



SEV N.10

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti

		Nach/à/a	Gleis/voie/binario	
R	18:30	Konolfingen Wolhusen	12	Ausfall
S13	18:32	Bulle Montbovon	10	supprimé
RE	18:33	Cadenazzo Tenero	9	annullato
R	18:38	Kreuzlingen Uttwil	7	Ausfall
S7	18:40	Aigle Martigny	11	supprimé
RE	18:43	Poschiavo	3	annullato
RE	18:47	Lachen Ennenda	8	Ausfall
S1	18:52	Delémont Porrentruy	4	supprimé
R	18:55	Ranzo S. Abbondio	1	annullato

PETIZIONE TRV

No
ai
tagli!



p. 3

Grund: Sparmassnahmen im regionalen Personenverkehr
Cause : mesures d'économie pour le transport régional des voyageurs
Causa: risparmio nel traffico regionale viaggiatori

MONTAGGIO DELL'IMMAGINE MICHAEL SPAHR

EDITORIALE di Matthias Hartwich

Perché andare a Berna il 16 settembre?

Perché è giusto andarci e perché sarà importante esserci! Io spero proprio di poter stringere la mano a moltissime e moltissimi di voi sulla Schützenmatte o, poco dopo, sulla piazza federale.

L'anno scorso, con le trattative salariali, abbiamo ottenuto buoni risultati presso la maggior parte delle aziende del trasporto pubblico. Un grande grazie va a tutte e tutti coloro che si sono impegnati nelle trattative o nel loro accompagnamento. Però le persone che devono vivere del proprio lavoro si ritrovano con meno soldi in tasca rispetto a un anno fa. Ciò è dovuto all'aumento del rincaro, causato dalla guerra in Ucraina e da altri fattori. Anche se il nostro salario è aumentato, possiamo quindi comportarci di meno, poiché buona parte

di quanto abbiamo conquistato viene consumato dal rincaro, sotto forma di aumenti del costo della vita, dell'affitto e dei premi delle casse malati, ormai alle stelle e oltre. Il nostro stipendio si scioglie come neve al sole.

Lo stesso destino colpisce anche le rendite, destinate per di più a subire gli effetti di una riforma delle casse pensioni che il Parlamento ha stravolto e che ci farà pagare di più per ricevere di meno. Quanto deciso da Governo e Parlamento comporterà sensibili perdite per i pensionati attuali e quelli futuri.

La diminuzione del potere d'acquisto genera anche un calo della domanda, che avrà a sua volta conseguenze negative per tutta l'economia. Oltre tutto, il dipartimento delle finanze, guidato da Karin

Keller-Sutter, ha previsto di risparmiare il 7.8% sul traffico regionale viaggiatori. Una pessima decisione per le imprese di trasporto, ma anche per il portamonete delle e dei clienti, oltre che per l'ambiente e per la Svizzera tutta. Contro di essa abbiamo lanciato una petizione, poiché dobbiamo fermare questi progetti di risparmio della Confederazione.

Noi, le donne e gli uomini che ogni giorno lavoriamo per offrire una miglior mobilità alla Svizzera, meritiamo di meglio. Chiediamo pertanto un aumento di almeno il 5 per cento dei salari e una 13a rendita AVS. Ecco perché anche tu dovresti essere a Berna, sulla Schützenmatte, alle 13.30 del 16 settembre: gli stipendi e le rendite devono aumentare! Spero proprio di incontrarti.

Aeroporto di Zurigo

Intervista a Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA, sui 75 anni dell'aeroporto.

2

Tunnel Gottardo

Il SEV chiede la salvaguardia della salute e della sicurezza dei lavoratori

3 e 4

CCL

Migliori condizioni di lavoro a Elvetino e FFS Cargo International

5

Info sulla rubrica defunti

A causa dell'introduzione della nuova legge sulla protezione dei dati il 1° settembre 2023, la rubrica «Defunti» deve essere adeguata. Purtroppo, in questo numero è stata omessa, dovrebbe riapparire nel prossimo numero del 22 settembre.

Macchinisti Rhb

La situazione tra il personale di locomotiva della Ferrovia retica rimane tesa. La carenza di macchinisti ha provocato un forte risentimento tra il personale. Per questo motivo il SEV ha condotto in luglio un sondaggio tra i membri delle sezioni interessate. I risultati e la relativa necessità di discussione sono chiari: aumento della retribuzione, rispettivamente riduzione del periodo dell'evoluzione salariale, nonché l'assunzione di più personale per garantire che le ore straordinarie e supplementari esistenti possano finalmente essere recuperate. Misure che corrispondono al compito fondamentale di un datore di lavoro. Grazie a salari in linea con il mercato, è possibile fermare l'esodo verso altre ferrovie e stabilizzare la forza lavoro. Il segretario sindacale SEV Roger Tschirky e la segretaria sindacale SEV Regula Pauli hanno avuto uno scambio con Renato Fasciati e Andreas Bass della direzione all'inizio di agosto. Hanno sollevato la questione della carenza di macchinisti. Le RhB hanno quindi presentato le varie misure introdotte. Tuttavia, non è ancora chiaro se e quando queste misure entreranno in vigore e porteranno a un alleggerimento della situazione. Il SEV ha espresso l'aspettativa che sia ora necessario comunicare una data a partire dalla quale le misure entreranno in vigore. La RhB ha promesso al SEV risposte concrete entro settembre.

Candidati alle federali

Le elezioni federali si terranno il 22 ottobre 2023. Il SEV desidera sostenere i candidati al Consiglio nazionale e al Consiglio degli Stati. Sei un candidato? Sei un membro del SEV? Sei un sostenitore dei nostri valori, ovvero la promozione e la garanzia dei trasporti pubblici e della sicurezza sociale? Allora inviaci un'e-mail con una tua bella foto e uno slogan elettorale a zeitung@sev-online.ch. Termine ultimo: 10.9.2023.



AEROPORTO DI ZURIGO SA (CA.1952)

I 75 ANNI DELL'AEROPORTO DI ZURIGO

Il CCL è d'obbligo!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

A inizio settembre l'aeroporto di Zurigo festeggia il suo 75° anniversario. Uno sguardo al passato e uno sulle prospettive con Philipp Hadorn, presidente del sindacato del personale di terra SEV-GATA, da oltre vent'anni una realtà nello scalo aereo.

Come vedi tu, da sindacalista, la storia dell'aeroporto di Zurigo e dell'aviazione civile in Svizzera?

Philipp Hadorn: La mobilità è un bisogno fondamentale dell'individuo. Nel passato, viaggiare era prerogativa di pochi privilegiati, oggi in Svizzera anche il comune cittadino può concedersi un'escursione con la famiglia in montagna o su uno dei nostri laghi; o, appunto, anche un volo verso altri paesi. Mentre la mobilità nel tempo libero può essere problematica, è indiscutibile che oggi, senza il trasporto aereo, avere forme di collaborazione politica, economica, scientifica e culturale a livello internazionale sarebbe possibile solo limitatamente. Durante la crisi da coronavirus anche la Confederazione ha confermato l'importanza sistemica del trasporto aereo e concesso determinate garanzie. Oltre 25 000 posti di lavoro sono in rapporto diretto con l'aeroporto di Zurigo, per non parlare dell'indotto in rami come le aziende di servizi e i fornitori. Non da ultimo, anche il settore riconosce l'importanza dell'ecologia. Per questo i gestori dello scalo, ma anche Swiss, si sono posti chiari obiettivi climatici.

Da quando esiste SEV-GATA?

La fondazione di GATA risale al 2000, presso Crossair a Basilea, che nel 2001, dopo il grounding di Swissair, aveva contribuito alla nascita di Swiss. GATA è stata quindi una delle principali parti sociali della nuova compagnia di bandiera. Fortuna vuole che qualche tempo prima, nel marzo del 2001, GATA avesse avviato una

Grande festa all'aeroporto

A Kloten l'attività aerea ha preso ufficialmente inizio il 14 giugno 1948. Per il 75° anniversario è in programma dal 1° al 3 settembre una festa popolare con un'esposizione sull'aviazione, simulatori di volo, esibizioni aeree, musica e tanto altro per grandi e piccoli. Link: www.flughafenfest.ch. Fino all'8 settembre è inoltre aperta all'Airport Shopping una mostra interattiva sulla storia e sul futuro dell'aeroporto. La storia, nel formato digitale (D/E), si trova qui: <https://www.flughafen-zuerich.ch/de/unternehmen/flughafen-zuerich/flughafen-entwicklung/flughafengeschichte>

cooperazione con il SEV, così l'anno dopo grazie al sostegno dei professionisti del SEV poté negoziare il primo CCL per il personale di terra di Swiss. Nel marzo del 2004 i membri di GATA hanno poi deciso di diventare parte del SEV, con alcune prerogative in fatto di autonomia e partecipazione. In tal modo il traffico aereo appartiene da ormai più di 20 anni alla storia ultracentenaria del nostro sindacato. Con l'integrazione di Push nel SEV-GATA, nel 2017, il nostro impegno in quest'ambito si è ulteriormente ampliato in misura notevole.

In quali aziende è presente oggi SEV-GATA, e quali sono le sfide?

A Zurigo i nostri principali partner contrattuali sono Swiss e Swissport. Inoltre, organizziamo membri all'aeroporto di Zurigo, Dnata, SR Technics, naturalmente all'aeroporto di Ginevra e i nostri appaltatori Engie e ISS a Ginevra. Sebbene dal punto di vista economico per Swiss nel frattempo le cose vadano meglio, il personale soffre purtroppo ancora oggi le conseguenze degli inutili licenziamenti in massa legati al periodo pandemico. È stato possibile compiere i primi passi avanti nelle condizioni di lavoro, ma contro la grave carenza di personale servono assolutamente ulteriori miglioramenti. Swiss se lo può permettere anche grazie ai margini di guadagno sensibilmente aumentati, questo perché, come detto, economicamente oggi presenta di nuovo risultati positivi. Swissport invece lamenta margini ancora ristretti, e nonostante gli sforzi nel campo del reclutamento riesce solo difficilmente a ridurre in modo durevole il carico di lavoro del personale. La pressione negli orari di punta è ormai insostenibile. Per l'aviazione civile, gli orari di lavoro, gli alleggerimenti in età avanzata, così come i salari e le indennità

sono temi scottanti che vanno rapidamente sviluppati.

Quanto è forte la presenza di SEV-GATA negli altri aeroporti?

All'aeroporto di Basilea-Mulhouse contiamo un numero alquanto contenuto di membri, invece a Ginevra siamo piuttosto impegnati con i nostri affiliati e vari partner sociali.

Quale futuro vorresti per l'aviazione civile, a Zurigo e in generale?

Il settore soffre per la mancanza di CCL. Mentre Swiss e Swissport sono di principio favorevoli alla contrattazione, vi sono ancora molte compagnie, operatori di terra e imprese di lavoro temporaneo che non vogliono saperne di accordi collettivi. L'associazione padronale SASPA (Swiss Aviation Services Providers Association), ad esempio, ha rifiutato una soluzione settoriale dopo due «tornate di incontri». A fine giugno 2023 il sindacato SEV-GATA ha chiesto con una risoluzione che tutte le ditte che forniscono servizi negli aeroporti di Zurigo e Ginevra debbano sottoscrivere un CCL con i sindacati, se vogliono ottenere le necessarie concessioni (vedere anche il giornale SEV 9/2023). Al momento tuttavia l'aeroporto di Zurigo non ammette che questo sarebbe un vantaggio per l'intero settore (vedi riquadro). Dobbiamo fare ancora opera di convincimento. La concorrenza dannosa va a scapito del personale e delle imprese. Per questo ramo economico, avere condizioni di lavoro interessanti è necessario anche per poter reperire un numero sufficiente di persone motivate a impegnarsi per fare incontrare gente in tutto il mondo. Carburanti rinnovabili e altre tecnologie, dal canto loro, dovranno contribuire a rendere più ecologico il trasporto aereo.

Il settore soffre per la mancanza di un CCL

Commento di Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA e segretario sindacale. L'assemblea generale di SEV-GATA ha adottato il 30 giugno la risoluzione «Garantire adesso condizioni di lavoro collettive negli aeroporti!», poi consegnata alle autorità dell'aeroporto di Zurigo (vedere giornale SEV 9/2023). A più riprese negli scorsi anni è stato reclamato l'obbligo di introdurre un CCL per tutte le imprese attive in loco. Eppure la Flughafen Zürich AG, che gestisce lo scalo, ha sempre detto no – cortese nei modi, ma irriducibile sulla questione. E questo senza eccezioni: in una missiva, il CEO e la responsabile del personale spiegano che – a loro parere – un CCL «costituisce una influenza esterna» tale da «indebolire la partecipazione diretta dei rappresentanti del personale». Vieni proprio da chiedersi quale idea del CCL abbiano i vertici dell'aeroporto!

In Svizzera la contrattazione collettiva ha una lunga tradizione alle spalle. Anche le cerchie liberali condividono l'idea che a livello di aziende e di settori siano da preferire soluzioni concordate in partenariati sociali che norme giuridiche per disciplinare tutto per tutti. Mediante la definizione per legge dell'applicabilità generale dei CCL – oltre a combattere il dumping salariale e garantire standard sociali – si evitano anche distorsioni della concorrenza, a tutela degli interessi dei lavoratori e delle aziende stesse. Nondimeno, i rappresentanti sindacali sono tenuti a salvaguardare solo gli interessi del personale, e i negoziati devono svolgersi su un piano di parità. Con queste premesse, il sindacato SEV-GATA cerca il colloquio con la società di gestione Flughafen Zürich e ha già fatto pervenire un «invito ai festeggiamenti» al nuovo CEO.

PATRICK KUMMER risponde

Più stabilità e prevedibilità

? A metà agosto, un treno merci è deragliato nella galleria di base del San Gottardo, causando ingenti danni. Cosa ne pensa il SEV?

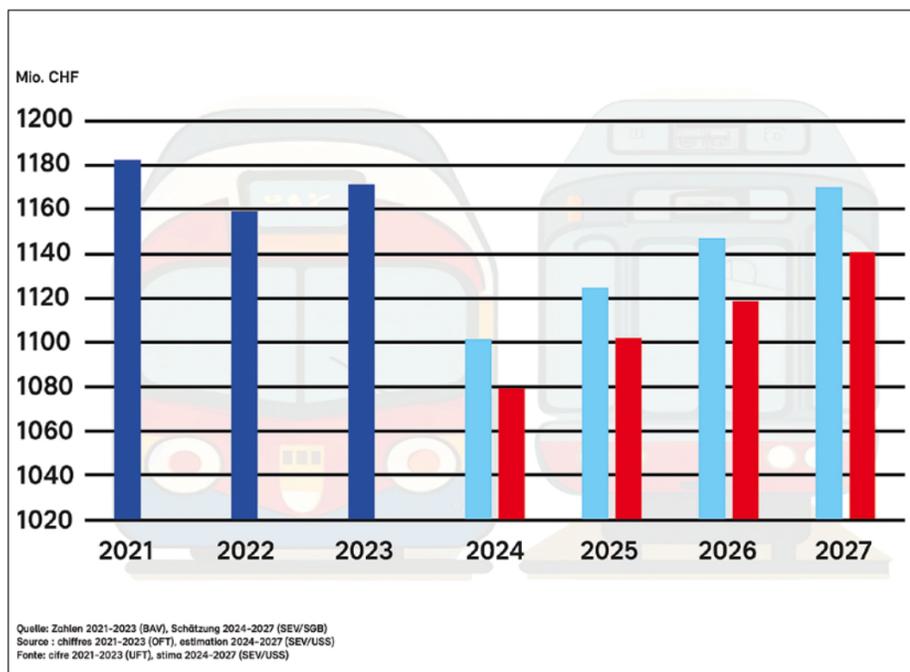
Il deragliamento nella galleria di base del Gottardo ha colpito profondamente il SEV e i suoi membri. Per il SEV è chiaro che occorre determinare rapidamente le cause dell'incidente e trarre le necessarie conclusioni. Molti ferrovieri, in diversi ambiti professionali, stanno continuando a lavorare dopo l'incidente e stanno fornendo una grande quantità di prestazioni supplementari per ridurne le ripercussioni e porre rimedio alla situazione nel più breve tempo possibile. La loro sicurezza e la tutela della loro salute devono essere al centro dell'attenzione.

Le attività ferroviarie si basano su un concetto di deviazione attraverso la linea panoramica. Questo non solo comporta tempi di percorrenza più lunghi per i passeggeri, ma richiede anche un adeguamento dei turni da parte del personale. Per il SEV è importante che, dopo i primi giorni

caotici, si stabilisca una pianificazione stabile e che i collaboratori, rispettivamente i loro rappresentanti, siano consultati sui piani di servizio adattati alla nuova situazione in funzione della LDL. Il SEV ha avanzato delle rivendicazioni in tal senso nell'ambito del dialogo tra le parti sociali.

Il SEV attende con grande interesse le conclusioni del SISI e, se necessario, presenterà richieste relative alla sicurezza. Sia nel trasporto merci che in quello passeggeri, la sicurezza non può essere garantita solo dalla tecnologia. Il personale è e sarà sempre il fattore chiave. Tuttavia, molte categorie del traffico ferroviario sono carenti di personale, con conseguenti situazioni di stress e di pressione, nonché un elevato rischio di sovraccarico di lavoro e di errori. Il SEV continua a esigere più personale in vari settori.

Patrick Kummer è segretario sindacale del SEV e responsabile del dossier FFS. Avete domande? Scriveteci all'indirizzo giornale@sev-online.ch.



Contributi federali al TRV: fino al 2023 (blu), originariamente previsti dal 2024 (azzurro), ridotti secondo i piani di risparmio del Consiglio federale (rosso). Ammanco annuale dal 2024: 20-30 milioni di franchi

TRAFFICO REGIONALE VIAGGIATORI

Petizione contro i piani di smantellamento

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il SEV ha lanciato una petizione insieme ai sindacati Syndicom e VPOD. Raccogliamo firme per far capire al Consiglio federale e al Parlamento che le misure di risparmio a danno del traffico regionale viaggiatori sono inaccettabili.

La Consigliera federale Karin Keller-Sutter, a capo del Dipartimento federale delle finanze, intende ridurre i contributi della Confederazione per il traffico regionale viaggiatori. Nei suoi piani, le imprese regionali di trasporto dovrebbero ricevere il prossimo anno il 7,8 per cento, ossia circa 92 milioni di franchi in meno. Ma non si limita a questo: i risparmi andranno poi riconfermati anche negli anni a venire. Per il SEV è chiaro che ciò non deve accadere.

«Oggi non siamo ancora in grado di valutare le conseguenze, ma è evidente che sentiremo gli effetti di questo smantellamento», afferma il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser. «Dobbiamo prevedere tagli delle prestazioni nel trasporto regionale. Significa che l'orario potrebbe essere ridotto e che certe località non verrebbero più servite dal trasporto pubblico. E ovviamente saranno i lavoratori a dover pagare per questa decisione scellerata.» Molto probabilmente, oltre ai servizi le imprese faranno tagli anche sugli effettivi di personale, riducendo i posti di lavoro o non rioccupando quelli divenuti liberi. Per Christian Fankhauser i presupposti sono disastrosi: «Già oggi molti collaboratori sono allo stremo. Se le aziende dovessero effettivamente ridurre il personale, la pressione sui lavoratori restanti crescerebbe ulteriormente. Vorrebbe dire anche turni più lunghi, rinuncia a giorni liberi e così via.» In verità, in questo momento ser-

ve con urgenza più personale, non meno.

Ne va del salario reale

Oltre ai tagli sui servizi e sul personale, anche sulle retribuzioni incombono nubi nere. «Dobbiamo stare molto attenti ed evitare di uscire a mani vuote dalla tornata salariale. Mancando le sovvenzioni, le aziende risponderanno di non potersi permettere aumenti in busta paga» teme Christian Fankhauser, che ricorda l'imminente avvio delle trattative salariali d'autunno. Se i salari non dovessero crescere, i lavoratori rischiano una perdita del loro potere d'acquisto. Però i premi di cassa malati, gli affitti e i prezzi dei beni in generale continuano a salire, così che alla fine restano meno soldi nel borsello. «Potremo mandare un segnale contro questo possibile scenario, insieme alle colleghe e ai colleghi degli altri sindacati, partecipando tutti alla manifestazione del 16 settembre a Berna per salari e pensioni più alte,» continua Christian Fankhauser, che aggiunge: «Dobbiamo dimostrare adesso quanto siamo forti. È importante che motiviamo le colleghe e i colleghi ad essere solidali e a scendere in piazza con noi.»

Un segnale sbagliato per la politica climatica

I tagli ai sussidi non fanno male solo al traffico regionale viaggiatori, ma pregiudicano anche il futuro del trasporto pubblico e della politica climatica in Svizzera. Il 18 giugno il popolo ha approvato in votazione la nuova legge sul clima e l'innovazione, che chiede una riduzione fino a zero delle emissioni di CO₂ entro il 2050. Una delle possibilità per raggiungere questo ambizioso traguardo è la decarbonizzazione del traffico. Qui i TP possono dare un contributo importante, sarebbe quindi assurdo risparmiare proprio adesso in questo ambito.

Ueli Stückelberger, direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP), riassume la questione in un suo contributo sulla NZZ: «Nel raggiungimento degli obiettivi climatici, il trasporto pubblico gioca un ruolo cruciale. Come vettore pulito ed estremamente efficiente sul piano energetico, esso rappresenta una parte della soluzione. Nel traffico stradale, il passaggio ad autobus con motori rispettosi dell'ambiente costituisce una grossa sfida che, senza gli aiuti della Confederazione, non potrà avverarsi entro un termine ragionevole. Quanto il Governo pretende dal settore dei TP non è attuabile nella misura richiesta.» Per questo diventa assolutamente necessario investire di più adesso, non pensare a misure di risparmio.

È dunque molto importante che i membri del SEV e dei due sindacati partner nel settore dei TP, Syndicom e VPOD, sottoscrivano subito questa petizione. Non possiamo accettare uno smantellamento nel traffico regionale viaggiatori. Il Parlamento dovrà respingere i piani di Karin Keller-Sutter.

Petizione

Firma la petizione qui:
www.sev-online.ch



Durante lo sviluppo del CCL per il personale di terra svizzero, che resterà in vigore fino al 2026, il gruppo di negoziazione SEV-GATA, SSP e SEC ha **ottenuto il raddoppio del congedo di paternità da due a quattro settimane** (o 20 giorni di congedo retribuito) a partire dal 1° luglio 2023. Il congedo ottenuto è così **il doppio di quanto prescrive la legge a livello federale** dal 2021.

Il 59% dei lavoratori e delle lavoratrici in Svizzera soffre spesso o sempre di **ritmi di lavoro elevati** e il **52%** della **pressione dovuta alle scadenze**. È quanto rileva un sondaggio della Seco condotto nel 2021 nell'ambito dell'indagine sulle condizioni di lavoro in Europa. **In Europa, queste cifre sono in media rispettivamente del 49% e del 47%**. Nel 2000, secondo lo studio della Seco sullo stress, solo il 27% dei lavoratori svizzeri si sentiva stressato spesso o molto spesso, rispetto al 34% del 2010. **L'USS chiede quindi una maggiore protezione della salute sul lavoro** anziché minore.



COLPI DI DIRITTO

Certificati medici con effetto retroattivo



Servizio giuridico del SEV

Non sempre una lavoratrice o un lavoratore che si ammalano possono recarsi immediatamente dal medico. A volte, non si rendono nemmeno conto di essere incapaci al lavoro. Nei casi in cui si recano dal medico solo dopo l'insorgenza dell'incapacità al lavoro e producono pertanto un certificato medico dall'effetto retroattivo, succede però che la credibilità di questo certificato venga messa in dubbio dal datore di lavoro.

Il tribunale amministrativo federale ha dovuto esprimersi sulla questione della validità di un certificato medico emesso con effetto retroattivo: un collaboratore delle FFS, sostenuto dal SEV, si è opposto al li-

cenziamento emesso dalle FFS mentre era in malattia. Il medico di fiducia delle FFS aveva infatti messo in dubbio il valore probatorio del certificato medico, in quanto emesso a posteriori (nel caso specifico, tre giorni dopo).

Il tribunale amministrativo federale ha puntualizzato che le indicazioni contenute in un certificato medico non possono essere messe in dubbio per il solo fatto che lo stesso è stato emesso a posteriori. Va invece piuttosto considerato il momento della visita medica che ha portato all'emissione del certificato. Se si considerasse unicamente il momento dell'emissione del certificato, il certificato emesso dal medico di fiducia delle FFS dovrebbe risultare molto meno degno di fede di quello del medico curante, poiché generalmente emesso in base a una valutazione medica basata solo sugli atti

prodotti dai curanti. Inoltre, il medico di fiducia viene chiamato in causa solo nei casi controversi. La correttezza del certificato medico retroattivo non viene messa in dubbio nemmeno dal ritardo con il quale il lavoratore ha informato il datore di lavoro sul suo stato di salute. Ogni singolo caso deve essere valutato sulla base delle circostanze in cui si è prodotto.

Il tribunale amministrativo federale ha concluso le sue considerazioni con la constatazione che, nella fattispecie, il certificato medico emesso con effetto retroattivo non era contestabile. Di conseguenza, il licenziamento è da ritenere nullo, in quanto avvenuto durante la malattia. Il ricorso del collaboratore è stato quindi accolto e il licenziamento dichiarato nullo. Le FFS sono quindi state obbligate a proseguire il rapporto di lavoro.

COMITATO CENTRALE ZPV

La chiusura del tunnel del Gottardo pesa sul personale

Servizio stampa ZPV. L'interruzione della galleria di base del San Gottardo comporta una forte aggravio per il personale dell'assistenza clienti. I continui adattamenti dei turni e i cambiamenti dell'ultimo minuto impediscono in misura elevata alle colleghe e ai colleghi di programmare i loro impegni e appuntamenti privati. Le FFS dovranno fare di tutto per ripristinare rapidamente un esercizio regolare e prevedibile anche per il personale.

Il materiale rotabile rende tuttora la vita difficile all'azienda: i treni bipiano TLP lamentano regolarmente problemi con i WC (cattivi odori) e la climatizzazione. Certi veicoli circolano per settimane con l'aria condizionata in panne e rendono quasi insostenibile il lavoro del personale a bordo.

Al momento anche gli Astoro (ETR 503/610) presentano numerosi guasti. L'obbligo di prenotazione per le bici sulla App FFS Mobile continua a non funzionare correttamente. Abbiamo stilato e inviato alle FFS un lungo elenco dei treni sui quali dovrebbe valere tale obbligo, ma che non vengono riportati nell'App.

Lo sforzo richiesto al personale al momento è davvero eccessivo. L'affermazione secondo cui le FFS hanno a cuore la salute dei loro dipendenti dev'essere relativizzata e si riflette a un livello elevato nei 26 giorni di assenza per collaboratore e anno. Nonostante questo, le FFS prevedono una dotazione insufficiente di personale nell'assistenza clienti per fine 2023 e inizio 2024, ciò che si tradurrà verosimilmente in scorte a un solo agente sulla lunga percorrenza. Nella Regione Est questi sottoeffettivi sono già realtà. Le sollecitazioni quindi non fanno che aumentare e, come si dice: tanto va la brocca va al pozzo che alla fine si rompe...

Reazioni poco positive suscita anche l'idea del processo di partenza orientato alla clientela (KOA) – ci chiediamo se le FFS non abbiano veramente imparato niente dall'infornuto di Baden del 4 agosto 2019. Che si voglia introdurre una «azione» affinché il treno non parta, è del tutto in contrasto con le procedure conosciute nell'esercizio ferroviario. Per tale ragione, ZPV e LPV hanno deciso, al loro interno, di non partecipare a questo progetto delle FFS.

Sono in corso le registrazioni delle vacanze per il 2024, anche se con un mese di ritardo – è rallegrante sapere che il sistema Fervac 2.0 sembra funzionare. La CoPe KB ha adattato alle mutate circostanze il regolamento del «Sistema di vacanze a punti FPS». Nell'App Prescrizioni delle FFS continuano ad esserci troppi cambiamenti, assistiamo a una vera e propria valanga di modifiche. Mancano d'altra parte disposizioni importanti quali ad esempio l'accompagnamento con

due agenti dalle 22.00, che abbiamo concordato con l'azienda. Se non possiamo più fidarci dell'App Prescrizioni, in futuro ci vedremo costretti a inserire nelle BAR (regolamentazioni specifiche sulla durata del lavoro) le disposizioni per noi importanti, altrimenti rischieremo che prima o poi scompaiano, ipotese per noi inaccettabile. Un confronto con le FFS sul tema «Trasporto di tifosi / atti di violenza nei treni» è in agenda per il 21 agosto.

N.d.A.: questo incontro è stato annullato all'ultimo momento dall'azienda proprio il 21 agosto, alle 12.30, senza alcuna indicazione del motivo...

Prima delle vacanze estive vi è stata una discussione con la direzione KBC della Regione Ovest sul «Rispetto delle BAR KBC». Oltre che della fine del servizio prima di giorni liberi, si è parlato anche dei tempi di riposo a Parigi, un altro tema sempre attuale. Speriamo che la situazione venga finalmente chiarita e ci attendiamo che per il cambiamento d'orario i turni di riposo nella capitale francese vengano adattati alle attuali circostanze – negli ultimi tempi i ritardi nel traffico internazionale sono notevolmente aumentati; questo però non significa obbligare il personale a osservare turni di riposo ancora più corti.

Abbiamo poi saputo della richiesta delle FFS alla Commissione tempo di lavoro: l'azienda vorrebbe adattare l'Ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro (OLDL) in modo tale che, in futuro, nell'ordinanza stessa non ci sarà più nessuna disposizione relativa a una distribuzione annuale fissa. Dunque l'azienda vuole la piena flessibilità a scapito dei lavoratori, ma questo non corrisponde esattamente alle loro esigenze. Siamo sicuri che così facendo aumenterà l'attrattiva delle FFS come datore di lavoro? Non lo crediamo proprio! Ciò tuttavia avrebbe conseguenze di ampia portata sulle possibilità di programmare la vita privata per tutti coloro che sono subordinati alla LDL.

Riguardo al reclutamento, quest'anno la ZPV non ha ancora confermato le cifre del 2022. Si tratterà quindi di fare tutto il possibile per convincere colleghe e colleghi ad aderire al SEV, anche considerando che presto inizieranno nuove trattative per il CCL FFS.

Ferrovia retica: è in corso la ricerca di una / un subentrante quale coordinatore RhB al posto di Roger Tschirky, nominato al segretariato regionale SEV di Coira. Chi fosse interessato può annunciarsi direttamente a Roger o al presidente centrale. Sempre in Engadina si delinea un avvicendamento alla presidenza della ZPV Samedan. Il collega è stato nominato capo team, ne approfittiamo per congratularci di cuore con lui.

AZIENDE DI TRASPORTO DELLA REGIONE DELLO CHABLAIS

Petizione SEV e accordo



Markus Fischer. Il 20 luglio, una delegazione SEV-VPT sezione La Plaine-du-Rhône (vedi foto), accompagnata dal segretario sindacale Jean-Pierre Etique, ha consegnato alla direzione dei Transports Publics du Chablais (TPC) di Aigle una petizione con 48 firme su un totale di circa 60 conducenti di treni e autobus, come reazione all'annuncio di nuovi turni di servizio a partire dal 1° agosto senza alcuna consultazione della commissione orari o del personale di guida.

A seguito di questo incontro, è stato raggiunto un accordo per il mese di agosto. Per i mesi successivi, il personale sarà consultato se-

condo le regole in vigore, ossia tra la direzione e i rappresentanti del personale.

La petizione è stata lanciata all'inizio di luglio. Chiede alla direzione di «Rispettare gli accordi in vigore e di consultare il personale su qualsiasi modifica della pianificazione annuale». La petizione sottolinea che cambiamenti di questa portata richiedono l'accordo dei dipendenti ai sensi della LDL/OLDL e in base alla convenzione speciale aziendale. Richiama inoltre l'attenzione della direzione sul fatto che «Un gran numero di dipendenti fa riferimento alla programmazione annuale del lavoro per organizzare

la propria vita privata» e che un tale cambiamento prima della fine dell'anno «Mette a rischio un'organizzazione già delicata legata a orari di lavoro irregolari. Imporre questi cambiamenti senza nemmeno discuterne con le persone interessate dimostra il poco rispetto che l'azienda ha per il proprio personale, che non è responsabile delle difficoltà causate dalle dimissioni e dall'assenteismo. È una situazione che abbiamo segnalato più volte, ma senza successo. Riteniamo quindi che non spetti a noi sopportare le conseguenze della carenza di personale a scapito della nostra vita privata».

FFS CARGO INTERNATIONAL

Miglior conciliazione tra vita privata e professionale

Chantal Fischer. Da inizio 2023, SEV e FFS Cargo International hanno condotto trattative per «modelli per il futuro», volti a permettere un accesso flessibile al pensionamento, a migliorare la conciliabilità tra i diversi ambiti della vita e a tutelare la salute dei dipendenti.

Al termine di numerose tornate di trattativa, il SEV ha raggiunto un risultato positivo, approvato dalle istanze decisionali di entrambe le parti. I membri del SEV si sono espressi a favore a larghissima maggioranza, che ha sfiorato il 90 per cento. È pertanto previsto che i due modelli «durata della vita lavorativa» e «per il futuro 62Plus» entrino in vigore il 1° gennaio 2024.

Il «conto di durata della vita lavorativa» vuole migliorare la conciliazione tra l'impegno professionale, la vita familiare e la gestione del tempo libero, nonché giovare allo stato di salute del personale. Collaboratrici e collaboratori di FFS Cargo International avranno la possibilità di accumulare il tempo derivante da diversi elementi su di un conto

individuale, per poi beneficiarne sotto forma di congedo prolungato, oppure di riduzione del tempo di lavoro, per esempio in vista del passaggio alla pensione.

Il «modello per il futuro 62Plus» punta invece a favorire lo stato di salute di collaboratori e collaboratrici più anziani e a migliorare la loro situazione finanziaria dopo il pensionamento. Tra i 62 e i 65 anni, essi beneficeranno di un versamento particolare a parziale compensazione della riduzione di reddito di chi decide di andare in pensione anticipatamente, anche in modo parziale. Per chi invece decide di lavorare sino all'età ordinaria di pensionamento, questo importo verrà versato come contributo alla cassa pensioni.

«Secondo noi, il risultato di queste trattative è buono, in quanto risponde all'auspicio di molte colleghe e molti colleghi di poter meglio conciliare vita privata e vita professionale e dà la possibilità di passare in modo flessibile alla pensione», commenta Michael Buletti, segretario sindacale del SEV responsabile delle trattative.

SOTTO FEDERAZIONE RPV

Si cerca urgentemente un membro CoCentr

Servizio stampa RPV. La Commissione centrale (CoCentr) ha tenuto il 14 agosto 2023 la sua riunione ordinaria a Sciaffusa.

Il collega Fabbio Winiger ha inoltrato le dimissioni al presidente centrale. Per questo cerchiamo un nuovo membro che prenda al più presto il suo posto nella Cce. Gli interessati possono annunciarsi alla Commissione centrale. Dobbiamo inoltre trovare due membri supplenti per la Commissione CCL.

Effettivi: a fine luglio contiamo 1183 membri.

La Cce ha poi discusso vari altri temi: preparazione della conferenza dei presidenti; attualità dalle sezioni; CoPe e reclutamento.

Trattato anche il tema della sicurezza: Cargo Flash del 4 agosto 2023. In giugno l'Uf-

fficio federale dei trasporti ha svolto un audit sul sistema di gestione della sicurezza (SMS) a FFS Cargo, riscontrando diversi punti critici. Per poter ottenere il certificato di sicurezza (CSic) a giugno 2024, i responsabili di processo di FFS Cargo dovranno ora eliminare queste lacune e rivedere le procedure e il sistema di management. In seguito alla revisione totale della legge sulla protezione dei dati, in vigore dal 1° settembre 2023, il Comitato SEV ha dovuto rielaborare in modo corrispondente gli statuti e l'insieme dei regolamenti e delle direttive SEV. Secondo le nuove norme in materia, per la pubblicazione di nomi, immagini e altro servirà ora un'autorizzazione. La giornata della migrazione si terrà il 22 settembre 2023 all'Hotel Olten di Olten.

FERROVIA

Prospettiva 2050

Nella riunione del 16.08.2023, il Consiglio federale ha adottato la strategia a lungo termine per l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria "Prospettiva RAIL 2050" e ha deciso di mettere a disposizione ulteriori 2,6 miliardi di franchi per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Il SEV accoglie con favore questa decisione in linea di principio, soprattutto per quanto riguarda il pieno ampliamento del Löttschberg. Tuttavia, il Consiglio federale non ha

fissato obiettivi ambiziosi di trasferimento del traffico modale. Si è astenuto dallo stabilire un aumento significativo della quota del trasporto ferroviario. Va inoltre criticato il fatto che la futura espansione si concentrerà unilateralmente sul traffico di agglomerazione. L'orario cadenzato a livello nazionale non può essere attuato in questo modo. L'incidente alla galleria di base del Gottardo dimostra ancora una volta l'importanza di una rete ferroviaria efficiente per la Svizzera.

APPELLO A PARTECIPARE

Manifestazione per il 75° dell'AVS: l'ora dei senior

Max Krieg, presidente della sezione PV Berna e Roland Schwager, presidente centrale SEV-PV. Dopo la manifestazione dell'USS del 16 settembre 2023 per il potere d'acquisto e le buone pensioni (da non perdere!), c'è il raduno dei/delle pensionati/e e degli/delle anziani/e il 25 settembre a Berna.

Un'associazione informale di ex militanti delle federazioni dell'USS, della Commissione dei pensionati dell'USS e di varie organizzazioni di pensionati vi invita a partecipare a questa manifestazione.

L'obiettivo è ricordare le conquiste sociali ottenute con la creazione dell'AVS 75 anni fa e il mandato iscritto nella Costituzione dal 1925.

Con questa manifestazione, noi - le generazioni più anziane - vogliamo attirare l'attenzione su tutto ciò che ci infastidisce, perché chiunque abbia lavorato tutta la vita merita una buona pensione.

- Il prossimo passo deve essere la tredicesima AVS, perché il mandato costituzionale - una pensione che garantisca un'esistenza dignitosa - non è ancora stato adempiuto!

- Vogliamo evitare che le giovani gene-

razioni, e in particolare le donne, si vedano ridurre la pensione mentre i premi aumentano! Inoltre l'inflazione sulle pensioni LPP deve essere finalmente compensata con una riforma!

- Difendiamo riduzioni adeguate dei premi di assicurazione sanitaria per le persone con redditi pensionistici modesti!

- Chiediamo una politica sanitaria degna di questo nome per gli anziani!

- Chiediamo che vengano stabilite le giuste priorità nei settori della vecchiaia, dell'alloggio e della politica sociale!

- Vogliamo che l'intera società contribuisca a porre fine alla violenza in età avanzata!

Partecipando a questa manifestazione, contribuirete ancora una volta a dare peso a queste richieste.

I dettagli per l'iscrizione e altre informazioni sono disponibili sul sito sev-pv.ch.

Manifestazione per i 75 anni dell'AVS

L'ora delle anziane e degli anziani
Lunedì 25 settembre 2023,
dalle ore 15.00 alle ore 16.00
a Berna, alla Waisenhausplatz

COMITATO

L'inflazione ha conseguenze

Michael Spahr. Dopo la meritata pausa estiva, il comitato SEV si è riunito il 25 agosto. Nella sua riunione ha adottato il budget 2024.

«Per anni l'inflazione non è stata oggetto di preoccupazioni, ora dobbiamo affrontarla di nuovo», afferma l'amministratore delle finanze del SEV Aroldo Cambi. Grazie all'aumento delle quote associative, gli effetti del rincaro saranno compensati nel budget.

I membri del comitato direttore stanno anche discutendo l'adeguamento al costo della vita per i salari. «Sebbene il SEV sia il terzo sindacato più grande della Svizzera, l'organico è relativamente basso. I dipendenti del SEV

lavorano molto, spesso svolgono più mansioni contemporaneamente», sostiene il vicepresidente del comitato Peter Käppler. I membri del comitato hanno infine deciso di concedere al personale un adeguamento al costo della vita in aggiunta all'aumento salariale legato al sistema.

Nei prossimi mesi dovranno essere occupate diverse posizioni chiave. Il presidente del SEV Matthias Hartwich informa: «Il processo di selezione per la vicepresidenza sta andando bene. Abbiamo ricevuto candidature molto valide». Nella prossima riunione di fine settembre, il Comitato deciderà i successori di Valérie Solano e Christian Fankhauser.

ELVETINO

Nuovo CCL

Michael Spahr. Dopo circa un anno, i sindacati SEV e UNIA sono riusciti a concludere le trattative sul CCL con Elvetino. La maggioranza degli iscritti al sindacato ha approvato il nuovo contratto collettivo di lavoro. Questo migliorerà significativamente le condizioni di lavoro del personale addetto alla ristorazione ferroviaria a partire dal 2024.

Nel mese di giugno 2022, il SEV ha lanciato un sondaggio tra i membri. Dalla valutazione sono emerse tre preoccupazioni principali: una miglior conciliazione del tempo libero, della famiglia e del lavoro, una maggior retribuzione e una migliore protezione contro il licenziamento, quest'ultima soprattutto nel caso di disabilità mediche e di dipendenti anziani. Altre richieste sono state un'indennità di rigore FV-Dosto, l'introduzione di un'indennità domenicale, un maggiore sconto per il personale per il proprio consumo e una car-

ta FVP per l'abbonamento a metà prezzo.

Il nuovo contratto collettivo tiene ampiamente conto di queste esigenze: dal 2024 si applicherà la settimana di 5 giorni e mezzo, che dovrebbe portare a un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata. Invece della settimana di 42 ore, ora si applica la settimana di 41 ore. Il nuovo sistema salariale sarà più trasparente e porterà a un consistente aumento degli stipendi per circa due terzi dei dipendenti. La protezione contro il licenziamento è generalmente migliorata. I dipendenti con disabilità mediche e quelli più anziani godono di ulteriori tutele contro il licenziamento, tra cui un'estensione del periodo di disdetta e misure di sostegno nella ricerca di un lavoro. Il lavoro domenicale è ulteriormente remunerato e i contributi per la formazione sono stati aumentati. Sono previste riduzioni dei costi di viaggio e sconti per il consumo durante il servizio.

VPT

12.09 Assemblea generale

Caro collega, cara collega, siamo lieti di invitarvi all'annuale assemblea statutaria della nostra sezione:

Quando: martedì 12 settembre alle 19.45, **Assemblea dalle 20 alle 22.**

Dove: Comano, **Ristorante Rosi** (via Preluna 22, davanti al campetto di calcio)

Ordine del giorno: 1. Saluto di apertura e comunicazioni; 2. Nomina scrutatori; 3. Verbale assemblea autunnale 17.05.2022; 4. Rapporti annuali d'attività 2022, a. Presidente, b. Cassiere, c. Commissione di verifica della gestione, d. Approvazione dei rapporti e scarico del Comitato sezione; 5. Informazioni sull'attualità sindacale VPT; 6. Varie ed eventuali

I documenti statuari dell'assemblea, e successivi eventuali aggiornamenti, saranno pubblicati sul nostro sito sezione Presidio: **VPT-Online** e saranno comunque consultabili sul posto. Chi volesse anticipare proposte o comunicarci la propria disponibilità per mettersi a disposizione in un ruolo attivo (anche semplicemente come "persona di contatto") può scriverci all'indirizzo mail del presidente sezione sottoceneri: **presidente@vpt.ch**

Iscrizione: entro martedì 10 settembre al cassiere sezione sottoceneri: **cassiere@vpt-online.ch**

PV

17.10 Prossimi appuntamenti

Il comitato sezione ha tenuto una riunione il 10 agosto scorso. Durante la stessa ha tra l'altro confermato il programma delle manifestazioni per la seconda metà dell'anno.

Di seguito vi ricordiamo i nostri prossimi appuntamenti:

• **Castagnata il 17 ottobre** al Ristorante Meridiano di **Castione**

• **Pranzo di Natale il 1° dicembre** all'Hotel Unione di **Bellinzona**

• **Vacanze termali ad Abano dal 27 dicembre 2023 al 6 gennaio 2024.**

Altri dettagli seguiranno sulla stampa sindacale e sul sito web della PV. Segnatevi le date, non è mai troppo presto! Auguri di buona salute.

LPV

11.10 Giornata trasporto merci

Mercoledì 11 ottobre 2023 presso il **Segretariato Centrale del SEV**, Steinerstrasse 35, Berna: Sala della GL, avrà luogo «La giornata del trasporto merci», **dalle 9.30 alle 16:30.**

Tematiche: • **DAC - accoppiamento automatico digitale**, con Philipp Thalmann, Responsabile di programma Automazione FFS Cargo e Aldo Smania, Responsabile di progetto DAK FFS Cargo; • **ATO - Esercizio automatico del treno**, con Marco Hörtenhuber-Stuhl, Sindacalista Vida Austria e macchinista ÖBB; • **TD - Direttiva macchinisti**, con Hervé Pineaud, Sindacalista CGT Francia e Macchinista SNCF.

Ogni membro può portare un non-membro del sindacato, affinché questi possa venire a conoscenza delle nostre attività. Attenzione: Questo incontro non riguarda le/i colleghe/i delle FFS Cargo.

Agenda 10/23

CONDOGLIANZE

La ZPV Ticino è vicina al collega **Bruno Castaldo** per la perdita della cara mamma ed esprime le più sentite condoglianze.

SOTTOFEDERAZIONE TS

«Nuove opportunità per FFS Cargo»

Commissione centrale TS. La sottofederazione TS è molto soddisfatta delle più recenti evoluzioni di FFS Cargo.

Riteniamo infatti molto positiva la decisione delle FFS di riacquistare le azioni a suo tempo vendute a spedizionieri privati. Il ravvicinamento al gruppo FFS e la proroga del contratto collettivo di lavoro (CCL) vigente sono fattori che danno stabilità e sicurezza al personale.

La nuova situazione conferma che le difficoltà e l'instabilità del settore Cargo non hanno permesso di raggiungere l'auspicato successo economico nemmeno con la partecipazione di quelli che erano ritenuti i migliori spedizionieri della Svizzera.

Adesso, auspichiamo che la Berna federale si assuma le proprie responsabilità politiche e prenda i provvedimenti che si impongono in favore di un trasferimento dalla strada

alla ferrovia del traffico interno, a tutto vantaggio della difesa del nostro clima.

In Alexander Muhm, nuovo CEO di FFS Cargo, abbiamo sempre trovato un valido interlocutore nel corso dei nostri impegnativi incontri con FFS Immobili. Confidiamo che questo spirito costruttivo continui anche negli incontri tra le parti sociali che lo vedranno nella sua nuova funzione alla testa di FFS Cargo.

La commissione centrale TS sorveglierà con la massima attenzione l'evoluzione della situazione con la nuova dirigenza di FFS Cargo e le sue decisioni inerenti alle strategie aziendali e quelle relative al personale. Sarà nostra premura intervenire immediatamente e in modo deciso a difesa degli interessi del personale, qualora le decisioni della dirigenza dovessero risultare sfavorevoli per le nostre colleghe e i nostri colleghi!



Riunione formativa delle donne SEV

24 novembre 2023, Hotel Bern (traduzione simultanea in francese e italiano)

08:45 Check-in 08.45 – 09.45 Accoglienza e colazione di benvenuto per iniziare a socializzare

09:45 Inizio della riunione: benvenuto e programma del giorno **Lucie Waser**, Moderatrice della riunione

09:50 Saluto/messaggio da parte del presidente del SEV **Matthias Hartwich**, Presidente SEV

10:15 # Impuls 1
«Le donne dell'ETF lavorano per la mobilità di domani» **Sabine Trier**, Vicesegretaria Generale ETF (Federazione Europea dei/delle lavoratori/lavoratrici dei trasporti) e parità – Accordo Women in Rail

11:30 # Impuls 2
«Il movimento femminista nell'Unione sindacale – forte anche nei momenti di crisi» **Dore Heim**, Storica ed ex segretaria centrale dell'USS

12:30 Pausa pranzo

14:00 # Impuls 3
«Le donne sono determinanti per il processo di pace e nella gestione delle crisi» **Ruth-Gaby Vermot-Mangold**, Presidente Donne di pace nel mondo

15:00 # Impuls 4
«La nostra rete globale supera ogni barriera e lotta per i diritti delle donne fino a che un giorno non ci sarà più bisogno di noi» **Martine Gagnebin**, Presidente, Associazione svizzera per i diritti delle donne SVF-ADF

16:00 Pausa caffè

16:30 Parte riguardante gli statuti e le informazioni sulla commissione delle donne SEV, Retrospectiva sul 14 giugno **Lucie Waser**, Segretaria per la parità SEV

16:45 Fine della riunione

Prossima riunione 15 novembre 2024

Formazione continua

Per questa giornata, le collaboratrici FFS e FFS Cargo possono richiedere congedo formativo. Per le collaboratrici delle altre imprese di trasporto concessionarie (ITC) valgono le rispettive disposizioni interne.

Costi

Per chi è membro del SEV o di un altro sindacato USS la partecipazione è gratuita. Gli altri partecipanti pagano CHF 250.–.

C'è una collega che conosci, che vorrebbe partecipare alla giornata ma che non è ancora affiliata al sindacato? Nessun problema! Se firma la dichiarazione di adesione al più tardi durante la giornata di formazione, beneficerete entrambe di due vantaggi: lei potrà partecipare gratis alla giornata di formazione e tu riceverai un premio di reclutamento di CHF 50.–.

Iscrizione:



o via mail a: bildung@sev-online.ch

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, Eva Schmid, 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 SEVzeitung@fachmedien.ch,

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

Prossima edizione: 22 settembre 2023.

Chiusura redazionale: 12 settembre, ore 10.00.

SOTTOFEDERAZIONE PV

Legge su protezione dei dati: procura da firmare!

Comitato centrale PV-SEV e Servizio mutazioni SEV. A fine luglio, tutte le pensionate e tutti i pensionanti di età superiore a 90 anni hanno ricevuto dal SEV una lettera accompagnata da una procura. Nella lettera si spiega perché è necessario firmare la procura: Con l'entrata in vigore della nuova legge sulla protezione dei dati, dal 1° settembre 2023, la Cassa pensioni FFS non potrà più riconoscere chi, dei suoi assicurati, è membro del SEV, poiché non deduce più alcuna quota dalla rendita di pensione. Addirittura, la legge vieta esplicitamente di trasmettere i dati personali!

Come conseguenza di questa norma, il SEV e le sezioni PV non potranno più avere automaticamente indicazioni sull'indirizzo

attuale (ad esempio in caso di trasloco), né saranno informati in merito a un decesso. Si rischia un vero e proprio caos! Firmare e riprendere la procura significa dunque autorizzare la CP FFS a comunicare al SEV i cambiamenti d'indirizzo come pure i casi di decesso. Questo ci eviterà inutili inconvenienti e ci permetterà di continuare ad avere una gestione ordinata delle liste dei membri.

Per tale ragione – care socie e cari soci di età superiore a 90 anni o che li compiranno presto – vi preghiamo di compilare il modulo che avete ricevuto, di firmarlo e di rispedirlo il prima possibile al Servizio mutazioni SEV.

Vi ringraziamo di cuore per la comprensione e per la collaborazione.

MACCHINISTI UCRAINI

Nel cuore della lunga guerra



Alan Chin fotografo, scrittore, educatore, editore americano
giornale@sev-online.ch

Un anno fa, il grande fotografo di guerra Alan Chin raccontava il ruolo vitale svolto dalle ferrovie ucraine all'inizio della guerra. Un anno e mezzo dopo mostra come, mentre l'Ucraina si abitua a una lunga guerra, i treni fanno lo stesso.

Le ferrovie occupano un posto emblematico nella cultura e nell'immaginario ucraino. Per generazioni, le Ukrzaliznytsia, le ferrovie ucraine, sono state e rimangono il principale mezzo di trasporto per passeggeri e merci. Nelle prime settimane e nei primi mesi di guerra, l'Ukrzaliznytsia ha evacuato più di 4 milioni di persone dalle linee del fronte, essendo in gioco l'esistenza stessa del Paese. I suoi dirigenti viaggiavano costantemente su un treno di comando, sia per evitare gli attacchi russi sia per assicurare il proprio personale nelle zone più remote del Paese. Un anno e mezzo dopo, sono tornati nei loro uffici di Kiev, ma hanno dovuto adattarsi alle nuove sfide di una lunga guerra: continuare le

operazioni sotto il fuoco nemico cercando di ripristinare un senso di normalità e innovare per il futuro.

Accessibilità, ricordi e diplomazia ferroviaria

Con un organico attuale di oltre 220.000 persone, l'Ukrzaliznytsia è il più grande datore di lavoro del Paese. Migliaia di lavoratori si sono offerti volontari o sono stati mobilitati per il servizio militare, mentre treni, stazioni ferroviarie e depositi sono stati attaccati direttamente. Più di 400 ferrovieri sono stati uccisi e altri sono già tornati alla vita civile con ferite che hanno cambiato la loro vita. È difficile trovare statistiche esatte, ma le stime del numero totale di vittime civili e militari in tutto il Paese variano da decine a centinaia di migliaia.

Nella stazione centrale di Kiev, accanto a un bar su misura che serve croissant e cappuccini, è stato aperto un nuovo negozio che vende souvenir firmati da designer: dalle magliette alle felpe griffate fino allo «Victory Sugar» (zucchero della vittoria). Può sembrare sorprendente, persino frivolo, che si sviluppino iniziative in un momento in cui continuano gli attacchi russi

con droni e missili. Ma l'Ukrzaliznytsia è al centro degli sforzi per convincere le potenze occidentali che l'Ucraina merita un sostegno continuo e una futura adesione all'UE e alla NATO. Non solo il Presidente Biden, ma anche i leader di quasi tutti i Paesi dell'UE e della NATO, così come altre personalità di spicco, hanno viaggiato in treno verso Kiev. Questa è la «diplomazia ferroviaria».

Consapevoli dell'immagine che proiettano, ciò che sembra lusso è anche emblematico della capacità di Ukrzaliznytsia di mantenere e migliorare gli standard di comfort, sicurezza ed efficienza, come pure di costruire l'immagine del proprio marchio come partner affidabile con standard internazionali. Oleksandr Pertsovskyi, direttore generale delle operazioni passeggeri di Ukrzaliznytsia, ha tenuto a precisare che «siamo pragmatici. Stiamo per fare un'offerta congiunta con Uber, la loro prima integrazione di prodotto con una ferrovia. L'Ucraina è aperta agli affari».

Resilienza e ambizione

La guerra ha comportato costi elevati. Quasi il 20% della rete è fuori servizio, perché oc-

cupata dagli invasori russi o perché temporaneamente danneggiata. Gli edifici ferroviari e i depositi sono stati regolarmente bombardati e danneggiati, con un numero crescente di vittime. 15 ponti principali sono stati distrutti e la loro sostituzione costerà dai 30 ai 40 milioni di dollari americani ciascuno.

Per far fronte alle necessità urgenti, la Kevrz (la fabbrica di riparazione di carri elettrici di Kiev) fa doppi turni, anche se è a corto di personale. Il fumo e le fiamme delle torce ad acetilene invadono il pavimento della fabbrica, mentre gli operai si issano sulle carrozze smontate. Tra la riparazione di materiale rotabile danneggiato dalla guerra, la ristrutturazione di vagoni per i treni ospedale e il rifacimento di altri vagoni per renderli accessibili alle sedie a rotelle, la fabbrica lavora al 140% della sua capacità normale. Il signor Holovaschenko, direttore dello stabilimento, ha fatto eco alle ambizioni dei suoi dirigenti: «Il mio sogno è che questo stabilimento sia un punto di innovazione, per attrezzare i treni del futuro».

Dopo la guerra, l'Ucraina dovrebbe ricevere molti investimenti e avere molti nuovi progetti».



DEPOSITO FERROVIARIO SUL FRONTE UCRAINO

Alan Chin

Kupiansk (Kupiansk o Kupyansk), Ucraina, 7 luglio 2023. Un deposito ferroviario ha subito danni ingenti ed è attualmente inattivo senza lavoratori perché troppo vicino alle linee del fronte. Kupiansk è un importante nodo ferroviario con un centro di

smistamento. La città è stata una delle prime a essere conquistata durante l'invasione russa alla fine del febbraio 2022. Situata nel nord-est del Paese, la municipalità è stata riconquistata dagli ucraini dopo aspri combattimenti. L'esercito di Vladimir

Putin sta ora cercando di riconquistare l'area. Il professore e scrittore Alan Chin è un artista americano contemporaneo. Si esprime attraverso la ceramica, il cinema, la pittura, la fotografia, la scultura e la performance. Il suo instagram: alanschin

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Il 16 settembre il SEV scende in piazza e chiede ... ?

- La riforma della cassa pensioni.
- Un aumento salariale del 5% e una tredicesima AVS.
- Una riduzione dei premi dell'assicurazione sanitaria.

2. La petizione di SEV, syndicom e SSP chiede che ...

- Il Parlamento respinga i piani della Consigliera federale Keller-Sutter.
- Il raddoppio dei fondi per il trasporto regionale.
- La Consigliera federale Keller-Sutter prenda più spesso il treno.

3. Per quali aziende lavora SEV-GATA?

- Swiss, Lufthansa e Swissport.
- Swiss e Flughafen Zürich AG.
- Swiss, Swissport, Aeroporto di Zurigo, Dnata, SR Technics, Engie e ISS.

4. Il nuovo CCL di Elvetino offre al personale ...

- Una settimana lavorativa di 38 ore
- Una retribuzione aggiuntiva per il lavoro del sabato.
- Una retribuzione aggiuntiva per il lavoro domenicale.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 12 settembre 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 FFS del 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 9 /2023:
b/b/b/c

Il buono libri per un valore di 40 franchi è stato vinto da: **Stéphane Chevalier**, di **Aigle**. Membro **VPT La Plaine-du-Rhône**.

SULLE ORME DI ...

Pascal Müller, pilota di battello



Pascal Müller deve guardare avanti per mantenere la rotta.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Da questa estate Pascal Müller è pilota di battello alla Schweizerische Bodensee Schifffahrt AG SBS. Lavora sulle imbarcazioni del Lago di Costanza da otto anni. Ha iniziato come mozzo. È presidente della sezione SEV-VPT Bodensee SBS.

La «Thurgau» è stata costruita nel 1932 e ristrutturata nel 1958. È uno dei battelli più antichi che ancora navigano sul Lago di Costanza. Sul terzo ponte, a dritta, cioè a destra in direzione di marcia, il comandante manovra il battello nel porto di Kreuzlingen. Su entrambi i lati dell'imbarcazione c'è un sistema di comando collegato al sistema di pilotaggio sul ponte di comando al centro del battello. Con la massima precisione, il capitano si assicura di poter ormeggiare tranquillamente. Poi i passeggeri escono e salgono a bordo. Pascal Müller guarda dall'alto e comunica con la capitaneria di porto con un segnale manuale. Nella sala macchine c'è troppo rumore per sentirsi. Nel frattempo, il capitano conta il numero dei passeggeri e lo inserisce in un documento.

«Anche questo fa parte del lavoro del capitano», sorride Pascal Müller. «Dobbiamo fare molte cose allo stesso tempo». Sulla «Thurgau» tre persone fanno parte dello staff. Oltre

al capitano, c'è il direttore di macchina, che vende anche i biglietti, e il marinaio, che lega il battello in porto e controlla i biglietti. Inoltre, due o tre persone lavorano al catering del ristorante dell'imbarcazione.

Da marinaio a capitano

Pascal Müller ha iniziato come mozzo. «Si passa da mozzo (marinaio leggero) a marinaio e poi a macchinista. Prima si puliscono i bagni. Poi si controllano i biglietti. Poi si controllano le macchine. E dopo qualche anno si può sostenere l'esame per diventare comandante di un battello».

Pascal Müller ha seguito una formazione come meccanico di macchine edili. Ha lavorato per una grande azienda di materiali da costruzione e ha riparato macchine per il calcestrado in tutta la Svizzera. Un giorno si è stufato e si è fatto assumere al Lago di Costanza. Dieci minuti dopo il colloquio, ha potuto firmare il contratto. I meccanici sono molto richiesti dalle compagnie di navigazione. Sul Lago di Costanza si naviga pochissimo in inverno, tranne che per i servizi di traghetto. Ciò significa che in inverno Pascal Müller lavora principalmente in officina, nel reparto manutenzione. Lì si assicura che le imbarcazioni, alcune delle quali molto vecchie, siano pronte a salpare di nuovo in estate, durante l'alta stagione. Anche in estate, di solito, trascorre un

giorno alla settimana in cantiere invece che sul lago.

Le giornate di lavoro in estate sono lunghe e Pascal Müller ha le vacanze estive solo ogni paio d'anni. «Bisogna essere davvero contenti di svolgere questo lavoro, perché anche la retribuzione è piuttosto modesta», dice; «Ma io amo il mio lavoro. Non potrei immaginare di fare altro». Proprio perché il lavoro può essere molto impegnativo, è importante che il personale dei battelli sia sindacalizzato: «Da quando molte compagnie di navigazione, come la nostra, sono state privatizzate, è diventato ancora più importante essere iscritti a un sindacato. Il sindacato è un sostegno importante, protegge i nostri diritti e ci rappresenta in tribunale, se necessario. Non tutti i datori di lavoro ti aiutano se hai un problema».

Buoni salari grazie alla carenza di lavoratori qualificati

La SBS non ha un CCL. Ognuno deve negoziare il proprio contratto con l'azienda individualmente. Tuttavia, il livello di organizzazione del sindacato è molto alto. Pascal Müller ha assunto la presidenza della sezione un anno fa. «Per me è importante che ci sosteniamo a vicenda. Questo approccio conta molto quando lottiamo per buone condizioni di lavoro, ma vale anche nella vita lavorativa di tutti i giorni. Il nostro lavoro funziona bene solo se ci

sosteniamo a vicenda».

Al momento, l'umore del personale è buono. Gli orari di lavoro in alta stagione sono estenuanti, ma la retribuzione è migliorata. «I capi si sono accorti che è difficile trattenerne in azienda i bravi lavoratori qualificati».

La buona atmosfera è favorita anche dal fatto che tra i dipendenti c'è molta amicizia. «Faccio in modo che si faccia qualcosa insieme anche al di fuori del lavoro. Una volta all'anno invito tutti i colleghi a un barbecue nel mio giardino».

L'imbarcazione «Thurgau» si muove dolcemente sul Lago di Costanza. Ha portato la maggior parte dei viaggiatori all'isola dei fiori di Mainau e alla storica città di Meersburg.

Pascal Müller guarda attraverso il binocolo. Deve essere lungimirante, perché la manovra di un battello richiede una buona pianificazione. Evitare un ostacolo all'ultimo secondo non è semplicemente immaginabile.

Infine, torna al porto di Kreuzlingen, dove il prossimo gruppo di passeggeri non vede l'ora di prendere il battello per attraversare il Lago di Costanza. «È questo il bello del nostro lavoro. La maggior parte delle persone viaggia con noi per piacere. Ciò significa che non vedono l'ora di salpare e sono felici di poterlo fare con noi».

Pascal Müller è visibilmente soddisfatto della sua professione ed è pronto a lottare affinché i mestieri della navigazione continuino ad essere dei lavori da sogno.

È LIBERO QUESTO POSTO?

Frida Bünzli

