



SEV N.6

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FESTA DEI
LAVORATORI

Primo maggio in foto

▶ p.7

EDITORIALE di Michael Spahr,
responsabile della comunicazione

È giunta l'ora!

▶ p.3

I ghiacciai si sciolgono, gli smottamenti aumentano, le foreste bruciano ... il cambiamento climatico antropogenico è ogni anno più evidente: è innegabile, ormai. È giunto il momento di fare marcia indietro, specie nella politica dei trasporti. Ecco perché il consiglio di amministrazione del SEV sostiene in tutto e per tutto la nuova legge sulla protezione del clima.

Si voterà il 18 giugno. Diversamente dalle proposte passate, fallite alle urne, questa norma non si prefigge di far pagare di più i cittadini, ma di ricompensarli qualora adottino misure per la protezione del clima.

Per esempio, chi sarà disposto a sostituire l'impianto di riscaldamento a gasolio o a gas, costoso e inquinante, con uno basato su fonti di energia pulite, riceverà un soste-

gno finanziario. Quello che un tempo era un investimento gravoso, ora sarà di gran lunga più economico. Grazie ai costi di esercizio ridotti e all'ammortamento rapido, sul medio periodo i nuovi impianti costeranno di meno. Un bel vantaggio sia per i proprietari degli immobili sia per gli affittuari.

Ora, perché questa legge è una bella opportunità anche per la nostra politica dei trasporti? Perché prevede che la Svizzera raggiunga la neutralità climatica entro il 2050. A tal fine serviranno dei cambiamenti, nel riscaldamento, nell'industria e anche nei trasporti. La legge sulla protezione del clima obbliga la Confederazione a investire in trasporti ecosostenibili. Un obiettivo impossibile da raggiungere senza passare dalle strade alle rotaie e dai mezzi privati a quelli pubblici.

Da dove arriveranno i soldi? Dalle casse federali. I fondi per delle misure del genere ci sono, ma bisogna indirizzare il discorso politico in maniera tale che il denaro pubblico si orienti al bene collettivo.

Insomma, il 18 giugno non dobbiamo solo dire «sì» alla legge sulla protezione del clima, ma anche dire «no» alla riforma fiscale dell'OCSE che, nata per rafforzare il bene comune a livello globale, è infatti stata completamente stravolta dal nostro Parlamento.

Approvarla significa avanzare ancora una volta le grandi multinazionali – i principali responsabili del cambiamento climatico.

Niente scuse: il 18 giugno bisogna andare alle urne.

Il SEV nel CdA FFS

La segretaria sindacale E. Graf-Litscher rappresenta il personale FFS nel CdA.

2

Polizia ferroviaria

I sindacati e le FFS hanno concordato nuove BAR.

4

SNL

Il Tribunale arbitrale da ragione ai dipendenti SNL bacino svizzero Lago Maggiore

6

Raccolta firme

Secondo le stime dell'USS, la raccolta firme per il referendum contro la nuova legge sui fondi pensione (LPP) è iniziata bene. Tuttavia, è importante che il maggior numero possibile di persone invii un segnale. Se il referendum non venisse approvato, le persone con redditi medio-bassi dovrebbero presto pagare di più e riceverebbero una pensione molto inferiore a quella attuale. I moduli per il referendum sono stati allegati allo scorso numero del giornale SEV, ma possono anche essere scaricati dal sito www.sev-online.ch.

E-Voting

Per le elezioni suppletive della CoPe il voto elettronico è aperto fino al 20 maggio. Vota per i due candidati SEV.



Denise Engel, CoPe Divisione Infrastruttura, circoscrizione Progetti di ampliamento e rinnovo (I-AEP)



Frank Jeremias, CoPe Superficie Infrastruttura Orario ed esercizio di supporto (FUB). Circoscrizione elettorale Support.

Servono limiti vincolanti

I membri dell'Iniziativa delle Alpi chiedono al Consiglio federale di fissare un obiettivo vincolante per il trasporto delle merci su ferrovia nell'ambito della revisione della legge sul trasporto di merci. Bisogna anche mettere a disposizione i mezzi promozionali necessari.

L'Iniziativa delle Alpi ha contribuito affinché il 75 per cento del traffico di merci attraverso le Alpi sia trasportato con la ferrovia. In pianura, invece, solo il 21 per cento viaggia sulle rotaie e la percentuale tende a diminuire. Se non saranno adottate misure efficaci, c'è il rischio di avere 650'000 camion all'anno in più sulle strade svizzere, con conseguenze negative per il clima, l'ambiente e la popolazione.

EDITH GRAF-LITSCHER NEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE FFS

«Voglio tenere i piedi per terra»



Edith Graf-Litscher durante un'azione sul territorio con il personale della Limmattal Bahn (AVA).

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 1° giugno, Edith Graf-Litscher entrerà a far parte del Consiglio di amministrazione delle FFS. Segretaria sindacale del SEV e attualmente Consigliera nazionale PS, è stata eletta dall'assemblea generale delle FFS il 26 aprile quale rappresentante del personale, in sostituzione di Daniel Trolliet. Abbiamo raccolto le sue impressioni.

Non vi è una contraddizione nell'essere contemporaneamente segretaria sindacale al SEV e consigliera d'amministrazione delle FFS?

Non è una contraddizione che il personale delle FFS sia rappresentato nel Consiglio d'amministrazione. La questione è regolata dagli statuti FFS che, per garantire un'adeguata rappresentanza del personale, prevedono l'attribuzione di due seggi del Consiglio d'amministrazione a candidati designati dai sindacati. (Ndr: l'altro rappresentante del personale è il ticinese Fabio Pedrina).

E cosa ti ha spinto ad avanzare la tua candidatura?

La mia esperienza, raccolta come ferroviaria, in quanto ho lavorato a lungo alle FFS e poi come segretaria sindacale al SEV. Inoltre, faccio parte da 18 anni del Consiglio nazionale, dove ho presieduto anche la commissione dei trasporti. Conosco quindi molto bene i rapporti tra le parti sociali e la politica dei trasporti e sono molto lieta di disporre di questo bagaglio di esperienze e di portarlo nel consiglio di amministrazione FFS.

Come intendi rappresentare concretamente gli interessi del personale in questo Consiglio di amministrazione?

Penso che il fatto di continuare a lavorare per il SEV, mi permetterà di rappresentare al meglio gli interessi di lavoratrici e lavoratori. È vero che mi occupo di imprese di trasporto concessionarie che non appartengono alle FFS, ma lo faccio lavorando alla centrale del SEV, dove ho un dialogo costante con colleghe e colleghi che si occu-

pano delle questioni riguardanti le FFS. Inoltre, i miei quarant'anni di appartenenza al SEV mi permettono di disporre di una vasta rete di contatti con la base del sindacato. Per me, anche come consigliera nazionale, è sempre stato importante tenere i piedi ben saldi per terra e questo aspetto sarà importante anche per la mia nuova attività, per trasmettere considerazioni pratiche e concrete nelle discussioni strategiche.

Nei prossimi anni, le FFS saranno chiamate ad affrontare numerose sfide, che riguardano in modo particolare il personale. Potresti dirci a cosa bisognerà essere particolarmente attenti?

In primo luogo, si tratterà di affrontare l'evoluzione demografica, che vede moltissime colleghe e colleghi, i cosiddetti babyboomer, passare alla pensione. Occorre quindi una pianificazione del personale valida e tempestiva. La mancanza di personale specializzato non risparmia neppure le FFS, per cui sarà importante offrire posti di lavoro attraenti, con buone condizioni di lavoro. Le FFS devono rimanere un datore di lavoro sociale e interessante. Anche la questione del finanziamento, che attualmente seguo a livello politico, resta di primaria importanza. Dobbiamo fare in modo che sia le FFS come impresa globale, sia FFS Cargo in particolare, possano disporre dei mezzi finanziari necessari. È indispensabile che la Confederazione intervenga in tempi brevi, perché solo così potremo fare in modo che il trasporto merci interno resti su ferrovia e non venga trasferito su strada. In questo ambito, non si tratta solo di salvare posti di lavoro, ma dovremo anche crearne di nuovi.

Non ti fa anche un po' paura porre fine al tuo impegno politico e assumere questa nuova carica?

Sto attraversando una fase di distacco e di riorientamento. Il 1° giugno, potrò assumere la carica di membro del consiglio di amministrazione, mentre da tempo avevo deciso che in ottobre non mi sarei più ripresentata quale candidata al Consiglio nazionale. Ho quindi la possibilità di lasciare qualcosa per intraprendere qualcosa'altro di nuovo e ne sono molto contenta. Mi piace infatti confrontarmi con nuove sfide.

Non temi di ritrovarti in situazioni di conflitto di interesse, essendo attiva contemporaneamente al SEV e nelle FFS?

Abbiamo analizzato il mio futuro al SEV con la nostra presidenza, ma anche con la presidente del consiglio d'amministrazione FFS, Monika Ribar e siamo giunti alla conclusione che posso mantenere la mia attività professionale al 50% al SEV, in cui mi occupo di sei ITC dei cantoni Zurigo e Argovia. Una soluzione che mi permetterà di restare agganciata alla realtà e di toccare con mano le difficoltà delle aziende e dei loro dipendenti, raccogliendo esperienze pratiche che avranno senz'altro un influsso diretto sul modo in cui tenterò di contribuire a plasmare le strategie del Consiglio di amministrazione. Sono convinta che per il personale si tratti di una combinazione ideale.

Cosa speri di poter ottenere in particolare dal consiglio d'amministrazione?

Io sono una giocatrice di squadra, che collabora volentieri con persone dalle origini e opinioni più diverse, che lavorano in un'ottica comune. Quest'approccio mi motiva a impegnarmi a fondo in consiglio di amministrazione ed è particolarmente importante anche per il proprietario delle FFS. In qualità di membri del consiglio di amministrazione, dobbiamo coprire tutto lo spettro di conoscenze necessarie per dirigere le FFS verso un futuro di successo. Da parte mia, metto a disposizione le conoscenze dei rapporti tra le parti sociali e della politica dei trasporti. Altri hanno, per esempio, approfondite conoscenze in campo finanziario. Il mio sogno è che tra 20 anni le FFS siano il datore di lavoro più attraente della Svizzera e che siano in grado di offrire, grazie al fatto di disporre di personale sufficiente in tutti i settori, un trasporto pubblico di grande qualità. Ora voglio dare il mio contributo affinché tutto ciò non resti un mio sogno, ma diventi realtà.

20 anni. Vuoi davvero restare così a lungo nel consiglio di amministrazione delle FFS?

No, no (ride). Vi sono limiti di età e di durata del mandato ed è giusto che sia così. Penso che però sia corretto individuare prospettive a lungo termine e sono lieta di poter contribuire ad amministrare le FFS nei prossimi anni. Ma anche dopo bisognerà fare in modo che le FFS conservino la loro attrattiva come impresa del trasporto pubblico, sia nei confronti degli utenti, sia del personale.

Edith Graf-Litscher

Edith Graf-Litscher (59) vanta una grande esperienza nei campi della politica dei trasporti e dei rapporti tra le parti sociali. È consigliera nazionale del partito socialista del canton Turgovia dal 2005 e ha fatto parte per numerosi anni della commissione dei trasporti e delle comunicazioni del consiglio nazionale (CTT-N), di cui è stata presidente dal 2017 al 2019. Dopo essere stata eletta nel consiglio d'amministrazione delle FFS, ha lasciato la CTT-N con effetto immediato e non si ripresenterà alle elezioni per il Consiglio nazionale del prossimo mese di ottobre.

Edith Graf-Litscher ha un passato personale di «ferroviaria». Ha infatti seguito una formazione di disponente d'esercizio ferroviario e lavorato in numerose stazioni, prima di passare all'ora cassa malati FFS e dirigere per otto anni il centro di servizio della Svizzera orientale dell'attuale cassa malati Atupri. Dal 2008, lavora al 50% come segretaria sindacale presso il SEV, dove rappresenta in particolare il personale di sei imprese di trasporto concessionarie.

COMITATO SEV

Sì unanime alla protezione del clima

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il Comitato SEV si è riunito il 28 aprile per discutere questioni sindacali attuali, fra le quali il recente rapporto della Commissione di verifica della gestione SEV (CVG). I membri del Comitato hanno inoltre definito le raccomandazioni di voto per l'appuntamento con le urne del 18 giugno: sì alla legge sul clima, no all'imposizione minima OCSE e sì alla legge COVID-19.

Il presidente della CVG, Urs Frank, si è detto molto soddisfatto del lavoro fatto dal SEV lo scorso anno. La procedura di selezione per la successione di Giorgio Tuti si è svolta in maniera molto trasparente, secondo la CVG, che si congratula per la sua nomina con il neopresidente Matthias Hartwich. La Commissione di revisione avanza anche critiche su alcuni punti. Essa auspica ad esempio che sia riservato più tempo per le trattative salariali e raccomanda al SEV di intraprendere in anticipo i negoziati. Formula poi alcune proposte su come ottimizzare l'organizzazione di vari organismi del SEV.

I membri del Comitato SEV hanno detto un «sì» unanime alla legge sulla protezione del clima, la cui denominazione ufficiale è «Legge federale sugli obiettivi in materia di protezione del

clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica.» Essa definisce gli obiettivi in materia di protezione climatica, ossia la riduzione delle emissioni di gas serra del 75 per cento entro il 2040, con un impatto nullo (saldo netto pari a zero) entro il 2050. Saldo netto pari a zero significa che non saranno immessi nell'atmosfera più gas serra di quelli che potranno essere catturati mediante la loro riduzione tecnica o naturale. Consiglio federale e Parlamento intendono raggiungere questo obiettivo attraverso misure nei settori edifici, trasporti e industria.

La legge sul clima è utile anche ai TP

Allo scopo di ridurre le emissioni di gas serra nel settore del traffico, si dovranno incentivare i trasporti pubblici e il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. In altre parole, il settore rappresentato dal SEV non sarà solo particolarmente interessato dalla nuova legge, ma potrà contribuire in modo sostanziale alla realizzazione di questo ambizioso obiettivo.

Oltre agli obiettivi di riduzione, la legge sulla protezione del clima fissa anche incentivi finanziari, ad esempio per la sostituzione degli impianti di riscaldamento. Beneficeranno di un sostegno finanziario coloro che passeranno dagli impianti di riscaldamento alimentati da vettori energetici fossili, come nafta o gas, a sistemi rispettosi del clima. Questo renderà tale cambiamento anche più socialmente accettabile. In



futuro i proprietari di case non potranno semplicemente ribaltare sui loro inquilini gli elevati costi d'investimento per il riscaldamento. Va inoltre ricordato che, di regola, riscaldare con vettori energetici rispettosi del clima è anche più economico. Significa che grazie alla nuova legge le abitazioni potrebbero addirittura diventare meno care.

Un altro incentivo andrà invece alle imprese che cambieranno i loro procedimenti e investiranno in tecnologie innovative, rispettose dell'ambiente. Anche in questo caso la Confederazione verserà importi in denaro. I premi alle aziende innovative contribuiranno a loro volta a creare posti di lavoro. Dunque, anche dal punto di vista sindacale vale assolutamente la pena sostenere la legge sulla protezione del clima.

Attuazione sbagliata

Il Comitato SEV ha invece detto «no» all'imposizione dei grandi gruppi di imprese. Di per sé l'imposizione OCSE è una buona idea: le imprese che generano una cifra d'affari annua di oltre 750 milioni di franchi dovranno pagare almeno il 15 per cento di imposte sugli utili. Il problema è che al momento molti grandi gruppi aziendali non pagano tasse, o ne pagano poche, laddove fanno grossi guadagni. Questo perché spostano i loro utili nei cosiddetti paradisi fiscali. Anche la Svizzera è un Paese che approfitta di questo meccanismo, in particolare i Cantoni fiscalmen-

te più attrattivi come Zugo e Basilea città.

Grazie all'imposizione minima, voluta dall'OCSE, si dovrà fare in modo che più risorse finanziarie vadano a beneficio di tutti invece di finire nelle tasche di pochi ricchi. Purtroppo nell'attuare la legge il Parlamento svizzero ha messo gli interessi dei grandi gruppi davanti a quelli della popolazione. Invece che per i compiti della Confederazione, il denaro dovrebbe andare ai Cantoni che avranno minori entrate a causa della riforma fiscale, ossia Zugo e Basilea città. Questi Cantoni potranno poi investire il denaro come vogliono, ad esempio per ridurre le tasse sul reddito. In altre parole, a beneficiarne alla fine sarà ancora chi sta già bene, ossia con tutta probabilità i manager di questi grandi aziende, che in realtà si vorrebbero tassare maggiormente.

Il SEV non è di principio contro l'imposizione OCSE, chiede piuttosto che si torni a discuterne in Parlamento. Con un «no» dunque non si respingerà una legge, ma verrà respinta al mittente una legge che oggi si ritiene pessima. Si potrebbe così arrivare a un'attuazione più sociale dell'imposizione OCSE, perché che la legge debba essere introdotta, non si discute.

Il Comitato SEV ha poi votato senza opposizioni anche la modifica della legge COVID-19, che prevede varie misure per far fronte alla pandemia da COVID-19, qualora essa dovesse ripresentarsi.

+

-

Il 20 aprile, a Berna, il Presidente centrale Gilbert D'Alessandro ha **premiato i migliori reclutatori della VPT 2022.**

Hongh-Nghia Cung (TL) ha reclutato 22 membri (1.9-30.11.2022) e ha ricevuto un iPad come primo premio. Fritz Haenni (TPF) si è classificato secondo con 17 nuovi membri e Antonio Carlos Sousa Rodrigues (TL) terzo con 16. Hanno ricevuto dei buoni, così come i cinque reclutatori estratti a sorte: Joel Goy (TPF), René Schnegg (RBS), Giuseppe Argirò (Locarno), Daniel Georges (TPF) e Thomas Wenger (BLS). Gli ultimi tre non sono raffigurati nella foto.

Il 18 aprile, la Commissione Sanità del Consiglio degli Stati ha **ulteriormente peggiorato il controprogetto del Consiglio federale all'iniziativa sullo sgravo dei premi** «Massimo 10% del reddito per i premi dell'assicurazione malattia».

Unione Sindacale Svizzera (USS) si appella al Consiglio degli Stati affinché segua la minoranza della Commissione e adotti il controprogetto del Consiglio nazionale. Sostenere il potere d'acquisto delle famiglie è tanto più necessario in quanto i salari reali sono diminuiti dell'1,9% nel 2022 secondo l'Ufficio federale di statistica.



I reclutatori della VPT ringraziati da due rappresentanti della presidenza SEV per il lavoro.

LUCIE WASER risponde

Sciopero femminista

Desidero scioperare il 14 giugno e interrompere il lavoro. Qual è la posizione del SEV?

Il 14 giugno si terrà in tutta la Svizzera lo sciopero femminista e una giornata di protesta. Come parte del movimento di protesta e dello sciopero femminista, chiediamo parità per tutte le persone, parità di salario e un'equa distribuzione del lavoro non retribuito, come pure giustizia climatica. Così non si può andare avanti! Per questo il SEV sostiene la giornata di protesta e di sciopero che si terrà, per la terza volta in Svizzera, il 14 giugno.

Tuttavia, lo sciopero sul posto di lavoro ha una dimensione diversa rispetto allo sciopero e alla giornata di protesta nello spazio pubblico. In tutte le aziende di trasporto pubblico con cui il SEV ha un rapporto di partenariato sociale, vale l'obbligo della pace del lavoro. Questo obbligo di pace è vincolante e si applica a tutto il personale. Questo perché le aziende di trasporto pubblico hanno un mandato di

servizio pubblico da rispettare. Un aspetto fondamentalmente positivo per lo sciopero femminista, perché significa che i/le manifestanti possono raggiungere i luoghi delle azioni e delle dimostrazioni con i mezzi pubblici. Tuttavia, l'obbligo di mantenere la pace significa anche che quel giorno non si può interrompere il lavoro.

Ma potete partecipare alle manifestazioni di protesta, mostrare solidarietà agli/scioperanti e indossare una spilla o un adesivo dello sciopero, se ciò è consentito sul vostro posto di lavoro. E naturalmente potete anche parlare dello sciopero con i vostri colleghi e le vostre colleghe, amici e conoscenti. Se non siete sicuri di cosa sia possibile fare e cosa no, contattate il/la vostro/a segretario/a sindacale. In ogni caso, ci farebbe piacere se veniste a trovarci prima o dopo il lavoro in uno dei punti di incontro SEV (vedi sev-online.ch/it/il-sev/donne/sciopero-femminista).

Lucie Waser è la responsabile delle pari opportunità presso il SEV. Hai anche tu una domanda per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

COLPI DI DIRITTO

Cambiarsi è tempo di lavoro!

§ Servizio giuridico del SEV

Per il personale che svolge lavori potenzialmente sporchi, ad esempio in officine, depositi o garage, è spesso richiesto un abbigliamento speciale. Quali sono le regole del gioco per quanto riguarda la vestizione/svestizione prima o dopo il lavoro, o durante le pause?

Secondo la legislazione, il tempo di lavoro è definito come il tempo durante il quale il lavoratore deve essere a disposizione del datore di lavoro (Art. 13 OLL 1). Le misure prese prima o dopo il lavoro vero e proprio devono, in determinate circostanze, essere considerate come tempo di lavoro, se sono una parte obbligatoria del processo di lavoro.

Esiste un commento della SECO che precisa le nozioni legali: «Sono comprese anche le attività e le misure che, ad esempio per motivi di sicurezza o di igiene sul lavoro, devono essere svolte o adottate a titolo prepara-

torio, prima di affrontare il lavoro vero e proprio. Per quanto riguarda il vestirsi o il cambiarsi d'abito, costituisce tempo di lavoro tutto ciò che rientra obbligatoriamente nel processo di lavoro: indossare dispositivi di protezione individuale per tutelare la salute e proteggersi dagli infortuni, indossare abiti da lavoro sopra i vestiti usuali o abiti da lavoro sterili e passare da camere di separazione per motivi di igiene, ecc».

Questo commento è in vigore dal 2007, ma nel 2019 è stata fatta una precisazione sul cambio degli abiti, a seguito di una decisione del Tribunale federale.

Tuttavia, sarebbe difficile ricavare da questa decisione del Tribunale federale un diritto assoluto al tempo di lavoro retribuito per indossare/togliere gli abiti da lavoro, poiché la nostra Alta Corte incoraggia solo le parti sociali a stabilire le regole nei contratti collettivi o nei regolamenti del personale.

Per illustrare questo aspetto, ecco una situazione problematica: una versione recente di un regolamento appli-

cabile nelle officine di un'azienda di trasporti prevede che: «Gli abiti puliti devono essere indossati nel ristorante del personale e nelle sale riunioni. Gli abiti da lavoro e le tute contrassegnati [con il nome dell'azienda] devono essere indossati solo nei perimetri dell'azienda. È pertanto vietato indossare abiti da lavoro per recarsi al lavoro, durante le pause o per tornare a casa».

Il problema è che in un altro documento del 2012, ancora in vigore, si parla di «...persone che si cambiano, all'inizio del lavoro, prima della timbratura e alla fine del lavoro, dopo la timbratura». Quindi c'è un'evidente contraddizione: o permettiamo alle persone di venire al lavoro e tornare a casa in abiti da lavoro, o lo vietiamo, ma allora dobbiamo contare il tempo di vestizione/svestizione come tempo di lavoro retribuito.

A parte il fatto che il regolamento sopra menzionato non è stato discusso/negoziato con i rappresentanti del personale, la contraddizione evidenziata ci sembra sufficientemente grave da giustificare che la questione venga discussa e risolta al più presto.

POLIZIA FERROVIARIA

Trattative BAR finite con successo



SEV
giornale@sev-online.ch

A partire dal 1° ottobre 2021, la «pianificazione sana del personale» (modello di lavoro 2) è stata integrata nelle BAR della TPO (P 131.10) anche per la Svizzera romanda e il Ticino. Sulla base dei risultati delle indagini sul personale, infatti, il team di progetto ha riconosciuto che il modello di lavoro 2 non stava avendo l'effetto desiderato in queste due regioni.

Il 22 dicembre 2022, è giunta l'informazione che per le regioni francofone e ticinesi sarebbe stato introdotto un regime transitorio fino al 30 aprile 2023. In aprile si sono svolte le trattative sulle nuove disposizioni BAR TPO tra i sindacati coinvolti - SEV, transfair, ACTP - e la delegazione negoziale delle FFS. Nel corso di discussioni costruttive è stato possibile trovare un accordo sul contenuto della BAR.

A partire dal 1° maggio 2023, nelle tre regioni che seguono il modello di lavoro 2 si applicheranno le

seguenti nuove disposizioni:

Cifra 6 – Modello di lavoro 2: riduzione del tempo minimo di riposo da 14 a 12 ore – e quindi abolizione della rotazione in avanti. Ciò consente di assegnare blocchi più lunghi di giorni liberi, il che corrisponde ai desideri della maggior parte dei dipendenti. Allo stesso tempo, il nuovo regolamento consente di mantenere i periodi di riposo di 14 ore.

Con il consenso dei dipendenti, il periodo di riposo può essere ridotto a 11 ore. In determinate circostanze, il periodo di riposo può essere ridotto a 9 ore su richiesta personale e con il consenso dell'interessato, tranne nei casi di superamento dell'orario di lavoro massimo. Inoltre, tali periodi di riposo non possono essere inclusi nella pianificazione mensile.

Questo regolamento va quindi oltre i requisiti minimi della LDL e continua a contribuire alla tutela della salute dei colleghi. Anche il punto 2 contiene una modifica:

Cifra 2 – Accompagnamento di persone a eventi calcistici e di

hockey: invece di «accompagnamento di treni speciali che trasportano tifosi di calcio», viene ora utilizzato il termine «accompagnamento di persone a eventi calcistici e di hockey». Ciò consente di reagire alle diverse situazioni in cui i tifosi salgono su un treno normale. Inoltre, la possibilità di fare eccezioni è estesa anche all'hockey.

A partire dal 1° maggio, un ulteriore punto è stato inserito nel TPO BAR:

Cifra 7 – Lavoro notturno volontario per i dipendenti di età pari o superiore a 58 anni: questo sgravio è stato introdotto nella BAR TPO e riguarda i modelli di lavoro 1 e 2. A partire dall'anno solare in cui il dipendente compie 58 anni, i turni notturni tra le 2 e le 6 del mattino sono previsti su base volontaria. Questo vale attualmente solo per il servizio n. 9. I colleghi possono comunicare la loro decisione al superiore gerarchico tramite l'apposito modulo. Con questo nuovo regolamento si presta particolare attenzione alla salute del personale più anziano.

TRAFFICO MERCI SU ROTAIA

In attesa della decisione del Consiglio federale

Markus Fischer Prossimamente, il Consiglio federale dovrebbe emettere, all'attenzione del Parlamento, la versione definitiva del proprio rapporto sull'«Ulteriore evoluzione delle condizioni quadro per il traffico merci in Svizzera», dopo che la consultazione sul rapporto provvisorio si è chiusa lo scorso 24 febbraio. Il team di politica dei trasporti del SEV spera che il Consiglio federale tenga conto dell'importanza del trasporto a carri completi isolati (TCCI) per un traffico merci interno e di import/export rispettoso dell'ambiente e decida pertanto di sostenerlo, come proposto dalla variante 1 in consultazione. Questa è la decisione fondamentale che il Consiglio federale è chiamato a prendere. Il rapporto contempla inoltre la necessità di provvedimenti per la promozione del trasporto merci su ferrovia e sul Reno.

Trasferire su strada o su ferrovia?

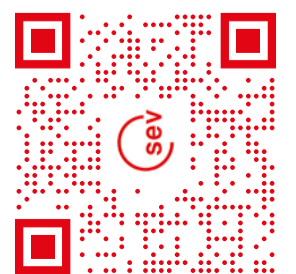
Rinunciare a indennizzare il trasporto su rotaia avrebbe conseguenze gravissime: nel suo rapporto provvisorio di ottobre, lo stesso Consiglio federale riconosce che, a medio termine, ciò porterebbe all'abbandono del TCCI. Il 75% di questi trasporti si riverserebbe su strada, dove avremmo circa 650 000 corse di autocarri in più all'anno e assisteremmo a un calo della quota del trasporto ferroviario nel traffico merci interno del 15%. Il rapporto

indica anche che la chiusura del TCCI comporterebbe una riduzione del 65% del personale di FFS Cargo, il cui effettivo scenderebbe a 820 posti a tempo pieno.

Evidentemente, il SEV si batte per posti di lavoro sicuri e di qualità. Il segretario sindacale Philipp Hadorf tiene però a sottolineare come il TCCI sia un servizio a favore di tutta la comunità: «Il trasporto su rotaia tutela l'ambiente e la popolazione da emissioni nocive, sgrava la rete stradale e consuma sei volte meno energia per ogni tonnellata/chilometro trasportata. Risparmia anche territorio e genera molti meno incidenti. Dal canto suo, il TCCI fornisce alla clientela la possibilità di accedere facilmente al trasporto ferroviario e dà un importante contributo in favore di una catena logistica ridondante e resiliente, per un approvvigionamento sicuro».

Occorre un obiettivo di trasferimento

Il presidente SEV Matthias Hartwich spera anche nell'accoglienza della rivendicazione del SEV di prevedere un obiettivo di trasferimento del traffico interno. «Nel traffico attraverso le Alpi, la definizione di un obiettivo di trasferimento si è rivelata una misura molto valida, anche se l'obiettivo stesso non è ancora stato raggiunto. È quindi un esempio da seguire anche nel traffico interno», precisa Hartwich.



MARKUS CADOSCH SI CONGEDA

«Sono ottimista se guardo ai giovani»



Markus Cadosch ha diretto dal 2019 al 2023 varie sezioni del SEV nella Svizzera orientale.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Per ben quattro anni, Markus Cadosch ha plasmato l'attività del SEV nella Svizzera orientale. Il 1° maggio ha lasciato il SEV per approdare a nuovi lidi. Ecco il suo operato in retrospettiva.

Markus Cadosch è un ferroviere dalla testa ai piedi. È socio del SEV sin dal 1986 e lo rimarrà con convinzione, come lui stesso afferma. Dopo aver completato l'apprendistato come controllore, ha lavorato per la RhB. In seguito ha lavorato come videogiornalista e presentatore TV per Südostschweiz. È stato responsabile di progetto per il trasporto pubblico presso il Cantone dei Grigioni e si è addentrato ulteriormente nel mondo del trasporto pubblico grazie all'attività di responsabile della formazione presso login Berufsbildung. Nel 2019 ha iniziato a lavorare come segretario sindacale presso il SEV, ha diretto una dozzina di sezioni nella Svizzera orientale ed è stato alla guida della segreteria SEV a Coira. Ora è libero professionista come consulente di formazione per i giovani, come fotografo freelance e autista per il servizio di donazione del sangue. Il suo successore al SEV sarà Roger Tschirky, attualmente membro del consiglio centrale della ZPV e coordinatore della RhB.

Quando ti guardi indietro, quali sono stati i tuoi momenti migliori al SEV?

Nel 2019 ho avuto l'opportunità di essere a bordo del bus del centenario del SEV. Poter incontrare gli ospiti dell'evento è stato davvero toccante. Un'esperienza del tutto speciale è stato quando siamo rimasti in autobus giorno e notte nel mezzo della hall della stazione ferroviaria principale di Zurigo. Allora c'era stato un tragico incidente di un collega delle FFS e avevamo il libro delle condoglianze con noi sull'autobus. La vicinanza dei nostri colleghi, che abbiamo provato in quel momento, rimane per me un'esperienza indimenticabile.

Ci sono stati sviluppi che ti sono risultati difficili?

A volte ho la sensazione che l'attitudine al consumo sia aumentata. Alcuni si aspettano che noi dell'apparato professionale del SEV ci prendiamo in carico tutto e ci assumiamo tutte le responsabilità. E a volte ad alcuni colleghi e colleghe manca la solidarietà con altri gruppi professionali. Per dirla senza mezzi termini, capita di sentire un certo autocompiacimento, specialmente tra la generazione dei baby boomer. Ma esistono numerosi punti di speranza.

Punti di speranza?

Sì, mi fa piacere che le sezioni della Svizzera orientale siano attualmente in fase di ringiovanimento e che non valga il cliché dei giovani pigri e orientati al consumo. Al contrario, ho notato che in molti ragazzi sta riemergendo un certo senso di comunità. Molti giovani membri del SEV sono impegnati e disposti ad assumersi responsabilità maggiori. Questo mi rende molto ottimista.

Ci sono altri punti di speranza?

Certamente. Durante il mio periodo al SEV abbiamo dovuto affrontare, tra le altre, la crisi del coronavirus. Sono rimasto piacevolmente sorpreso da quanto bene le aziende del settore dei trasporti pubblici si siano prese cura del loro personale. Nelle mie sezioni, tutti hanno ricevuto il 100% del salario. E siamo riusciti a raggiungere ottimi traguardi, ad esempio nella RhB. Abbiamo accelerato l'aumento dei salari, e non solo per il personale delle locomotive. Per questo gruppo abbiamo potuto finalmente raggiungere le altre compagnie ferroviarie nell'ultima tornata salariale, portando i salari a un livello di mercato. E per le persone che svolgono lavori fisicamente molto impegnativi, siamo stati in grado di elaborare un buon modello di pensionamento. Chi lavora nella costruzione di binari o nello smistamento può andare in pensione prima o risparmiare di più se lavora fino all'età di 65 anni. Ma non possiamo certo dormire sugli allori.

Dove identifichereesti le sfide attuali?

La pressione sul personale tornerà a crescere, soprattutto perché la pressione per ridurre i costi da parte della Confederazione e dei Cantoni è in aumento. La politica mi sembra spesso un po' "schizofrenica": da un lato vuole promuovere il trasporto pubblico perché siamo parte della soluzione nella lotta contro il cambiamento climatico; dall'altro vuole risparmiare sul personale. Penso che si debba scegliere con estrema attenzione chi si vota. Non capisco come si possa lavorare per i trasporti pubblici e poi eleggere politici che votano contro il trasporto pubblico nei parlamenti. Soprattutto qui nei Grigioni vediamo quanto siano importanti i trasporti pubblici: in treno o con l'autopostale arrivi fin nel paesino più minuscolo. Questo, al di là del pendolarismo e del turismo, serve a creare coesione tra la popolazione. Nei Grigioni la gente va fiera della RhB. Questo, a sua volta, dimostra perché il trasporto pubblico non deve sempre coprire i suoi costi al 100%. Il valore intangibile dei servizi di trasporto pubblico è inestimabile.

Cosa auguri al tuo successore, Roger Tschirky?

Molto spirito combattivo e assertività.

STAZIONE DI SMISTAMENTO LIMMATTAL

Primi risultati della petizione

Michael Spahr. FFS Cargo ha reagito alla petizione firmata da oltre 250 collaboratori della stazione merci del Limmattal e consegnata il 24 marzo insieme al SEV. Anche FFS Cargo riconosce che bisogna agire ed è disponibile a migliorare le condizioni di lavoro; i salari di vari dipendenti sono stati aumentati con effetto retroattivo al 1° gennaio. Sui singoli punti critici, l'azienda ha preso posizione come segue:

«1. Vi è urgente bisogno di un maggior numero di professionisti qualificati ed esperti a RBL: il reclutamento di personale è in pieno corso dall'estate 2022. Da allora abbiamo già assunto oltre 35 dipendenti. Considerata la situazione critica sul mercato del lavoro, ci vorrà in ogni caso ancora tempo per trovare le persone giuste e mantenerle nell'azienda. Nel frattempo rappresentano una sfida particolare le molte formazioni che devono seguire i nuovi e gli attuali collaboratori. Questo potrebbe dare origine anche nei prossimi mesi a ristrettezze di personale.

2. È urgente ridurre il numero di compiti nel tempo a disposizione: Secondo quanto dichiarato dalla delegazione del SEV, a questo riguardo in caso di soppressioni di turni è necessario ripartire il lavoro sugli altri turni. Quando ciò accade nel breve termine, ad esempio in caso di annunci di malattia 2/2, vi è comprensione da parte di tutti i soggetti interessati. Tuttavia, a causa degli effettivi di personale insufficienti, in passato è già successo che turni siano stati soppressi nella pianificazione già alcune settimane prima, e riuniti con altri turni. Grazie al progressivo riequilibrio degli effettivi di personale, queste soppressioni diverranno via via più rare. Stiamo inoltre esaminando l'attuale organizzazione del lavoro in relazione con questi punti, al fine di arrivare a uno sgravio durevole.

3. C'è un urgente bisogno di CTC (controllori tecnici Cargo) sempre presenti: Un turno

di CTC è stato cancellato causa mancanza di personale. In tal modo questa funzione non è più assicurata sul posto sull'arco delle 24 ore, ciò che comprensibilmente, al sommarsi di altri eventi, può portare a ritardi nello svolgimento dell'esercizio. Al momento è in corso la formazione di tre CTC, che si concluderà a ottobre 2023. Idealmente, il turno mancante potrà essere ripristinato al più tardi nel successivo mese di novembre. Questo concorrerà sicuramente a riportare maggiore stabilità e un alleggerimento.

4. La distribuzione e la pianificazione richiedono con urgenza la partecipazione degli interessati: Per diversi collaboratori, nei periodi di maggiore carenza di personale durante l'estate e l'autunno 2022 vi è stato un accumulo di averi in tempo, per poter garantire l'esercizio. Onde evitare il superamento dei valori limite di legge, è stato necessario ridurre nuovamente tali averi entro la fine dell'anno. In alcuni casi la comunicazione di queste misure al personale ne ha sofferto, a causa del poco tempo a disposizione. Ne siamo consapevoli e vogliamo migliorare da subito la situazione».

In aggiunta a quanto sopra, nell'ambito di un «gruppo di accompagnamento Forza RBL» composto da collaboratori della RBL e dalla dirigenza, verrà seguita l'attuazione dei provvedimenti e saranno esaminate altre misure. Pur dicendosi di principio soddisfatto per la dichiarazione d'intenti di FFS Cargo, il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn osserva come: «Alle recenti promesse, devono ora seguire anche fatti concreti. Resteremo vigili e controlleremo se nei prossimi mesi la situazione migliorerà effettivamente, perché la pressione dovuta alle sofferenze dei colleghi sul posto era diventata insostenibile. Questo per dire che una protesta valida e costruttiva può anche generare nuovi processi – speriamo con successo».

Yves Sancey. I membri della sezione SEV-TL conferiscono al SEV il mandato di rinegoziare il CCL-TL e i suoi allegati.

Il risultato di questa votazione, alla quale ha partecipato più della metà dei membri, è stato scrutinato giovedì 27 aprile 2023. Il risultato è chiaro: il 95,5% dei votanti ha dato al SEV il mandato di rinegoziare il CCL-TL e i suoi allegati. Si tratta di un risultato rappresentativo e soddisfacente che conferisce al SEV e ai suoi rappresentanti la legittimità di intraprendere queste trattative.

Il SEV ha informato la direzione dei Trasporti pubblici della regione di Losanna (TL) del mandato ottenuto e ha chiesto loro di prendere posizione sulla reciproca disponibilità a rinegoziare il testo. Questa richiesta proviene dal personale di base ed è stata confermata dalla massiccia consultazione.

Il SEV analizzerà il questionario inviato con la votazione e organizzerà riunioni settoriali per ascoltare le richieste dei colleghi e stilare una lista. Come di consueto nel SEV, l'elenco delle richieste sarà convalidato dai membri.

L'obiettivo di questo processo è quello di ottenere un migliore CCL e di migliorare le condizioni di lavoro che, secondo il personale, sono diventate più difficili negli ultimi anni. È inoltre urgente rendere la professione più attrattiva, anch'essendo per far fronte all'attuale carenza di personale. Ciò è particolarmente vero in un contesto in cui TL dovrà assumere 600 autisti in sette anni.

Il SEV conta sulla mobilitazione e sulla solidarietà del personale. «Insieme siamo forti», afferma Pablo Guarino, segretario regionale SEV responsabile del dossier.

TRASPORTI PUBBLICI
LOSANNESI

CCL da rinegoziare

SEV

Giornata nazionale di reclutamento



Come in foto con il Junior Business Team al piano superiore della stazione di Olten, il 27 aprile i collaboratori delle FFS nelle sedi di Briga, Olten e Zurigo hanno ricevuto la visita del SEV. Questa volta tra gli omaggi c'erano anche dei deliziosi biberli.

HELVETIA

Investire nella previdenza e cogliere i vantaggi fiscali del pilastro 3a

Come posso versare contributi previdenziali e risparmiare sulle imposte?

Il più delle volte le rendite dell'AVS e della cassa pensione non bastano per mantenere lo standard di vita abituale dopo il pensionamento. Per questo lo Stato offre allettanti vantaggi fiscali a chi sceglie di investire in una soluzione previdenziale facoltativa del pilastro 3a.

È importante iniziare presto

In fatto di previdenza in vista della vecchiaia, prima si inizia e meglio è. Anche con piccoli importi è possibile accumulare negli anni una somma considerevole. Ad esempio, versando 200 franchi al mese per 30 anni si accumulano ben 72 000 franchi. E calcolando un interesse annuo medio del 2% per l'intero periodo, si arriva addirittura a 99 311 franchi.

Scegliere l'opzione più adatta

Oltre al conto bancario 3a, le soluzioni previdenziali riconosciute nell'ambito del pilastro 3a comprendono diversi prodotti assicurativi tra cui scegliere in totale libertà. Questi ultimi prevedono anche una tutela del processo di risparmio per consentire l'effettivo raggiungimento dell'obiettivo stabilito, ad esempio se non si dovesse essere più in grado di svolgere un'attività lucrativa in seguito a un infortunio o a una malattia. Ognuno deve scegliere personalmente la soluzione previdenziale più adatta alla propria situazione.

Contributi del pilastro 3a deducibili dalle imposte

La Confederazione stabilisce l'ammontare del contributo annuo massimo per il pilastro 3a. I versamenti effettuati nel corso dell'anno sono deducibili dalle imposte fino a concorrenza di tale somma. Nel 2023, il contributo massimo fissato per le persone che svolgono un'attività lucrativa affiliate a una cassa pensione ammonta a 7056 franchi. Le persone che svolgono un'attività lucrativa non affiliate a una cassa pensione possono versare al massimo 35 280 franchi o comunque non oltre il 20% del



reddito netto. Nell'esempio citato, una persona domiciliata a Olten con un reddito annuo di 80 000 franchi versa 606 franchi di imposte in meno all'anno, ne consegue un risparmio fiscale pari a 18 180 franchi nell'arco di 30 anni.

Al momento della liquidazione, l'aver 3a viene tassato una tantum con un'aliquota separata. Se la riscossione avviene dopo 30 anni, le imposte ammontano a 4961 franchi su un capitale risparmiato di 99 311 franchi. A conti fatti si ottiene un capitale previdenziale ragguardevole pari a 94 350 franchi, che dopo il pensionamento consente di integrare le rendite dell'AVS e della cassa pensione.

Attenta pianificazione

Per strutturare in modo ottimale le proprie soluzioni previdenziali personali e al contempo risparmiare sulle imposte è consigliabile ricorrere a una consulenza previdenziale a 360°. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione. Troverete ulteriori informazioni a riguardo su www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con

helvetia

La Sua Assicurazione svizzera

SNL BACINO SVIZZERO LAGO MAGGIORE

Tribunale arbitrale decide a favore del personale

Angelo Stroppini. Dopo alcune tornate di negoziazioni salariali insoddisfacenti, l'assemblea del personale dei dipendenti SNL attivi sul lago Maggiore ha chiesto ai sindacati di adire al tribunale arbitrale come previsto dal CCL. La decisione del tribunale arbitrale oggi soddisfa i dipendenti e dimostra come aver inserito nel CCL questo strumento in caso di divergenze sulle trattative salariali possa essere utile.

A fine 2022, su richiesta sindacale, SEV, Unia e OCST si sono incontrati con la Direzione per le annuali trattative salariali. A pesare su queste trattative e non poteva essere altrimenti, l'indice al rincaro attorno al 3%. Per i sindacati questa realtà non poteva essere ignorata. Di tutt'altro avviso invece la Direzione SNL che ha fatto valere il già deciso 2% di adeguamento salariale a decorrere dal 01.01.2023 e pertanto non si sentiva assolutamente in dovere di adeguare i salari. Insomma, la questione di un adeguamento al rincaro non entrava in linea di conto. Per i sindacati e personale la giustificazione aziendale non era assolutamente condivisibile in quanto il 2% di adeguamento salariale era stato deciso nell'ambito delle trattative per il primo CCL, concordato per un recupero separato parziale degli stipendi dei dipendenti prima impiegati in NLM e poi integrati da SNL dopo lo storico sciopero del 2017. Così per rinfrescare la memoria, questa decisione di adeguare i salari del 2% era peraltro stata decisa all'Ufficio cantonale di Conciliazione presieduto dal consigliere di Stato Onorevole Vitta nel 2018!

La seguente tornata di trattativa non ha permesso di raggiungere un accordo anche perché la Direzione SNL ha portato al tavolo delle trattative nuovi concetti per gli adeguamenti salariali davvero fantasiosi. Ossia: Concedere una parte del rincaro a dipendenza della capacità dei piloti di saper risparmiare

sul carburante! Giustificando la proposta con l'idea di creare effetti benefici sia per i collaboratori, sia per l'ambiente. Secondo l'azienda, un indirizzo che si inserisce nel solco del progetto di sostenibilità ambientale e sociale promosso da SNL, con evidente tutela dell'azienda stessa conseguentemente dei posti di lavoro. Belle parole sì ma per i sindacati e il personale non legabili ad un adeguamento del rincaro. Certo, giusto sensibilizzare i dipendenti sull'aspetto ambientale, ma legare questa sensibilità agli adeguamenti al rincaro non poteva essere accettato. Se un battello fosse in ritardo in relazione all'orario, cosa dovrebbe fare il pilota? Forse diminuire la velocità per risparmiare sul carburante al fine di eventualmente garantirsi una percentuale maggiore di rincaro?

Insomma a fronte delle difficoltà di trovare un accordo, personale e sindacati hanno deciso di adire al tribunale arbitrale previsto in questi casi e che bene abbiamo fatto ad inserirlo nel CCL.

Presieduto dalla Presidente avv. Natalia Ferrara, dopo due sedute di udienza il tribunale ha deciso:

- Incremento dello 0.75% a decorrere retroattivamente dal 1 gennaio 2023;
- Ulteriore incremento dello 0.75% a decorrere dal 1 gennaio 2024;
- Nessun pregiudizio su trattative salariali future per eventuali adeguamenti al carovita per l'anno 2024.

Oltre a questo, naturalmente inalterato il diritto al 2% degli adeguamenti salariali a decorrere dal 01.01.2023 (già applicato) e gli scatti salariali dettati dal sistema salariale per il personale in carriera.

Alla fine un risultato accettabile. Soprattutto se si considera da dove si era partiti: l'adeguamento al rincaro nullo ad una parte di aumento legata alla capacità di risparmio del personale sul carburante.

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



A Bellinzona, nonostante la pioggia, eravamo in 1.500. Il tema sollevato dal SEV è sicuramente sentito ed è stato ampiamente ripreso dai media ticinesi.



ROLF VOIGT

Al Primo maggio di Soletta abbiamo incontrato vecchi amici.



VERONICA GALSTER

Aspettando il corteo.

PRIMO MAGGIO

Salari migliori. Rendite migliori. Parità subito!



VERONICA GALSTER

Buona presenza del SEV al Primo maggio ticinese.

▶ Più immagini della giornata del Primo Maggio su FB @verkehrsgewerkschaft



VERONICA GALSTER

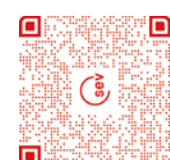
Tra i temi sollevati, quello dei tagli alle pensioni, per i quali le donne pagano il prezzo maggiore.



MICHAEL SPAHR

A Weinfelden il discorso del presidente del SEV Matthias Hartwich.

Primo Maggio online



Curiosi di saperne di più sul 1° maggio? Scansionate il codice QR.

ADATTAMENTI DELLE TABELLE DI SERVIZIO

L'UFT accoglie parzialmente il reclamo della ZPV

Markus Fischer. Nel novembre 2021 la sotto-federazione del personale del treno SEV ZPV aveva chiesto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) di avviare un procedimento per inosservanza della legge sulla durata del lavoro (LDL) e la relativa ordinanza (OLDL). La ZPV aveva avanzato le richieste seguenti:

1. Le FFS devono interrompere immediatamente il progetto pilota «Conversione delle pause in interruzioni del lavoro», avviato il 1° febbraio 2021. In tale ambito, la Disposizione convertiva in interruzioni del lavoro le pause previste nel programma di distribuzione SOPRE, segnando le modifiche con una sottolineatura in rosso. Senza un'opposizione degli interessati, le modifiche erano definitive, altrimenti venivano annullate «nella misura del possibile». In molti casi i cambiamenti sono avvenuti in tempi assai ristretti. A fine 2021 le FFS hanno adottato questa prassi in via definitiva senza dare modo alla ZPV di esprimersi.

2. Per ogni adattamento delle tabelle di servizio, le FFS devono procedere a una consultazione del personale o dei suoi rappresentanti – quindi anche in caso di ulteriori modifiche di tabelle di servizio già concordate.

3. Per ogni adattamento delle tabelle di servizio con turni ricorrenti, le FFS devono rendere disponibile al personale una versione grafica delle stesse.

Accolte due delle tre richieste

Dopo una presa di posizione scritta delle FFS, la risposta della ZPV, la replica delle FFS e un confronto verbale, nel marzo del 2023 l'UFT ha emesso una decisione. Nella stessa si dà esplicitamente ordine alle FFS di soddisfare le richieste 2 e 3. «Il processo di consultazione dev'essere definito dall'azienda e comunicato in modo chiaro al personale», precisa l'UFT in relazione con la seconda richiesta.

L'UFT giudica invece conforme alla LDL il processo di consultazione criticato nella richiesta 1. Esso argomenta che le modifiche a breve termine per ragioni impellenti di una tabella di servizio, devono essere possibili affinché le FFS possano adempiere al loro obbligo

di dell'orario e d'esercizio. La consultazione non è disciplinata in modo esplicito nella LDL, va bensì definita e comunicata dall'azienda. Le FFS hanno fissato il processo di consultazione d'intesa con la CoPe nel promemoria «AC Gestione PEP». In questo modo le FFS hanno coinvolto una rappresentanza del personale legittimata. La LDL, dal canto suo, non dice chi sia questa rappresentanza.

Nondimeno, l'UFT indica come «essenziale, che in seno all'azienda deve essere chiaro a tutti gli interessati in che modo si svolgono esattamente i processi di pianificazione e di assegnazione dei turni. Questo include tra l'altro: le tempistiche precise, i canali di comunicazione, la definizione di come avvengono e si svolgono le consultazioni e le intese, la fissazione di compiti, competenze e responsabilità di tutti gli attori coinvolti, ad esempio (...) delle e dei rappresentanti dei lavoratori (...)» L'UFT ha «constatato come probabilmente non in tutti i casi i punti sopra citati siano definiti in modo compiuto. Per evitare future controversie, l'UFT raccomanda di migliorare le procedure».

«Comunicazione rispettosa»

Per il segretario sindacale SEV Jürg Hurni, ciò implica anche il tempestivo coinvolgimento dei sindacati. «La ZPV rappresenta pur sempre circa 1700 tra collaboratrici e collaboratori dell'assistenza clienti», ricorda Hurni. Per il quale non consultare la ZPV significa proprio l'opposto di una «Comunicazione rispettosa tra l'azienda e il personale», come raccomanda l'UFT, perché essa porta alla «reciproca soddisfazione».

Il presidente centrale della ZPV Ralph Kessler così commenta: «Per noi la decisione dell'UFT è un successo. Essa mostra alle FFS come occorre comportarsi con le modifiche durante l'anno di turni previsti in tabelle di servizio oggetto di consultazione. Al momento, con i cambiamenti di turni continui e non richiesti le FFS influiscono in misura massiccia sul tempo libero del personale, cosa che per noi non è più accettabile. La ZPV è ansiosa di vedere quali soluzioni proporranno le FFS per il futuro».

COMITATO CENTRALE ZPV

Molti i temi e le sfide

Servizio stampa ZPV. A margine del Comitato centrale del 23 marzo scorso abbiamo avuto modo di ringraziare per il suo grande impegno Serge Richoz, già presidente della sezione ZPV Bienne e rappresentante della Regione Ovest nella Commissione centrale ZPV; a lui è stato consegnato un piccolo omaggio. Il prossimo colloquio sulle priorità è in agenda il 19 aprile 2023. A noi sta molto a cuore che questi incontri si tengano a intervalli regolari. Dopo la formazione sul nuovo programma per l'annotazione delle vacanze data agli incaricati, da maggio anche il personale potrà registrare qui le proprie richieste per il 2024. La videocamera installata per controllare i distributori Selecta nei locali del personale a Zurigo HB è stata rimossa, resta ancora quella di Basilea. A San Gallo è stato possibile adottare, con il gestore degli automatici di generi di ristoro, un sistema che funziona con il badge personale. Ora attendiamo che si adotti una soluzione analoga anche a Basilea. Riguardo alla lunghezza insufficiente dei marciapiedi, è giunta notizia che a Kreuzlingen sarà realizzato un altro marciapiede esterno. A Olten i GIRUNO di 404 metri non entrano più sul binario 10 ma sull'11, dove i treni più lunghi hanno maggiore spazio se devono invertire la direzione di

corsa a causa di lavori. Così solo due porte restano ancora fuori del marciapiede. Il 16 marzo 2023 si è tenuta l'assemblea della sezione esterna SEV «Alliance Romandie Léman». È stato eletto un nuovo comitato e si è deciso di tornare nelle file della ZPV come sezione Lausanne-Sion. La ZPV e il suo Comitato centrale hanno sottolineato con gioia la nascita della nuova sezione con un caloroso applauso e una standing ovation! Ha fatto molto discutere l'istruzione operativa emanata sui controlli sporadici negli autobus sostitutivi lungo il Rheintal. Nel frattempo è stato possibile chiarire le differenti posizioni e trovare soluzioni condivise. Discussioni intense e a volte molto emotive in seno al CC hanno suscitato il salario degli agenti dei treni in funzione di capo assistenza clienti, il rispetto delle BAR Assistenza clienti P 131.2, così come il carico in proprio di biciclette. La CoPe riferisce che per il sondaggio sulla distribuzione del personale è rientrato circa 1/3 dei questionari, tutto considerato un esito soddisfacente. L'analisi delle quasi 1000 risposte richiederà ora un certo tempo. Siamo ansiosi di conoscere il risultato. In merito al reclutamento di nuovi membri, dobbiamo restare molto attivi e sfruttare lo slancio dello scorso anno. Insieme siamo forti!

ASSEMBLEA SEZIONE LAVORI

La forza sono gli affiliati



Calogero Ferruccio Noto Trasparenza, rispetto, partecipazione, solidarietà: con queste parole il presidente del SEV Matthias Hartwich ha sintetizzato i principi che devono caratterizzare un sindacato e che rappresentano i punti cardinali sui quali intende orientare la propria responsabilità e attività di presidente.

Dopo una sua breve presentazione, elogiando la sezione Lavori Ticino come esempio valido per tutto il SEV per la sua determinazione e capacità di crescere, Hartwich non ha certo nascosto le difficoltà del lavoro sindacale oggi, dopo quarant'anni di crescente predominio dell'ideologia liberista che sempre più mette sotto pressione anche il settore dei trasporti, tanto in Europa che in Svizzera. È chiaro a tutti che liberalizzazioni e privatizzazioni si risolvono in un generale peggioramento delle condizioni di lavoro e dei livelli salariali. Non bisogna perciò farsi illusioni: l'esito del confronto con i datori di lavoro, ma anche il peso che in un senso o nell'altro avrà il livello politico, sarà determinato dai rapporti di forza. E la forza del sindacato è data dai numeri degli affiliati, da far poi valere con la necessaria determinazione nelle occasioni in cui ci si dovrà mobilitare.

Il presidente sezionale Davide Perini ha potuto riferire di una sezione in salute, attiva, che ha consolidato il proprio effettivo di mem-

bri e che si pone obiettivi ambiziosi nel prossimo futuro, con la collaborazione e l'estensione della rete di persone di fiducia nei vari settori professionali e l'organizzazione di iniziative mirate sul terreno. Ha fatto particolarmente piacere la partecipazione all'assemblea di colleghi più giovani e presenti per la prima volta: uno degli obiettivi che il comitato si pone è proprio quello di riuscire a coinvolgere di più i giovani, favorendo le condizioni affinché possano esprimersi e attivarsi nel sindacato. Comitato sezionale nel quale è stato eletto come nuovo membro il collega Andrea Cosenza al posto di Giuseppe Lanini, che si è dimesso per motivi di lavoro, ma che resta membro della Commissione centrale della sottofederazione Lavori.

Tra i tanti temi toccati, occorre sottolineare quello della sicurezza sul lavoro: Perini si è detto contento di non dover in questa occasione chiamare in apertura di assemblea un minuto di silenzio in memoria di qualche collega tragicamente scomparso, ma ha anche sottolineato come gli incidenti anche gravi continuano a verificarsi. La sottofederazione ha preso l'iniziativa di far prendere coscienza del problema alle FFS e finalmente esso viene affrontato in modo sistematico in gruppi di lavoro tematici costituiti negli scorsi mesi. L'appello è: non dimenticare mai le norme di sicurezza!

I treni Dosto del traffico a lunga percorrenza verranno modificati un'altra volta e vedremo se ciò potrà migliorare il loro comportamento di marcia, a vantaggio della nostra salute.

Abbiamo potuto risolvere la situazione della sezione ZPV Interlaken, che verrà sciolta per il 31.12.2023. Dal 01.01.2024, le colleghe e i colleghi confluiranno nella sezione ZPV Berna e Markus Zobrist di Interlaken rappresenterà gli interessi della sua sede nel comitato sezionale.

L'introduzione del nuovo sistema salariale FFS ha preso avvio con i colloqui di informazione sul salario. Abbiamo tuttavia l'impressione che questi colloqui vengano svolti in modo molto diverso nelle varie regioni e persino nelle varie sedi. Vi è quindi un grande potenziale di miglioramento.

A Olten è stato varato un progetto pilota per formare gli apprendisti come venditori e venditrici al dettaglio. Esso ha rivelato diverse lacune, per cui non verrà prolungato. Noi siamo ora preoccupati per la sorte di questi apprendisti, per non parlare del fatto che si sta procedendo con lo stesso sistema all'assunzione di nuovi apprendisti che dovrebbero iniziare in agosto 2023. Ribadiamo il nostro scetticismo, perché la formazione di vendita al dettaglio e quella per il lavoro sul treno sono forzatamente molto diverse. Secondo noi, è fondamentale che si presti la necessaria attenzione alla creazione delle giuste premesse per superare con successo la formazione, ma siamo molto lontani da questo approccio.

Da qualche settimana, sono in corso audit per una nuova verifica del processo di partenza. Da parte nostra, constatiamo nuove incongruenze e applicazioni molto differenziate. L'obiettivo dovrebbe essere di avere direttive chiare, da rispettare da tutti gli interessati.

COMMISSIONE CENTRALE ZPV

Un periodo di intensa attività

Susanne Kratzer. Alcuni giorni prima della riunione, abbiamo appreso che Werner Schwarzer, già presidente centrale TS, è purtroppo deceduto il 23.03.2023 a soli 66 anni. Il nostro presidente centrale Ralph Kessler e il cassiere centrale René Furrer hanno partecipato al funerale. A nome di tutta la ZPV, porgiamo ai famigliari le nostre più sentite condoglianze. Serberemo di Werner Schwarzer un grato ricordo.

Dall'ultima riunione di commissione centrale del 23 marzo sono trascorsi pochi giorni, durante i quali nelle sezioni si è però ripresentato spesso il problema delle direttive FFS per il trasporto di biciclette nel 2023, sulle quali il personale non è d'accordo e che stanno scaldando gli animi. Il tema è stato pertanto ripreso dal colloquio prioritario del 19.04.2023. Altri argomenti sono stati la disposizione dell'UFT, gli errori nell'app FFS (ZVV), il rispetto della BAR KB P 131.2, l'occupazione dei compartimenti di servizio da parte di Swissconnect e i controlli finali dei treni (rispetto dei 5 risp. 10 minuti secondo la BAR).

COMITATO CENTRALE PV

Molti i temi all'ordine del giorno

Alex Bringolf, segretario centrale PV.

Per la sua terza seduta del 2023 il Comitato centrale ha scelto Bellinzona. Alla Casa del Popolo il presidente centrale Roland Schwager ha accolto Eliana Biaggio, presidente della sezione PV Ticino e Moesano, e Franco Panzeri, in rappresentanza della CGV PV.

La nuova legge sulla protezione dei dati causerà non poche difficoltà dal lato amministrativo, poiché non si potranno più ottenere, come finora, le informazioni necessarie alla gestione dei membri. Di recente il SEV ha inviato a tutti i suoi soci un modulo di consenso o di rifiuto alla trasmissione dei dati. Invitiamo i nostri membri a rispondere alle poche domande e a rispedirlo, grazie. Il Comitato centrale e le sezioni valuteranno nei prossimi mesi come gestire i flussi di dati interni.

Ricordando lo sciopero femminista del prossimo 14 giugno, Roland Schwager invita tutte e tutti a partecipare alle varie manifestazioni e a sostenere le più che giuste rivendicazioni.

Il presidente centrale e il nostro nuovo cassiere, Daniel Pasche, hanno discusso e avviato prime riflessioni sulla situazione finanziaria della PV. Considerata la difficoltà di arginare l'emorragia di soci, nei prossimi mesi il CC dovrà chinarsi con attenzione sul preventivo 2024. Sarà necessario valutare misure di risparmio, per scongiurare finché possibile un aumento delle quote mensili. Franco Panzeri, membro della Commissione di gestione PV, vede analoghi problemi finanziari anche per le sezioni.

L'organizzazione dell'Assemblea

dei delegati del 9 maggio a Berna è conclusa, i delegati hanno ricevuto l'invito con la documentazione. Attendiamo con piacere l'opportunità di una proficua discussione con il neopresidente SEV Matthias Hartwich.

L'USS ha lanciato il referendum contro la riforma della LPP. Riforma che Aroldo Cambi, sul giornale SEV, ha definito una vera e propria provocazione. Confederazione e Banca nazionale trovano un «salvatore da 209 miliardi di franchi» per il Credito Svizzero e poi non ci sono i soldi per la previdenza di vecchiaia!?

Il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS ha sviluppato un modello di partecipazione agli utili per i pensionati, da utilizzare in tempi migliori. Ora si pensa a un modello analogo per la compensazione del rincaro. Il nostro presidente centrale si informerà sui dettagli con Aroldo Cambi.

La Commissione pensionati dell'USS informa che in autunno verrà organizzata a Berna una grande manifestazione a sostegno dell'iniziativa per la «13esima mensilità AVS». L'evento è chiaramente appoggiato anche dalla PV, che a suo tempo fornirà altre indicazioni ai membri.

Gli automatici per biglietti di molte imprese di trasporto vengono progressivamente rimpiazzati con apparecchi che non accettano più denaro contante. Una scelta che la Commissione pensionati USS condanna con forza. In questo modo si impedisce l'accesso ai trasporti pubblici a chi non è forzatamente al passo coi tempi

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione ogni tre settimane.

ISSN 2624-7836

Tiratura: edizione italiana: 2 853 copie; totale: 33 832; certificata il 6.10.2022

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 0115, 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, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, 0449285611, www.fachmedien.ch SEVzeitung@fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

Prossima edizione: 2 giugno 2023. Chiusura redazionale: 23 maggio, ore 10.

RPV

Si cercano tre delegati alla Conferenza CCL FFS Cargo e un membro supplente per la CVG RPV

Servizio stampa RPV. Il Comitato centrale (CC) si è riunito a Losanna per una sessione di due giorni. Il presidente centrale (PC) ha informato in merito a temi attuali sulle FFS e il SEV.

Alla stazione di smistamento Limmattal (RBL) è importante reclutare personale allo scopo di garantire l'esercizio, investire nella formazione per preparare e mantenere i collaboratori ma anche per poter stabilizzare e gestire gli effettivi. La RBL si presterebbe molto bene come stazione di formazione. A Logan è prevista dal 2024 una nuova figura professionale di «addetto alla logistica».

A fine gennaio 2023 il grado di copertura della Cassa pensioni FFS si attestava al 103%.

Il CC ha inoltre discusso i conti consuntivi per il 2022, il preventivo

2024, il rapporto della Commissione di revisione (CVG) come pure due proposte della sezione RPV Zurigo all'indirizzo dell'Assemblea dei delegati (AD) 2023. Al momento cerchiamo ancora tre colleghe o colleghi come delegati nella Conferenza CCL FFS Cargo e un membro supplente per la CVG RPV. Le nomine saranno fatte in occasione dell'AD il 15 maggio 2023 all'Hotel Bern.

A fine marzo 2023 l'effettivo dei membri era di 1188 unità.

Sicurezza: le misure urgenti decise dopo l'evento del 2 giugno 2022, ossia la collisione di un treno loc contro un treno merci BLS a Zollikofen BE sono state adottate in marzo anche da altre imprese ferroviarie. (Istruzione I-62002 valida dal 17 marzo 2023) a complemento delle Prescrizioni sulla circolazione

(PCT) R 300.9 Perturbazioni, cifra 10.3

La polizza di assicurazione dell'agenda tascabile SEV deve essere firmata, annotandovi i nomi dei beneficiari. In caso contrario non vi è alcun diritto all'importo assicurato. Corsi di reclutamento sono previsti il 17 maggio a Bellinzona e il 22 maggio 2023 a Zurigo e Losanna. Federazione dei pensionati (PV): le persone che in una sezione rivestono una carica, ad es. come cassiere, possono restare nella sezione attiva anche dopo il pensionamento. Il passaggio alla PV avviene al momento in cui si lascia la carica.

La Giornata Clean, sezione di Zurigo avrà luogo il 27 gennaio 2024, dalle 9.30 alle 15.30 al Ristorante Gotthard di Arth Goldau. Le iscrizioni vanno fatte al sito della Formazione SEV.

Hai tra 5 e 11 anni?
Cosa fai quest'estate?
Vieni in Colonia!



Anche quest'anno le Colonie dei Sindacati accoglieranno a Rodi-Fiesso (Leventina) bambine e bambini da 5 a 11 anni

PRIMO TURNO:
dal 29 giugno al 13 luglio 2023

SECONDO TURNO:
dal 15 luglio al 29 luglio 2023

Per info o iscrizione, consultare
www.coloniedeisindacati.ch
oppure contattaci: Colonie dei sindacati
Piazza Collegiata - Salita S. Michele 2 -
CP 1211 - 6501 Bellinzona
Tel. 091 826 35 77 - cell. o Whatsapp:
079 681 42 96 - info@coloniedeisindacati.ch

Per i festeggiamenti
dei 100 anni
delle colonie
scansiona il codice QR



PV

01.06.

Gita sul lago di Zugo

Quest'anno abbiamo pensato di proporvi una gita nella nostra bella Svizzera e, in questo anno dedicato alla navigazione sui nostri laghi, abbiamo pensato al lago di Zugo. Avremo l'opportunità di visitare individualmente la città prima dell'imbarco, con la possibilità di dedicarci anche allo shopping. Poi per rilassarci saliremo a bordo del battello in partenza dal molo Zug Bahnhofsteg alle ore 12.15 dove ci verrà servito il pranzo. **Menù:** antipasto insalata mista "Gastronautic" con una vinaigrette alle ciliegie di Zugo, a seguire sminuzzato di vitello alla zurighese con erbe aromatiche e gallette di rüsti, per finire creme caramel della nonna il tutto accompagnato da un buon vino bianco o rosso secondo i propri gusti.

Ritorno a Zugo previsto verso le ore 15.

Rientro a libera scelta con uno dei numerosi treni in direzione del Ticino, via galleria di base o linea di montagna.

Per la gita ognuno dovrà essere in possesso di una carta giornaliera FVP oppure dell'abbonamento generale. La sezione PV richiede una **partecipazione ai costi di CHF 30.-** che comprende il pranzo con le bibite sul

battello.

Iscrizione: entro il **26 maggio, indicando se viaggiate con carta giornaliera o abbonamento generale** (è richiesto dalla navigazione) a:

Sopraceneri: Marco Hefti, 078 846 91 73, heftimarco@gmail.com

Sottoceneri: Massimo Piccioli, 079 505.11.07, pimax1954@bluewin.ch

Orari previsti con posti riservati per il nostro gruppo:

Da Chiasso pt. 8.05 EC – **Lugano** pt. 8.30 – **Bellinzona** pt. 8.47 – **Zug** ar. 10.

Da Locarno pt. 8.15 S20 – **Bellinzona** ar. 8.41 – pt. 8.47 EC – **Zug** ar. 10.

Da Biasca pt. 7.55 S10 – **Bellinzona** ar. 8.09 pt. 8.47 EC – **Zug** ar. 10.

Oppure (non riservati):

Da Biasca pt. 8.14 IR46 via montagna – **Faido** pt. 8.39 – **Airolo** pt. 8.58 – **Arth-Goldau** ar. 10.07 – **Arth-Goldau** pt. 10.15 IC 2 – **Zug** ar. 10.30

Per il ritorno:

Zug pt. 15.30 IC 2 – 16.30 EC - **direzione Bellinzona- Locarno - Chiasso;**

Zug pt. 16.30 IR46 **direzione Airolo e Leventina**

Anche quest'anno il 14 giugno ci sarà la **giornata nazionale svizzera di protesta e di sciopero femminista**, alla quale il SEV ti invita caldamente a partecipare.

Noi vogliamo che la società evolva abbandonando ogni violenza, verso la **correttezza, il rispetto e la parità salariale**. Ci uniremo e solidarizzeremo con tutte e tutti, in quanto vogliamo una Svizzera più giusta e che offre migliori condizioni di vita a coloro che vi abitano.

Anche la commissione donne del SEV ha espresso le proprie rivendicazioni per il settore dei trasporti pubblici. Il SEV si riunirà in manifestazioni pubbliche di protesta e parteciperà alle manifestazioni serali congiunte. Le informazioni in merito sono pubblicate sul nostro sito internet sullo sciopero (sev-online.ch/it/il-sev/donne/sciopero-femminista/). Partecipa anche tu a questa giornata, alla quale **sono evidentemente benvenuti anche gli uomini solidali**.

ZPV

29.06.

Assemblea sezionale Ticino

Quando: 29 giugno alle 17.

Dove: alla Casa del Popolo di Bellinzona.

Donne

14.06.

Sciopero femminista

PV TICINO E MOESANO

Tripla soddisfazione per il Comitato



PV Sezione Ticino e Moesano Ha tre buoni motivi il Comitato sezionale per dirsi soddisfatto dell'assemblea del 30 marzo scorso. Il primo è l'ottima affluenza – quasi 50 soci – merito probabilmente della decisione di tenere la riunione in mattinata, con il pranzo a seguire. Il secondo motivo è il risultato contabile relativo all'anno 2022, che si è chiuso con una maggiore entrata di oltre 10 000 franchi. E come terzo vi è l'interessante tema scelto per il relatore ospite, l'avvocato Paolo Caratti, che ha spiegato le recenti novità in materia di diritto ereditario e direttive anticipate.

In apertura di assemblea la nostra presidente Eliana Biaggio ha salutato i presenti, fra questi il presidente centrale PV Roland Schwager, e ricordato coloro che ci hanno lasciato in questo ultimo anno. A loro è stato dedicato un minuto di raccoglimento.

Eliana è poi tornata sulle vicende che hanno segnato questi ultimi anni, con la pandemia che ci ha portato via molti cari e ha cambiato le nostre vite; la guerra in Ucraina, che va avanti da oltre un anno e per

la quale non si vede una via d'uscita. Più vicino a noi, ma non meno desolante, il caso del Credito Svizzero, con il suo salvataggio da parte di UBS e del Consiglio federale e gli effetti che dovremo attenderci, tra l'altro, sull'occupazione in Ticino e altrove.

Il nuovo diritto ereditario

L'avvocato Paolo Caratti ha esordito spiegando come il Legislatore voglia dare oggi più potere decisionale al testatore o potenzialmente malato: accettazione o rifiuto per motivi religiosi delle cure o della donazione di organi ecc. Quando si entra in ospedale, il personale sanitario chiede se si sono lasciate disposizioni per il caso malaugurato di morte o infermità. Meglio dunque lasciare le necessarie informazioni a congiunti o persone di fiducia.

La presentazione ha toccato anche i vari regimi matrimoniali: partecipazione agli acquisti, comunione o separazione dei beni. Avete fatto testamento? In caso contrario interviene la legge, con la quota legittima, ossia la parte obbligata

che spetta agli eredi / parenti, e la porzione disponibile, che è ciò di cui posso disporre liberamente nel testamento.

Sullo schermo l'oratore ha mostrato le varie percentuali e quote, con molti esempi per spiegare le nuove disposizioni in materia di eredità, donazioni e lasciti.

Non sono ovviamente mancate le domande sui casi comuni o anche più personali, alle quali l'avvocato ha risposto con grande disponibilità e competenza. E anche un po' di humor, che fa sempre bene visto il tema.

Bilanci e attività future

Terminata la relazione, l'assemblea ha affrontato l'ordine del giorno, con la presentazione dei conti che, come detto in entrata, presentano un buon utile. I rapporti di cassiere e revisori sono stati accettati all'unanimità. Votata senza opposizioni anche l'entrata nel comitato sezionale del collega Paolo Guenzani, che si occuperà anche delle mutazioni.

Riguardo alle attività che la sezione ha in serbo per quest'anno, ricordiamo il soggiorno al mare a Cesenatico in giugno. Giovedì 1° giugno è in programma la gita sezionale, con partenza in treno dal Ticino verso Zugo, la crociera in battello sull'omonimo lago e il pranzo a bordo (vedi agenda per orari e info).

Il segretario sezionale Franco Panzeri ha in seguito proposto un breve istoriato sulle FVP, con le ultime novità e i cambiamenti in vista dal 2024.

L'assemblea si è conclusa con l'aperitivo e il pranzo servito nel salone della Casa del Popolo.

salariale.

Confidiamo in una cospicua partecipazione in modo tale che possiate evadere tutte quelle domande che ancora non hanno ricevuto risposta, inoltre, l'annuale assemblea sarà anche un'ottima occasione per incontrarci tutti assieme.

Il verbale dell'ultima assemblea 2022 è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Al termine dell'assemblea **seguirà ufficialmente un ricco aperitivo a buffet** offerto dalla nostra sezione ZPV Ticino.

Iscrizione: per motivi organizzativi vi chiediamo gentilmente di confermare la vostra presenza con l'**apposita lista** esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 23 giugno 2023.**

Ordine del giorno: 1. Saluto introduttivo; 2. Nomina scrutatori ed estensore del protocollo; 3. Approvazione ordine del giorno; 4. Approvazione verbale ultima assemblea; 5. Relazione del presidente; 6. Relazione su temi d'attualità oltre ad informazioni sul nuovo sistema salariale; 7. Rapporto del cassiere e dei revisori più approvazione conti 2022; 8. Nomina di un supplente nella commissione di gestione; 9. Benemerenze per i 40 anni di militanza SEV; 10. Eventuali.

Nel corso dell'assemblea avremo il piacere d'incontrare un segretario sindacale SEV, il quale ci informerà in merito al nuovo sistema salariale introdotto a breve dalle FFS oltre anche a dei temi d'attualità regionale.

Un'occasione da non perdere per ricevere informazioni, chiarire dubbi nonché incertezze legate al nuovo sistema

Agenda 6/23

TS

Il reparto comunicazione del SEV

Servizio stampa SEV-TS. Il comitato centrale si è riunito a Olten lo scorso 31 marzo, per una riunione alla quale ha invitato come relatore il nuovo responsabile della comunicazione del SEV Michael Spahr. Con i presidenti sezionali ha poi discusso e coordinato le prossime manifestazioni di reclutamento e preparato l'ormai imminente assemblea dei delegati.

I membri del comitato centrale sono stati calorosamente accolti dal presidente centrale Sandro Kälin, che ha rivolto un benvenuto particolare a Christoph Geissbühler, nuovo presidente della regione Svizzera orientale. Il comitato centrale è lieto di poterlo accogliere e gli ha espresso i migliori auguri per la sua nuova funzione.

Michael Spahr ha dapprima informato sul referendum contro il taglio delle rendite pensionistiche, lanciato proprio la stessa mattina dall'Unione sindacale svizzera. Il referendum vuole combattere questa riforma che aumenterà i contributi in particolare a chi ha già stipendi bassi o medi per poi riconoscere loro rendite più basse. Per questo motivo, il SEV lancia un appello a tutti i suoi membri a volerlo sottoscrivere. Ulteriori dettagli sono pubblicati sul sito internet di TS. Michael Spahr ha in seguito parlato delle diverse forme di comunicazione. Presso il SEV, questa è suddivisa in due canali. Il canale interno si rivolge ai membri, per informarli sulle azioni del SEV, sugli avvenimenti nel settore dei trasporti pubblici e sulle nostre priorità politiche, utilizzando il Giornale SEV, Newsletter e Info, il sito inter-

net, i Social Media e gli eventi sul territorio. Il canale esterno serve soprattutto a informare l'opinione pubblica sulle esigenze e le motivazioni delle e dei dipendenti dei trasporti pubblici e per influenzare, per quanto possibile, le decisioni politiche, tramite comunicati e conferenze stampa, il sito internet, il nostro giornale e i social media. Il team della comunicazione del SEV è composto da 7 persone, suddivise nelle regioni della Svizzera orientale e centrale, Romandia e Ticino e che sono chiamate anche a sostenere i responsabili del reclutamento delle sottofederazioni in occasione degli eventi. Essi sono anche responsabili per lo sviluppo dei mezzi di reclutamento. La discussione che ne è seguita ha permesso a Michael Spahr di rispondere con competenza ad alcune domande.

L'assemblea dei delegati si terrà il 23 maggio a Olten. Vi parteciperanno 33 colleghe e colleghi. Eventuali proposte sono da inoltrare al presidente centrale entro il 14 aprile 2023. Relatore all'AD sarà il presidente SEV Matthias Hartwich.

La sottofederazione TS conta attualmente 2102 membri. Nel 2022, è stata in grado di superare, anche se di uno solo, l'obiettivo di reclutamento di 168 nuovi membri. TS parteciperà anche quest'anno alle azioni di reclutamento previste in aprile e settembre all'officina di Olten, nel mese di giugno presso le sedi di Oberwinterthur Hegmaten, all'impianto service e all'officina di Bienne e alla stazione di Lucerna. In Ticino e in Romandia, queste azioni avranno luogo in settembre.

DEUTSCHE BAHN

Investire anziché disintegrare!



Markus Fischer
markus.fischer@sev-
online.ch

Dopo essere entrato in carica, nell'autunno del 2021, il governo di coalizione composto da SPD, Verdi e FDP ha spinto per una scissione tra infrastruttura ed esercizio della Deutsche Bahn (DB). In seguito alla mobilitazione del sindacato delle ferrovie e dei trasporti (EVG), però, si è deciso di accorpate le due società di infrastrutture della DB in una «infrastruttura orientata al bene comune». Di recente, l'EVG ha tracciato delle «linee rosse» ben precise per la riorganizzazione della DB, tuttora molto nebulosa, così da impedire una disintegrazione in sordina. Pretende inoltre che vengano stanziati fondi sufficienti per l'espansione delle ferrovie, ormai indispensabile.

Deutsche Bahn, anche se divisa in numerose società singole, opera ancora secondo il principio della «ferrovia integrata», in cui il funzionamento e la manutenzione della rete, al pari delle operazioni ferroviarie, sono gestiti da un unico operatore, vale a dire da un gruppo comune. La Commissione Europea, però, con la sua fede incrollabile nella libera concorrenza, vorrebbe avere diversi operatori, se-

parati in maniera più rigorosa. Quando è entrata in carica la coalizione «semaforo», nell'autunno del 2021, i Verdi e l'FDP hanno proposto di scindere la DB. Ma l'EVG si è opposta organizzando una grande manifestazione a Berlino per il 16 novembre - cfr. giornale SEV n° 14/2021.

In seguito, i partiti di governo si sono detti favorevoli alla stesura di un accordo di coalizione che prevedesse un gruppo DB unico, ribadendo la loro intenzione a riconvertire DB Netz AG e DB Station & Service AG in una nuova «divisione infrastrutturale orientata al bene comune». Essere orientati «al bene comune» significa rinunciare a una massimizzazione dei profitti. «Se l'infrastruttura ferroviaria dovrà orientarsi al bene comune più che al profitto, si avrà al tempo stesso un'opportunità e una sfida» scrive l'EVG. «Perché bisogna definire nel dettaglio il finanziamento a lungo termine per gli impianti e per la relativa manutenzione.»

Una riorganizzazione poco chiara

Nel novembre del 2022, Susanne Henckel del Ministero federale per il digitale e i trasporti ha indicato quattro punti chiave per la nuova società «InfraGo»: infrastrutture da un unico operatore grazie all'accorpamento delle divisioni DB Netz e Station & Service; finanziamento duraturo e

agevolato; controllo del governo federale e massima trasparenza grazie ad attività di monitoraggio; approccio orientato alla soluzione grazie a modifiche tempestive delle norme pertinenti. Ad oggi, comunque, ci sono tanti aspetti poco chiari. Lo scorso aprile, la Commissione monopoli, un organo consultivo indipendente del governo federale, ha ribadito che una totale separazione di infrastruttura e trasporti sarebbe più vantaggiosa. E anche i Partiti dell'Unione, CDU e CSU, chiedono la scissione di rete ed esercizio. Per farla breve, a livello politico, la disintegrazione non si può ancora escludere.

Le richieste dell'EVG

Il 26 aprile, il comitato federale dell'EVG ha annunciato le seguenti «linee rosse» per la «divisione infrastrutturale orientata al bene comune»:

1. Sul lungo periodo dovranno essere messi a disposizione più fondi per l'infrastruttura ferroviaria e il sistema ferroviario nel suo complesso.

2. Non si può procedere alla risoluzione dei cosiddetti accordi di controllo e cessione degli utili che permettono al gruppo DB di agire in modo integrato a livello operativo e finanziario. Questi, infatti, offrono numerosi vantaggi all'intero sistema ferroviario. Per esempio, un mercato del lavoro che abbraccia tutto il gruppo è di enorme

importanza in tempi caratterizzati dalla carenza di personale qualificato.

3. Le due ex società della Deutsche Bahn, DB Netz AG e DB Station & Service AG, nella loro struttura attuale, devono confluire nella nuova divisione congiunta pur rimanendo unità aziendali autonome. Le competenze altamente sviluppate nel campo del funzionamento e della manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, frutto di decenni di lavoro, non vanno messe a repentaglio.

4. Le odierne società di servizi della Deutsche Bahn vanno preservate e devono rimanere parte del gruppo integrato. Grazie al loro know-how, infatti, sono indispensabili per il funzionamento e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie.

5. Non si può limitare la partecipazione aziendale né il mantenimento della struttura degli organi di partecipazione.

Mancano ancora diversi miliardi

«Una cosa è chiara: l'infrastruttura ferroviaria è stata sottofinanziata per anni e anni. È sovraccarica e in parte obsoleta» dichiara l'EVG. Sebbene a marzo la coalizione «semaforo» abbia annunciato incentivi ferroviari pari a 45 miliardi di euro entro il 2027, solo 20 di quei miliardi sono stati effettivamente finanziati dall'aumento e dall'espansione del pedaggio per i camion

annunciato dal governo. «Chiediamo ai responsabili del bilancio di attuare appieno la volontà dei vertici della coalizione» ha ribadito il presidente dell'EVG, Martin Burkert.

Le risorse supplementari, nello specifico, saranno destinate allo sviluppo delle infrastrutture e all'ampliamento dell'offerta per il trasporto locale con l'introduzione del Deutschland-Ticket da 49 euro, oltre poi alla promozione del traffico a carro singolo e del trasporto combinato, specialmente con la riduzione dei prezzi di varie tracce.

La controversia

Al momento, l'EVG sta negoziando nuovi contratti collettivi per circa 230.000 dipendenti, 180.000 dei quali assunti dalla Deutsche Bahn. Quest'ultima il 26 aprile ha posto fine alla terza tavola rotonda dedicata. «Potrebbero esserci nuovi scioperi» ha annunciato il negoziatore dell'EVG, Kristian Loroeh. Il 21 aprile, uno sciopero di avvertimento dell'EVG durato otto ore ha paralizzato il traffico di tutto il Paese, come era già successo il 27 marzo con il primo sciopero di avvertimento. L'EVG chiede almeno 650 euro al mese in più per tutti e un salario minimo generalizzato di 12 euro all'ora, indennità escluse.



STRETTI VERSO L'ALTO

Omar Cartulano

Passeggiando per le strade di Hong Kong lo sguardo di un visitatore è richiamato al cielo, verso l'imponente skyline della città asiatica. Con circa 7,5 milioni di abitanti e una densità di quasi 7mila abitanti per km quadrato, l'ex colonia britannica è oggi una delle aree più densa-

mente popolate al mondo e la prima in assoluto per numero di grattacieli che superano i 150 metri d'altezza (oltre 550). Ovunque ci si giri i palazzi si susseguono uno dopo l'altro formando un tetris infinito di colori e finestre.
www.ocartu.ch / Instagram: @ocartu

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Qual è la formazione da «ferroviera» di Edith Graf?

- a. Macchinista di treni a cremagliera.
- b. Disponente d'esercizio ferroviario.
- c. Addetta alla cucina sui vagoni ristorante.

2. Cosa chiede anche il SEV il 14 giugno?

- a. Parità per tutte le persone, parità salariale e un'equa distribuzione del lavoro non retribuito.
- b. Tamponi e assorbenti gratis sui trasporti pubblici.
- c. Asili nido aziendali in tutto il settore dei trasporti pubblici.

3. Quante firme ha raccolto la petizione alla stazione di smistamento di Limmattal?

- a. 150
- b. 690
- c. 250

4. Dove è nata Zoé Guignard, pilota di battello?

- a. Sulle rive del Lago Maggiore, ad Ascona.
- b. Nelle Filippine.
- c. Vicino al Lago Michigan.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 23 maggio 2023**;

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

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

Il buono libri per un valore di 40 franchi è stato vinto da: **Brunella Scilacci** di Quartino, membro PV Ticino e Moesano.

SULLE ORME DI...

Zoé Guignard, pilota di battello alle Mouettes

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Attorno al Jet d'eau di Ginevra circolano piccole imbarcazioni gialle e rosse con i colori cantonali. Dal 2017, Zoé è al timone e trasporta pendolari, frontalieri, turisti o pensionati con i loro nipotini. Si è avvicinata al mondo della navigazione fin dall'infanzia e ama questo lavoro all'aria aperta.

Dal 1897, le Mouettes ginevrine attraversano la rada. L'azienda familiare impiega una trentina di persone. 365 giorni all'anno, nove piloti su tredici si alternano durante il giorno sulle quattro linee che attraversano l'estremità del lago di Ginevra.

Il motore ronza. Gli ultimi passeggeri salgono a bordo. Zoé Guignard scioglie la corda e libera la barca. L'imbarcazione lascia il pontile dei Pâquis in direzione Molard. In questa fresca mattina di primavera, la barca fila sull'acqua. I raggi del sole fanno già brillare l'acqua con mille riflessi danzanti. Al timone, Zoé ha indossato gli occhiali da sole. Passiamo sotto il ponte del Monte Bianco. Ci vogliono solo tre o quattro minuti per arrivare dall'altra parte. A piedi, ci sarebbe voluto un buon quarto d'ora. A questo punto Zoé deve giocare con la corrente capricciosa. Alla vicina diga, l'acqua della neve sciolta dalle mon-

tagne viene drenata. L'acqua crea dei vortici. Lei rimane calma e rallenta il motore. Con la precisione di un orafò, fa ruotare la barca e la accosta alla riva con grande abilità. La barca si ferma. Può ormeggiare. Una decina di utenti sbarcano. Alcuni, abituali, la salutano, altri prendono posto a bordo. Zoé scioglie di nuovo le corde e riparte in direzione opposta.

Il battello scivola naturalmente sullo specchio dell'acqua tra le anatre e i cormorani. Una folaga si tuffa. Un cigno si allontana a gran velocità. Conosce bene la fauna della rada. Zoé ama navigare in questo scenario da sogno. Il sole nascente l'accompagna quando entra in servizio verso le 6.30 del mattino in inverno, quando bisogna togliere la brina e a volte il ghiaccio, preparare i motori, controllare l'olio e le luci. La prima imbarcazione parte alle 7.20 del mattino. D'estate, la giornata inizia con la dolce melodia delle «Aubes musicales» ai Bains des Pâquis e il servizio termina alle 21.00. Ci sono dei turni. Quindi non effettua lo stesso servizio ogni giorno. Nella stessa mattinata, cambia linea e quindi tipo di barca, con uno o due motori. Guida anche la barca solare, che è più sensibile al vento e si gestisce in modo diverso. Zoé ha 29 anni e da sette fa la conducente di battelli presso Les Mouettes.



YVES SANCEY

«Mi sono avvicinata alla navigazione fin da bambina. Mio nonno era pescatore nelle Filippine e spesso andavamo con lui a bordo del bangka, da un'isola all'altra, con questa piccola barca a motore», racconta. Zoé è nata nelle Filippine, dove suo padre, ginevrino e giramondo, ha conosciuto sua madre, prima di arrivare in Svizzera all'età di sette anni con i suoi due fratelli maggiori. «Abbiamo scoperto la

Valle di Joux e il lago Lemano, dove abbiamo praticato il windsurf». La madre ha iniziato a lavorare a Ginevra presso Les Mouettes nel 2006, alla biglietteria, e poi ha preso la patente. Venivo qui a passeggiare con la mia sorellina». Zoé ha iniziato a studiare arte, ma ha faticato a trovare la sua strada.

A 18 anni, si è sentita così ben accolta in occasione di un lavoro estivo presso la biglietteria delle Mouettes, che ha deciso di prendere la patente all'età di 21 anni, con tante regole di navigazione da imparare ed esercitazioni di salvataggio e sicurezza. È stata assunta come pilota quando si è liberato un posto. Le piace il lato avventuroso e libero di questo lavoro all'aria aperta, vicino alla natura e che cambia ogni stagione, con il caldo e il freddo. Ma uscire sotto la pioggia è sempre una sofferenza.

Attualmente, le Mouettes hanno tre donne

pilota. Zoé è felice che una quarta abbia appena conseguito la patente: «Per tutti è necessaria un po' di organizzazione nella vita privata, dal momento che siamo confrontati con orari irregolari e lavoro nei fine settimana e nei giorni festivi. E, anche se non ne ho ancora uno, non è facile con i bambini piccoli». Per ricaricarsi, ama le passeggiate in montagna e nei boschi con il suo compagno; le piace viaggiare e guardare film biografici o di Tim Burton.

Nel 2017, su buon consiglio di un collega, è entrata a far parte del SEV: «Ne sono molto felice. Ogni volta che ho avuto bisogno di aiuto, sono stata sostenuta». Questo le ha permesso di conoscere i suoi diritti. Le donne, infatti, erano discriminate quando si trattava di contributi sociali delle assicurazioni. Su richiesta del SEV, è stata trovata una soluzione con la direzione, che si è dimostrata aperta alla questione della parità. «Anche se la situazione è piuttosto buona a Les Mouettes, mi mobilito anche io il 14 giugno per le donne in Svizzera».

«Il collega che ci rappresentava presso la direzione sta per andare in pensione. Molti colleghi mi hanno visto come una possibile delegata. Così ho detto OK! Porterò io le loro rivendicazioni». Eletta, Zoé ha appena vissuto la sua prima trattativa per il rinnovo del CCL lo scorso 10 maggio (dopo la chiusura del giornale). Con lei al timone, la sezione non resterà ormeggiata al porto.



«ORA DI PUNTA»

Micha Dalcol

