



SEV N.6

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



DIRITTI DEL LAVORO

1° Maggio con il SEV

▶ p. 5

EDITORIALE di Michael Spahr

Più soldi in tasca

▶ p. 3

Il 9 giugno voteremo sull'iniziativa per lo sgravio dei premi. Questa iniziativa chiede che in futuro i premi dell'assicurazione malattia vengano arginati: nessuno dovrebbe pagare più del 10% del proprio reddito familiare per i premi dell'assicurazione malattia.

Attualmente, a seconda del Cantone di residenza e del salario, paghiamo molto di più per l'assicurazione malattia. A ciò si aggiungono i costi sanitari legati alla franchigia. Alla fine, molte persone con un reddito medio-basso si ritrovano con un grosso buco nel bilancio familiare. Spesso le risorse economiche non sono più sufficienti. Il motivo di questo sviluppo distorto è un difetto di progettazione della Legge federale sull'assicurazione malattia (LAMal): I premi dell'assicurazione malattia non dipendono dal reddito.

Ciò significa che una persona con uno stipendio elevato paga esattamente come una persona con un reddito basso o medio. In linea di principio, questa ingiustizia dovrebbe essere compensata da riduzioni dei premi. Tuttavia, molti Cantoni versano sussidi solo per coloro che guadagnano pochissimo. Le persone con reddito medio-piccolo pagano di solito il prezzo: pieno e alto. È stato anche un errore affidarsi al libero mercato. All'epoca, negli anni '90, i politici ritenevano che quanto più numerose fossero le compagnie di assicurazione malattia, tanto più il servizio sarebbe stato più economico e più favorevole al cliente. Il motto era «La concorrenza favorisce gli affari». Ma non è così. Dall'introduzione dell'assicurazione malattia obbligatoria, quasi 30 anni fa, i salari sono aumentati

solo del 12%, ma nello stesso periodo i premi delle assicurazioni malattia sono aumentati del 158%!

Se i premi fossero limitati al 10% del reddito, molte persone avrebbero finalmente più soldi nel portafoglio alla fine del mese. Per questo motivo, anche il Comitato SEV raccomanda di votare a favore dello sgravio dei premi. D'altro canto, il Comitato invita a votare no all'iniziativa sul freno ai costi, anch'essa in votazione il 9 giugno. L'iniziativa è pericolosa perché vuole legare i costi della sanità alla crescita economica senza specificare in che modo ciò debba essere realizzato. Dobbiamo temere che le lobby delle compagnie di assicurazione malattia e dell'industria farmaceutica prevalgano ancora una volta. Dove si risparmierà? Sul personale e sulla popolazione. E noi non lo vogliamo.

Ferrovia in Europa

Il presidente dell'ETF Giorgio Tuti parla delle insidie della politica ferroviaria UE.

2

Comitato SEV

al centro: TTPCP, rapporto Commissione di verifica della gestione e votazioni.

3

Elezioni europee

Intervista a Eugenio Tura, della Commissione migrazione del SEV.

7

Diritto a manifestare

A Ginevra, i commercianti e la destra borghese vogliono che il diritto di manifestare a carattere politico - una libertà fondamentale - venga eliminato perché dannoso per gli affari. Una sessantina di persone del Coordinamento ginevrino per il diritto di manifestazione - di cui il SEV fa parte tramite la CGAS - si sono riunite il 2 maggio davanti al Gran Consiglio per interrogare i deputati su un progetto di legge presentato a fine aprile dal PLR. Il presidente della CGAS si è detto preoccupato che il PLR debba essere ribattezzato come un partito repressivo e distruttore della libertà. È previsto un ricorso legale e si sta valutando anche la possibilità di indire un referendum.

Tpg: niente sciopero

Il 6 maggio, il 64% dei membri del SEV ha accettato l'ultima offerta dell'azienda, che il comitato SEV-tpg aveva ritenuto accettabile. Il preavviso di sciopero è stato revocato. Finalmente l'accordo soddisfa in larga misura le nostre richieste: aumenti salariali immediati, un ambizioso piano di assunzioni e di personale di riserva, un sistema di compensazione per il lavoro usurante e una proroga della moratoria sulla questione dei parcheggi. Sono stati presi altri impegni a medio termine, in particolare una revisione completa degli orari di lavoro per renderli meno faticosi.

Swiss: più voli e maggior utile

Nel primo trimestre del 2024 Swiss ha trasportato 3,7 milioni di passeggeri, quasi il 17% in più rispetto al primo trimestre del 2023, su un numero di voli superiore del 14,5%, mentre l'utile operativo è aumentato dell'8,1% a 1,2 miliardi di franchi svizzeri. Swiss ha citato il calo del settore cargo, la diminuzione dei ricavi medi (poiché molte compagnie aeree hanno aumentato la capacità) e l'aumento dei costi, in particolare per il carburante e il personale, «a seguito della rinegoziazione del CCL per il personale di cabina e di pilotaggio».

POLITICA EUROPEA

«L'Europa deve investire nella ferrovia»



Giorgio Tuti con la bandiera dell'ETF alla manifestazione del Primo Maggio a Soletta.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La Svizzera sta negoziando un nuovo accordo quadro con l'UE. Il SEV chiede di non cedere alle pressioni della Commissione europea per l'adesione alla liberalizzazione del trasporto internazionale di passeggeri su rotaia. Inoltre, il SEV sostiene la richiesta dell'Unione sindacale svizzera di salvaguardare la protezione dei salari. Le trattative della Svizzera sono anche nell'interesse dell'ETF, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti. Un'intervista sull'attuale politica europea con Giorgio Tuti, ex presidente del SEV e presidente in carica della sezione ferroviaria dell'ETF.

In quanto sindacati, attualmente i media svizzeri ci presentano spesso come un «freno» quando si tratta dei rapporti tra la Svizzera e l'UE. Come reagisci a questa accusa?

Con il tempo mi sono abituato a essere definito un «freno». Tuttavia, considerarci d'intralcio è fondamentalmente sbagliato. Siamo i primi a dire che occorre regolamentare e ottimizzare i rapporti con l'Unione europea. L'UE ha tante ottime pratiche che migliorerebbero anche la situazione in Svizzera. Quello che noi criticiamo sono le cose che andrebbero a peggiorare la situazione. Dobbiamo, da un lato, proteggere i nostri salari e, dall'altro, difendere il modello di cooperazione del settore ferroviario. E in questo senso i nostri sindacati partner europei ci sostengono pienamente. Se essere un ostacolo vuol dire questo, allora sono fiero di esserne uno.

Lottiamo per il mantenimento dell'assegnazione diretta delle prestazioni nel traffico ferroviario. Ci battiamo contro la concorrenza e a favore della cooperazione con le imprese ferroviarie straniere. In altre parole, ci opponiamo al dogma della liberalizzazione della Commissione europea. A ragione?

Il sistema concorrenziale ha danneggiato l'Europa. La Svezia ha insistito sul fatto che un aumento della concorrenza si sarebbe tradotto in una maggiore qualità per la clientela e in un più alto numero di treni, il tutto a costi inferiori. Poi, però, è successo l'esatto contrario: la

qualità dell'offerta ferroviaria è diminuita e i costi sono aumentati. I contribuenti e la clientela sono stati costretti a pagare di più. In Germania la concorrenza ha prodotto situazioni assurde. Ecco un esempio: ci sono 310 imprese che operano nel trasporto ferroviario di persone. In media quante partecipano a una gara d'appalto? 1,7 candidati (ride). E sarebbe questa la grande concorrenza? Questa non è concorrenza! È pura ideologia, l'illusione che la concorrenza renda tutto migliore. In realtà accade tutto il contrario. Questi appalti costano ai contribuenti e alle imprese enormi somme di denaro per dare alla fine un tale risultato.

La Svizzera e l'Austria, che assegnano le prestazioni per procedura diretta e prediligono i modelli di cooperazione ai bandi di gara, ottengono ottimi risultati. Hanno le migliori ferrovie d'Europa con il maggior numero di viaggiatori in tutto il Continente. La Commissione europea potrebbe finalmente cambiare idea?

La speranza è l'ultima a morire. Abbiamo pubblicato un documento programmatico come ETF nel quale chiediamo di porre fine alla politica della liberalizzazione e, al contempo, di aumentare gli investimenti nel trasporto su rotaia. Il settore ferroviario è parte della soluzione nella lotta al cambiamento climatico e deve essere promosso di conseguenza. Attualmente nella maggior parte dei Paesi si investe troppo poco nella ferrovia. In Francia sono solo 46 euro pro capite, in Germania 114 euro e in Italia 115 euro. In Svizzera si arriva a 450 euro pro capite. Abbiamo urgente bisogno di un'inversione di rotta, di un cambio di mentalità nella politica dei trasporti europea. Tra un mese ci saranno le elezioni per il Parlamento europeo. Forse è un'opportunità. È importante puntare su forze progressiste che si impegnino, tra le altre cose, a favore dei lavoratori e delle misure contro il cambiamento climatico.

Molti dei problemi che riscontriamo in Svizzera sono condivisi anche dai nostri colleghi europei. Nella maggior parte dei Paesi europei c'è carenza di personale nei trasporti pubblici e la sicurezza dei lavoratori è sotto pressione in molti luoghi. Si registrano progressi e miglioramenti sotto questo fronte?

Sì, e citerò tre esempi. Il primo è «Women in Rail», un accordo vincolante tra le parti sociali

volto a migliorare le condizioni delle donne che lavorano nelle ferrovie. L'obiettivo è rendere più allettanti questi posti di lavoro per attirare più donne nel settore e al tempo stesso colmare le lacune di personale. In questo campo stiamo facendo piccoli e continui passi avanti. Ad esempio, a Verona, in Italia, recentemente sono stati creati parcheggi riservati alle donne nelle vicinanze del luogo di lavoro. In questo modo, le donne che lavorano fino a tarda ora non devono più avere paura quando tornano alla propria auto di notte. Sembra poco, ma per le donne interessate rappresenta un grande miglioramento nella quotidianità lavorativa. Il secondo esempio è la proposta dell'inglese come lingua franca. La Commissione europea voleva introdurre con un iter accelerato l'inglese come lingua obbligatoria per il personale di locomotiva in servizio su tratte transfrontaliere. Per il momento siamo riusciti a bloccare questa procedura con una «joint recommendation» ovvero una raccomandazione congiunta della Comunità delle società ferroviarie e infrastrutturali europee (CER) e dell'ETF nel quadro del dialogo sociale. La Commissione europea dovrà ora fornirci le prove dei vantaggi che questa «lingua unica» dovrebbe portare. Infatti, i ritardi nell'attraversamento delle frontiere non hanno nulla a che vedere con la lingua, ma sono da ricondurre principalmente alla tecnologia, come del resto ci dicono tutti coloro che conoscono il mondo delle ferrovie. Il terzo e ultimo esempio è il cosiddetto regolamento OSP in materia di assegnazione diretta e concorrenza. Con una comunicazione sull'interpretazione del regolamento OSP, la Commissione europea, contrariamente al testo del regolamento e passando per la porta di servizio, ha posto la concorrenza al di sopra dell'assegnazione diretta delle prestazioni. Il regolamento definisce tuttavia la concorrenza e l'assegnazione diretta come equivalenti. La Commissione europea come legislatore? Non è possibile e non è compito suo. È un vero scandalo! Ora stiamo lavorando con i nostri partner austriaci per ribaltare questa interpretazione. Un professore austriaco di diritto ha dimostrato che l'interpretazione non è valida né dal punto di vista politico né tantomeno da quello giuridico. Ci sono quindi molti esempi di progressi a livello europeo e di risultati raggiunti a livello sindacale, che ci aiutano anche in Svizzera.

Per fine maggio l'ETF ha indetto una grande manifestazione a Parigi. Perché?

In alcuni Paesi europei sono in corso procedimenti da parte dell'autorità garante della concorrenza dell'UE contro aiuti o sovvenzioni statali non conformi alle norme UE in materia di aiuti di Stato. Nel caso di DB e DB Cargo, Bruxelles si scontra con il fatto che DB compensa le perdite di DB Cargo. Sono attese conseguenze devastanti per i posti di lavoro e il traffico merci su rotaia e quindi giustamente ci opponiamo. In Francia è in corso un procedimento analogo in conseguenza al quale SNCF Fret ha già ceduto trasporti e verrà ora suddivisa. È del tutto assurdo. Parliamo tanto di cambiamento climatico e di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, ma dando sanzioni e vietando gli aiuti, si mettono le imprese sotto pressione costringendole a misure di risparmio, riorganizzazioni e tagli all'offerta. Questa è un'enorme contraddizione. Andiamo quindi a Parigi per protestare contro questa assurda politica di liberalizzazione. È importante lanciare un segnale contro la dannosa politica di liberalizzazione dell'Unione europea prima delle elezioni europee.

COMITATO

Proseguire la politica di trasferimento

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La presa di posizione sulla TTPCP (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni), il rapporto della Commissione della verifica della gestione e l'adozione delle indicazioni di voto per le votazioni del 9 giugno sono stati argomenti della riunione del Comitato SEV del 26 aprile. Il Comitato ha detto sì all'iniziativa sullo sgravio dei premi, no all'iniziativa «Per un freno ai costi» no all'iniziativa «Per la libertà e l'integrità fisica» e sì alla modifica della legge per un approvvigionamento elettrico sicuro.

Il Consiglio federale intende rivedere parzialmente la legge sulle tasse sul traffico pesante e sviluppare ulteriormente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Simon Burgunder, coordinatore della politica dei trasporti del SEV, presenta al Comitato la posizione del SEV sull'ulteriore sviluppo della TTPCP. Dal punto di vista del SEV, l'obiettivo deve essere il proseguimento della politica svizzera dei trasporti e il rafforzamento della politica di trasferimento modale. A tal fine, il sistema della TTPCP deve essere adattato alle circostanze attuali in modo da aumentare l'ef-

fetto di trasferimento modale. A tal fine, è necessario adottare misure per migliorare il rapporto di prezzo tra ferrovia e strada a favore del trasporto merci su rotaia. Lo svantaggio strutturale dei costi del trasporto ferroviario può essere compensato solo se si riesce ad applicare il principio dei costi reali.

Inoltre, il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria deve essere garantito a lungo termine. La manutenzione dell'infrastruttura deve essere la priorità assoluta. Le entrate della Confederazione derivanti dalla TTPCP dovrebbero essere destinate esclusivamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Non c'è motivo di utilizzare parte di queste entrate per incentivi finanziari volti a promuovere la decarbonizzazione del trasporto pesante. Le risorse finanziarie dovrebbero invece essere utilizzate per migliorare le condizioni quadro per il trasporto ferroviario di merci e per promuovere il trasporto di merci su rotaia. Il Comitato SEV sostiene all'unanimità questa posizione.

Indicazioni di voto

Il Comitato SEV si è pure espresso sulle indicazioni di voto per le votazioni del 9 giugno. Sostiene l'iniziativa sullo sgravio dei premi, che chiede che i premi dell'assicurazione malattia non superino il 10% del reddito familiare. Un Sì



Il Comitato sostiene l'iniziativa che mira a garantire che i premi Cassa malati non superino il 10% del reddito disponibile.

renderebbe l'assicurazione malattia più sociale e fornirebbe un reale sollievo alle persone con un reddito medio-basso (si veda anche l'editoriale a pagina 1).

D'altro canto, il Comitato dice no all'iniziativa sul freno ai costi. «L'iniziativa è pericolosa perché è vaga», spiega Michael Spahr, responsabile della comunicazione del SEV. «Vuole collegare i costi della sanità allo sviluppo economico». A prima vista, sembra una buona idea. Ma, a guardar bene, potrebbe avere conseguenze devastanti. «Se l'economia smette improvvisamente di andare bene e i costi dell'assicurazione malattia devono essere ridotti, non è chiaro dove si possano realizzare i risparmi. È molto probabile che le lobby più forti tornino a prevalere, come ad esempio l'industria farmaceutica». Non si risparmierebbe quindi sul prezzo dei farmaci, ma si attuerebbero nuovamente misure di riduzione dei costi a spese della popolazione. Il rischio è che si crei un sistema sanitario a due livelli: un sistema ben sviluppato per i ricchi e un sistema con minori benefici per i redditi medio-bassi.

Anche l'iniziativa «Per la libertà e l'integrità fisica», lanciata dai gruppi no-vax, è vaga. Chiede che per gli interventi sull'integrità fisica o mentale si debba ottenere il consenso della persona interessata. Secondo l'iniziativa, una

persona che rifiuta il consenso non può essere penalizzata o svantaggiata. Il punto centrale dell'iniziativa, l'integrità fisica, è già sancito dalla Costituzione come diritto fondamentale. Ad esempio, nessuno può essere vaccinato senza consenso. Inoltre, le conseguenze dell'iniziativa, ad esempio per il lavoro della polizia e della magistratura, non sono chiare. Il Comitato decide dunque di votare contro questa proposta. Il Comitato è invece indiscutibilmente a favore della modifica della Legge sull'approvvigionamento elettrico sicuro. La modifica di queste leggi renderà più facile per la Svizzera espandere le fonti energetiche sostenibili come le centrali solari, eoliche e idroelettriche.

Nuovi volti al SEV

Nel complesso, la Commissione di verifica della gestione consegna al SEV un buon rapporto e formula raccomandazioni su come porre rimedio alle singole carenze dell'organizzazione. Al termine della riunione, il SEV informa sui cambiamenti del personale: Besa Mahmuti ha iniziato la sua attività di segretaria sindacale in aprile. Anche Muriel Zürcher inizierà come nuova segretaria sindacale in agosto. Entrambe hanno un'esperienza pluriennale nel lavoro sindacale e si occuperanno dei dossier nel settore delle Imprese di trasporto concessionarie (ITC).

+

Le trattative del CCL con la SOB hanno dato i loro frutti. Il SEV è molto lieto che il personale riceva un regolamento di pausa rivisto e moderno e quindi più tempo libero. Le pause sono ora registrate come orario di lavoro per il 60%, con una durata massima di due ore. Con questa misura di apprezzamento, la SOB stabilisce un nuovo standard, anche in considerazione della carenza di lavoratori qualificati. I colleghi sindacalizzati hanno già approvato il CCL a larga maggioranza.

-

Finlandia - Il Governo conservatore vuole limitare i diritti dei lavoratori, in particolare il diritto di sciopero. Il SEV esprime solidarietà ai colleghi finlandesi e li sostiene nella loro lotta contro la riforma prevista. Alla fine di aprile, insieme ad altri sindacati, ha presentato una lettera di protesta all'ambasciata finlandese a Berna. Valtteri Hirvonen, ambasciatore finlandese in Svizzera, ha ricevuto personalmente la delegazione e ha discusso brevemente della situazione attuale.



Valtteri Hirvonen, l'ambasciatore finlandese, riceve di persona la lettera di protesta.

PHILIPP HADORN risponde

G-ensis? FFS Cargo necessita stabilità e sicurezza

La squadra di 45 persone creata dal CEO Alexander Muhm sta progettando il futuro di FFS Cargo. Il nuovo uomo forte del trasporto merci e membro della direzione del gruppo FFS sta meditando una nuova mazzata per il settore?

Il «Programma G-ensis» sta in effetti suscitando molte domande e presso FFS Cargo la prospettiva di «tranquillità e stabilità», che sembrava dovesse succedere a due decenni in cui una riorganizzazione scacciava l'altra, appare tramontata prima di sorgere. Appaiono sempre più sbiadite anche le promesse di volersi concentrare sulla formazione del personale e sulla stabilizzazione dei trasporti, pronunciate dopo le indigeste conseguenze del progetto «traffico a carri completi 2017». La minaccia della «Riorganizzazione» torna a incombere.

Concentrare, modernizzare, automatizzare, ottimizzare, standardizzare, digitalizzare, posizionare, sono i classici concetti della formazione degli attuali manager, che il progetto G-ensis rappresenta come nuove invenzioni. E il SEV è

preoccupato per i seguenti motivi:

1. Il processo di reintegrazione di FFS Cargo è in corso e sta generando una concorrenza di risorse in seno al gruppo FFS.

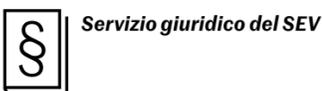
2. Il processo politico per ottenere maggiori finanziamenti per il trasporto merci (traffico a carri completi isolati) è entrato nella fase decisiva, in cui FFS Cargo dovrebbe comunicare in modo chiaro e inequivocabile di essere intenzionata e capace, grazie a una fitta rete di servizio, di portare più merci sulla ferrovia, a tutto vantaggio del raggiungimento degli obiettivi climatici e dell'alleggerimento del traffico stradale.

3. La rinuncia già avvenuta a nuove classi di formazione sta creando premesse irreversibili e contrarie all'ampliamento del trasporto merci. Viene compromessa anche la credibilità delle FFS verso il proprio personale, la clientela e l'opinione pubblica, proprio in un momento in cui quest'ultima appare disponibile ad aumentare i finanziamenti!

Philipp Hadorn è segretario sindacale e dirige tra l'altro il team del trasporto merci del SEV. Domande? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

COLPI DI DIRITTO

Solo contabilità elettronica dei salari?



Servizio giuridico del SEV

Il mio datore di lavoro può obbligarmi a ricevere una busta paga mensile in formato elettronico o ho il diritto di chiedere una versione cartacea?

Goran, conducente di autobus, è in difficoltà: dall'inizio dell'anno, il suo datore di lavoro ha introdotto un sistema informatico che gli consente di inviare in modo sicuro il suo estratto conto mensile. Goran detesta i computer e non ha ancora imparato a usare gli strumenti. Nonostante i suoi sforzi, non riesce ad accedere agli estratti conto, quindi non può controllarli. Si chiede se il suo datore di lavoro possa costringerlo a procedere in questo modo che contrasta con i suoi interessi.

Ai sensi dell'ultima frase dell'art. 323b comma 1 del Codice delle Obligazioni (CO), al dipendente deve essere consegnato un certificato di salario. Lo scopo è quello di verificare la retribuzione percepita. Sebbene non sia specificata la frequen-

za di invio dei conteggi, per i lavoratori il cui salario può variare su base mensile a causa di orari di lavoro irregolari, il conteggio deve essere inviato su base mensile. È il caso di Goran, che lavora regolarmente nei fine settimana e di notte.

Ai sensi dell'art. 321d comma 1 del Codice delle obbligazioni, il datore di lavoro ha il diritto e il dovere di impartire istruzioni al proprio dipendente. Il dipendente è tenuto a rispettarle in virtù del suo dovere di fedeltà e secondo le regole della buona fede. L'obbligo di fedeltà significa che il dipendente deve astenersi da qualsiasi comportamento che possa ledere i legittimi interessi del datore di lavoro. Questo dovere dipende dall'attività svolta e sussiste solo per i compiti necessari allo svolgimento della funzione contrattuale.

L'implementazione di un sistema informatico per le buste paga è principalmente legato all'interesse economico del datore di lavoro: il processo di invio fisico viene eliminato, con un risparmio di tempo e di costi. Il datore di lavoro potrebbe sostenere che, in virtù del dovere di lealtà, il/la dipendente è obbligato/a

ad accettare il sistema di consegna elettronico, al fine di salvaguardare i propri interessi finanziari. Riteniamo che questa interpretazione dell'obbligo di fedeltà sia troppo ampia, che il suo limite risieda nella protezione della personalità del lavoratore/della lavoratrice e che debba essere applicata solo se esiste un legame sufficiente con il rapporto di lavoro. In questo caso, non c'è un legame sufficiente tra il rapporto di lavoro e un possibile risparmio da parte del datore di lavoro sull'invio di documenti cartacei e, soprattutto, l'obbligo di ricevere documenti elettronici è potenzialmente in grado di minare realmente gli interessi legittimi e finanziari di alcuni dipendenti che vorrebbero controllare la propria busta paga tramite una copia cartacea.

Sebbene i risparmi di tempo e di costi derivanti dalla digitalizzazione siano reali e non debbano essere esclusi dalle riflessioni delle aziende sui loro metodi organizzativi, riteniamo che sia necessario che i conteggi salariali siano disponibili in forma cartacea se un/una dipendente lo richiede.

HELVETIA

Prorogare o ammortizzare un'ipoteca?

Cosa va considerato in vista del pensionamento?

È una buona cosa che il momento della proroga della vostra ipoteca giunga prima del pensionamento e che possiate prendere adesso questa decisione così importante. Quasi sempre il pensionamento porta con sé grandi cambiamenti, ovviamente anche a livello finanziario. Per prendere una decisione non basatevi troppo sull'attuale contesto dei tassi d'interesse, ma tenete conto piuttosto della vostra situazione finanziaria dopo il pensionamento e della vostra futura situazione abitativa.

Considerare sempre i rimborsi nel loro insieme

Se già oggi l'anticipo di cui usufruite è inferiore al limite previsto per il momento del pensionamento, pari al 65%, non ha alcun senso – nell'attuale contesto di tassi bassi – optare per un ammortamento parziale o totale. Non potreste più dedurre dalle imposte gli interessi ipotecari e quindi paghereste più tasse. L'ammortamento parziale ha inoltre lo svantaggio che un'ipoteca costituita da un piccolo importo non risulta allettante per molti istituti ipotecari e quindi andreste a pagare un tasso d'interesse più elevato. Al contrario, in vista del pensionamento, i risparmi vi offrono un ampio margine di manovra, che probabilmente non volete garantirvi già ora ricorrendo a un ammortamento.

Valutare l'investimento diretto nell'abitazione di proprietà

In vista del pensionamento, verificate lo stato del vostro immobile e riflettete sulla possibilità di investire i vostri risparmi direttamente nell'abitazione di proprietà, magari sotto forma di lavori finalizzati al mantenimento del valore per ottenere anche un vantaggio fiscale oppure di interventi che ne aumentino il valore. Se avete in programma di vendere l'immobile nei prossimi anni, potrebbe valer la pena optare per misure di



natura energetica, che spesso sono sovvenzionate dallo Stato e rendono la casa più allettante per voi e per potenziali acquirenti.

Confrontare vari prodotti ipotecari

Certo, la situazione dei tassi d'interesse andrebbe tenuta presente, ma non dovrebbe condizionare eccessivamente la decisione. A livello storico, il contesto dei tassi si attesta su livelli ancora molto bassi. Se avete intenzione di vendere, vi sono fornitori ipotecari che offrono ipoteche a tasso fisso con disdetta gratuita in caso di vendita.

Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'Agenzia generale di Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione per trovare la miglior soluzione globale su misura per voi. Troverete ulteriori informazioni a riguardo su www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con



La Sua Assicurazione svizzera

SECONDA FORMAZIONE ALLE FFS

Quando devono essere rimborsati i costi della formazione?

Markus Fischer. Alle FFS il rimborso dei costi di formazione è disciplinato in tutto il Gruppo dalla direttiva K 152.1 «Formazione e formazione continua». I corsi di una seconda formazione portano, ad esempio, a ricoprire i ruoli di addetto allo smistamento dei treni, addetto alla diagnostica dei veicoli, addetto alla clientela, macchinista (ad es. B 100) o agente di polizia dei trasporti.

Il testo della direttiva è stato riformulato dall'HR del Gruppo questa primavera in seguito a un intervento del SEV, anche se la prassi precedente sarà mantenuta. Finora, in generale, le FFS hanno rinunciato al rimborso dei costi di formazione se un secondo programma di formazione è stato interrotto o l'esame finale non è stato superato; e continuano a farlo. Inoltre, come in passato, dopo la conclusione di una seconda formazione è necessario rispettare un periodo di fedeltà concordato contrattualmente e della durata massima di tre anni. Chi lascia le FFS prima di tale termine deve rimborsare i costi di formazione pro rata temporis.

Il citato intervento del SEV è avvenuto l'anno scorso dopo aver constatato una nuova prassi in al-

cuni casi: ai diplomati dei corsi di formazione per macchinisti dell'infrastruttura della Svizzera occidentale e dei corsi di formazione per macchinisti del trasporto viaggiatori veniva chiesto di restituire ingenti somme di denaro dopo aver fallito gli esami finali. Dopo lunghe discussioni, il SEV è riuscito a convincere le FFS a rinunciare a queste richieste. E l'HR del Gruppo ha formulato un regolamento interdivisionale vincolante.

L'unica eccezione è rappresentata dagli agenti di Polizia dei trasporti: in questo caso, le FFS recuperano puntualmente i costi di formazione se la formazione viene annullata dopo il periodo di prova o se l'esame finale non viene superato. Le FFS giustificano questa eccezione affermando che esiste un forte mercato per questa categoria professionale, il che significa che durante la formazione alcune persone passano ad altri corpi di polizia. Inoltre, le altre forze di polizia procederanno allo stesso modo. «Per il resto, però, grazie al nostro intervento, il trattamento all'interno dell'intero Gruppo FFS è regolato allo stesso modo, e con una buona regolamentazione» afferma il vicepresidente del SEV Patrick Kummer.

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 92856 11, www.fachmedien.ch**Prestampa:** CH Regionalmedien AG,www.chmediafachmedien.ch**Stampa:** CH Media Print AG,www.chmediaprint.ch**Prossima edizione:** 31 maggio 2024.**Chiusura redazionale:** 21 maggio, ore 10.00.

PRIMO MAGGIO

Premi più bassi salari più alti



Non ci deve essere distinzione tra lavoratrici e lavoratori del settore pubblico e quelli/e del privato.

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Sono migliaia le persone scese in piazza in tutta la Svizzera mercoledì 1° maggio per celebrare la Giornata internazionale dei diritti dei lavoratori. Le proteste si sono concentrate sui salari e sulla perdita del potere d'acquisto.

Anche in Ticino, nonostante la pioggia battente, un migliaio di persone hanno partecipato al tradizionale corteo che dalla stazione di Bellinzona si è snodato fino in Piazza Governo (vedi foto). Sull'onda delle proteste contro le misure di risparmio cantonali, qui lo slogan era: «Uniti per salari, pensioni e lavoro di qualità. Pubblico e privato: solidarietà». Misure di risparmio che, come ha ricordato il segretario sindacale SEV Angelo Stroppini: «Stanno incidendo anche sui trasporti pubblici e nel 2025 potrebbero esserci delle conseguenze in termini di offerta del servizio, con possibili conseguenze anche sul fabbisogno di personale. Compito del SEV far sì che eventuali misure di risparmio non ricadano sulle spalle delle lavoratrici e lavoratori».

In generale in Svizzera i premi della Cassa malati sono stati al centro dei temi della giornata, all'insegna dello slogan «Premi più bassi, salari più alti» e gli oratori dalle varie Piazze del Paese hanno sottolineato la necessità di aumenti salariali reali e si sono espressi a favore dell'iniziativa socialista per la riduzione dei premi, in votazione il 9 giugno.

Nel suo discorso tenuto a Bienne (BE), Pierre-Yves Maillard, presidente dell'USS, ha denunciato le «Cifre completamente false sull'inflazione» annunciate in Svizzera. Il fatto che i premi della Cassa malati siano esclusi dal calcolo offusca la realtà. A causa di questa "omissione", la realtà dell'inflazione è ampiamente sottostimata. L'USS si batterà anche contro la riforma del 2° pilastro, oltre che contro la liberalizzazione del sistema sanitario e per la difesa del servizio pubblico nell'elettricità e nei trasporti.

L'USS ha organizzato manifestazioni in una cinquantina di città del Paese. Circa 10.000 persone hanno partecipato al corteo del Primo Maggio a Zurigo. Altre manifestazioni hanno richiamato 2.500 persone a Basilea e Ginevra, 800 a Losanna e diverse centinaia a Berna. A Delémont, erano circa in 300 al corteo intergiurassiano del Primo Maggio, mentre a Bienne erano presenti dalle 150 alle 200 persone.

Fermare il declino salariale

Secondo il Rapporto 2024 dell'USS sulla ripartizione, "gli unici vincitori sono le persone con un reddito molto alto. I salari reali bassi e medi ristagnano; l'onere dei premi di cassa malati è diventato troppo pesante da sostenere. La politica fiscale della Svizzera sta chiaramente andando nella direzione sbagliata: mentre i redditi medio-bassi vengono compressi, gli stipendi più alti sono addirittura saliti alle stelle.

Da qui il duplice obiettivo di questo Primo Maggio: contro l'aumento dei premi di cassa malati e a favore di salari più alti. Per quanto riguarda la prima questione, l'USS si batte a favore dell'iniziativa per la limitazione dei premi. Questo provvedimento comporterebbe un miglioramento concreto per centinaia di migliaia di famiglie e costituirebbe un segnale importante dopo l'accettazione della tredicesima AVS. La battaglia per i salari, invece, non si combatte alle urne. Il suo esito dipenderà dalla capacità di mobilitazione nei luoghi di lavoro. La manifestazione nazionale di settembre annunciata dall'USS potrebbe essere un passo in questa direzione.



Al Primo Maggio con il SEV



Vento e pioggia non ci fermano!



Un migliaio di persone hanno sfidato la pioggia a Bellinzona



Le misure di risparmio volute dal Governo ticinese rischiano di ripercuotersi anche sul trasporto pubblico. Il SEV non ci sta!

TS Ticino

23.05
Assemblea generale

Caro/a collega, siamo lieti di invitarvi all'annuale assemblea generale.

Quando: 23 maggio alle 17.

Dove: al **Ristorante Audia**, in Viale Stazione 29A a **Bellinzona**.

Ordine del giorno: **1.** Saluto introduttivo; **2.** Verbale ultima assemblea; **3.** Rapporti e approvazione: a) del presidente sezionale; b) del cassiere e dei revisori; c) approvazione dei conti; **4.** Adeguamento quota SEV-TS; **5.** Relazione sindacale su temi di attualità: **a)** attualità sindacale generale; **b)** situazione nei diversi servizi; **6.** Consegna onoreficenze per 25 e 40 anni d'appartenenza al SEV; **7.** Eventuali.

L'assemblea è aperta a membri e interessati. **Al termine verrà offerto un generoso aperitivo.**

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: **1.** Saluto introduttivo; **2.** Nomina presidente del giorno; **3.** Nomina scrutatori; **4.** Approvazione ordine del giorno; **5.** Approvazione ultimo verbale; **6.** Relazione del presidente; **7.** Relazione di un segretario sindacale; **8.** Approvazione dei conti 2023. Rapporto del cassiere e dei revisori; **9.** Nomine: a) membri di comitato e del presidente sezionale periodo amministrativo 2025-2028; b) supplente nella commissione di gestione.

10. Benemerenze per i 40 anni di militanza nel SEV; **11.** Eventuali.

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**.

PV Ticino e Moesano

06.06
Gita primaverile

Organizza la PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati - **Gita aperta anche ai membri VPT.**

Quest'anno abbiamo scelto una meta diversa, ma certamente piena di fascino storico- culturale, senza trascurare la gastronomia locale. **Visiteremo la Tenuta Colombara di Livorno Ferraris**, presso Vercelli, ossia l'immenso palazzo che ospita, tra l'altro, **il museo storico dedicato alle mondine**, le tipiche figure storiche di un tempo, ricordate nei canti popolari tradizionali e in vari film neorealisti. Come sempre **ci sposteremo in comodi autobus** attraverso Lombardia e Piemonte, con la consueta sosta per il caffè e brioche.

All'arrivo, previsto per le ore 10.30, saranno ad attendervi le guide per la visita del museo, della durata di

circa 90 minuti. In seguito, ci trasferiremo all'Antica Osteria la Colombara, per **il pranzo che sarà servito alle 12.30.**

Menu: tagliere di salumi del territorio, battuta di carne cruda alla monferrina, vitello tonnato, tomini in salsa rosa. A seguire due risotti: alla parmigiana e ai funghi, oppure panissa (riso con fagioli e salame), e il piatto principale: arrosto della vena con patate. Come dessert gusteremo il bunet, dolce tradizionale tipico del Piemonte. Il tutto accompagnato da vini della casa, acqua e caffè.

Il **costo della gita è di CHF 60.-** e include il viaggio, la visita guidata del museo, l'aperitivo e il pranzo con le bevande all'Antica Osteria la Colombara. **Rientro in serata.**

Orari dei bus dal Ticino (indicativi):

Castione Stazione FFS: **7.30**

Giubiasco, Casa Aranda: **7.45**

Giubiasco Stazione FFS: **7.50**

Lugano Fornaci: **8.20**

Mendrisio Albergo Coronado: **8.40**
Balerna Pontegana, rimessa AMSA: **8.50.**

Fermate e orari sono indicativi e potranno subire modifiche a seconda del numero di partecipanti. Ulteriori dettagli saranno pubblicati sul giornale SEV del 10 maggio 2024 e al sito web della sezione SEV PV Ticino e Moesano.

Iscrizioni: il termine è fissato a **lunedì 27 maggio**, ma per questioni organizzative vi saremmo grati per un

annuncio tempestivo a:

Sopraceneri: Marco Hefti,
078 846 9173

E-mail: heftimarco@gmail.com

Sottoceneri: Massimo Piccioli,
079 505 11 07

E-mail: pimax1954@bluewin.ch

USB

06.06
Assemblea dei delegati

Giovedì 6 giugno alle **20.15** si terrà l'Assemblea dei delegati dell'Unione Sindacale Bellinzona, alla **Casa del Popolo di Bellinzona**.

Ordine del giorno: **1.** Saluto del presidente; **2.** Nomina scrutatori ed estensore del protocollo; **3.** Approvazione del verbale dell'assemblea del 14 giugno 2023; **4.** Sostituzione del tetto Casa del Popolo, architetto P. Boetschi; **5.** Gestione 2023: **a)** Rapporto del presidente; **b)** Rapporto dell'amministratrice; **6.** Conti 2023: **a)** Resoconto finanziario; **b)** Rapporto dei revisori e della revisione esterna; **7.** Preventivi 2024; **8.** Nomina nuovo membro di comitato; **9.** Eventuali.

Diritto partecipazione sezioni: un delegato ogni 40 membri o frazione maggiore di 20 membri. Le singole sezioni designano i delegati. Il bilancio e il conto economico sono a disposizione presso la segreteria del vostro sindacato.

Agenda 6/24

CC ZPV

La violenza preoccupa

Servizio stampa ZPV, info@zpv.ch. Il presidente centrale Ralph Kessler ha dato il benvenuto ai presidenti di sezione e ai loro vice, ai membri della Commissione di verifica della gestione della ZPV, in particolare all'ospite Carmine Cucciniello e a Nadja Drewes, che ancora una volta ha assicurato la traduzione, per la prima riunione del Comitato centrale del 2024.

Nel punto all'ordine del giorno "Attualità ZPV", Ralph ci ha aggiornato sugli ultimi sviluppi. I primi miglioramenti sono visibili nelle procedure davanti all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Anche le modifiche apportate ai turni di servizio nel corso dell'anno saranno sottoposte a consultazione. Le FFS intendono negoziare con la Commissione del personale - che non è competente in materia ai sensi dell'allegato 10 del CCL FFS (orario di lavoro)- ulteriori adeguamenti del regolamento in relazione alle modifiche dei turni di servizio. Per quanto riguarda la lunghezza insufficiente dei marciapiedi, dobbiamo purtroppo constatare ancora una volta che le estremità delle carrozze non vengono memorizzate in Tip 2 per tutti i treni troppo lunghi. Ciò rende ancora più importante creare un messaggio ESQ per ogni caso, in modo da poter correggere queste discrepanze. La sezione ZPV Interlaken è stata sciolta come previsto il 31.12.2023. Il bilancio annuale della sezione ZPV Interlaken è stato verificato dalla GPK (Commissione di verifica della gestione) il 2 febbraio 2024. Il 28 marzo 2024, Ralph Kessler e Markus Zobrist si sono incontrati con il comitato direttivo della ZPV di Berna per discutere la distribuzione dei compiti. Markus Zobrist rappresenterà Interlaken nella sezione di Berna e parteciperà anche agli incontri con la direzione di KB Mitte. Ursula Nusbaum è stata calorosamente ringraziata per il suo grande impegno. Il progetto del nuovo processo di partenza (processo di partenza orientato al cliente "KOA") ha suscitato molte discussioni, soprattutto perché non tutti i partecipanti al progetto sono d'accordo su

come dovrebbe essere implementato il voto elettronico. Questo nuovo processo di partenza comporta anche alcuni rischi, non trascurabili. Ci sono ancora molte domande senza risposta sull'esatta implementazione, prima ancora di essere pronti a effettuare un test.

Lo scorso autunno c'è stata una discussione con le FFS in merito al trasporto dei tifosi e alla violenza sui treni. I 26 giorni di assenza sono stati un tema importante. Una delle misure adottate è il corso base di "Sicurezza" a Winterthur, che ora è di nuovo obbligatorio per il personale dei treni. Poiché gli accompagnatori Securitas sono spesso assenti dopo le 22:00, Ralph ci chiede di presentare un rapporto ESQ con copia a info@zpv.ch. Molte preoccupazioni delle sezioni, dei comitati e della RhB sono confluite nel punto all'ordine del giorno "Relazioni". Nel corso di vivaci discussioni, in alcuni casi siamo riusciti a trovare direttamente le risposte, mentre altri argomenti sono stati momentaneamente accantonati per ulteriori chiarimenti. Per la prima volta, la relazione della RhB è stata redatta da un presidente di sezione ad interim. L'assemblea generale ha eletto Luzi Oberer presidente e Franco Andreazzi vicepresidente della sezione ZPV di Samedan. Il Comitato centrale della ZPV si è congratulato con i nuovi eletti con un caloroso applauso.

Ci sono ancora alcuni posti disponibili per il corso di autodifesa ZPV del 24.10.2024. Le iscrizioni sono ancora possibili su bildung@zpv.ch.

Carmine Cucciniello, Simon Ochsner e Sandro Tufano erano stati invitati alla riunione del Comitato centrale in quanto si erano dimessi dalla carica di presidenti di sezione. Purtroppo Simon e Sandro non hanno potuto partecipare alla riunione. Carmine era membro del Comitato centrale della ZPV dal 2012. Ora ha ceduto la carica di presidente della sezione ZPV di Basilea al figlio Alessandro. A nome della ZPV, Ralph Kessler lo ha ringraziato per il suo impegno attivo in tutti questi anni e lo ha omaggiato con un regalo.

PERSONALE LAVORI SEZIONE TICINO

Motivati e determinati

Veronica Galster Lo scorso 11 aprile si è tenuta l'Assemblea generale annuale del Personale Lavori Ticino, che si è aperta con i saluti del presidente sezionale Davide Perini, che ha ringraziato i presenti: «Sono contento di vedervi, abbiamo bisogno del vostro sostegno per avere un sindacato forte e uscire da questi anni difficili, per difendere quanto ottenuto fino ad ora, ma anche per portare avanti nuove rivendicazioni, e qui mi rivolgo in particolare ai giovani», ha detto. Un grazie in particolare è andato a Giuseppe Lanini per aver accettato di rimanere nella Commissione centrale.

Dopo la nomina degli scrutatori, l'approvazione del verbale dell'ultima Assemblea e dei rapporti d'attività 2023, si è quindi proceduto alle elezioni per il periodo amministrativo 2025-2028. Sono stati rieletti all'unanimità il presidente Davide Perini e il cassiere Hermann Blätter. Per il Comitato si sono messi a disposizione e sono stati eletti all'unanimità: Calogero Ferruccio Noto (uscente, segretario e responsabile reclutamento), Claudio Gianella (uscente), Andrea Cosenza (uscente) e Loris Lo Nobile (nuovo). Per la Commissione di verifica della gestione, al posto degli uscenti Massimo Rossi e Athos Del Don (che hanno raggiunto il numero massimo di mandati consentiti), sono stati proposti ed eletti all'unanimità: Pier Antonio Bavera e Sheila Pestoni quali membri effettivi e Patrizia Catalano quale membro supplente.

Per quanto concerne l'Assemblea dei delegati SEV Personale Lavori, (oltre al presidente sezionale che partecipa d'ufficio) la sezione ha proposto ed eletto in blocco: Claudio Gianella e Massimo Rossi quali delegati sezionali; Andrea Cosenza quale primo supplente, Loris Lo Nobile quale secondo supplente e Sheila Pestoni quale terzo supplente. Per la partecipazione all'Assemblea dei delegati del 5 giugno si è offerta, con accordo unanime dell'Assemblea, Sheila Pestoni.

Per quanto riguarda il prossimo Congresso SEV, la sezione ha proposto ed eletto in blocco

(oltre al presidente sezionale che partecipa d'ufficio): Claudio Gianella quale delegato; Massimo Rossi, Andrea Cosenza e Loris Lo Nobile quali supplenti.

L'uscente Giuseppe Lanini, come già scritto, ha comunicato la sua disponibilità ad essere rieletto dall'Assemblea dei Delegati del SEV Personale Lavori per la Commissione centrale, l'Assemblea sezionale appoggia la sua candidatura con voto unanime. Per la Commissione Migrazione viene nominato Loris Lo Nobile quale candidato. Ferruccio Noto ha ricordato che la Giornata della Migrazione si terrà il prossimo 27 settembre, invitando i presenti a riservare la data e annunciarsi per la partecipazione. Per la Commissione Donne invece si è proposta Patrizia Catalano.

È poi giunto il momento di premiare la fedeltà al sindacato e alla Sezione di alcuni affiliati: Antonio D'Angiolillo per i 20 d'appartenenza al SEV; Vasco Ratti e Fiorenzo Cadra per i 30 anni e Giorgio Bordoli per i 45.

Ferruccio Noto ha quindi illustrato il programma e le iniziative per il 2024 della Sezione, con l'obiettivo di arrivare a 300 affiliati a fine 2024 (al momento dell'Assemblea si contavano 266 membri): «Questo obiettivo sarà raggiungibile perché verranno finalmente inquadriati tra i membri attivi anche gli apprendisti, come avevamo chiesto nella scorsa assemblea», ha spiegato.

Ha poi preso la parola il segretario sindacale SEV Pedro Bento: «È bello anche vedere le "solite facce" - ha detto - perché questo dimostra un attaccamento al sindacato». Bento ha poi ricordato che a volte bastano anche piccole azioni per fare la differenza, come nel caso delle trattative salariali FFS e FFS Cargo, quando l'azienda non voleva riconoscere la compensazione del rincaro ai dipendenti: una mobilitazione del SEV a livello nazionale ha permesso di sbloccare la situazione in pochi giorni.

Al termine dei lavori assembleari, i presenti hanno potuto gustare un ottimo aperitivo offerto dalla Sezione.

ELEZIONI EUROPEE 2024

«Impedire lo slittamento a destra dell'Europa!»



Michael Spahr
michael.spahr@sev-
online.ch

Dal 6 al 9 giugno l'Europa eleggerà un nuovo Parlamento. Anche i cittadini e le cittadine dell'Unione europea che vivono in Svizzera possono partecipare alle elezioni. Intervista a Eugenio Tura, rappresentante della Commissione migrazione nel Comitato SEV e cittadino italo-svizzero.

Cosa farai all'inizio di giugno 2024?

Il 7 giugno abbiamo una riunione del Comitato SEV e subito dopo prenderò un aereo per la Sicilia per poter votare nel mio paese. Perché è estremamente importante che anche noi italiani residenti all'estero andiamo a votare. Purtroppo, poiché la Svizzera non fa parte dell'Unione europea, non possiamo votare per posta e dobbiamo recarci alle urne.

Circa un membro del SEV su dieci è cittadino/a di un Paese dell'UE. Perché ritieni che sia così importante esercitare questo diritto civico e partecipare a queste elezioni? O cosa ti spinge a recarti in Sicilia per queste elezioni?

A mio avviso, questo aumenta la

possibilità che l'attuale governo italiano non vinca le elezioni europee con un margine così ampio. Le previsioni attuali suggeriscono che i partiti dell'attuale governo di estrema destra vinceranno le elezioni. Per me è importante contrastare questo fenomeno. Se la maggioranza degli italiani voterà per la destra anche in queste elezioni, invierà un brutto segnale all'Europa.

Il governo di Giorgia Meloni è composto principalmente da membri dei tre partiti di destra: Forza Italia, Lega e il suo partito Fratelli d'Italia. Questi ultimi sono considerati post-fascisti, cioè di estrema destra. Meloni governa l'Italia dal 2022. Cosa ti preoccupa di questo governo dal punto di vista sindacale?

Meloni e il suo governo sostengono una politica che favorisce i ricchi e svantaggia i poveri. La destra sostiene di difendere i cittadini comuni, ma in realtà è l'esatto contrario. Prendiamo ad esempio la questione della disoccupazione: la destra sostiene che i disoccupati stessi sono responsabili della loro situazione perché sono pigri. Vogliono costringere le persone ad accettare lavori in cui guadagnano solo 5 euro all'ora. Il governo ha perso completamente il senso della realtà. Loro stessi guadagnano dai 15 ai

20.000 euro al mese e non hanno idea di cosa sia il mercato del lavoro inaridito.

Lo scorso autunno, quando i sindacati si sono opposti alla politica del governo con un grande sciopero, sono stati minacciati dal governo stesso. Il politico populista di destra della Lega Matteo Salvini, che è anche vicepremier della Meloni, ha minacciato di limitare il diritto di sciopero e quindi il lavoro sindacale. Dal punto di vista sindacale, non un solo voto dovrebbe andare a uno di questi tre partiti.

Anche in Finlandia, dove, come in Italia, è al potere un governo di destra con alcuni partiti di estrema destra, i diritti sindacali vengono limitati. Inoltre, lo stato sociale viene smantellato. Il SEV ha presentato all'ambasciata finlandese una nota di protesta contro questa politica. Non si tratta quindi di un fenomeno solo italiano.

Esattamente. Per questo è importante che noi sindacalisti con passaporto europeo esercitiamo il nostro diritto di voto all'inizio di giugno e impediamo l'imminente slittamento a destra dell'Europa. In Italia si può vedere cosa succede quando la destra è al potere. Danno alla gente la sensazione di fare qualcosa di nuovo che serve a tutta la popolazione. In realtà, però, rappresentano idee autori-

tarie e una politica che serve principalmente ai ricchi, che è tutto fuorché una nuova politica. Meloni, che si vende come una donna dal volto fresco e sobria, in realtà fa parte dell'establishment da molto tempo ed è stata ministra sotto Berlusconi quindici anni fa. Inoltre, molti di questi partiti populistici di destra perseguono una politica economica neoliberista. In altre parole, promuovono la privatizzazione e la liberalizzazione e lottano contro il servizio pubblico.

Questo significa che nemmeno la destra è dalla nostra parte in termini di politica dei trasporti. Come vedi questa situazione?

Anche in questo caso l'Italia è l'esempio migliore, quindi in realtà è un cattivo esempio. Perché vado in Sicilia in aereo e non viaggio con i mezzi pubblici? Perché potrei perdere la data delle elezioni (ride). Se in Sicilia si vuole andare da una parte all'altra dell'isola in treno, si impiega circa lo stesso tempo di un volo da qui alla Thailandia. In Italia molti trasporti pubblici regionali non funzionano. Naturalmente, ci sono invece sul territorio italiano ottimi collegamenti con i treni ad alta velocità. Se si viaggia da Milano a Roma, il treno funziona benissimo. Le ferrovie statali e i concorrenti privati fanno un buon lavoro. Ma se si viaggia in Calabria o

in Sicilia, cioè dove non si possono fare grandi profitti, si sperimenta un mondo ferroviario dello scorso millennio. La maggior parte delle ferrovie è ancora a binario unico. Tra l'altro, questo è anche un buon esempio della tipica politica di destra. Promette a gran voce di far decollare progetti prestigiosi. In facciata brilla e scintilla. Dietro le quinte, però, le cose si fanno cupe. In Italia, la destra ha tirato fuori dalla naftalina un vecchio progetto, quello di costruire un ponte sullo stretto di Messina, per le auto e per la ferrovia. Ma i binari ferroviari su entrambi i lati sono in uno stato pietoso. Le infrastrutture che sarebbero necessarie per dare un senso a questo ponte non ci sono. È come costruire una magnifica piramide in mezzo al deserto.

Le elezioni europee non minacciano uno spostamento a destra solo in Italia, ma anche altrove. L'AfD in Germania, il Rassemblement National in Francia e altri partiti di estrema destra potrebbero vincere. Potrebbero essere tempi duri per i sindacati e per le politiche ecologiche e sociali in Europa.

Andare a votare! È l'unica cosa che possiamo fare. Quello che sta accadendo in Italia non deve accadere in Europa. Dobbiamo impedirlo ognuno con il proprio voto.



UN TUFFO NEL PASSATO

Omar Cartulano

L'imponente diga della Verzasca che sventa tra fango e sassi. La traccia della vecchia strada che torna visibile. Antichi tralicci e alberi che sono rimasti eretti nel terreno, imperter-

ti. Per dei lavori di manutenzione il lago di Vogorno a inizio 2022 ha dovuto essere quasi interamente svuotato, facendo riemergere delle terre rimaste sott'acqua per più di

mezzo secolo. La forma del fondo della Valle, ormai sconosciuta ai più, è tornata a svelarsi tra giochi di ombre, luci e ricordi ormai rimasti nei cassetti...

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Quanto investe la Francia nella ferrovia rispetto alla Svizzera?

- Quasi dieci volte meno pro capite
- Quasi cento volte meno pro capite
- Quasi la stessa somma pro capite

2. Come si chiama il progetto del futuro di FFS Cargo?

- Di-vulgazione
- Ex-odus
- G-enesi

3. Quali sono i temi in votazione il 9 giugno?

- Premi Cassa malati, fornitura di energia elettrica, obbligo vaccinale
- Jet da combattimento, caccia al lupo, fondo pensioni
- Negoziati UE, Ferrovia 2050, Campionati europei di calcio

4. Quando si svolgeranno le elezioni parlamentari dell'UE?

- A Pentecoste 2024
- Dal 6 al 9 giugno 2024
- Non ci sono elezioni parlamentari nell'UE

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 21 maggio 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 5/2024: b/b/a/c

Il **buono FFS del valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Michel Bottaro di Evionnaz, membro PV Vallese.**

SULLE ORME DI...

Marc Werder, specialista tecnico della manutenzione di BLS

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

È un patito della tecnica e gli piace scoprire nel dettaglio come funzionano le cose. Non deve quindi meravigliare che il posto di specialista tecnico della manutenzione nell'officina di BLS a Spiez sia «esattamente ciò che fa per lui». Mentre visitiamo l'officina con Marc Werder, ci appare evidente la grande passione che mette nel suo lavoro. Un ritratto.

Marc Werder, o «Märcu», come lo chiamano tutti, è stato sempre affascinato dalla ferrovia, ma anche da ogni altro mezzo di trasporto come i battelli, le automobili e gli autobus. Da piccolo sognava di diventare un giorno macchinista. Spesso però, come accade nella vita, le cose sono andate diversamente.

Märcu conclude la sua formazione di meccanico d'automobili nel 2009. Già allora gli è chiaro che non avrebbe fatto questo lavoro per sempre. Succede dunque che a metà del 2014 un collega gli segnala un posto di lavoro libero alla BLS – viene assunto come specialista in manutenzione alla Aebimatt, si interessa molto del suo nuovo mestiere, si perfeziona con lo studio individuale e capisce sempre meglio i segreti di questa professione. Col tempo però, si affievolisce

la sua idea di fare i primi passi alla BLS per intraprendere prima o poi la formazione di macchinista. «Non me ne voglio più andare da qui!», ricorda Märcu sorridendo. È la varietà del «lavoro» che glielo fa davvero apprezzare. I suoi molteplici compiti vanno dalla sostituzione dei carrelli al nuovo rivestimento dei sedili alla riparazione dei WC dei treni. Märcu si sente al posto giusto.

Nel 2018 si candida come meccanico istruttore all'interno dell'azienda e da quel momento forma macchinisti e macchiniste durante i tre giorni dedicati alla tecnica. A lui inoltre l'officina affida gli specialisti della manutenzione che iniziano la formazione. È la ragione per cui, oltre al suo impegno sindacale, Märcu è divenuto una figura di riferimento importante per le colleghe e i colleghi che nel frattempo, come lui, dal 13 dicembre 2019 lavorano nell'officina di Spiez.

Poco tempo dopo il suo arrivo alla BLS, a 34 anni diventa membro del SEV, convinto dall'allora presidente del gruppo WAV Spiez/Berna. Quando il segretario del gruppo va in pensione, Marc assume questa funzione fino alla fine del 2019, allorché ristrutturazioni importanti riposizionano e danno anche una certa scossa al gruppo WAV. Nel corso di questi cambiamenti, Märcu ha occasione di parlare con i segretari sindacali responsabili ed è allora che decide di



Marc Werder nel suo elemento: nell'officina di Spiez il presidente della WAV BLS è a suo agio.

impegnarsi nella presidenza del nuovo gruppo WAV BLS. Egli ricorda ancora bene quanto affermato in occasione della prima assemblea generale: «Il nuovo gruppo WAV BLS ristrutturato intraprende con forza un nuovo avvio!» Non sa dirci se questo sia effettivamente riuscito, annota con un sorriso. Resta il fatto che è un sindacalista molto attivo e non si stanca di ricordare a chi lavora con lui i numerosi punti di forza del SEV. «Mi fa piacere poter partecipare alle riunioni del comitato centrale BLS e ai negoziati salariali, ricevere informazioni importanti anche da altri ambiti della nostra azienda e conoscere sempre nuove persone, anche fuori della BLS», spiega Märcu. «Apprezzo il fatto di essere visto come interlocutore e un valido sostegno per i collaboratori delle officine, e so anche che posso sempre contare sull'appoggio del comitato e della segretaria sindacale Katrin Leuenberger», continua il «ghiottonone», come viene scherzosamente chiamato da colleghe e colleghi. «È vero, quando c'è qualcosa da mettere sotto i denti io ci sono sempre», ammette scherzando.

Sollecitato sul tema del reclutamento, Marc confessa come le quote associative siano per i giovani un ostacolo non da poco per l'appartenenza al sindacato. «È vero – aggiunge – loro guardano soprattutto ai costi e non vedono le molte prestazioni offerte». Marc però non mol-

la e spiega tutto quel che fa il SEV, che cosa ha ottenuto, senza dimenticare l'assistenza giuridica professionale. Cerca anche di far capire che i costi sono relativi: «In effetti non paghi niente, perché è grazie al SEV che ricevi aumenti salariali». E poi una certa parte della quota mensile può essere recuperata attraverso la formazione continua. A volte anch'egli si chiede se non si potrebbero ottenere risultati migliori dal reclutamento di giovani colleghi e colleghe, ma nemmeno lui ha la ricetta magica.

Lo si nota spesso parlando con Märcu: è sempre in movimento, non gli piace stare fermo. Forse dipende anche dai molti caffè che beve. «Se qualcuno mi chiede: come prendi il tuo caffè, io rispondo: sempre», ride. Una volta, tanto per cambiare, ha persino seguito una formazione da barista.

Nella vita privata gli piace molto viaggiare, soprattutto visitare le città. Ama anche la natura e per questo ha deciso di abitare in campagna, a Reichenbach im Kandertal. Il 34enne single vive con il suo gatto e un paio di pesci. A proposito – come tutti ben sanno e come mi comunica sorridendo – il gatto si chiama Günther.

Inoltre, sebbene venga considerato un ferroviere, a Marc le automobili danno sempre una grande gioia, ne ha addirittura tre. Un patito della tecnica in tutto e per tutto.

EREDITÀ

Micha Dal Col

