



SEV N.4

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CARENZA DI PERSONALE

Per un futuro comune

Editoriale di Patrick Kummer,
vicepresidente SEV

▶ p. 5

Che si tratti di assistenza alla clientela, personale di locomotiva, di manovra, di manutenzione del materiale rotabile, di montatori di linee di contatto, di specialisti di sistemi di sicurezza, di ingegneri o di macchinisti di treni B100, c'è carenza di personale!

Entro il 2030, inoltre, circa un quinto della forza lavoro andrà in pensione, vale a dire circa 6000 dipendenti. Le FFS e FFS Cargo devono garantire il mantenimento e, se necessario, l'ampliamento del proprio organico. In primo luogo, ciò richiede una pianificazione lungimirante del personale per sostituire tempestivamente le partenze imminenti. In secondo luogo, sono necessarie condizioni di impiego e di lavoro interessanti, come stipendi concorrenziali e indennità pecuniarie per il lavoro a turni, per il lavoro notturno notturno e nel fine settimana che siano sufficientemente

elevate tali da riconoscere concretamente questi carichi supplementari. Per inciso, questo non vale solo per FFS e FFS Cargo, ma per l'intero settore dei trasporti pubblici. Il nostro eccellente sistema di trasporto pubblico funziona perché il personale svolge ogni giorno un lavoro di alta qualità, a volte in condizioni difficili come nel caso dell'incidente nella galleria di base del Gottardo; per non parlare dell'aumento delle aggressioni sui treni. La percezione di sicurezza dei dipendenti sui treni è fondamentale. Il fatto che in certi momenti i colleghi e le colleghe siano confrontati con un senso di paura sul treno o sul marciapiede, è assolutamente inaccettabile. Questo senso di sicurezza può essere aumentato ancora una volta con personale sufficiente. Le belle parole e le frasi come «Una sola FFS» (One SBB) non sono di grande aiuto.

Le aziende di trasporto pubblico

in Svizzera stanno tornando ad avere successo dopo i difficili anni della pandemia. I risultati annuali 2023 sono positivi. Anche le FFS hanno annunciato i loro risultati per il 2023 all'inizio di marzo. Il SEV è soddisfatto delle ottime cifre. Ora è il momento di dare l'esempio. Un segnale per il personale. Un segnale per il trasporto pubblico in Svizzera. Bisogna porre rimedio alle lacune!

Lo stesso vale per il trasporto merci su rotaia: reintegrare FFS Cargo nel Gruppo come società interamente controllata è stata sicuramente la decisione giusta. Ora il piano di trasformazione annunciato deve garantire un futuro comune a FFS Cargo e a tutti i colleghi che ogni giorno si occupano del trasporto merci su rotaia. Questo futuro comprende anche un cambiamento culturale all'interno dell'azienda, che può avere successo solo se viene definito e sviluppato insieme al personale.

Sul terreno

Intervista alla vicepresidente del SEV
Valérie Boillat: le sfide nelle ICT.

2

Conciliazione

Lavorare a tempo parziale non è sempre
facile, l'esempio di FFS a Bienne.

4

Conferenza sezioni

Presentate alle sezioni ticinesi la nuova
direzione sindacale e le sfide per il 2024.

5

A rischio la salute pubblica

L'USS ha deciso di sostenere il referendum contro il controverso progetto di «finanziamento uniforme delle prestazioni ambulatoriali e stazionarie» (Efas). Per Pierre-Yves Maillard: «Con la riforma, le casse malati acquistano ancora più potere», afferma l'ex direttore della sanità del Canton Vaud. Oltre ai 35 miliardi di premi, in futuro gestiranno 11 miliardi di denaro dei contribuenti! I cantoni perderebbero così il loro potere di controllo sulla sanità, limitando il controllo democratico. Questo trasferimento della responsabilità dei costi dai Cantoni a chi paga i premi rischia di portare non solo a un forte aumento dei premi, ma anche della partecipazione ai costi. I sindacati dicono quindi NO all'esplosione dei premi delle assicurazioni sanitarie e NO a nuove misure di riduzione dei costi a scapito degli operatori sanitari e dei pazienti. È una questione urgente, perché manca solo un mese e non ci sono ancora firme. Firma il referendum su stop-efas.ch o scansionate il Codice QR qui di seguito.



Giornata B100: iscriviti!

Il SEV ti invita a un incontro di rete il **3 giugno 2024, dalle 10.15 alle 16.00**, presso l'Hotel Olten, vicino alla stazione di **Olten**. Insieme vogliamo discutere i vari problemi e le sfide della B100, scambiare informazioni e formulare richieste per il futuro. A pranzo è previsto un servizio di catering. Scansionate il codice QR e registratevi ora!



MICHAEL SPAHR

VICEPRESIDENZA

«Essere sul terreno mi da molto»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Valérie Boillat è vicepresidente del SEV dal febbraio 2024 ed è responsabile delle imprese concessionarie di trasporto (ICT). Storica di formazione, questa cittadina d'adozione ginevrina, giurassiana e vallesana ha lavorato per molti anni negli ambienti sindacali, da ultimo presso Movendo e prima ancora presso Unia. Intervista.

Hai iniziato a lavorare al SEV in un periodo molto frenetico. Eravamo nella volata finale della campagna per la 13esima AVS, c'era stato un sequestro di ostaggi su un treno vicino a Yverdon e c'erano molte altre cose in ballo. Sei arrivata bene?

Sì, sono arrivata al SEV molto bene. Innanzitutto, vorrei ringraziare i colleghi e le colleghe che mi hanno riservato un'accoglienza così calorosa, sia qui a Berna che negli altri segretariati, e ringraziare i/le militanti con i/le quali mi sento molto ben accolta. Sono anche felice di lavorare a stretto contatto con Gilbert D'Alessandro, il mio presidente, e con tutto il Comitato centrale della VPT. Naturalmente sto lavorando a ritmo serrato. Al momento sto saltando da una riunione all'altra. E ho partecipato a tutte e cinque le conferenze di sezione.

Come hai vissuto l'incontro con i nostri militanti durante le conferenze?

Credo di essere una persona che impara molto di più sul campo parlando con le persone che stando seduta in un ufficio a leggere i rapporti di gestione. Naturalmente devo fare anche questo. Devo tenermi aggiornata sui vari contratti collettivi di lavoro. Quindi è chiaro che c'è anche una fase di lettura intensiva. Ma naturalmente posso combinare tutto questo con molti viaggi in treno (ride). Quando sono sul campo, ho la possibilità di incontrare le persone che fanno parte del nostro sindacato, e questo mi dà grande piacere e beneficio. Come dico spesso, è una gioia e un motivo di orgoglio vedere la diversità delle professioni e delle competenze nel settore dei trasporti, e per di più nelle ICT ho treni, autobus, battelli e funivie: un vero e proprio sogno d'infanzia, che ovviamente mi impegna anche nei confronti dei nostri iscritti. Ho un grande rispetto per loro, so cosa devo loro e inizio cercando di capire meglio le loro realtà e le loro preoccupazioni.

La prima conferenza di sezione si è svolta a Romanshorn. Sono rimasta fino a tardi e mi ha

fatto molto bene, soprattutto parlare a lungo con l'allora vicepresidente della sezione di Thurbo, un macchinista. Ci siamo accorti di avere lo stesso anno di nascita, ma un background diverso. Lui è nato nella ex DDR. La mia passione per la storia spesso prende il sopravvento e cerco di creare collegamenti tra la «grande storia» e le storie più personali delle persone che incontro. Questo è il mio modo di lavorare. Poi ci sono state le conferenze di Zurigo, Berna e Losanna, dove ovviamente mi sono sentita particolarmente a mio agio nella mia lingua. E poi c'è stata quella in Ticino. È stata la ciliegina sulla torta, se posso dirlo, perché ho la fortuna di potermi esprimere abbastanza bene in italiano. Non vedo l'ora di poter parlare questa lingua più spesso. È stato anche un grande piacere viaggiare con i miei colleghi del team di direzione, Matthias Hartwich, Patrick Kummer e Aroldo Cambi, e rafforzare i nostri legami.

C'è qualcosa che ti ha particolarmente colpita?

Vorrei spendere qualche parola sul regalo che ho ricevuto da Christian Fankhauser, il «suo bambino»: l'opuscolo sulla salute nel settore degli autobus. Ci permette di sensibilizzare le aziende, i cantoni, i datori di lavoro e, naturalmente, i nostri soci, dimostrando che prendiamo sul serio le loro preoccupazioni. Devo ammettere che sono rimasta del tutto impressionata e allarmata dall'entità dei problemi di salute e dei fattori di co-morbidità in questo settore. Mi sono resa conto delle sfide associate alla guida (molto semplicemente, se mi permetto di dirlo), a causa dei turni troppo lunghi, del fatto che non ci si muove abbastanza, che non si fanno pause adeguate per i bisogni fisiologici, ecc. Mi sono anche resa conto di quanto le questioni che riguardano le donne nel settore siano ancora troppo poco conosciute e poco discusse (spogliatoi, vestiti adattati alla forma del corpo, aggressioni, sessismo, persino l'ostracismo di alcune colleghe, ecc.) Ovviamente, voglio approfondire questi temi. Grazie a e con gruppi come gli autisti TPF o gli autisti delle FART che ho incontrato a Bellinzona e tutti gli altri che ancora non conosco... Sono felice del loro impegno e mi complimento davvero con loro.

In generale, si tratta ancora di una professione molto dominata dagli uomini, ma possiamo passare nuovamente all'offensiva, vista la carenza di personale. Possiamo cercare di femminilizzare e ringiovanire il settore. Anche in questo caso, da appassionata di storia, non dimentico alcune tendenze a livello macro. Ci sono stati momenti in cui abbiamo usato le donne e i lavoratori stranieri come «variabile di

aggiustamento» (un concetto terribile!) e li abbiamo rispediti ai fornelli o ai loro Paesi d'origine quando c'era disoccupazione. Sono sconcerzata! Bisogna fare ben altro. Dobbiamo migliorare le condizioni di lavoro a lungo termine, per garantire la mobilità di domani. Il lavoro a tempo parziale può essere una strada da percorrere per uomini e donne, ma l'orario di lavoro – e so che non è facile – deve essere compatibile con la Legge sulla durata del lavoro, che è un corsetto piuttosto stretto, ma anche e soprattutto una protezione molto importante per le condizioni di lavoro.

Le imprese stanno registrando buoni risultati. Il trasporto pubblico è popolare e i margini di guadagno sono in aumento. Allo stesso tempo, c'è una carenza di conducenti di autobus e treni. Si parla di una generale carenza di personale. Hai già qualche idea o rivendicazione che vorresti sottoporre alle aziende?

Prima di fare questa intervista con te, abbiamo discusso con l'UTP. Anche loro vedono una finestra di opportunità. Le cifre sono abbastanza buone, la clientela è tornata. C'è una certa normalità dopo gli anni del post Covid. Ovviamente dobbiamo distinguere tra FFS, BLS, SOB, ferrovie turistiche e altre aziende di trasporto, in particolare per il traffico regionale. Questa sarà una delle nostre principali priorità se vogliamo ottenere finanziamenti e mantenere un buon servizio regionale. Dobbiamo costruire alleanze con i clienti, con le aziende e con i politici. Mi piace creare questi legami. Naturalmente non sono ingenua e so che ci saranno dei compromessi, che i soldi non piovono dal cielo. So che i Cantoni e i Comuni sono i committenti e che sono soggetti a freni all'indebitamento, spesso molto stringenti.

Tra un anno, nel maggio 2025, si terrà il prossimo congresso, durante il quale sarai ufficialmente eletta. Hai già qualche obiettivo che vuoi raggiungere per quella data?

Per il momento, il mio obiettivo principale, la mia "stella polare", è quello di lavorare in modo più trasversale tra i progetti delle FFS e delle ICT. Uno dei progetti, ad esempio, che vedo molto positivo e motivante, è quello di offrire più formazione attraverso Movendo. Sono progetti che ci uniscono. Credo che la trasversalità delle funzioni ci renda più forti. E per questo posso contare sui miei colleghi della direzione. Condividiamo molte cose e tra di noi scambiamo le nostre opinioni. Abbiamo una cultura del riscontro. Ed è una cosa che apprezzo molto.

COMITATO SEV

Lo sguardo ora è rivolto verso le prossime votazioni

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 22 marzo, il Comitato SEV si è riunito per la seconda riunione dell'anno. Il programma prevedeva l'esercizio 2023, la valutazione della votazione sulla 13esima rendita AVS e le prospettive per le prossime votazioni. Il Comitato ha inoltre approvato la fusione di diverse sezioni VPT di Neuchâtel per formare una nuova sezione TransN.

«Il 2023 è stato un anno positivo», afferma il responsabile delle finanze del SEV Aroldo Cambi. Sono stati acquisiti 1923 nuovi membri, il secondo miglior risultato degli ultimi anni. «L'aspetto particolarmente positivo è che non abbiamo mai registrato un numero così elevato di nuovi membri rispetto a quelli che se ne sono andati», sottolinea. «Il risultato finanziario del SEV è stato infine soddisfacente, caratterizzato anche dalla netta ripresa dei mercati finanziari». Il Comitato SEV ha pertanto approvato il rapporto annuale 2023 e il relativo bilancio d'esercizio 2023.

Anche il risultato del voto del 3 marzo è motivo di ottimismo. Per la prima volta nella storia della Svizzera, i sindacati hanno portato alle

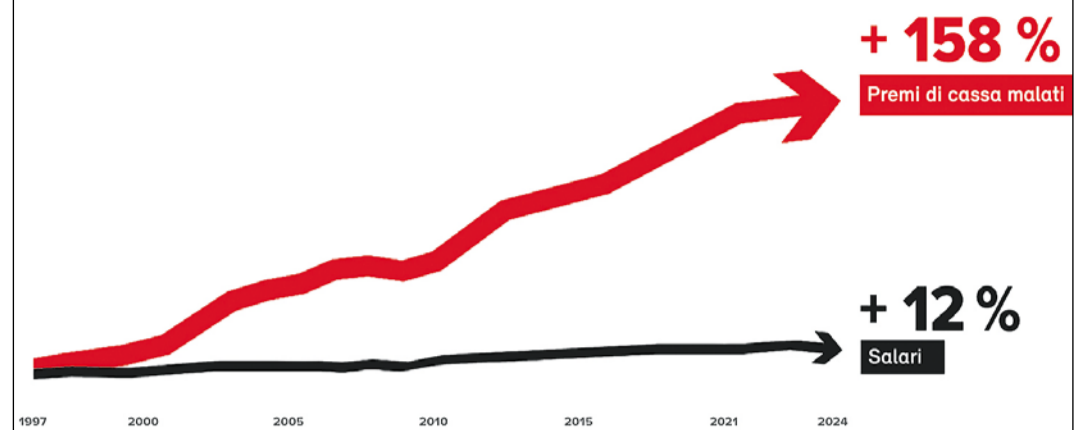
urne un'iniziativa popolare che prevedeva un ampliamento dello stato sociale. «Abbiamo fatto molte cose giuste e abbiamo avuto anche un po' di fortuna», afferma Michael Spahr, responsabile della comunicazione del SEV e delle campagne. «Molte persone si sono rese conto di avere meno soldi nel portafoglio alla fine del mese. L'inflazione colpisce tutti. La votazione sulla 13esima rendita AVS è quindi arrivata proprio al momento giusto. Alla fine, però, abbiamo vinto soprattutto grazie all'instancabile impegno dei sindacati». I membri del sindacato, i/le militanti e l'apparato professionale sono stati costantemente in movimento, distribuendo volantini, inviando e-mail, scrivendo lettere ai giornali e impegnandosi sui social media: un'interazione perfetta.

La 13esima AVS sarà versata a partire dal 2026.

Giù i premi, su i salari

«Purtroppo non possiamo riposare a lungo sugli allori. Il 9 giugno dobbiamo fare un altro passo per combattere la crisi del potere d'acquisto: dobbiamo dire sì all'iniziativa per la riduzione dei premi dell'assicurazione malattia. In autunno, poi, dovremo sconfiggere alle urne l'inqualificabile riforma della LPP» afferma an-

Evoluzione dei salari e dei premi di cassa malati



Dal 2000 i premi delle Casse malati sono cresciuti inesorabilmente, mentre i salari stagnano.

cora Michael Spahr. Dall'introduzione dell'assicurazione malattia obbligatoria nel 1996, i premi sono aumentati di circa il 160%, mentre i salari sono aumentati solo del 12% nello stesso periodo. Sebbene le persone e le famiglie a basso reddito ricevano una riduzione dei premi assicurativi, l'assicurazione malattia sta diventando un onere crescente per la classe media.

Per questo motivo, il PS, insieme ad altre organizzazioni, ha presentato un'iniziativa che chiede che i premi non superino il 10% del reddito disponibile. Il comitato d'iniziativa formula proposte su come ridurre concretamente i premi dell'assicurazione malattia, ad esempio riducendo i prezzi dei farmaci, migliorando le tariffe per le cure di base e aumentando la prevenzione. Esistono quindi già possibili soluzioni che sono anche valide argomentazioni a favore dell'iniziativa. «È un bene che abbiamo argomenti pronti, perché gli oppositori dell'iniziativa, finanziariamente forti, faranno di tutto nei prossimi mesi per creare confusione e paura, proprio come hanno fatto con la 13esima AVS», sottolinea Michael Spahr. Il 1° maggio l'USS si concentrerà sui premi dell'assicurazione malattia con lo slogan: «Premi giù, salari su».

Il 22 settembre l'elettorato svizzero dovrebbe votare su un'altra proposta di politica socia-

le. Si tratta del referendum contro la riforma della legge sulle casse pensioni (LPP), che anche il SEV ha sostenuto. In questo caso, il SEV deve battersi per il «no», per evitare che la popolazione attiva debba pagare di più per ricevere alla fine una pensione inferiore.

Nuova sezione VPT TransN

Al termine della riunione, il Comitato SEV ha approvato la fusione delle sezioni VPT TPCV, TRN-rail e TN-Neuchâtel a partire dal 1° maggio 2024; la nuova sezione opererà con il nome di VPT TransN.

Ad oggi, ci sono stati tre consigli di sezione distribuiti in tutto il Cantone di Neuchâtel. Dalla creazione di TransN dalla fusione di TN e TRN nel 2012, è emerso che la rappresentanza dei diversi settori di attività dell'azienda era frammentata in queste tre sezioni e che non sempre c'era il giusto referente per la rispettiva professione. Con la fusione delle sezioni, i membri del Comitato sezionale si specializzeranno nella rappresentanza dei singoli settori. Sarà inoltre più facile formare un comitato di sezione più rappresentativo, sia dal punto di vista geografico sia da quello professionale. Tutte e tre le assemblee di sezione hanno già approvato la fusione.



Secondo Alliance SwissPass, nel 2023 i trasporti pubblici hanno generato entrate per 6,374 miliardi di franchi dalla vendita di biglietti e abbonamenti. Si tratta di un aumento del 7,2% rispetto al 2022. Sono stati venduti 248 milioni di biglietti e abbonamenti. L'anno scorso sono aumentati soprattutto i viaggi di piacere. Per poter far fronte alla crescita della mobilità e al passaggio al trasporto pubblico, quest'ultimo continua a fare affidamento sul finanziamento pubblico per ottenere i fondi necessari agli investimenti.

Il Consiglio nazionale ha respinto la petizione di SEV, Syndicom e VPOD «Nessuna misura di risparmio nel traffico regionale viaggiatori (TRV)». Sebbene la richiesta della petizione sia stata parzialmente soddisfatta l'anno scorso e il credito per il TRV sia stato aumentato di 55 milioni di franchi, ora c'è la minaccia di ulteriori misure di risparmio. Il Consiglio federale ha di nuovo ridotto dell'1,4% il credito d'impegno nel piano finanziario 2025. Quindi il TRV ha a disposizione 40 milioni di franchi in meno rispetto a quanto inizialmente previsto per il periodo di finanziamento 2022-2025.



Il trasporto pubblico si è ampiamente ripreso dalla crisi del coronavirus.

PHILIPP HADORN risponde

Swiss deve dimostrare apprezzamento per il personale

? L'anno scorso Swiss ha ottenuto il miglior risultato operativo della sua storia, pari a di 718,5 milioni di franchi svizzeri. Cosa dice il sindacato del personale di terra SEV-GATA?

SEV-GATA si congratula con il personale di Swiss per questo successo, reso possibile dal loro grande impegno. Un successo tutt'altro che scontato, vista la massiccia carenza di personale in molte funzioni. Carenze da imputare al pesante licenziamento di collettivo avvenuto nel 2021. All'epoca, la direzione ha ignorato gli avvertimenti urgenti di SEV-GATA, secondo cui i dipendenti licenziati sarebbero presto mancati non appena fosse tornato possibile volare su larga scala - cosa che si è prontamente verificata. Il personale deve ancora oggi affrontare questa gatta da pelare e fornire prestazioni aggiuntive fino allo sfinitimento, mentre la direzione si vanta di bassi costi di produzione e risultati da

sogno. Nel 2023 e 2024 verranno assunti oltre 3.000 dipendenti. E le perdite subite nei due anni del coronavirus saranno compensate entro due anni.

È quindi ancora più incomprensibile che la direzione non abbia nemmeno voluto garantire la compensazione al rincaro nelle trattative salariali per il 2024, interrompendole quando i sindacati hanno insistito su questo argomento e hanno chiesto un'adeguata partecipazione dei collaboratori ai frutti del loro lavoro. Con il nuovo CEO, il management di Swiss deve tornare a dimostrare al personale l'apprezzamento che merita e metterlo in condizione di lavorare con dignità, senza essere costantemente sovraccaricato di lavoro e di fretta. Inoltre, è urgente tornare a un partenariato sociale vissuto e realmente partecipato.

Philipp Hadorn è segretario sindacale e Presidente di SEV-GATA. Hai una domanda per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch

CONCILIAZIONE

Migliorare le condizioni di lavoro per avere più personale

Chantal Fischer. Molte compagnie ferroviarie svizzere sono alle prese con una carenza di personale. È capitato che dei treni venissero fermati semplicemente perché mancava un macchinista o una macchinista. I datori di lavoro devono fare maggiore ricorso alle donne per colmare le carenze e stare al passo con i tempi in termini di condizioni di lavoro.

Le esigenze dei lavoratori sono cambiate radicalmente negli ultimi anni. La conciliazione tra lavoro e vita privata è diventata più importante. Le donne con famiglia sono più propense a mantenere il posto di lavoro, mentre gli uomini si assumono maggiori responsabilità familiari.

Le FFS sono anche un datore di lavoro che incoraggia il lavoro a tempo parziale e si impegna a promuovere l'equilibrio tra lavoro e vita privata. Nel deposito dei macchinisti di Bienne fino a poco tempo fa le cose funzionavano così: le donne macchiniste che lavoravano a tempo parziale per occuparsi dei figli potevano farlo senza problemi e quindi conciliare la loro vita familiare con il lavoro.

liare la loro vita familiare con il lavoro.

A partire dal dicembre 2023, i dipendenti part-time – compresi quelli con un carico di lavoro ridotto – saranno annualizzati e inseriti nelle linee. La decisione era stata presa già un anno fa.

Dialogo stabilito

I macchinisti e le macchiniste non sono stati consultati e non sono stati informati per tempo della decisione. Si sono trovati di fronte al fatto compiuto alla fine del 2023. Le nuove regole rendono quasi impossibile per gli interessati gestire una vita familiare e conciliarla con la vita professionale. Il cambiamento comporterà anche un incomprensibile aumento del carico di lavoro per la ripartizione. Queste circostanze hanno dato luogo a proteste. In seguito a discussioni volte a chiarire la situazione, è stato possibile appianare un po' le cose. Il direttore di produzione si è scusato in particolare per l'infelice comunicazione avvenuta via e-mail invece che in un incontro

personale. Resta aperta la questione di quale sia il tasso di occupazione sensato per l'annualizzazione della linea. Entro la fine di marzo, anche i tecnici delle locomotive interessati dovrebbero essere informati della data a partire dalla quale è possibile tornare al vecchio sistema. Il desiderio di includere il sabato e la domenica come giorni lavorativi fissi a tempo parziale rimane un ostacolo. Secondo le istruzioni di lavoro sul tempo par-

ziale per il personale di locomotiva – un regolamento emanato unilateralmente dalle FFS – ciò non è attualmente previsto. Il SEV chiede la revisione di questa direttiva. Occorrono idee nuove e creative e, cosa forse più importante, più personale per garantire a tutti i colleghi, indipendentemente dal loro grado di occupazione, la possibilità di usufruire dei fine settimana liberi. Il SEV segue da vicino la questione.

Partecipa ora al sondaggio

Il SEV ha lanciato un sondaggio sul tema della conciliazione nel lavoro d'équipe (vedi il nostro ultimo numero). Il SEV vuole sapere come funziona la conciliazione nel contesto del lavoro di équipe ai sensi della LDL e dove sono necessari miglioramenti.

Lavori in un team? Allora partecipa e aiutaci a fare il punto della situazione... Anche gli uomini

sono invitati a partecipare.

Scansiona il codice QR o vai sul sito:

app.umfrageonline.ch/s/s7f9zzh



MIGLIORI RECLUTATORI

«È fantastico il vostro impegno»

Michael Spahr
michael.spahrsev-online.ch

Anche nel 2023 il SEV è riuscito a reclutare molti nuovi membri. Un contributo importante è stato dato ancora una volta dai membri che sono riusciti a reclutare – in prima persona – nuovi affiliati al SEV. Coloro che hanno reclutato almeno tre nuovi membri riceveranno bonus e regali anche nel 2024. Intervista a Stefanie Fürst, che dall'agosto 2023 coordina il reclutamento dei membri del SEV.

Da poco più di sei mesi sei responsabile del reclutamento dei membri del SEV. Come guardi ai primi sei mesi?

Sono stata accolta molto bene al SEV e sono impressionata da ciò che fanno i numerosi volontari e militanti. È fantastico! Sia nel lavoro sindacale in generale sia nel reclutamento dei membri in particolare.

Circa tre quarti dei 1923 nuovi membri sono stati reclutati dagli stessi membri del SEV. I membri che reclutano membri sono molto credibili. Nessuno è in grado di spiegare ai propri colleghi e alle proprie colleghe perché è importante essere membri del sindacato quanto chi lavora fianco a fianco ogni giorno.

Il SEV continuerà a fornire un sostegno speciale a questa iniziativa?

Naturalmente. Chiunque riesca a convincere qualcuno a diventare membro continuerà a ricevere 50 franchi. Chiunque riesca a conquistare almeno tre nuovi associati all'anno, inoltre, riceverà un regalo in primavera. Abbiamo appena ordinato una sorpresa per tutti e nelle prossime settimane premieremo i migliori reclutatori e le migliori reclutatrici. Chi ha reclutato almeno otto nuovi membri SEV sarà invitato a un evento speciale. Quest'anno l'evento per i migliori reclutatori si terrà il 18 settembre 2024. Cosa faremo in questa giornata rimane al momento un segreto.

Qual è la situazione dei giovani?

L'anno scorso abbiamo organizzato per la prima volta un concorso per i giovani SEV. Il membro SEV di età inferiore ai 30 anni che ha reclutato il maggior numero di nuovi membri ha vinto un viaggio ad Amsterdam con treno notturno, albergo e una somma di denaro. Quest'anno il concorso si ripete. Il/la giovane reclutatore/reclutatrice di maggior successo si recherà a Vienna per un fine settimana. È chiaro che le nuove leve sono molto importanti per il futuro del SEV. L'anno scorso, quasi 600 giovani hanno aderito al SEV. Un risultato che mi rende molto felice e ottimista.

COLPI DI DIRITTO

Riduzione delle ferie nella LDL



Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

Arno, 55 anni, lavora da oltre vent'anni sui binari nel personale di manovra. L'anno scorso ha purtroppo avuto un infortunio e di conseguenza è stato assente per 30 giorni. Il suo superiore gli ha detto che avrebbe dovuto ridurre i giorni di ferie. È vero?

In quanto parte del personale di manovra, Arno è soggetto alla Legge sulla durata del lavoro (LDL) e all'Ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro (OLDL). Le particolari condizioni del settore dei trasporti pubblici richiedono regolamenti speciali per garantire un esercizio sicuro ed efficiente e per proteggere il personale impiegato nelle imprese soggette alla citata legge.

Una settimana lavorativa è costituita da un alternarsi di turni di servizio e di riposo, interrotto da giorni liberi. Di base, la LDL presuppone una settimana lavorativa di sei giorni con un orario lavorativo medio giornaliero di sette ore. Se è possibile dal punto di vista aziendale, è da rispettare la settimana lavorativa di cinque giorni, con un orario di lavoro medio giornaliero superiore a sette ore. I giorni di compensazione non devono necessariamente cadere di sabato così come i giorni di riposo non devono necessariamente

te cadere di domenica.

I collaboratori hanno diritto a minimo quattro settimane di ferie per anno civile. A una settimana lavorativa di cinque giorni corrisponde la settimana di vacanza suddivisa come segue: cinque giorni di vacanza, un giorno di compensazione e un giorno di riposo. Il diritto alle vacanze è il medesimo, indipendentemente dal fatto che una persona lavori a tempo pieno o parziale.

I giorni di assenza, indipendentemente dal fatto che cadano in giorni lavorativi o in giorni liberi, possono comportare una riduzione delle ferie. Vengono sommati tutti i giorni di assenza per anno civile.

Secondo la legge sulla durata del lavoro Arno, in quanto collaboratore di 55 anni, ha diritto ad almeno cinque settimane di vacanza. Per calcolare la riduzione delle ferie si moltiplica il numero di giorni di ferie per il numero dei giorni di assenza e si divide il risultato per il numero di giorni dell'anno civile in questione. Arno, quindi, si deve aspettare una riduzione di circa due giorni di ferie (= 25 giorni di ferie x 30 giorni di assenza / 366 giorni di anno civile).

Tuttavia, secondo l'Ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro, i primi 90 giorni di assenza (dovuti a malattia, infortunio, servizio militare, civile o di protezione civile) non vengono presi in considerazione nel calcolo della riduzione delle vacanze. Di conseguenza, ad Arno non vengono ridotti i giorni di ferie.

CONFERENZA DELLE SEZIONI TICINO

«La nostra forza sta anche nei numeri»

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Ottima partecipazione anche quest'anno alla tradizionale Conferenza delle sezioni in Ticino, sia in termini numerici che di rappresentanza delle varie sezioni e aziende. Tenutasi lo scorso 4 marzo alla Casa del Popolo di Bellinzona, è stata l'occasione per la direzione sindacale di presentarsi nella sua nuova formazione e condividere con i rappresentanti delle sezioni le principali sfide sindacali e politiche che il SEV dovrà affrontare quest'anno.

In Ticino, la Conferenza delle sezioni 2024 si è tenuta proprio il giorno dopo il sì nazionale alla 13esima AVS, la prima importante vittoria elettorale per il movimento sindacale. È stato quindi doveroso aprire il pomeriggio con un riferimento al risultato scaturito dalle urne e un ringraziamento ai presenti per il sostegno durante la campagna. Il segretario sindacale Angelo Stroppini, dopo aver salutato i presenti, ha quindi presentato la nuova direzione sindacale, con Patrick Kummer e Valérie Boillat che hanno da poco assunto la carica di vicepresidenti al fianco del presidente Matthias Hartwich. Presenti in sala rappresentanti di ogni impresa concessionaria di trasporto (ICT) e di molti settori FFS, oltre a una delegazione di pensionati.

Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha preso la parola per illustrare i temi principali sui quali il sindacato intende focalizzarsi quest'anno, non prima però di spendere due parole per esprimere la sua soddisfazione nell'aver finalmente di nuovo una direzione al completo, dopo un 2023 ricco di cambiamenti.

«Il nostro compito fondamentale – ha detto Hartwich – è quello di tutelare gli interessi dei nostri affiliati attraverso il nostro lavoro sindacale. Per farlo, dobbiamo sottoscrivere Contratti collettivi di lavoro di qualità, e per riuscire ad ottenere contratti di lavoro di qualità abbiamo bisogno di reclutare membri, perché solo se siamo in tanti possiamo veramente farci valere ed essere incisivi. Dovremo quindi continuare ad essere difensivi per contrastare gli attacchi dei datori di lavoro, ma anche più offensivi per migliorare le condizioni di lavoro». Hartwich è quindi ritornato sulla vittoria contro i tagli previsti nel traffico regionale viaggiatori, vittoria ottenuta grazie a un'efficace mobilitazione sindacale e politica. Ha poi spiegato l'opposizione del SEV al mandato negoziale con l'UE: «Il servizio pubblico e il traffico viaggiatori non sono in vendita, le merci devono restare sulla ferro-



Oltre alla presidenza del SEV, presente al completo nella sua nuova forma, c'erano rappresentanti di ogni ICT, di tutti i settori FFS e una delegazione di pensionati.

via e la politica di concorrenza portata avanti dall'UE ha già causato numerosi danni nei Paesi a noi vicini. I sindacati europei ci chiedono di resistere. Il Consigliere federale Albert Rösti ci ha chiesto di cosa abbiamo bisogno come SEV per essere d'accordo sull'apertura del traffico viaggiatori a lunga distanza, ma noi non vogliamo questa apertura, noi dobbiamo tutelare i nostri membri». Ha chiosato, ribadendo l'importanza di acquisire nuovi membri per ottenere delle vittorie.

Un altro tema che il SEV porterà avanti sarà quello della politica sociale, ad esempio affrontando la questione del continuo aumento dei premi delle Casse malati, che oggi rappresentano la maggiore voce di spesa per molte economie domestiche. «Dobbiamo far vedere alla politica e alle aziende che ci siamo e più siamo a farlo, più forte lo diciamo, più la possibilità di essere ascoltati è alta», ha concluso Hartwich, ricordando la manifestazione nazionale per i salari, prevista a Berna il prossimo 21 settembre.

Ha quindi preso la parola la vicepresidente Valérie Boillat, responsabile dei dossier delle ICT, che dopo aver presentato il suo percorso di storica, sindacalista a Unia e poi responsabile della formazione a Movendo, in un ottimo italiano ha illustrato quelle che sono le sue attese e i

suo obiettivi al SEV. «Sono felice di difendere gli interessi del personale dei trasporti pubblici – ha detto – a maggior ragione da non-patentata che deve quindi molto a questa categoria di lavoratori». Boillat ha poi presentato l'opuscolo pubblicato recentemente dal SEV sui risultati dell'ultima inchiesta sulla salute degli autisti di autobus. Dalle discussioni emerse in sala è subito apparso evidente di come la problematica della salute, soprattutto per quanto riguarda il lavoro a turni, sia qualcosa che accomuna tutti coloro che erano presenti (sia lavoratori delle ICT che di FFS).

In seguito ha preso la parola il vicepresidente Patrick Kummer, responsabile dei dossier FFS. Un tema importante per il SEV quest'anno è infatti il rinnovo dei CCL di FFS e di FFS Cargo, la prossima conferenza CCL avrà luogo tra poco, ad aprile: «L'obiettivo del SEV è quello di prolungare il CCL e migliorare le condizioni di lavoro», ha detto Kummer. I punti da migliorare riguardano la sicurezza, i salari e le indennità e l'aumento degli effettivi. Miglioramenti che si rendono necessari anche nell'ottica di una maggiore attrattività dei mestieri legati ai trasporti pubblici, un settore che oggi soffre di una cronica carenza di personale. «Dobbiamo trovare una soluzione a questo problema di carenza di personale alle FFS, che ha un effetto a cascata sui colleghi che

si ritrovano poi a dover far fronte ad un carico supplementare di lavoro per compensare questa penuria di manodopera, a volte finendo poi in malattia per il sovraccarico e creando così ulteriori assenze da coprire», ha spiegato. Un problema che riguarda anche molte ICT.

Il segretario sindacale Angelo Stroppini ha quindi preso nuovamente la parola per illustrare la situazione delle ICT in Ticino: «La situazione contrattuale è soddisfacente – ha spiegato – abbiamo appena concluso le trattative per il rinnovo di due CCL nel luganese e stiamo negoziando il rinnovo del CCL delle Autolinee Bleniesi. C'è però il rischio che le cose cambino e dobbiamo tenere alta la guardia: diverse aziende avranno nuovamente la tendenza di riconoscere un eventuale rincaro analogamente a quello che farà il Cantone. Non da ultimo, a forte rischio risparmi anche le prestazioni di trasporto pubblico. A noi far sì che le conseguenze di tali risparmi non ricadano sulle spalle del personale. Inoltre, quando c'è un rinnovo contrattuale assistiamo sempre a degli attacchi al tempo di lavoro, perché è lì che i datori di lavoro hanno un margine di manovra per risparmiare», ha concluso.

Il pomeriggio si è quindi concluso con discussioni più informali di fronte ad un ricco aperitivo.

BILANCIO FFS E FFS CARGO

Il TCCI è fondamentale

Michael Spahr Nel 2023, le FFS hanno fatto registrare cifre positive. Ogni giorno, hanno trasportato 1,32 milioni di persone, eguagliando il record del 2019 e, per la prima volta dopo la pandemia, hanno conseguito un utile di 267 milioni di franchi. Continuano però ad avere un debito di 11,26 miliardi.

Nella loro conferenza stampa dell'11 marzo, hanno comunicato di voler crescere ancora, incrementando anche il volume dei lavori. L'offerta ai viaggiatori verrà ampliata, grazie in particolare all'estensione della cadenza dei treni ogni 15 minuti e la sua gestione, anche se le indicazioni sono state piuttosto vaghe, verrà resa più flessibile. Le FFS hanno anche precisato di voler investire nel proprio personale per confermare come «datore di lavoro interessante» (vedi editoriale in prima pagina).

FFS Cargo, sempre di proprietà delle FFS, continua invece a restare nelle cifre negative. Pur avendo migliorato il proprio risultato di 148 milioni di franchi, ha registrato una nuova per-

dità di 40 milioni. Il CEO di FFS, Vincent Ducrot, ha dichiarato in un'intervista alla SRF che il traffico a carri completi funziona molto bene, mentre a far registrare delle perdite è il traffico a carri completi isolati (TCCI).

«È vero che il risultato di 40 milioni di avanzo, nonostante il netto miglioramento rispetto all'anno precedente, non è proprio entusiasmante» commenta Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV e responsabile del Team Cargo. «Ciò è però dovuto ad alcuni motivi molto chiari: 1. La Confederazione ha dato l'incarico di mantenere la struttura del TCCI sino alla decisione del Parlamento sul futuro dello stesso; 2. La procedura di consultazione ha indicato chiaramente che l'ampliamento del TCCI con contributi da parte della Confederazione è un obiettivo condivisibile; 3. Rilevanza sistemica e obiettivi climatici impongono l'aumento dei quantitativi del TCCI, che alimenta anche il traffico a treni completi».

Il Consiglio federale intende sostenere il

TCCI con contributi per 65 milioni di franchi all'anno, per renderlo in futuro finanziariamente autonomo (vedi anche il giornale SEV 1/24). Nella sua intervista, Ducrot parla di una fase di trasformazione del TCCI e prospetta la realizzazione di nuovi terminal dove autocarri trasborderebbero le loro merci sui treni. Implicitamente, Ducrot indica che FFS Cargo conta di sostituire il TCCI con autocarri.

Queste indicazioni sono però in netto contrasto con la politica da sempre perseguita dal SEV.

Philipp Hadorn si oppone pertanto in modo deciso alle affermazioni di Ducrot: «Le FFS farebbero meglio a riconoscere pubblicamente l'importanza del TCCI. Pensare di utilizzare l'aiuto finanziario della Confederazione per portare le merci ai terminal tramite autocarri è un grave errore. L'unica evoluzione veramente sostenibile è quella che prevede a lungo termine un trasporto su ferrovia, tramite un TCCI solidamente finanziato».

SWISS TECHNIK

Sondaggio e interventi sugli orari di lavoro

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Negli ultimi mesi, i collaboratori di Swiss Technik hanno espresso a SEV-GATA, l'organizzazione del SEV per il personale a terra dell'aviazione, le loro contrarietà inerenti tre aspetti dei loro orari di lavoro: i «giorni supplementari», la ridotta flessibilità per timbrare a inizio e a fine turno e le numerose riduzioni di pausa. A fine 2023, SEV-GATA ha quindi svolto un sondaggio presso i propri membri, i cui risultati hanno fornito lo spunto per intervenire presso i responsabili e negoziare soluzioni migliori. Su almeno un argomento, vi sono già stati passi avanti.

Il sondaggio presso il personale di Swiss-Technik si è svolto tramite internet dal 21 novembre al 5 dicembre. Un tema trattato era la tolleranza di soli tre minuti per timbrare a inizio o fine turno. La rigidità di questa disposizione è sta-

ta giudicata da gravosa a molto gravosa da quasi il 70 per cento degli oltre 60 partecipanti al sondaggio. Un giudizio che SEV-GATA ha riportato ai superiori competenti, chiedendo una maggior tolleranza nei confronti degli orari di registrazione.

Chiesta maggior flessibilità

Dopo averne discusso con SEV-GATA e la commissione del personale, HR ha deciso di aumentare il margine di tolleranza nella registrazione dell'orario di lavoro. Si potrà così timbrare sino a 5 minuti dopo o sino a 10 minuti prima dell'inizio ufficiale del turno, senza che questa differenza venga dedotta o aggiunta al tempo di lavoro dovuto. A fine turno, inoltre, il margine di tolleranza è ora stato portato a più/meno cinque minuti.

Invece, non è stato possibile chiarire come applicare in modo più favorevole la disposizione che dal 1° ottobre 2015 esige otto giorni di lavoro supplementari all'anno da una parte del personale di Swiss-Technik che lavora a turni, a



Il 1° marzo, SEV-GATA ha reso visita al personale di Swiss Technik all'aeroporto di ZH. Nella foto, la visita all'officina di apprendisti al T14.

seguito dell'aumento a 42 ore della sua settimana lavorativa. Per esempio, a seguito di questa norma, nella manutenzione degli aerei, in una rotazione 6-4 (sei giorni di lavoro - quattro liberi) o 5-5 (servizio notturno), si deve lavorare in un giorno previsto come libero.

Un gruppo di lavoro per la ricerca di una soluzione migliore

Il sondaggio ha indicato che il 93,4 per cento dei partecipanti giudica gravosi o molto gravosi questi ulteriori giorni di lavoro. Circa un terzo ha aggiunto di aver fatto uso della possibilità di evitare questi ulteriori giorni di lavoro rinunciando a giorni di vacanza oppure a parte dello stipendio (riducendo di fatto il grado di impiego), precisando tuttavia di non essere soddisfatto di questa soluzione. Il 98,4 per cento ha pertanto definito importante o molto importante che SEV-GATA possa negoziare una soluzione migliore.

Dando seguito a questo chiaro incarico, SEV-GATA si è rivolta alla direzione di Swiss

Technik ed è stato costituito un gruppo di lavoro composto da dipendenti direttamente interessati, da responsabili aziendali e dalla segreteria sindacale Regula Pauli.

Numerose pause ridotte

Il terzo argomento trattato dal sondaggio era la gestione delle pause pianificate (in parte non retribuite), di cui spesso il personale può beneficiare solo in misura ridotta. Due terzi dei partecipanti hanno indicato che in un blocco di turni (per es. 6-4) almeno una volta una pausa non può essere svolta come prevista; 11,3% ha indicato una cifra di 3 - 4 pause e il 4,8% da cinque a sei pause. Il 57,4% dei partecipanti ha giudicato gravosa o molto gravosa questa situazione.

Anche questa indicazione impartisce un chiaro incarico a SEV-GATA, «tanto più che poter disporre di pause quale tempo di recupero è una necessità indiscutibile», precisa Regula Pauli, che ha approfondito la questione con colleghe e colleghi e che interverrà quanto prima presso chi di dovere.



Ai membri VPT del settore Autobus

Invito alla giornata del settore Autobus

Mercoledì, 22 maggio 2024, ore 10.00 - ca. 16.00

Luogo: Centro UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berna

Programma/temi:

- Tra le 9.30 e le 10.00 caffè di benvenuto
- Saluto di benvenuto di Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT
- Sindacato e politica: Matthias Hartwich, presidente SEV
- Rapporto d'attività 2023, presentazione dell'opuscolo «Salute sul lavoro»
- Elezioni
- Reclutamento
- Pranzo ore 12.30 - 14.00
- Discussione - dibattito «Attrattività della professione di conducente di bus»
- Programma annuale 2024/2025
- Eventuali

Vi preghiamo di iscrivervi subito, ma in ogni caso al più tardi entro il 30 aprile:

- **online**, accedendo con il login dalla pagina riservata ai membri: www.vpt-online.ch, selezionare sotto «convocazioni» la pagina «Giornata VPT del settore Autobus» e quindi indicare la propria sezione. Il numero dei delegati assegnati alle singole sezioni del settore Bus viene esattamente determinato.
- **oppure scrivendo a:** sev@marcel-betschart.ch / Marcel Betschart, Mühlemoosweg 6, 6414 Oberarth

Collegiali saluti da parte del comitato del settore
Elisabeth Küng



Ai membri della VPT del settore ferroviario e turismo

Invito alla giornata di settore Ferrovia e turismo 2024

martedì 16 maggio 2024, 10:30 - 16:00 (10:00 - 10:30, pausa caffè)

Sede: Centro UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berna

Tema principale i miei vantaggi come membro SEV

Care colleghe e cari colleghi!

Siamo lieti di invitarvi alla giornata di settore 2024. Discuteremo delle prossime sfide sindacali per la VPT e il SEV. Sarà anche un'occasione per condividere le vostre opinioni.

Per noi è importante che partecipi il maggior numero possibile di colleghe e colleghi, in modo che tutte le regioni e le sezioni siano rappresentate. Non vi dimenticate di iscrivere i giovani membri delle vostre sezioni interessati alle sfide sindacali!

Per motivi organizzativi è necessario iscriversi al più tardi entro il 2 maggio sulla nostra homepage:

www.vpt-online.ch/fr/invitations/journee-branche-rail-tourisme

Se avete più partecipanti rispetto ai mandati disponibili per la vostra Sezione, inseriteli nella sezione Ospiti.

In casi eccezionali è possibile registrarsi anche via e-mail a Laurent Juillerat. (laurent.juillerat@vpt-online.ch)

Non vediamo l'ora di darvi il benvenuto a Berna!

Aldo, Aurélien, Eveline, Flavio, Georges, Nicola e Sirpa.
Comitato esecutivo settore Ferrovie e turismo.



SOTTOFEDERAZIONE TS

Penuria di mano d'opera

Servizio stampa SEV-TS. Il comitato centrale TS si è riunito lo scorso 8 marzo per discutere in particolare delle prossime conferenze CCL, dell'assemblea dei delegati della sottofederazione e del programma degli eventi 2024 per l'acquisizione di membri.

CCL FFS / FFS Cargo: il CCL attuale giungerà a scadenza il mese di aprile 2025. Com'è noto, la conferenza CCL del 25 ottobre scorso ha deciso di chiederne il prolungamento, elaborando anche alcune rivendicazioni per il suo miglioramento puntuale. A tal fine, abbiamo svolto un sondaggio presso i delegati CCL di TS per definire le priorità tra le 10 rivendicazioni da noi elaborate. Alla prossima conferenza CCL, in agenda il 5 aprile, provvederemo a presentare questa lista.

Specialisti cercasi: abbiamo già ribadito più volte che in tutte le Officine di manutenzione del materiale rotabile mancano specialisti. Il piano di produzione 2024 indica che, a settembre 2023, il settore PP della manutenzione poteva disporre di un effettivo di 3737 unità a tempo pieno impiegate in pianta stabile, a cui si aggiungevano 462 unità impiegate in regime temporaneo. Cifre che parlano da sole e che indicano chiaramente la necessità di agire. Da tempo, abbiamo presentato una proposta con rivendicazioni chiare per migliorare le condizioni di impiego e aumentare l'attrattività dei profili professionali.

Già il 5 maggio 2010, avevamo invitato il capo delle risorse umane Markus Jordi per discutere dell'evoluzione demografica e delle sue conseguenze per le FFS. Lui si era detto

consapevole del fatto che le FFS sarebbero state colpite da questa evoluzione entro 10-20 anni e che la stessa sarebbe stata tenuta in debito conto nella definizione della strategia di HR. «E adesso?»

Preparazione dell'assemblea dei delegati TS: la prossima assemblea dei delegati (AD) di TS si terrà il 17 maggio 2024 a Olten e vi parteciperanno 33 colleghe e colleghi. Eventuali proposte all'AD devono pervenire per iscritto al presidente centrale entro il 12 aprile.

Mutazioni e acquisizione di membri: TS conta attualmente 2077 membri. La sottofederazione parteciperà anche quest'anno agli eventi di reclutamento in programma. Da marzo a settembre ne sono previsti dieci: in Romandia, nelle Officine di Olten e Yverdon e nelle sedi di Ginevra/CEG+Montbrillant e Yvonand/UHR; in Svizzera tedesca negli impianti service di Oberwinterthur, Hegmaten, Muttentz, Bienne e Basilea, oltre che alla stazione di smistamento di Limmattal e alla stazione di Lucerna. Gli eventi in Ticino sono in via di definizione e la loro data verrà pubblicata più tardi.

Convegno TS con le commissioni del personale (CoPe): TS organizzerà il prossimo 19 agosto un convegno a Olten con i membri della CoPe per dare loro l'opportunità di conoscersi e scambiarsi opinioni dopo le elezioni complete del 2024. Il convegno vuole anche individuare le interfacce di possibili collaborazioni, definendo i processi necessari. Colleghe e colleghi interessati riceveranno l'invito a questo convegno a tempo debito.

SOTTOFEDERAZIONE RPV

Comitato centrale in Ticino

Servizio stampa RPV. Il 14 e 15 marzo, il comitato centrale RPV è stato ospitato presso la stazione di Chiasso dalla RPV Ticino, che ha curato l'organizzazione e lo svolgimento della seduta primaverile.

La stessa si è aperta con una discussione sulla comunicazione delle FFS dell'11 marzo, che ha confermato come l'azienda abbia vissuto un buon 2023, durante il quale ha trasportato in media 1,32 milioni di passeggeri ogni giorno, uguagliando il risultato del 2019. Ciò ha comportato un ritorno alle cifre nere dopo 5 anni. L'utile è stato di 267 milioni di franchi, conseguito grazie al lavoro del personale, al quale le FFS hanno rivolto un sentito ringraziamento per la passione e l'impegno profusi ogni giorno in favore della clientela.

Il risultato di FFS Cargo Svizzera è migliorato di 148 milioni rispetto all'anno precedente, attestandosi a -40 milioni. Questo è però dovuto alla rettifica di valore effettuata nel 2022, che ha permesso di ridurre di 12 milioni gli ammortamenti sul materiale rotabile. Le prestazioni di trasporto hanno visto un calo del 7,5%, pari a 377 milioni di tonnellate-chilometro. Le cause principali sono il disavanzo strutturale del traffico a carri singoli, la pressione sui prezzi e il rallentamento della congiuntura in Europa. L'azienda vuole ora correggere la rotta e ha varato un nuovo progetto, denominato G-ensis.

Il comitato ha preso atto con stupore della disposizione d'esercizio G-2024-001 di FFS Cargo per un progetto pilota: in alcune sedi, la manovra deve ora circolare a 20 km/h, eccetto quando si trova a dover percorrere o attraversare gli «Stammgleise». Alla perplessità generale nei confronti di questa disposizione, si aggiunge quella derivante dalla definizione di «Stammgleise», che non è prevista da nessuna disposizione di circolazione, che utilizzano invece la definizione «Hauptgleise», tradotta in italiano con «binari prin-

cipali». Questa disposizione farà pertanto discutere ancora a lungo.

Il comitato ha invece preso atto con soddisfazione dell'evoluzione del numero di membri che, nei primi due mesi e mezzo di quest'anno, ha permesso di accogliere alla RPV 16 nuovi membri. Ha poi analizzato i conti e il rapporto della CVG, sottoposti per approvazione alla prossima assemblea dei delegati, con il rapporto d'attività 2023 e il preventivo 2025. La stessa assemblea dei delegati dovrà anche procedere alle elezioni per il periodo amministrativo 2025-2028.

Il 15 marzo, Angelo Stroppini ha presentato una panoramica della situazione ticinese. Sorridendo, ha affermato di ritenere il Ticino un vero «Sonderfall (caso particolare)», a causa della sua posizione sull'asse nord-sud e della mentalità latina che vi regna. Il Ticino sta vivendo una fase problematica sia nel traffico viaggiatori, sia in quello merci, a causa della parziale chiusura della galleria di base del Gottardo. Da settembre, con la prevista riapertura completa, si spera che la situazione possa normalizzarsi. Vi sono però anche profonde preoccupazioni per le conseguenze di un'eventuale liberalizzazione del traffico viaggiatori con l'UE, e timori per un possibile taglio delle prestazioni di trasporto pubblico, che pure negli ultimi 2 anni ha conosciuto un aumento del 17%.

La sezione RPV Ticino ha da poco eletto un nuovo comitato che intende rilanciare l'attività sindacale per far fronte a problemi quali la retribuzione del servizio di manovra e la classificazione delle diverse funzioni in manovra e nel servizio Clean. Temi da sottoporre alle trattative per il rinnovo del CCL FFS.

In Ticino, vi sono ancora numerosi collaboratori temporanei di lunga data, il segretario SEV di Bellinzona, ha contatti regolari con tutte le sezioni ticinesi per alimentare e favorire l'indispensabile scambio di idee e opinioni.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Controlli finali, codici QR sanzioni e reclutamento

Servizio stampa ZPV. Nei primi colloqui sulle priorità, svoltisi il 7 febbraio scorso, si è discusso fra l'altro il tema del controllo finale nei treni. Come avevamo riferito l'ultima volta, la ZPV è chiaramente contraria, per evidenti motivi di sicurezza, a svolgere i controlli finali nei treni sui binari di ricovero. Con riferimento ai regolamenti in vigore (Prescrizioni d'esercizio, Verifica del treno, capitolo 4, cifra 1.3 «Ricovero sul campo di binari»), ora le FFS hanno rimosso dall'App l'istruzione di lavoro del 13 novembre 2023, chiaramente senza dirlo. A quanto sembra non si conoscono nemmeno più le proprie prescrizioni. O come intende spiegare l'azienda al suo personale il fatto che si emanano istruzioni di lavoro in contrasto con le disposizioni vigenti?

Carico in proprio di biciclette: l'anno scorso, 34 turni di assistenti clienti sono stati impiegati come addetti al carico e 15 servizi attribuiti a cosiddetti «sprinter». Quest'anno dovrebbe essere modificata l'App per le prenotazioni, con la quale è possibile selezionare il posto per la bici nella carrozza desiderata. Resta ancora da capire perché le norme sulle prenotazioni per le bici non vengono messe in atto in modo conseguente.

Situazione del personale Assistenza clienti: che le cose siano messe male lo sappiamo, ma che poi in alcune regioni la Distribuzione non debba tenerne conto e non si rispetti la norma della scorta dopo le ore 22.00, è un vero e proprio affronto al personale. Non c'è da stupirsi se il numero delle aggressioni continua ad aumentare. Sono inoltre stati trattati vari argomenti quali lo sviluppo della formazione di assistente clienti, i richiedenti l'asilo in transito da sud a nord, l'apprezzamento nei confronti dei formatori di apprendisti Login, il trattamento delle denunce penali e molto altro ancora. Troviamo alquanto strano che per il progetto «Assicuramento degli introiti nei treni» si debba ricorrere a una ditta di consulenza esterna con sede all'estero.

Feedback dalle regioni: Viene riferito che sull'asse Est-Ovest (IC5) in certi treni sono presenti codici QR con i quali i viaggiatori possono inviare segnalazioni anonime su eventi verificatisi a bordo. In nessun caso accetteremo che, sulla base di tali segnalazioni, si arrivi ad adottare sanzioni nei confronti del personale treno. Fa molto discutere il trasfe-

rimento dei locali del personale al deposito di Berna, tuttavia nell'ambito di una discussione costruttiva si cercherà di trovare una soluzione adeguata per tutti. L'azione di reclutamento «Bözberg-Zmorge» è stata molto apprezzata dai nostri membri, numerosi colleghi hanno dato una mano sul posto. Un grande grazie agli organizzatori.

La CoPe riferisce di avere presentato una richiesta per la posa di apparecchi di climatizzazione nei locali del personale treno e che è stato rivisto l'opuscolo sul trasporto delle tifoserie. Nel progetto «processo di partenza orientato alla clientela (KOA)», un secondo membro della CoPe prenderà parte al prossimo sounding board, verranno inoltre riviste le disposizioni sull'avviso delle modifiche dei turni. Siamo molto dispiaciuti che Thomas Walther, presidente della CoPe Superficie AC, abbia annunciato le sue dimissioni da questa carica per fine giugno, anche a motivo della sempre ottima collaborazione con lui. La sezione ZPV Interlaken è stata ufficialmente sciolta per il 31 dicembre 2023. La CVG ha sbrigato le ultime pratiche amministrative il 2 febbraio 2024. Markus Zobrist continuerà a rappresentare i membri nella sezione di Berna. Nei prossimi tempi sono attesi avvicendamenti nei comitati sezionali della RhB, rallegra tuttavia sapere che sarà possibile occupare nuovamente i posti divenuti vacanti.

Nella sua riunione del 18 gennaio 2024 a Küblis, il comitato regionale della ZPV RhB ha approvato varie prese di posizione all'indirizzo della dirigenza del personale treno su queste tematiche: situazione sulla linea del Bernina, restrizioni dell'orario dall'11 marzo 2024 causa mancanza di macchinisti, apprezzamento nei confronti dei formatori e situazione del controllo sporadico nella Regione Sud. Si continuerà a cercare la discussione con i dirigenti del PT.

È stato nel frattempo completato l'elenco con le giornate dedicate al reclutamento del SEV. Quelle previste lungo tutto l'arco dell'anno a livello svizzero sono numerose, spesso in collaborazione con altre sottofederazioni, fatto molto rallegrante. Tali azioni sono assolutamente necessarie, da un lato in considerazione della forte fluttuazione di personale nella nostra professione, ma anche per poter continuare a essere un partner sociale e negoziale forte.

SOTTOFEDERAZIONE PERSONALE LAVORI

Premiati i migliori reclutatori

Servizio stampa BAU. Nel corso del 2023 avete nuovamente reclutato con successo nuovi membri per il SEV. In totale è stato possibile ottenere l'adesione di 134 nuovi membri, anche grazie alle nostre attività promozionali. Nel complesso, 61 membri della sottofederazione Lavori hanno reclutato almeno un nuovo membro, riuscendo così a convincerlo dei vantaggi del nostro sindacato SEV. Per la prima volta i nostri migliori reclutatori vengono premiati con un importo aggiuntivo.

• **Il 1° posto, e CHF 500.-, vanno al nostro miglior reclutatore che ha convinto sei nuovi membri.**

• **Il 2° posto (e CHF 400.-) spettano a un collega che ha portato cinque nuovi membri.**

• **Il 3° posto (e CHF 300.-) vanno a chi ha reclutato tre nuovi membri.**

• **Il 4° posto (e CHF 200.-) andranno**

suddivisi tra cinque colleghi con ognuno due nuovi membri al loro attivo.

Come vedete, nel 2023 due nuove adesioni erano sufficienti per piazzarsi al 4° posto con un premio di 200.- franchi!

La consegna dei premi ai tre migliori reclutatori avrà luogo il 5 giugno 2024, in occasione della nostra Assemblea dei delegati al Deposito dei tram di Berna. Il premio per il 4° posto sarà versato direttamente sul conto dei rispettivi colleghi.

Visto l'ottimo risultato delle attività di reclutamento, le stesse verranno riproposte anche quest'anno.

Hanno inoltre acquisito nuovi membri i colleghi del nostro Comitato centrale: Philippe Schibli (30), Giuseppe Lanini (8), Jan Weber (6) come pure Olivier Fortis e Thomas Kaderli (4 ciascuno). Quanti più siamo, tanto più siamo forti! Grazie mille a tutti i reclutatori del SEV BAU.

VPT Sottoceneri

18.04
Assemblea sezionale

Caro/a collega, siamo lieti di invitarvi all'annuale assemblea statutaria della nostra sezione.

Quando? Giovedì **18 aprile**, ritrovo **19.45**; Assemblea 20-22

Dove? Comano, **Ristorante Rosi** (via Preluna 22, davanti al campo di calcio).

Ordine del giorno: **1.** Saluto di apertura e comunicazioni; **2.** Nomina scrutatori; **3.** Verbale assemblea autunnale 12.09.2023; **4.** Rapporti annuali d'attività 2023: **a.** Presidente; **b.** Cassiere; **c.** Commissione di verifica della gestione; **d.** Approvazione dei rapporti e scarico del Comitato sezionale; **5.** Elezioni Comitato Sezionale VPT Sottoceneri; **6.** Presentazione Sezione PV SEV; **7.** Votazione proposte per l'Assem-

blea dei Delegati; **8.** Informazioni sull'attualità sindacale VPT; **9.** Varie ed eventuali

RPV Ticino

06.04
Assemblea generale ordinaria

Siamo lieti di invitarvi all'annuale Assemblea generale ordinaria della RPV sezione Ticino.

Quando? Sabato **6 aprile alle 17.30.**

Dove? All'oratorio di **Riva San Vitale** (Via Settala 9).

Ordine del giorno: **1.** Apertura riunione; **2.** Approvazione ultimo verbale; **3.** Rapporto presidenziale; **4.** Rapporto del cassiere e dei revisori; **5.** Approvazione dei conti; **6.** Intervento sindacale del Segretario Angelo Stroppini; **7.** Nomina di 1 membro di comitato; **8.**

Giornata del manovrista; **9.** Proposte al comitato; **10.** Eventuali.

Come di consueto **seguirà la cena in comune.** Per motivi organizzativi vi chiediamo di **annunciare la vostra presenza entro il 31 marzo** a uno dei membri di comitato:

Brian Quadri, +41 76 402 80 87;
José Morales, +41 79 230 06 03;
Mirco Camponovo, +41 79 461 84 67

Ricerca membro di Comitato

La **sezione RPV Ticino** è alla ricerca di un/a membro per completare il comitato di sezione. Ci piacerebbe trovare qualcuno/a del personale di manovra che lavori al di fuori della Stazione di Chiasso Smistamento. Lo scopo è quello di migliorare la presenza sindacale su tutto il territorio. Gli/le eventuali interessati/e possono annunciarsi a:

Brian Quadri, +41 76 402 80 87
José Morales, +41 79 230 06 03
Mirco Camponovo, +41 79 461 84 67

Lavori Ticino

11.04
Assemblea generale

Caro/a collega, siamo lieti di invitarvi

all'annuale assemblea statutaria della nostra sezione.

Quando? Giovedì **11 aprile**, ritrovo alle **17.15**, Assemblea dalle 17.45 alle 20. Seguirà un **apericena offerta**.

Dove? Al Ristorante Millefiori di **Giubiasco** (Viale Stazione 7, a 100m dalla stazione FFS).

Ordine del giorno: **1.** Saluto di apertura e comunicazioni; **2.** Nomina scrutatori; **3.** Verbale assemblea autunnale 26.10.2023; **4.** Rapporti annuali attività 2023: **a.** Presidente; **b.** Cassiere; **c.** Commissione di verifica della gestione; **d.** Approvazione dei rapporti e scarico del Comitato sezionale; **5.** Elezioni periodo amministrativo SEV 2025-2028: **a.** Organi statutari e delegati della sezione; **b.** Altri mandati SEV; **6.** Onoreificenze; **7.** Programma e iniziative 2024 sezione SEV Personale Lavori Ticino; **8. Attualità sindacale:** **a.** Trattative CCL FFS; **b.** Infrastruttura; **9.** Varie ed eventuali.

I documenti statutari dell'assemblea saranno consultabili sul sito della sezione www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/ e saranno comunque disponibili sul posto. Chi volesse anticipare sollecitazioni e proposte, e soprattutto comunicare la propria disponibilità per assumere un ruolo attivo negli organi o quale delegato della nostra sezione per il prossimo periodo amministrativo SEV, può scrivervi e presentare la

propria candidatura all'indirizzo mail del presidente sezionale davide.perini@hotmail.com

Iscrizione: per motivi organizzativi ti preghiamo di annunciarti **entro lunedì 8 aprile** al cassiere sezionale **Tiziano Fontebasso:** fontetiz04@gmail.com; 079 894 46 69.

ZPV Ticino

30.05
Assemblea sezionale

Care colleghe, stimati colleghi, la ZPV Ticino vi invita a partecipare all'assemblea sezionale.

Dove? Presso il **ristorante Mövenpick a Chiasso.**

Quando? Il **30 maggio 2024** alle **17.** Seguiranno **dalle ore 19 aperitivo e cena offerti** dalla sezione.

Ordine del giorno: seguirà sul prossimo numero del giornale.

Il verbale dell'ultima assemblea è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Iscrizioni: nell'apposita lista esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 25 maggio.**

Agenda 4/24

I NOSTRI MORTI

Vanina Anita, 95 anni

LETTERE DEI LETTORI

Cellulare per forza



René Bolzern,
capotreno FFS in pensione,
PV Winterthur-Schaffhausen

Come ex dipendente delle FFS, non apprezzo il fatto che le aziende di trasporto pubblico costringano gli utenti dei loro servizi - in altre parole, noi clienti e utenti - ad acquistare uno smartphone.

Pensare di più al bene comune nelle loro deci-

sioni migliorerebbe sicuramente l'immagine e la reputazione delle aziende. L'abolizione apparentemente prevista (secondo «K-Tipp») delle carte multicorse a partire dal 2025 mi fa riflettere. Come potete leggere, ciò interesserà i bambini e gli scolari, gli anziani e coloro che non possono permettersi uno smartphone. Chi beneficia dello sviluppo del trasporto pubblico, che vale miliardi, se una parte della popolazione ne è esclusa?

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2 670 copie; totale: 32 416; certificata il 10.10.2023

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, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

Prossima edizione: 19 aprile 2024.

Chiusura redazionale: 9 aprile, ore 10.00.

SEZIONE PV TICINO e MOESANO

Vacanze al mare 2024

Nuovo: anche per colleghe e colleghi delle sezioni VPT!

Hotel Beau Soleil* a Cesenatico**
da domenica 16 giugno a giovedì 27 giugno 2024

Ritorniamo a Cesenatico presso l'hotel Beau Soleil, situato a due passi dal mare tra il verde della pineta e dotato di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata. La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina riscaldata esterna, una gita pomeridiana e tutte le mance. Malgrado l'aumento del costo alberghiero manteniamo sempre lo stesso prezzo per favorire i nostri partecipanti.

Prezzo per camera doppia: CHF 1190.—
Prezzo per camera singola (piccola): CHF 1390.—
Prezzo per camera doppia uso singola: CHF 1590.—

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

Iscrizioni: entro il **30 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio,
via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco eliana.biaggio@hispeed.ch 079 326 92 94
Massimo Piccioli,
ala Múra 2, 6837 Bruzella pimax1954@bluewin.ch 079 505 11 07

Pagamento: Indicate p.f. il pagamento che desiderate con una X.

- CHF 500.- quale acconto entro il 15.5.2024 e saldo entro il 10.6.2024
 Saldo totale in un solo versamento entro il 31.05.2024

Orario di partenza e luogo salita Bus seguiranno.

Assicurazione viaggi:

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

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Cesenatico 2024

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP-Località		
Telefono Casa		
Telefono Natel		
E-mail		
Data di nascita		
Luogo salita bus		
Tipo di camera *	<input type="checkbox"/> Doppia <input type="checkbox"/> Singola <input type="checkbox"/> Doppia a uso singola	<input type="checkbox"/> Doppia <input type="checkbox"/> Singola <input type="checkbox"/> Doppia a uso singola

* mettere una x nella casella che entra in considerazione

Data: _____ Firma: _____

DEUTSCHE BAHN

No al ridimensionamento di DB Cargo



EVG/Markus Fischer
markus.fischer@sev-
online.ch

La filiale per il traffico merci di Deutsche Bahn dovrebbe subire un sostanziale ridimensionamento, stando agli intenti della sua dirigenza, che prevede lo scorporo e il taglio di posti nelle società affiliate, in particolare il traffico combinato e l'amministrazione. Le misure toccano almeno 1800 impieghi, valuta il Sindacato tedesco delle ferrovie e dei trasporti EVG, contrario a uno smantellamento che metterebbe in pericolo il futuro dell'azienda e del traffico merci su rotaia.

DB Cargo è considerata la più grande ferrovia merci d'Europa. Tuttavia, con le sue circa 2500 locomotive e gli oltre 80 000 carri, da oltre 15 anni si dibatte costantemente nelle cifre rosse. Perdite che sono state regolarmente appianate dalla casa madre.

La copertura dei deficit è un aiuto inammissibile?

La Commissione UE non intende tollerare oltre l'assunzione delle perdite. Per tale ragione a inizio 2022 è stata avviata una procedura d'infrazione contro la Repubblica federale di Germania per aiuti statali non am-

messi. Le conseguenze potrebbero essere simili a quelle verificatesi in Francia, dove lo Stato si era assunto oltre cinque miliardi di euro di perdite della filiale merci SNCF Fret. Dato che una restituzione avrebbe significato la fine immediata dell'azienda, si è convenuto che SNCF Fret ceda a ditte concorrenti le quote di traffico combinato (TC) e altri trasporti, e si apra agli investitori privati. Questo dovrà avvenire entro il 2025. La stessa sorte incombe su DB Cargo, qualora Bruxelles giungesse alla conclusione che l'azienda di proprietà federale, attraverso l'assunzione delle perdite da parte dello Stato e sovvenzionamenti incrociati interni, migliora la sua posizione sul mercato offrendo tariffe sottocosto. A questo punto potrebbe succedere che DB Cargo sia obbligata a scorporare i settori aziendali esposti a una dura guerra dei prezzi sul mercato, ad esempio il TC e il traffico a treni completi. La concorrenza non aspetta altro.

La dirigenza punta allo smantellamento

Ora i vertici di DB Cargo prendono spunto dalla procedura avviata dalla Commissione UE per mettere in atto profondi cambiamenti a livello operativo, così da «accontentare» Bruxelles – contro la volontà del sindacato EVG e dei comitati aziendali. I quali smentiscono con forza la tesi secondo

cui simili ristrutturazioni siano necessarie per evitare le «sanzioni» europee. Essi vedono piuttosto la causa principale dell'odierna critica situazione nell'«annoso immobilismo del management nel dare all'impresa un assetto tale da poter essere gestita in modo redditizio».

Che cosa vogliono i vertici dell'azienda? In pratica cedere tutti i trasporti combinati a quattro unità affiliate o partecipate di DB Cargo: ossia la Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG), Transfracht (TFG), RBH Logistics e Kombiverkehr. L'obiettivo è raggiungere una più grande flessibilità d'impiego dei macchinisti e riduzioni dei costi sul personale di DB Cargo.

Tagli al personale con rischi incalcolabili

Né i comitati aziendali interessati né tantomeno EVG credono però che il rapido trasferimento di personale e di strutture alle società affiliate potrà avverarsi come sperato. I rappresentanti dei lavoratori di DB Cargo, così come i comitati aziendali delle quattro suddette affiliate respingono a una sola voce i piani di trasferimento del TC, perché ciò comporta grandissimi rischi. Se infatti i progetti della dirigenza dovessero fallire, il settore dei trasporti combinati verrebbe sicuramente e interamente ripreso dalla concorrenza (fuori di DB AG) o passe-

rebbe dal ferro alla gomma. A questo punto sarebbero a rischio non solo i posti di lavoro delle quattro aziende, ma anche quelli dell'intera impresa statale. Se DB Cargo dovesse perdere il settore del TC vi sarebbero effetti immediati sulle officine, sulla rete e su altri settori in seno all'impresa. Meno trasporti significa anche meno lavoro.

Tuttavia il Consiglio d'amministrazione di DB Cargo non ha voluto prendere in considerazione il piano alternativo avanzato dal consiglio di fabbrica unitario. Proposte per il mantenimento del TC in seno alla società madre Cargo e soluzioni per ovviare alle continue perdite sono state respinte senza ulteriore esame.

Anche i rappresentanti di EVG nel Consiglio di sorveglianza di DB Cargo avrebbero ancora molte domande sulla prevista cura dimagrante. Ma la dirigenza non ha alcuna intenzione di ascoltarli. Diversamente da questa, il sindacato EVG ritiene che i piani di trasferimento del traffico combinato e il massiccio taglio di posti nell'amministrazione debbano essere messi in votazione nel Consiglio di sorveglianza. Una valutazione che viene rafforzata da una recente perizia legale.

Cancellato il partenariato sociale

«Appare chiaro che il CdA di DB Cargo non intende recedere dai suoi propositi e sacrifica così il partenaria-

to sociale, che – a dispetto delle ovvie diversità d'opinione – nel passato ha sempre puntato all'intesa e alla ricerca di compromessi accettabili tra datore di lavoro e personale», ricorda l'EVG. Il Consiglio ha convocato al tavolo dei negoziati i comitati dei lavoratori e avrebbe voluto un accordo già entro fine marzo, minacciando in caso contrario di fare ricorso alla commissione di conciliazione. A tale scopo, secondo le norme esistenti sul diritto del lavoro, padronato e maestranze dovrebbero incaricare una commissione paritetica, accordandosi su un nome per la sua presidenza – che altrimenti verrebbe scelta da un tribunale del lavoro. Potrebbe volerci molto tempo...

In lotta per il futuro di DB Cargo e della ferrovia

«In conclusione, si ha l'impressione che la DB voglia sfidare il sindacato e i suoi consigli di fabbrica», sostiene l'EVG. «Siamo pronti e ci difenderemo; insieme lotteremo per una DB Cargo che abbia un futuro. Alla luce delle sfide che comporta il cambiamento climatico, la crescita è l'unica strategia adeguata. Per questo respingiamo la scelta demolitrice dei vertici di DB Cargo. Equivarrebbe a una capitolazione che costerebbe molti posti di lavoro. Fin quando ci sarà l'EVG questo non accadrà».



PROSPETTIVE

Jörg Matter

A volte il caso ci fa vivere esperienze meravigliose. Quando ho visitato Bordeaux l'anno scorso, ho prenotato un hotel che si trovava sul lato «sbagliato» della stazione. Per questo motivo il mio percorso in città mi ha portato davanti a «La

Méca», dove non sarei mai andato se avessi prenotato un hotel sul lato «giusto». La «Maison de l'économie créative et de la culture en Nouvelle-Aquitaine» dell'architetto danese Bjarke Ingels mi affascina come cammi-

natore urbano per la sua versatilità spaziale e formale. A seconda del punto in cui ci si trova, si aprono nuovi scorci sulla città e sul fiume Garonne.

www.la-meca.com

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. La vicepresidente Valérie Boillat vuole...

- assumere più collaboratori SEV a Ginevra.
- mettere maggiormente in rete i dossier FFS e quelli delle ICT.
- lavorare ancora di più sui treni.

2. Il comitato SEV ha approvato la seguente fusione:

- Sezioni BLS, RBS e Aare-Seeland-Mobil.
- Sezioni TPCV, TRN-rail et TN-Neuchâtel.
- Sezione Elvetino con Gastosuisse.

3. L'avvenire appartiene ai giovani. Nel 2023, ... giovani sono diventati membri del SEV.

- quasi 1.000.
- quasi 300.
- quasi 600.

4. Le FFS hanno chiuso bene il 2023. I deficit rimangono per...

- le attività immobiliari.
- il trasporto con carri completi isolati.
- il trasporto a lunga distanza.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 9 aprile 2024**;

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 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 3/2024:
a/c/b/b

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da: **Jean-Daniel Cerruti di Prangins**, membro VPT NStCM-TPN, St-Cergue.

SULLE ORME DI ...

Giuseppe Argirò, autista di autobus alle Fart



Quando il lavoro è anche una passione tutto è più facile.

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Dalla Calabria a Locarno, passando per la Romagna. È questo il percorso di Giuseppe Argirò, autista per professione, ma anche per passione. Un mestiere che gli permette di conciliare il suo amore per i veicoli pesanti con il piacere di stare tra la gente. Solare e sempre con la battuta pronta, sa farsi rispettare senza cadere nel conflitto, caratteristiche che lo rendono un ottimo membro attivo all'interno del sindacato.

Giuseppe Argirò è originario della Calabria, da dove se n'è andato poco più che ragazzo, a vent'anni, non prima però di aver ottenuto la patente per il camion: «Guidare in generale mi piace, ma guidare i veicoli grandi è la mia passione», spiega Giuseppe mentre racconta del suo sogno, fin da piccolo, di guidare gli autobus. «A vent'anni mi sono trasferito in Romagna, dove ho vissuto per 17 anni, e ho trovato lavoro come camionista. Lì ho pure conosciuto mia moglie e dopo qualche tempo ci siamo tra-

sferiti in Svizzera».

L'importanza del lavoro sindacale

Una volta in Ticino Giuseppe si dà da fare per cercare un lavoro e rispolvera il suo sogno di guidare i bus, infatti dopo poco inizia a lavorare per Autopostale, dove resta per tre anni, prima di approdare alle Fart (Autolinee Ferrovie Regionali Ticinesi) nel 2016. «Pochi mesi dopo aver iniziato a lavorare alle Fart, il 2 di dicembre del 2016, mi ricordo, in una delle giornate di reclutamento, sono entrato nel SEV e ho scoperto il lavoro sindacale», racconta Giuseppe, che oggi è lui stesso un ottimo reclutatore e da subito ha partecipato in modo attivo come membro del SEV.

«Sono una persona che entra facilmente in contatto con gli altri e questo mi è utile sia nel lavoro di autista che in ambito sindacale, poi sono anche uno che quello che ha da dire lo dice e questo lo sanno anche i miei superiori, con i quali comunque ho un buon rapporto», spiega. E questo suo aspetto caratteriale l'ha portato ad entrare a far parte della CoPe dal 2020 al 2023: «Sono entrato nella Commissione del Personale

perché credo nel lavoro sindacale e anche perché eravamo un gruppo di colleghi piuttosto affiatati che ne facevamo parte – racconta – trovo che il SEV faccia un buon lavoro e ci ha aiutato a risolvere parecchie questioni».

La passione per gli autobus

«Il mio lavoro mi piace molto, guidare i bus è proprio una mia passione», racconta con entusiasmo Giuseppe, che ci confida pure che spesso quando è via, verso la fine delle vacanze, inizia proprio a mancargli il fatto di guidare l'autobus. Del suo mestiere gli piace anche il contatto con le persone e spiega che non ha praticamente mai avuto problemi con l'utenza (probabilmente in gran parte anche grazie al suo carattere gioviale), nemmeno quando gli è capitato di guidare i bus notturni dopo i vari carnevali della regione quando, possiamo ben immaginare, non è sempre evidente interagire con i passeggeri.

«Del mio posto di lavoro alle Fart mi piace parecchio anche il fatto che ci siano colleghi di molte nazionalità, con tante culture e modi diversi di vedere le cose. Lo trovo arricchente», spiega. «Quando guidavo i camion giravo l'Italia in

lungo e in largo e magari stavo via anche per giorni, ora mi piace il fatto di poter sempre rientrare a casa, anche se a volte il turno finisce tardi». Lavorare a turni, infatti, fa parte del suo lavoro e non gli pesa, ritiene però che in certi aspetti la loro pianificazione possa migliorare e su questo è pronto a portare sindacalmente anche il suo contributo.

Il potere rilassante dell'orto e della montagna

Quando si sente stressato però, Giuseppe ha il suo rimedio: l'orto. «Dove abito abbiamo un orto comunale, a me piace molto fare l'orto, ne avevo uno anche quando abitavo in Romagna e tra l'altro è proprio grazie a quell'orto che ho conosciuto mia moglie. Quando mi sento stressato prendo il mio cane Bruno e andiamo nell'orto, lì ritrovo i miei amici vecchietti, che poi sono gli stessi che porto in giro con il bus, e mi rilasso occupandomi degli ortaggi e facendo quattro chiacchiere». Ama molto anche la montagna, dove va spesso a fare escursioni e qualche scalata e, quando è il periodo, va a cercare funghi, un'altra sua passione.

FUTURO ENERGETICO

Frida Bünzli

