abbigliamento professionale o le spese di trasferta e le spese. In questo caso si tratta di importi considerevoli.

E se non volessi più adempiere al contratto?

La maggior parte dei contratti prevede la possibilità di disdetta o recessione. A seconda del contratto valgono altre disposizioni di legge. Ma proprio in questo caso possono sorgere costi che fanno lievitare il prezzo effettivamente negoziato. Naturalmente va tenuto conto del fatto che anche l'altra parte contraente può recedere dal contratto e questo comporta per me costi o obblighi successivi, che quindi devo conoscere.

Pertanto, un contratto giuridicamente valido può essere concluso solo se chi lo firma dispone di tutte le informazioni necessarie per stipularlo volontariamente. Tutte le informazioni si riferiscono sempre agli elementi secondari del contratto e alle conseguenze giuridiche e finanziarie complessive. Quanto più inusuali sono alcuni punti, tanto maggiore è l'obbligo per la parte offerente di rivelarli. In caso di silenzio o di mancato rispetto di un obbligo di informazione, è necessario verificare che sia effettivamente presente una firma giuridicamente sufficiente.

Quindi anche in questo caso ricordate: controllate chi si impegna e chiedete se vi sono state fornite tutte le informazioni.

PASSAGGIO DI TESTIMONE

Michael Spahr arriva e Vivian Bologna va

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Vivian Bologna ha assunto la direzione del settore Comunicazione del SEV quasi sette anni fa, ottenendo in tutti questi anni eccellenti risultati. Presto Vivian lascerà l'incarico, affidando al suo successore Michael Spahr un team consolidato – e anche alcune sfide.

Vivian, come sei approdato ai vertici della Comunicazione SEV?

Ho iniziato la mia avventura al SEV il 1° settembre 2013 come specialista della comunicazione. L'obiettivo dell'allora direzione era quello di sviluppare la comunicazione del SEV in Svizzera francese e posizionare il SEV come sindacato forte anche al di là della Saane. Ci siamo riusciti soprattutto perché nell'estate del 2014 la TPG aveva annunciato il taglio di oltre un centinaio di posti di lavoro, ma la sezione SEV TPG si era opposta e aveva indetto uno sciopero. Questa esperienza mi ha segnato profondamente.

E come sei giunto alla direzione della Comunicazione SEV?

Mi sto perdendo nei ricordi... (ride). L'esperienza di comunicazione in Romania e la mia specializzazione in comunicazione aziendale mi hanno permesso di subentrare all'allora responsabile della comunicazione Peter Moor nell'agosto 2016. Il fatto che io capisca il tedesco, lo svizzero tedesco e l'italiano mi è stato di grande aiuto.

Quali sono state le maggiori sfide degli ultimi anni?

Quando ho assunto la direzione del team addetto alla comunicazione, il Comitato SEV aveva appena deciso di tagliare il nostro budget di 300 000 franchi, costringendoci ad analizzare a fondo la nostra comunicazione: era troppo stampata e non abbastanza digitale. Abbiamo quindi riorganizzato radicalmente il settore. Una grande sfida è stata anche quella di uniformare la veste del SEV per il centenario del 2019. Prima di allora, i loghi delle sezioni, delle sottofederazioni e dello stesso SEV non davano l'impressione che dietro tutto ciò ci fosse un unico e medesimo sindacato. C'è ancora margine di miglioramento, ma nel complesso la nostra nuova identità visiva è stata ben accettata e implementata.

A quale esperienza ti piace ripensare?

Sono molto felice dell'aumento dei nuovi soci nel 2022. Mi auguro che questo contribuisca a interrompere l'emorragia di iscritti. Anche le trattative per il rinnovo del CCL FFS nel 2018 e la mobilitazione dei ferrovieri rimarranno impressi nella mia memoria! Gli eventi hanno influito sul numero di tesseramenti nel 2018, così come nel 2022 allorché il SEV si è battuto contro le misure di austerità delle FFS e per gli aumenti salariali. A mio avviso, c'è un chiaro nesso tra mobilitazioni sindacali e aumento del numero di iscritti.

E ora lasci il SEV...

Dopo quasi un decennio di esperienza al SEV, è giunto il momento di andare avanti. A quasi 45 anni, assumerò l'incarico di segretario politico del «Parti ouvrier populaire» (POP) del Cantone di Neuchâtel. Poiché siedo nel consiglio comunale di Le Locle dall'inizio del 2021, questa nuova sfida è una logica conseguenza del mio mandato politico.

Cosa vorresti trasmettere al tuo successore?

Il settore Comunicazione del SEV è ben posizionato ed è di supporto all'attività sindacale. Il team è composto da persone fantastiche che collaborano in modo eccellente. Con Michael Spahr come successore e un team di questa levatura, la Comunicazione può proseguire tranquillamente il suo lavoro fondamentale per il SEV.

Il SEV augura a Vivian Bologna ogni bene per il suo futuro professionale e privato!

Con Michael Spahr, la direzione della Comunicazione SEV acquisisce un comunicatore esperto. Michael fa parte del team Comunicazione SEV dal settembre 2021 in qualità di specialista della comunicazione e redattore. Da allora, grazie al suo background versatile e all'esperienza come videogiornalista ha anche rafforzato la comunicazione digitale del SEV.

A quasi 50 anni passerai a questa funzione chiave. Quali sfide ti attendono?

Ce ne sono moltissime! (ride) Voglio sicuramente portare avanti ciò che Vivian ha costruito. Abbiamo un

ottimo spirito di squadra e voglio preservarlo.

Senza un buon team di Comunicazione, non può esserci una buona comunicazione! E una buona comunicazione è uno strumento importante se vogliamo avere successo nel nostro lavoro sindacale. Un'altra sfida è rappresentata dagli avvicendamenti di personale nel SEV in generale. Ad esempio, un cambiamento in seno alla presidenza comporta anche alcuni cambiamenti nelle esigenze di comunicazione. Oltre alle sfide sindacali, ci sono certamente anche aspetti della comunicazione rispetto ai quali dobbiamo reagire, come la digitalizzazione. Dobbiamo costantemente chiederci su quale treno vogliamo salire e dove preferiamo il regionale al TGV...

Che cosa non vedi l'ora di fare?

Sono ansioso di dedicare più tempo al lavoro nel SEV. Ho vissuto molto intensamente l'ultimo anno e mezzo e ho conosciuto molte persone e ambiti di lavoro. Spesso sentivo il bisogno di dedicare più tempo a questo lavoro. Mi piace molto il lavoro al SEV e sono felice di poter dare una piccola accelerata nella mia nuova funzione.

Cosa ti suscita maggiore rispetto?

Potrei dirlo in due parole: responsabilità e strategia. Da un canto sono felice di essere sempre più coinvolto nella pianificazione strategica del SEV e poter proporre nuove idee. D'altro canto, devo avere sempre un occhio di riguardo per gli interessi del mio team. Ora porto la grande responsabilità di preservare lo spirito di squadra e mettere in campo le energie necessarie a tradurre in realtà le nostre proposte.

Che idea ti fai della Comunicazione SEV del futuro?

Diventeremo più digitali, questo è certo. Immagino che potremmo offrire qualcosa di più nel settore audiovisivo, data la mia pluriennale esperienza nel settore. Continueremo a modernizzare anche gli strumenti del nostro lavoro. Tuttavia, credo anche che finché esisteranno i titoli di trasporto cartacei, anche le nostre informazioni rimarranno disponibili sotto forma del nostro Giornale cartaceo.

Il SEV augura a Michael Spahr tanta costanza e soddisfazioni nel suo nuovo incarico!



Vivian Bologna (a destra) consegna simbolicamente il megafono del SEV a Michael Spahr.

TEAM BLS

Una nuova dinamica

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La BLS è la più grande impresa concessionaria di trasporto (ITC) e la seconda impresa per grandezza organizzata dal SEV. A occuparsi delle questioni relative ai membri SEV della BLS sono due segretari sindacali contemporaneamente: Katrin Leuenberger e Michael Buletti. L'inizio del nuovo anno (ormai alle spalle) è un'occasione per dare uno sguardo al passato e illustrare il lavoro dei prossimi mesi. Intervista.

Katrin, da oltre un anno lavori come segretaria sindacale. Quali sono state le principali sfide che hai dovuto affrontare?

Gestire tutti i compiti che il mio ruolo comporta e fissare le giuste priorità è impegnativo. L'attività della segretaria sindacale è estremamente varia e offre un ampio margine di manovra. Ogni giorno è diverso dagli altri; le attività sono molteplici: organizzazione e svolgimento delle campagne di acquisizione, informazioni di carattere legale, varie situazioni negoziali, riunioni nei contesti più diversi. Trovo entusiasmante l'alternarsi di storie sindacali collettive e l'accompagnamento personale dei casi di assi-

stenza e consulenza giuridica professionale che seguo. Ho conosciuto tante persone impegnate e mi piace collaborare con i nostri associati. La fase introduttiva è stata breve e intensa. Poiché conoscevo già bene il SEV, ho potuto, e posso tuttora, concentrarmi sui nuovi ambiti di attività.

Come avete vissuto l'anno passato?

Michael: i momenti più salienti sono state le numerose campagne del SEV tra la gente che ci hanno permesso di allacciare nuovi contatti e acquisire nuovi soci nell'intera rete della BLS. Vorrei sottolineare in particolare le riunioni del Comitato centrale della BLS: nuovi colleghi hanno occupato i numerosi posti vacanti. Di conseguenza si è creata una dinamica nuova e frizzante, caratterizzata da una vivace cultura della discussione, in cui tutti partecipano attivamente e apportano il loro contributo. Le riunioni sono divertenti. Riteniamo che in questo contesto si possano affrontare anche temi seri e importanti con delle modalità adeguate.

Katrin: fortunatamente l'anno scorso non abbiamo avuto situazioni di crisi. E quando attraversiamo momenti di «down» nel team BLS ci facciamo forza a vicenda e ci risolviamo.

Com'è la collaborazione con le sezioni VPT BLS e LPV BLS?

Katrin: la collaborazione con le due sezioni è stretta, diretta e basata sulla fiducia. Abbiamo la grande fortuna di lavorare con persone fantastiche. Manteniamo uno scambio costante con le presidenze delle due sezioni e con i gruppi della sezione VPT.

Come noto, le trattative salariali degli anni scorsi sono state estremamente impegnative. Quanto siete soddisfatti del risultato?

Michael: se si considera il punto da cui partivamo, direi che il risultato è soddisfacente. Al centro delle trattative avevamo posto un aumento salariale generale e quindi sostenibile. Il risultato è un segnale positivo per i collaboratori della BLS. I lavoratori hanno così ottenuto un importante contributo per affrontare il costante aumento del costo della vita. È evidente, tuttavia, che in questo modo non è totalmente compensato l'attuale rincaro. Il SEV affronterà nuovamente l'argomento nelle trattative del prossimo autunno.

Quali saranno nei prossimi anni le questioni più spinose nel vostro settore?

Michael: il 50 per cento dei soci SEV ha più di 50 anni; il 60 per cento dei dipendenti della BLS andrà in pensione nei prossimi dieci anni. La BLS, e di conseguenza anche il SEV, dovrà

affrontare sfide importanti. Il SEV dovrà acquisire i nuovi collaboratori, attività questa che al giorno d'oggi è più impegnativa rispetto al passato.

Katrin: negli ultimi anni abbiamo capito che il mondo del lavoro può evolversi in maniera estremamente rapida. Pensiamo all'homeoffice. Per noi è entusiasmante affrontare temi nuovi che riguardano il mondo del lavoro nonché classificare come interessanti sotto il profilo sindacale e accompagnare sin dall'inizio determinati sviluppi. Prossimamente ci occuperemo per esempio della costruzione delle nuove officine di Oberburg e delle relative ripercussioni sul personale della BLS nonché del trasferimento della sede BLS sulla Europaplatz.

Quali saranno le priorità per il 2023?

Michael: ne abbiamo fissate tre:

1. Acquisizione di nuovi membri: abbiamo ripreso a girare parecchio e fare visita a molti collaboratori BLS nei posti di lavoro.
2. Sviluppo positivo dei nostri organi: proseguiremo il percorso intrapreso, cercando di occupare i posti ancora vacanti.
3. Preparazione delle trattative salariali: il prossimo autunno non è poi così lontano: l'inflazione e le sue conseguenze rimarranno un nodo complicato da sciogliere.

AVS E COSTO DELLA VITA

Smantellamento delle rendite

USS/Michael Spahr. Ancora una volta il Parlamento, dominato dai conservatori, viene meno alle sue promesse. Lo scorso autunno, il Consiglio nazionale aveva approvato un aumento delle rendite AVS che avrebbe compensato completamente l'inflazione. Allora aveva prevalso l'alleanza tra PS, Verdi e Centro, ma nella sessione primaverile, tutto sembra improvvisamente diverso: la maggioranza di UDC, PLR, Centro e Verdi liberali ha ribaltato la decisione sia in Consiglio nazionale che in Consiglio degli Stati. Di conseguenza, le rendite AVS non saranno completamente adeguate all'inflazione, il che equivale di fatto a un taglio delle pensioni. Anche nella riforma della LPP, ossia del secondo pilastro, il Parlamento non sembra occuparsi delle esigenze dei pensionati.

Negli ultimi anni le pensioni AVS non solo sono rimaste indietro rispetto all'inflazione, ma anche la differenza tra salari e pensioni cresce di anno in anno. Gli affitti e l'esplosione dei premi dell'assicurazione sanitaria fanno sì che le pensioni siano sempre meno sufficienti per vivere. Eppure il Parlamento non è nemmeno disposto a sostenere il potere d'acquisto dei pensionati con un adeguamento completo dei costi delle pensioni, lasciando così nei guai persone che hanno lavorato tutta la vita. Inoltre, le pensioni dei fondi pensione stanno sprofondando da anni e non c'è alcuna compensazione dell'inflazione.

Con la decisione di non accettare la relativa proposta, l'adeguamento completo al costo della vita per i pensionati dell'AVS e dell'AI e per i beneficiari di Prestazioni complementari e Prestazioni transitorie è definitivamente fuori discussione. Anche se il Parlamento aveva chiesto al Consiglio federale di elaborare questo progetto di legge solo poche settimane fa. E nonostante il fatto che i pensionati siano particolarmente colpiti dal forte aumento dei prezzi e dallo shock dei premi dell'assicurazione sanitaria. Una famiglia media di pensionati rischia di perdere circa

l'8% del potere d'acquisto entro la fine del 2024. Calcolata su base annua, un'intera mensilità di pensione verrà a mancare dal portafoglio.

Per l'Unione sindacale svizzera (USS), e quindi anche per il SEV, è quindi chiaro: ora l'unico modo per la popolazione di correggere il problema del calo delle pensioni è alle urne con l'introduzione di una tredicesima pensione AVS. L'USS si batterà quindi con tutte le sue forze per l'attesa iniziativa popolare, che sarà votata tra meno di un anno.

Riforma LPP inaccettabile

Anche la riforma del secondo pilastro è in discussione in Parlamento durante l'attuale sessione. L'USS, insieme alle parti sociali, aveva elaborato un compromesso sulla LPP che avrebbe funzionato senza tagli alle pensioni. Sebbene il Consiglio federale avesse presentato al Parlamento questo compromesso senza modifiche e ne avesse raccomandato l'approvazione, ora sta per essere finalizzato un altro disegno di legge di riduzione.

Il Parlamento sta chiudendo gli occhi sul fatto che la situazione pensionistica in Svizzera si è fortemente deteriorata, mentre le casse delle compagnie di assicurazione e dei fondi pensione continuano a riempirsi. È quindi evidente che la maggioranza del Parlamento dà più peso agli interessi dei fornitori che a quelli dei lavoratori assicurati obbligatoriamente. È inoltre allarmante che la situazione delle donne, fortemente svantaggiate nel fondo pensione, non venga migliorata. Anche in questo caso, il Parlamento sta venendo meno a una promessa. Pertanto, anche l'USS si opporrà con veemenza a questa legge di riduzione della LPP.

Se la maggioranza borghese dovesse prevalere anche nella riforma della LPP, i sindacati prenderanno quasi certamente l'iniziativa di un referendum, affinché l'elettorato abbia l'ultima parola e possa fermare i tagli alle pensioni.

Per informazioni e iscrizioni scrivi a: giornale@sev-online.ch

CENTRALI ELETTRICHE FFS

Il Sev a contatto con i colleghi un po' dimenticati

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Alle FFS ci sono alcuni settori di attività che non sono evidenti: tra questi c'è la produzione di energia elettrica. Il segretario del sindacato SEV René Zürcher e il vicepresidente di TS Sylvian Sahli hanno quindi visitato il 16 febbraio i membri e i potenziali membri delle centrali di Châtelard e Nant de Drance. Insieme a Bruno Ryf, René Zürcher ha visitato anche la decina di dipendenti di Vernayaz.

Nei due siti di Le Châtelard e Nant de Drance, circa 27 dipendenti delle FFS lavorano, tra l'altro, come elettricisti, tecnici dell'automazione, meccanici e polimeccanici, per la manutenzione delle centrali idroelettriche. Tra loro ci sono membri SEV delle sottofederazioni di Lavori e TS. «Il SEV è il principale partner sociale delle FFS», ha ricordato René Zürcher ai dipendenti di Le Châtelard, la centrale che produce 160 gigawattora all'anno ed è diretta da Jacques Gay-Crosier.

La maggior parte di loro è già membro del SEV, ma per coloro che non vi hanno ancora aderito, René Zürcher e Sylvian Sahli hanno potuto illustrare i vantaggi, in particolare per quanto riguarda gli orari di lavoro, le trattative salariali e il contratto collettivo. «Sarebbe utile avere un rappresentante nella conferenza del CCL FFS. Uno dei grandi vantaggi del SEV è che i membri hanno voce in capitolo in diversi organi», ha detto Sylvian Sahli.

Dopo l'incontro, il coordinatore del sito Didier Rosset ha guidato con passione la delegazione SEV attraverso le complessità della fabbrica e del museo Le Châtelard, visitabili su prenotazione.

Nant de Drance, l'ultima costruita

Nel pomeriggio, il SEV ha incon-

trato i dipendenti della centrale più giovane, Nant de Drance, che non è solo di proprietà delle FFS. La centrale, entrata in funzione nell'estate del 2022, è un'enorme batteria che immagazzinerà 20 milioni di kWh nel bacino superiore del Vieux Emosson e li immetterà nella rete quando la domanda sarà più elevata, ha spiegato il direttore del cantiere Stéphane Claivaz. Ha la caratteristica di essere sepolta in profondità nella montagna. «I colleghi lavorano quindi in condizioni notturne che possono influire sul loro morale. Abbiamo avuto alcune partenze per questo motivo», afferma Stéphane Claivaz.

FFS Energie ha quindi cercato soluzioni con le risorse umane e Nant de Drance SA per indennizzare i colleghi per questo lavoro difficile. Delle misure organizzative e di illuminazione devono essere messe in atto per migliorare le condizioni di lavoro.

René Zürcher ha invitato i dipendenti a contattarlo per qualsiasi domanda su queste particolari condizioni di lavoro.

La produzione elettrica

Da 100 anni le FFS si affidano alla propria produzione di energia elettrica per l'esercizio ferroviario. Sono in grado di coprire il 90% dell'energia consumata grazie alla produzione idroelettrica delle sue 9 centrali e dei 7 convertitori di frequenza. Nel 2025, la centrale di Châtelard celebrerà il 100° anniversario della diga della Barberine. Il menù prevede sontuosi festeggiamenti, a cui Didier Rosset, un vero appassionato e coordinatore del sito della centrale di Châtelard, sta già lavorando.



La visita termina di fronte a uno dei tubi di 7 metri di diametro che permettono di collegare i laghi di Emosson e di Vieux-Emosson.



René Zürcher e Sylvian Sahli illustrano agli impiegati di Châtelard i vantaggi di affidarsi al SEV.



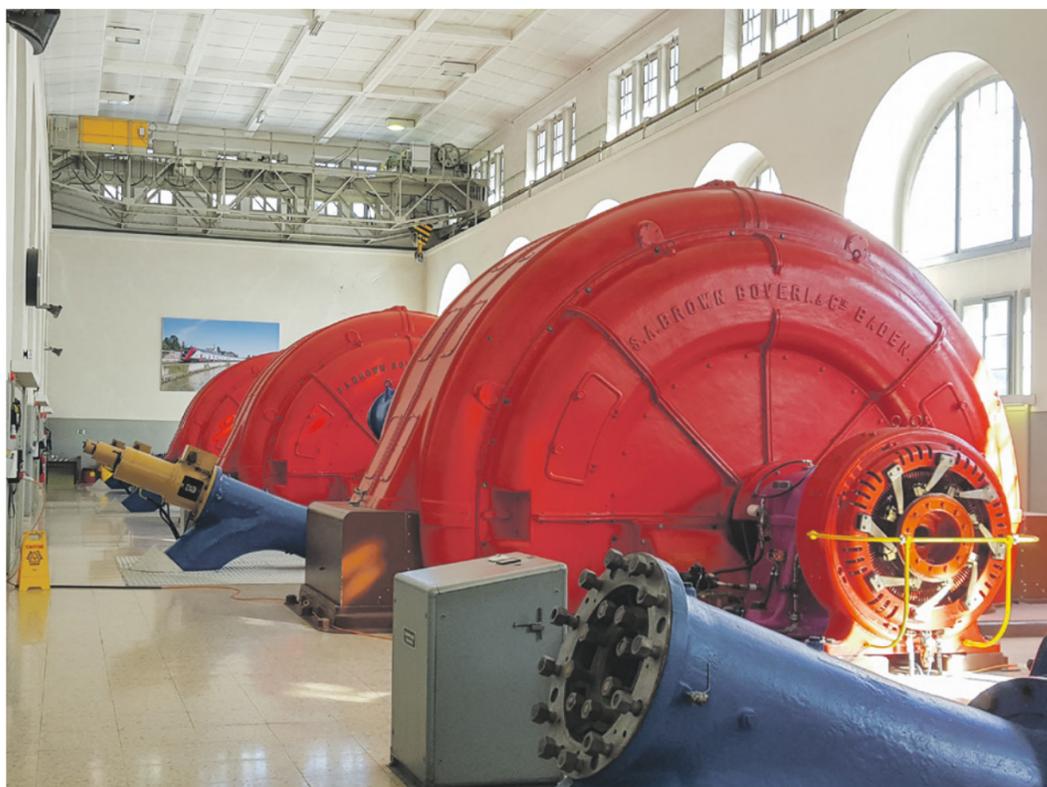
La centrale di Nant de Drance è sepolta nella montagna, costellata di gallerie. Un vero e proprio labirinto.



Didier Rosset nella vecchia sala comandi di Châtelard, diventata museo.



Il capo del sito di Nant de Drance, Stéphane Claivaz, spiega con passione il funzionamento della centrale elettrica.



Nella centrale di Châtelard, le turbine da quasi 100 anni collegano la rete elettrica a 16,7 Hz delle FFS.

HELVETIA

Riconsegna dell'appartamento: chi risponde dei danni?

Tra poco cambierò casa. Di quali danni all'appartamento in affitto in cui ho vissuto finora sono responsabile e quali di questi sono assicurati?

È importante essere informati sui propri diritti e doveri per evitare brutte sorprese a livello economico nel momento in cui si trasferisce. Ad esempio: avete l'obbligo di avvisare tempestivamente il locatore in caso di danni che devono essere riparati da un professionista.

Responsabilità: l'entità del danno fa la differenza

In relazione alla responsabilità per danni, si fa una distinzione tra usura normale ed eccessiva. La normale usura dell'appartamento, dovuta all'uso quotidiano, deve essere accettata dal locatore. Ne sono un esempio i segni lasciati sulle pareti da mobili e quadri o la moquette logora. Tuttavia in caso di usura eccessiva, ovvero se gli oggetti d'arredamento devono essere sostituiti o riparati prima del tempo a causa di vistosi graffi, crepe o macchie, la responsabilità ricade su di voi.

La quota delle spese di riparazione a vostro carico è determinata in base alla durata di vita dell'oggetto danneggiato. Ad esempio: un piano cottura in vetroceramica, secondo la tabella della durata di vita dell'Associazione Svizzera Inquilini, dovrebbe durare 15 anni. Se dopo dieci anni deve essere riparato o sostituito, l'importo da pagare ammonta al massimo a due terzi del valore a nuovo.

Quando interviene l'assicurazione

Se il danno è stato causato da un incidento,

ad esempio un oggetto pesante che è caduto sul parquet lasciando un brutto graffio, allora si tratta di un evento improvviso e imprevisto. In questo caso, la spesa per la riparazione è coperta dalla vostra assicurazione di responsabilità civile privata, previa detrazione della franchigia.

Copertura per le controversie giuridiche

In caso di disaccordo tra le parti, possono insorgere contenziosi legali. La vostra assicurazione di protezione giuridica vi supporta e vi consiglia sui passi da compiere man mano. Attenzione: non fate concessioni al locatore senza consultare la vostra assicurazione.



Individuate le vostre esigenze assicurative nell'ambito di un colloquio personale. Patrio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'AG Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione. Ulteriori informazioni sono disponibili al sito www.helvetia.ch/sev.

SOTTOFEDERAZIONI LAVORI, RPV, LPV, TS E AS

Invito al 2° raduno svizzero dei macchinisti B100 del SEV



networking: **lunedì 5 giugno 2023, dalle 10.15 alle 16 all'Hotel Olten, nei pressi della stazione di Olten. La ristorazione a mezzogiorno è già predisposta.**

Sono invitate tutte le persone interessate. Insieme vogliamo discutere i vari problemi e le sfide che attendono i macchinisti B100, scambiarsi informazioni e formulare richieste per il futuro. Con la conferenza B100 vogliamo dare una voce forte ai macchinisti di questa specifica categoria professionale. Più numerosi sarete, tanto meglio sarà. Il mattino sarà presente anche il presidente del SEV Matthias Hartwich.

SEV e sottofederazioni LAVORI, RPV, LPV, TS e AS. Circa 700 tra collaboratrici e collaboratori delle FFS e di FFS Cargo sono impiegati in una mansione principale o aggiuntiva come macchinista B100. Essi sono indispensabili nei rispettivi ambiti per il buon funzionamento della loro organizzazione - senza di loro tutto si ferma. Nondimeno, devono continuamente lottare per essere riconosciuti, sia riguardo ai salari sia per altri aspetti generali legati alle condizioni di lavoro.

Nel giugno 2022 si sono riuniti per la prima volta 50 macchinisti B100 di FFS Cargo e di diverse unità dell'infrastruttura FFS da tutta la Svizzera. Da allora in numerosi ambiti le cose sono migliorate e cambiate, altrove la situazione non è mutata o sussistono molte incertezze. È quindi giunto il momento di incontrarsi nuovamente, per informare e scambiarsi idee e opinioni.

Per questo il SEV vi invita a un incontro di

Registrati tramite codice QR

Grazie di annunciarvi al più tardi entro il 15 maggio 2023 via www.sev-online.ch/it/aktuell/giornata-b100-2023 o tramite il codice QR



PUBBLICITÀ A PAGAMENTO

Sostieni

Matteo Pronzini

vota la lista

2

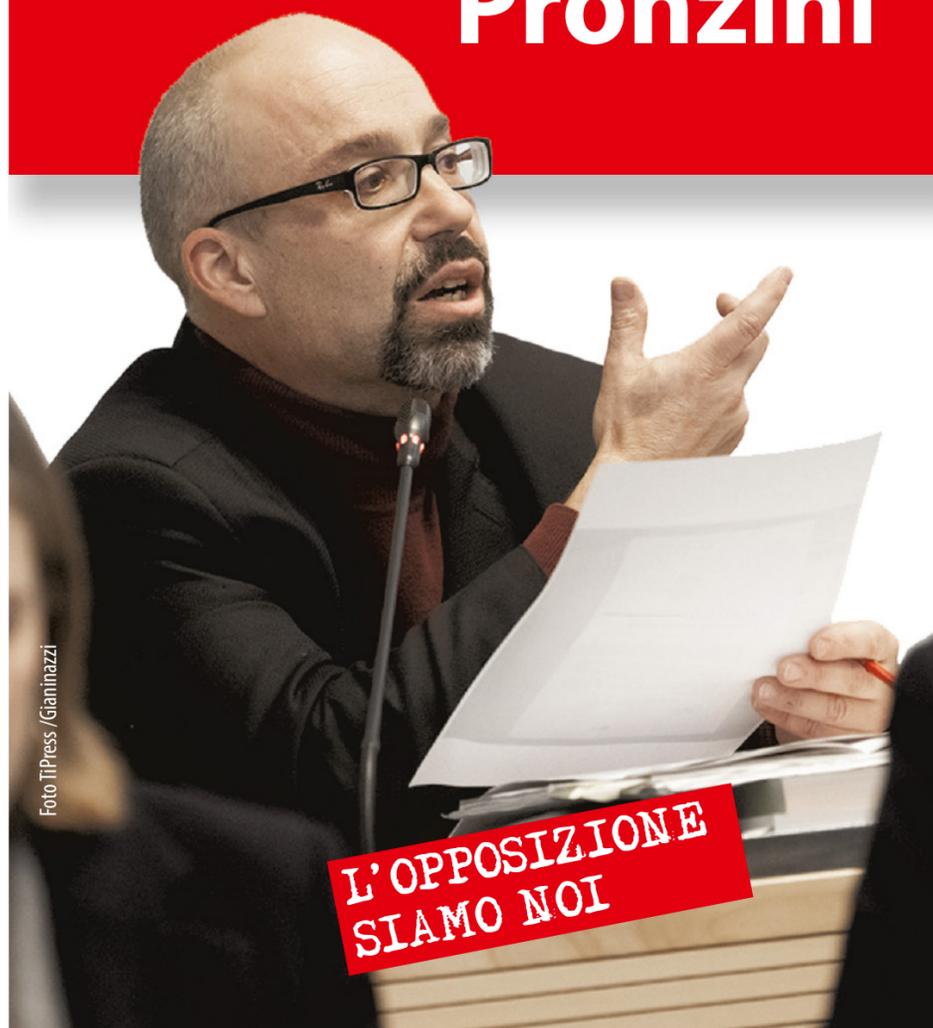


Foto TlPress / Gianinazzi

L'OPPOSIZIONE SIAMO NOI

Matteo Pronzini, con Simona Arigoni e Angelica Lepori ha dato voce, anche in Gran Consiglio, a battaglie su temi fondamentali: la lotta al dumping salariale, la lotta contro le discriminazioni di genere, le denunce sui decessi COVID nelle case per anziani, la difesa dei Pronto Soccorso e degli ospedali di Valle, la difesa dell'Officina, la difesa delle pensioni IPCT e del personale di Bellinzona, la scandalosa riforma delle pensioni per i consiglieri di Stato e l'aumento dei loro salari, per non citare che le più importanti.

Matteo è stato, con le altre compagne dell'MPS, l'unica voce autentica e coerente di opposizione nel Parlamento.

Grazie al loro impegno, Matteo e le compagne dell'MPS hanno conquistato grandi simpatie e sono molti coloro che apertamente affermano di volerli sostenere alle prossime elezioni. Per far sì che possano continuare a svolgere questo importante ruolo d'opposizione è necessario che i seggi dell'MPS vengano riconfermati.

Il voto personale però non basta: è necessario votare la LISTA 2; sono infatti i voti di lista a permettere di conquistare i seggi e a far eleggere i deputati.

Per sostenere Matteo, Simona ed Angelica votate quindi la

Lista 2

mps movimento per il socialismo



www.mps-ti.ch

PV

30.03.

Assemblea generale ordinaria

Giovedì 30 marzo 2023 alle 10 si terrà l'Assemblea generale ordinaria della sotto federazione PV.

Dove: alla Casa del Popolo di Bellinzona.

Ordine del giorno: 1. Apertura assemblea e approvazione ordine del giorno; 2. Relazione dell'avv. Paolo Caratti sul nuovo diritto successorio dal 1.1.2023 e le direttive anticipate; 3. Nomina di scrutatori; 4. Approvazione verbale dell'assemblea del 31 marzo 2022; 5. Rapporti; 5.1 della presidente; 5.2 del cassiere; 5.3 della commissione di verifica della gestione (CVG); Approvazione dei conti e dei rapporti; 6. Preventivo 2023; 7. Nomina: 7.1 di un nuovo membro del comitato; 7.2 di un supplente nella commissione di verifica della gestione; 7.3 di due rappresentanti all'assemblea dei delegati PV; 8. Attualità sindacali con un rappresentante del segretariato SEV; 9. Consegna degli attestati di benemerita SEV; 10. Eventuali.

Il verbale dell'assemblea 2022 e i conti sezionali saranno disponibili per visione prima dell'apertura dei lavori.

Avviso importante: seguirà il pranzo, al quale sono invitati i presenti all'assemblea.

Per ragioni organizzative chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 27 marzo:** per il **Sopraceneri** al

cassiere sezionale Alberto Rusconi, tel. 079 230.32.16, e-mail: alberto.rusconi@ticino.com; per il **Sottoce-neri** al vicepresidente sezionale Massimo Piccioli, tel. 079 505.11.07, e-mail: pimax1954@bluewin.ch

Giovedì **4 maggio alle 17.30** si terrà l'Assemblea generale del Personale Lavori sezione Ticino.

Dove: Ristorante Millefiori di Giubiasco.

Inizio assemblea alle **18, fino alle 20.** Segue **apericena offerto.**

Ordine del giorno: 1. Saluto di apertura e comunicazioni; 2. Nomina scrutatori; 3. Verbale assemblea autunnale; 4. Rapporti di attività 2022 (Presidente, Cassiere; Commissione di verifica della gestione, Approvazione dei rapporti e discarico del Comitato sezionale); 5. Presentazione del nuovo presidente del SEV Matthias Hartwich; 6. Informazioni sull'attività sindacale FFS e Infrastruttura; 7. Programma e iniziative sezione SEV Personale Lavori Ticino (obiettivi di massima del programma 2021-2024: rete fiduciari; discussione e proposte dell'assemblea); 8. Onoreficenze; 9. Varie e eventuali.

Iscrizioni: Per motivi organizzativi vi preghiamo di annunciarvi **entro martedì 2 maggio** al cassiere sezionale Tiziano Fontebasso: fontetiz04@gmail.com; 079 894 46 69

LPV

16/17.03.

Preparazione all'esame periodico

Devi fare presto un esame periodico? Non vuoi imparare a memoria le prescrizioni e i regolamenti da solo? Il corso si svolge in due giorni. Il primo giorno si svolge a Bellinzona, mentre il secondo giorno è strutturato come autoapprendimento e viene completato a casa. Per maggiori info: www.lpv-sev.ch

Lavori

04.05.

Assemblea generale

Agenda 3/23

Comitato PV, Eliana Biaggio. Giovedì 2 febbraio 2023 si è svolto il Torneo Scala 40 al Ristorante Meridiano a Castione.

Con piacere abbiamo avuto partecipanti da tutto il Ticino e dal Moesano, si è svolto su tutta la giornata in buona compagnia e vera competizione tra principianti e esperti giocatori, quindi abbiamo condiviso un gustoso pranzo e alla fine si è svolta la premiazione dei vincitori:

- 1° Gabriella Genini
- 2° Raimondo Cereghetti
- 3° Marisa Giacinti

È sempre piacevole ritrovarci e condividere momenti di svago e

ringraziamo Alberto Rusconi per l'organizzazione.



Parolo Iva, 92 anni;
Beffa Gelsomino, 84anni;
Fontana Maria, 89 anni;
Garbani Gisella, 86 anni;
Albertoni Enrica, 95 anni;
Soldati Romeo, 92 anni;
Snozzi Attilio, 89 anni;
Marthaler Ernst, 98 anni;
Campanini Rita, 84 anni;

Bieri Ebe, 99 anni;
Bernasconi Claudio, 80 anni;
Cereghetti Carolina, 90 anni;
Corrado Angelo, 71 anni;
Galli Liliana, 90 anni;
Piffaretti Carla, 94 anni;
Bernasconi Francesca, 91 anni;
Casarico Angelo, 92 anni;
Schärer Paul, 91 anni.

CONDOGLIANZE

Siamo vicini alla collega **Lara Navarro** per la perdita della cara mamma **Margherita Livi**.

La sottofederazione AS

CONDOGLIANZE

Caro **Giuseppe**, ti siamo tutti vicini per la perdita della tua cara mamma.

Il comitato LPV Ticino.

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

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, giornale@sev-online.ch

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa,

casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati:

40 franchi

Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

SEV Zeitung@fachmedien.ch, **Prestampa:** CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

Stampa: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Prossima edizione: 31 marzo 2023. Chiusura redazionale: 21 marzo, ore 10.00.

SEZIONE PV TICINO

Vincitori del torneo di scala 40

I NOSTRI MORTI



Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



Personal privater Transportunternehmen
Personnel des entreprises de transport privées
Personale delle aziende private di trasporto

Vale veramente la pena reclutare i giovani!

Il 2022 è stato un anno eccezionale in termini di reclutamento.

La VPT vuol fare ancora meglio nel 2023 mettendo in atto un'azione speciale per **sindacalizzare chi ha meno di 30 anni**. L'obiettivo è ringiovanire gli effettivi.

Per ogni membro sotto i 30 anni affiliato tra il 1° marzo e il 30 novembre 2023, **oltre al premio di 50 fr offerto dal SEV, il reclutatore o la reclutatrice ricevono un premio di 30 fr dalla VPT.**

Abbiamo bisogno di te. Aiutaci a diventare più forti.

In caso di domande:
Gilbert D'Alessandro 076 281 64 19
René Schnegg 079 301 74 23

Decisioni del congresso 2022: termine di referendum scaduto

Il termine di referendum riguardante le decisioni prese durante il congresso 2022 è scaduto sabato 25 febbraio 2023.

Le decisioni:

- sul rapporto sociale SEV 2019 – 2022
- sui testi programmatici 2022 – 2024 e
- sulle nuove proposte al congresso sono quindi entrate in vigore.

SEV Sindacato del personale dei trasporti

La segretaria del congresso
Christina Jäggi

RENDITE SOTTO ATTACCO

Francia paralizzata dal 7 marzo?



Yves Sancey
yves.sancey@
sev-online.ch avec
Services Publics, SSP, 3/23

Di fronte a un governo intenzionato a imporre una controriforma delle pensioni rifiutata dalla stragrande maggioranza della popolazione, i sindacati chiedono un inasprimento della lotta a partire dal 7 marzo. Per il mondo del lavoro si sta combattendo una battaglia decisiva.

Un aumento graduale dell'età di pensionamento da 62 a 64 anni nel 2030, un'estensione del periodo di contribuzione da 42 a 43 anni entro il 2027 e l'abolizione dei regimi particolari per i futuri agenti dei trasporti pubblici, in particolare presso l'impresa di trasporti parigina RATP: sono queste le misure essenziali della «riforma» delle pensioni voluta dal presidente Macron, le cui principali vittime saranno soprattutto le classi popolari, i più precari e le donne. Perché questa «riforma»? Per salvare un sistema a rischio? L'argomentazione non regge all'analisi, quindi il governo cambia giustificazione – senza peraltro far

luce sulla sostanza: questo attacco frontale permetterà di finanziare regali alle imprese e ai loro azionisti attraverso l'abolizione della CVAE (contributo sul valore aggiunto delle imprese). Dietro l'obiettivo contabile si cela un trasferimento dal lavoro al capitale per 8 miliardi di euro all'anno finanziato con tagli netti alle rendite. Nel frattempo, il disegno di legge procede a passo spedito. Il 17 febbraio a mezzanotte, l'Assemblea nazionale ha chiuso due settimane di dibattito sulla riforma delle pensioni senza un voto finale e senza aver discusso il famigerato articolo 7 riguardante il rinvio a 64 anni dell'età di pensionamento stabilita dalla legge. Tutto per colpa di un governo che aveva deciso di limitare a due settimane i lavori sulla questione. Il 28 febbraio, i senatori hanno approvato in commissione il controverso progetto di riforma delle pensioni tenendo conto di vari emendamenti, in particolare a favore delle madri e dell'occupazione delle lavoratrici e dei lavoratori maturi.

L'importanza dei sindacati

«È un dato di fatto che in questa battaglia i sindacati hanno il coltello dal-

la parte del manico». Come ha sottolineato il quotidiano Libération nell'edizione del 17 febbraio, la vera partita sulle pensioni non si gioca sui banchi dell'Assemblea nazionale al Palais Bourbon, ma nelle strade e nei luoghi di lavoro. L'Intersyndicale, che riunisce i principali sindacati del Paese (sostenuti dai sindacati studenteschi), ha organizzato diverse giornate di mobilitazione di massa a partire dal 19 gennaio. La quinta e ultima ha riunito 1,3 milioni di manifestanti in tutto il Paese il 16 febbraio, cifra in leggero calo secondo i conteggi dei sindacati – cinque giorni prima, in piazza erano scesi 2,5 milioni di manifestanti. «Al di là delle cifre, secondo il settimanale Politis emerge chiara la constatazione che dalle piccole cittadine ai grandi centri urbani si è vista una mobilitazione coesa di giovani e pensionati, persone abituate a manifestare al pari di chi non è mai sceso in piazza».

Appello a inasprire la lotta

Di fronte all'intransigenza di un governo che vuole imporre a tutti i costi una riforma decisamente impopolare (secondo i sondaggi, il 90% della po-

polazione attiva la rifiuta!), i sindacati hanno deciso di inasprire i toni. Il 7 marzo (quindi al momento di andare in stampa), l'Intersyndicale ha quindi lanciato un appello a «intensificare la lotta e a fermare la Francia in tutti i settori, anche attraverso scioperi quotidiani». Sono già stati annunciati scioperi a oltranza in diversi rami, fra cui le raffinerie e i trasporti, lasciando presagire un inasprimento del conflitto. Tutti i sindacati della SNCF hanno indetto uno sciopero prorogabile a partire da questa data.

Unire le forze l'8 marzo

Come ha osservato il quotidiano Le Monde il 20 febbraio, la riforma di Emmanuel Macron ed Elisabeth Borne è «particolarmente dura per le donne, iniqua per chi ha iniziato a lavorare presto e molto meno favorevole di quanto annunciato per i beneficiari di rendite esigue». Allo stesso tempo, il testo di legge sconfessa lo sforzo fisico richiesto da molte professioni (edilizia, nettezza urbana privata, grande distribuzione, cure sanitarie ecc.) che costringe molti dipendenti ad abbandonare il lavoro prematuramente e con la salute debilitata. Inoltre, l'in-

nalzamento dell'età di pensionamento acuirà ulteriormente le disparità tra uomini e donne. Ciò ha indotto i sindacati a cogliere l'occasione dell'8 marzo, Giornata internazionale della donna, «per evidenziare e denunciare la grave ingiustizia sociale di questa riforma delle pensioni nei confronti delle donne». Il giorno successivo, saranno le organizzazioni giovanili a chiamare alla mobilitazione.

Rispondere all'offensiva neoliberista

Se vincerà la scommessa di crescita in potenza, il movimento del 7 marzo potrebbe quindi essere l'occasione per «reagire negli stessi termini a un'offensiva neoliberale portata avanti consapevolmente dalle élite che stanno dispiegando una politica di classe continua, sistematica, determinata e trasformativa», come analizzano i giornalisti di Mediapart Fabien Escalona e Romaric Godin.

Una vittoria delle lavoratrici e dei lavoratori francesi nella battaglia per le pensioni sarebbe di vibrante ispirazione per le lotte sindacali che da quest'autunno si stanno diffondendo in tutto il continente europeo.



NOI E LORO

Omar Cartulano

Il ristorante più chic di Gallipoli si trasforma all'improvviso in un ambulatorio. Una sessantina di persone stipate su una piccola barca a vela sono naufragate proprio qui.

Il vento soffia impetuoso, soc-

corritori e volontari danno l'anima per aiutare i feriti. Tra le onde i resti dell'imbarcazione usata dai migranti. Nel mio piatto una cena che non finirò.

È sabato sera, ma di fare festa non ne ho proprio voglia.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Su quale tratta l'UE chiede un collegamento Flixbus?

- a. Bümliz-Nord – Brema-Sud
- b. San Gallo – Vienna
- c. Zurigo – Monaco

2. Per quale partito lavora ora l'ex-caporedattore di questo giornale che si è appena dimesso dal SEV?

- a. POP
- b. ROCK
- c. JAZZ

3. Quanta elettricità produce annualmente la centrale di Châtelard?

- a. 80 gigawattora
- b. 160 gigawattora
- c. 320 gigawattora

4. In quale Paese una riforma pensionistica programmata ha portato a numerosi scioperi e proteste nelle ultime settimane?

- a. Svizzera
- b. Germania
- c. Francia

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 21 marzo 2023**;

Inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6; e-mail a: mystere@sev-online.ch; internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono libri 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 2 /2023:
a/b/c/b

La carta giornaliera FFS per un valore di 40 franchi è stata vinta da: **Martin Koch**, di Dietikon. membro RPV Zurigo.

SULLE ORME DI...

Brigitte Häfelfinger, cassiera e marinaia SGV

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

È un bellissimo lunedì mattina primaverile quando incontro Brigitte Häfelfinger sul ponte della «MS Winkelried» a Lucerna. Mi colpisce per il suo modo di fare ottimista e nel corso della conversazione mi rendo conto che vive la sua vita con un atteggiamento positivo.

Brigitte inizia la sua carriera professionale come dirigente d'esercizio presso le FFS. Quando la situazione del personale diventa difficile, vede per caso un annuncio per un tirocinio allo sportello biglietti presso la compagnia di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni (SGV) di Lucerna ed è immediatamente interessata. Le FFS collaborano e la «prestano» alla SGV per una stagione estiva.

L'estate passa in fretta e a Brigitte quel lavoro piace molto. In caso di maltempo può aiutare l'amministrazione e conoscere e apprezzare sempre più persone. Dopo il tirocinio si libera un posto nell'ufficio distribuzione della SGV e così Brigitte lascia definitivamente le FFS.

Rimane sette anni in questo ufficio, dove si occupa dei compiti legati al personale (all'epoca la SGV non aveva ancora un reparto risorse umane), cosa che le piace molto.

Mentre sta seguendo una formazione per diventare specialista in risorse umane e specialista in assicurazioni sociali, la società di navigazione vuole assumere una dirigente del personale. Terminata la formazione Brigitte decide per altre strade e nel 2006 lascia la SGV a malincuore.

Lavora in diverse aziende del settore privato, come responsabile del personale in un'azienda artigiana con quattrocento collaboratori e dopo qualche anno sente il bisogno di una pausa. Ritorna sulla nave, subentra per una stagione come marinaia sul Lago dei Quattro Cantoni e lì rimane.

Dopo la formazione come cassiera e due stagioni estive sulla nave, nel 2017 unisce le due attività e oggi lavora al 50% come cassiera e marinaia presso la SGV e al 40% in ufficio presso «ITOBASiedlungstät» una start-up di Baden che si occupa dello sviluppo degli insediamenti.

La collaborazione è fondamentale

Oltre ai compiti nautici, Brigitte apprezza soprattutto il contatto con le persone. «Mi piace molto stare in coperta, vendere e controllare biglietti, consigliare gli ospiti sulle escursioni da fare intorno al Lago dei Quattro Cantoni e garantire la loro sicurezza», spiega entusiasta. Sedersi da sola al timone come comandante non



CHANTAL FISCHER

sarebbe invece il suo pane: «Mi piace il fatto che su questa nave dipendiamo gli uni dagli altri e dobbiamo sostenerci a vicenda. Senza lavoro di squadra non funziona», dice la cassiera. In estate lavora volentieri sulle navi a vapore della flotta SGV.

Brigitte ha sempre seguito il suo cuore: «Ho notato che il lavoro sulla nave mi soddisfa molto e compensa il lavoro d'ufficio, che apprezzo moltissimo», spiega radiosa in viso. È fortunata: i suoi due datori di lavoro sono molto flessibili e finora è riuscita a conciliare bene le due attività, «Soprattutto sulla nave non restano questioni in sospeso. Quando torno a casa la sera, il lavoro è finito».

Impegnata nella presidenza della sezione

Dal 2009 Brigitte è membro del SEV, anche per ragioni di solidarietà: «Il SEV rappresenta presso la SGV le questioni relative al personale, perché non esiste una commissione del personale» spiega.

Nel 2020 a Brigitte è stato chiesto se intendesse assumere la funzione di cassiera nella presidenza della sezione e lei ha dato il suo consenso e, anche grazie al suo background professionale, può apportare un prezioso contributo al lavoro della sezione. In quanto rappresentante impegnata del SEV, il suo obiettivo è convincere con validi argomenti i nuovi colleghi ad

aderire al sindacato.

Brigitte Häfelfinger è originaria della regione di Basilea e oggi vive a Zurigo con il suo partner. Oltre al lavoro, la 47enne è sempre in movimento, sia con le escursioni a piedi che in moto con il compagno. Ha trascorso la stagione invernale 2021/2022 presso gli impianti di risalita di Lenzerheide sfruttando il periodo che, a causa della pandemia, era ancora un po' difficile sulla nave. Ha potuto farlo grazie alle vacanze non pagate presso la SGV.

«Cerco sempre di fare quello che mi fa bene. Quando una porta si chiude, da qualche parte se ne apre un'altra – bisogna semplicemente aprirla!» conclude con un sorriso.

Codice QR per il Video

Scannerizzando questo codice QR potrai vedere il Video (in tedesco) di Brigitte Häfelfinger al lavoro.



www.youtube.com/watch?v=YbDOx7j9sJc

PROFESSIONISTA PENSIONE: LA DELUSIONE

Pidi Zumstein

