



# SEV N.11

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FOTONACHWEIS

## TRATTATIVE SALARIALI

# Apprezzare il lavoro, alzare i salari

Editoriale di Matthias Hartwich,  
presidente del SEV



p. 7

**D**ue catastrofi, nel corso dell'estate, hanno sconvolto la Svizzera, ed entrambe le volte il personale dei trasporti ha rimesso rapidamente in moto il Paese: a luglio la tempesta del secolo ha spazzato La Chaux-de-Fonds lasciando profonde tracce al suo passaggio. Il vento ha strappato le linee di contatto e la stazione è stata pesantemente colpita. Le nostre colleghe e i nostri colleghi hanno svolto un lavoro durissimo per eliminare i danni. Questi uomini e donne hanno provveduto molto rapidamente a che l'esercizio potesse essere ripristinato in condizioni disagiati.

Un mese dopo un carro merci è deragliato nella galleria di base del San Gottardo. In uno dei due tubi la circolazione resterà interrotta per mesi. Anche in questo caso le nostre colleghe e i nostri colleghi sono intervenuti subito, prendendo rapidamente le necessarie disposizioni

affinché il traffico potesse riprendere e il Ticino non restasse separato dal resto della Svizzera. Sono in molti a prodigarsi instancabilmente per permettere il trasporto dei passeggeri attraverso la vecchia galleria.

Le nostre colleghe e i nostri colleghi dei TP in Svizzera si impegnano con passione per la migliore mobilità. Il loro lavoro dev'essere ricompensato. Le parole sono belle. I fatti sono meglio. Dunque, questo apprezzamento deve anche tradursi in salari adeguati. Ora le imprese di trasporto possono dimostrare di fare sul serio. Come indicano recenti statistiche, la clientela torna ad utilizzare il trasporto pubblico. Va anche riconosciuta una compensazione per il rincaro intervenuto negli ultimi anni, a dimostrazione dell'apprezzamento per il lavoro svolto dal personale. È questo il mio appello accorato ai «nostri» partner negoziali nel TP. I gruppi dell'ener-

gia hanno detto che aumenteranno massicciamente i loro prezzi, i premi dell'assicurazione malattia vanno alle stelle, seguiti a ruota dagli affitti. Senza aumenti delle retribuzioni e senza una giusta compensazione del rincaro, diminuiscono i salari reali delle donne e degli uomini che mettono e mantengono in movimento la Svizzera.

Per questo, con altre migliaia di persone che la pensano come noi, sabato scorso siamo scesi in piazza a Berna rivendicando salari e pensioni più alti. Per questo stiamo raccogliendo le firme a sostegno della petizione contro le misure di risparmio della Confederazione nel traffico regionale viaggiatori. Forti del vostro grande sostegno e della solidarietà dimostrata, ci apprestiamo ora alle trattative salariali con le aziende. Voi tutti avete meritato apprezzamento per il vostro lavoro, e con esso anche salari migliori. Questo è il nostro comune obiettivo.

## Influenza politica

Le sfide di Simon Burgunder come coordinatore politico del SEV.

2

## Evoluzione salariale

Miglioramento importante a inizio carriera per i RCT

4

## Ne vale la pena

I pensionati VPT discutono dell'adesione al SEV dopo il pensionamento.

6



## Premio a Bellinzona

AutoPostale, l'Associazione dei trasporti pubblici (VöV), il VCS Verkehrs-Club der Schweiz e la LITRA, servizio di informazione sui trasporti pubblici, assegnano alla città di Bellinzona il premio nazionale dei trasporti FLUX 2023 per la sua stazione ferroviaria. La ristrutturazione ha dato a Bellinzona un hub di trasporto esemplare con un design di alta qualità. Il premio è stato consegnato dalla consigliera nazionale Florence Brenzikofer, nuovo presidente della giuria FLUX, a Simone Gianini, vicesindaco di Bellinzona, il 7 settembre durante l'assemblea generale del VöV a Basilea.



FLUGHAFEN ZÜRICH AG (CA.1952)

## Premi cassa malati

Il Parlamento ha approvato il controprogetto all'iniziativa per la riduzione dei premi. Per l'Unione sindacale svizzera, il controprogetto non è sufficiente. Raccomanda pertanto agli elettori di sostenere l'iniziativa piuttosto che il controprogetto. L'iniziativa chiede che i premi della cassa malati non superino il 10% del budget familiare.

## Salario minimo

Il comitato unitario per un salario minimo di 23 franchi nel Canton Vaud ha raccolto quasi 40000 firme per le sue due iniziative, ovvero più di 19000 per ogni testo (ne erano richieste almeno 12000). In Svizzera, cinque cantoni hanno già fatto il grande passo: Neuchâtel nel 2017 (20 franchi), Giura nel 2018 (20), Ginevra nel 2020 (23 e 24), Ticino nel 2021 (tra 18,75 e 19,25) e Basilea Città nel 2021 (21). Sono in corso progetti nei cantoni Vallese e Friburgo e nelle città di Zurigo e Winterthur.

## NUOVO COORDINATORE POLITICO DEL SEV

# Una voce politica

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Dal 1° giugno, Simon Burgunder è il nuovo coordinatore politico del SEV. Il suo compito consiste nel sorvegliare l'attualità politica e nella curare i contatti con gli esponenti politici e i diversi gruppi di interesse, per comunicare loro le posizioni del SEV e rafforzare il ruolo del sindacato. Lo abbiamo intervistato.**

**Qual è il tema che ti sta attualmente occupando in modo particolare?**

Senz'altro le prospettate misure di risparmio nel traffico regionale viaggiatori. Questo settore è finanziato a metà dall'ente pubblico, ossia da Cantoni e Confederazione. Nel 2024, la ministra delle finanze Karin Keller-Sutter intende ridurre il contributo della Confederazione del 7,8 %, pari a 92 milioni di franchi. Un importo molto elevato, al quale si aggiungono tagli del due per cento all'anno nei prossimi anni. Parliamo di ulteriori 20 - 30 milioni che mancheranno ogni anno. Incombe quindi la minaccia di tagli nell'offerta di prestazioni e di misure che, ora della fine, andranno a toccare anche il personale. Stiamo quindi contattando politiche e politici vicini alle nostre posizioni e che si battono per i trasporti pubblici e abbiamo convinto numerosi Parlamentari, uomini e donne, a intervenire in autunno nel dibattito sui preventivi per porre un freno a queste misure. Abbiamo inoltre lanciato una petizione per chiedere a Consiglio federale e Parlamento di rinunciare a questi tagli nel trasporto pubblico.

**Vi sono però anche altri temi «caldi», come la politica europea...**

Dopo il fallimento dell'accordo quadro tra UE e Svizzera, sono riprese le trattative, con le quali il Consiglio federale tenta di trovare un accordo sui singoli capitoli. Uno di questi riguarda il settore dei trasporti, ma vi è un problema: né i sindacati, né i datori di lavoro sono stati consultati dai sondaggi preliminari. Si ha pertanto

l'impressione che l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) intenda fissare da solo il margine di trattativa, senza coinvolgere le parti sociali, come invece viene costantemente fatto nel campo della libera circolazione delle persone. Da parte nostra, abbiamo avuto un incontro con la SECO e l'UFT, al quale non hanno però partecipato le FFS. L'UE vorrebbe che le imprese di trasporto ferroviario europee possano accedere liberamente alla rete ferroviaria svizzera. Dal canto nostro, ci opponiamo a una liberalizzazione senza controlli, che non sarebbe nell'interesse né del personale, né dell'utenza. Non vogliamo vivere condizioni come quelle tedesche. Siamo senz'altro favorevoli a un'apertura del traffico viaggiatori internazionale. I treni non devono certo fermarsi alle frontiere, che hanno sempre attraversato, contribuendo a unire i popoli. Ma le aperture devono essere basate sul sistema di cooperazione, che da sempre si è rivelato molto valido. In un sistema di concorrenza, invece, tutti gli attori vorrebbero accaparrarsi le linee redditizie, mentre tutte le altre verrebbero trascurate. Non vogliamo assistere ad un abbandono delle infrastrutture, ma nemmeno a peggioramenti delle condizioni di lavoro. Sulla rete svizzera devono essere pagati salari svizzeri. Esigiamo pertanto da SECO e UFT l'istituzionalizzazione del dialogo sociale anche nel settore dei trasporti.

**Un altro argomento caldo, e che lo diventerà sempre più in tutti i sensi, è quello dei cambiamenti climatici. Come te ne occupi?**

È chiaro che il trasporto pubblico ha un ruolo chiave se vogliamo fermare il cambiamento climatico in atto. Vengono lanciate diverse idee, che chiedono riduzioni di prezzo sino all'introduzione della gratuità dei trasporti pubblici. Dobbiamo però stare attenti: il trasporto pubblico costa e il suo personale pure. Dobbiamo quindi evitare di contrapporre i diversi interessi. Non possiamo ridurre il costo del trasporto pubblico peggiorando le condizioni di lavoro del personale, le cui esigenze devono essere adeguatamente considerate in tutti gli sforzi per rendere il trasporto pubblico più attraente. Ogni giorno, il solo trasporto regionale viene utilizzato da 2,5 milioni di persone. L'ente pubblico deve quindi essere disposto a investire in questo campo. Il nuovo ministro dei trasporti Albert Rösti dice di voler promuovere sia il trasporto pubblico, sia il traffico stradale. A breve termine, potrà anche essere possibile, ma prima o poi avremo un problema di finanziamento e dovremo chiederci se non dobbiamo rivederne i meccanismi. Attualmente, strada e ferrovia vengono finanziate da casse diverse: il traffico stradale può disporre degli introiti delle imposte sugli oli minerali e sulle automobili, mentre la ferrovia attinge alle risorse generali della Confederazione, ai proven-

ti della Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e a parte dell'imposta sugli oli minerali. Secondo me, se vogliamo raggiungere l'obiettivo di azzerare le emissioni nette, dobbiamo considerare una ripartizione diversa e più favorevole alla ferrovia. Per il SEV, il trasporto pubblico è evidentemente un fattore chiave per risolvere il problema del cambiamento climatico. Per questo, parteciperemo anche alla manifestazione per il clima, il prossimo 30 settembre.

**Abbiamo parlato solo di traffico viaggiatori. Anche nel traffico merci vi sono però problemi.**

Sì, e anche qui dovremo riflettere sulla questione del finanziamento. Prendiamo per esempio il recente incidente nella galleria di base del San Gottardo: su quali standard tecnici dovrebbe essere basato il trasporto merci? Quanti e quali controlli devono essere svolti sui treni merci? Chi risponde per i costi di un incidente? Ma dobbiamo anche pensare a come possiamo portare ancora più merci sulla rotaia, in particolare nel traffico interno. Il nostro impegno deve chiaramente essere in favore della prosecuzione della politica di trasferimento, sul consolidamento del finanziamento e, naturalmente, sulla retribuzione corretta del personale.

**E cosa mi puoi dire sulla digitalizzazione?**

Anche questo è per noi un argomento importantissimo, che si estende dalla guida automatizzata dei treni, al gancio automatico digitale dei vagoni sino al servizio digitalizzato alla clientela. Dobbiamo essere molto lungimiranti, per farci trovare pronti e reagire tempestivamente alle nuove evoluzioni. Dobbiamo quindi restare molto vigili.

## Ritratto di Simon Burgunder

Dopo aver studiato scienze politiche ed economia a Berna e a Bologna, lavora da ormai due decenni nei settori sindacale e ambientale. Prima di giungere, a 47 anni, al SEV, Simon Burgunder ha lavorato per cinque anni come consulente giuridico all'Unia di Zurigo. In precedenza, è stato l'esperto di rating ambientale presso l'ATA e segretario sindacale alla VPOD di Basilea. Prima ancora, aveva svolto diversi praticantati, anche presso il WWF e presso Unia.

Oltre al suo lavoro di coordinatore politico al SEV, Simon Burgunder ama il giardinaggio, la cucina italiana e segue le partite di calcio dello Young Boys di Berna. È papà di una bambina.

## Manif per il clima il 30.9.23

Il SEV parteciperà alla manifestazione dell'Alleanza per il clima, in quanto si batte, con altre 140 organizzazioni, in favore di provvedimenti contro l'evoluzione climatica in atto, prestando molta attenzione affinché vengano definiti in modo socialmente corretto («Just Transition»). Il ritrovo è fissato per sabato 30 settembre 2023 alle 14, presso il Bollwerk di Berna, sotto lo striscione «Public Transport for Future».



INCIDENTE NELLA GBT

# Rispettare le regole della pianificazione dei turni



Lavorare in galleria a 40 gradi comporta uno sforzo fisico importante.

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**Dimostrando grande impegno e flessibilità, il personale delle imprese ferroviarie ha sin qui permesso di contenere i disagi per passeggeri e merci derivanti dal deragliamenti nella galleria di base del San Gottardo (GBT) dello scorso 10 agosto. Ora però il concetto d'esercizio dovrebbe di nuovo permettere a collaboratrici e collaboratori di avere una vita privata un po' più regolare. Il SEV richiama pertanto le imprese ferroviarie al rispetto delle regole per la pianificazione dei turni.**

Durante la fase iniziale di sbarramento totale della GBT, le imprese ferroviarie hanno deviato i loro treni sulla linea del Sempione-Lötschberg e su quella di montagna del Gottardo. Quest'ultima, pur non disponendo di un profilo sufficientemente alto per accogliere i treni viaggiatori a due piani o i vagoni merci con altezza di quattro metri e presentando forti pendenze che impongono la riduzione del peso dei treni e/o il rinforzo dei mezzi di trazione, ha permesso di mantenere il collegamento ferroviario tra il Ticino

e il resto della Svizzera, sino alla riapertura della canna est della GBT, il 23 agosto. Ora bisogna sperare che le FFS e la politica si siano resi conto una volta per tutte dell'importanza di questo collegamento e che si preoccupino di garantirne la manutenzione e lo sgombero della neve in inverno. Durante l'interruzione, FFS Cargo National e International hanno deviato la maggior parte dei loro treni sulla linea di montagna, mentre le altre aziende hanno preferito passare dal Lötschberg. Tra queste, vi era anche BLS Cargo, i cui macchinisti del deposito di Bellinzona si sono di conseguenza ritrovati per qualche tempo con poco lavoro. Una situazione che ha colpito anche il personale dei team di manovra a Chiasso Smistamento. D'altra parte, i pianificatori dell'orario e delle tracce di Infrastruttura, nonché tutti i disponibili e distributori erano confrontati con un'enorme mole di lavoro e macchinisti, personale treno, manovrati e personale di pulizia carrozze con continui cambiamenti dei turni da svolgere. Le imprese di trasporto merci hanno dovuto accettare sino a fine agosto di ricevere le tracce d'orario solo la vigilia.

Il personale dei servizi lavori delle FFS è sotto pressione per restituire al

più presto la GBT alla circolazione. Lavorare in galleria, a circa 40°, costituisce uno sforzo fisico importante. Nonostante il lavoro su due turni, lo sgombero dei vagoni deragliati dovrebbe protrarsi sino a fine settembre e il ripristino della canna ovest sino a inizio 2024. Competente per questi lavori è la sede di Biasca, coadiuvata da quella di Erstfeld. Entrambe le sedi hanno quindi rinviato i cantieri e i lavori di manutenzione ordinaria previsti, modificando pure l'impiego del personale. Nella GBT vengono occupate anche ditte esterne, il cui personale manca ora però sugli altri cantieri e solo il grande impegno profuso dal personale delle altre sedi ha sin qui permesso di evitare di annullare interventi importanti già pianificati. Inoltre, sulla linea di montagna vi sono cambiamenti di binario da ripristinare, dopo che erano stati bocciati per ragioni di risparmio.

L'aumento di un'ora dei tempi di percorrenza sulla linea di montagna ha comportato anche l'allungamento dei turni del personale treno, che spesso superavano le dieci ore. Questi turni prevedevano inoltre pause talmente brevi da non permettere neppure al personale di rifocillarsi. Il 20 agosto, il presidente della ZPV Ticino è quindi

interventato, chiedendo alla pianificazione di rimediare a questa situazione con l'elaborazione di nuovi turni stabili, equilibrati e con pause sufficientemente lunghe. Ora il personale treno ticinese circola nella maggior parte dei casi solo sino a Bellinzona, dove consegna i treni ai colleghi della Svizzera tedesca, che non devono quindi più recarsi a Lugano o a Chiasso. Vi sono però ancora numerosi turni lunghi e cambiamenti dell'ultimo minuto.

Anche la LPV Ticino è intervenuta il 23 agosto con una lettera in cui ha rivendicato il ritorno al rispetto dei tempi di preavviso per i cambiamenti di turno e l'elaborazione, coinvolgendo la commissione della pianificazione del lavoro, di distribuzioni prive di turni troppo lunghi. Il cambiamento di macchinista a Bellinzona o ad Arth-Goldau permette oggi di evitare la maggior parte di questi turni, ma vi sono ancora cambiamenti a breve termine e non comunicati correttamente. Spesso, i treni merci devono attendere a lungo prima di poter percorrere l'unica canna della GBT. Ciò comporta ritardi anche dell'inizio e della fine dei turni dei macchinisti, che vengono comunicati solo all'ultimo momento. L'instabilità dell'esercizio ha indotto FFS Cargo a reintrodurre il cambia-

mento di macchinista ad Arth-Goldau (solo un anno dopo aver chiuso, contro il parere del personale e del SEV, il deposito locale). Ciò comporta però un aumento delle corse di servizio da e per Basilea e RBL, evidentemente poco sostenibile.

Le numerose segnalazioni hanno indotto il SEV a comunicare, il 25 agosto scorso, al capo del personale FFS Markus Jordi che le modifiche implementate escludono ormai il ricorso alle eccezioni ammesse dalla legge sulla durata del lavoro in caso di perturbazioni d'esercizio e di altre cause di forza maggiore. Di conseguenza, ha richiamato le FFS al rispetto delle regole vigenti riguardanti la consultazione del personale o dei suoi rappresentanti per modifiche delle distribuzioni di servizio, rispettivamente per cambiamenti a breve termine dell'inizio o della fine dei turni. Il SEV continuerà pertanto a seguire attentamente l'evolversi della situazione.

Nelle scorse settimane, tutte le categorie professionali hanno dovuto subire le conseguenze di questa situazione straordinaria e continuano a essere sotto pressione. Il personale ha reagito una volta ancora prestando un impegno straordinario, che merita riconoscenza.



Il Consiglio federale propone al Parlamento di **rimborsare alle FFS le perdite di 1,15 miliardi di franchi** subite dai servizi a lunga percorrenza tra il 2020 e il 2022 durante la pandemia, come richiesto dal SEV. Questo perché le FFS hanno garantito il traffico a lunga percorrenza nell'interesse del Paese, anche se non era più possibile coprire i costi. Le FFS gestiscono i servizi a lunga percorrenza per conto proprio, mentre i servizi regionali sono ordinati dai Cantoni e dalla Confederazione.



Dopo i premi della cassa malati, gli affitti e i prezzi dei generi alimentari, **anche i prezzi dell'elettricità sono destinati ad aumentare sensibilmente.** Questo aumento dei prezzi dell'elettricità potrebbe essere evitato secondo l'USS, che afferma: «Mentre **le aziende elettriche realizzano profitti miliardari**, le bollette dei piccoli consumatori sono destinate a crescere ulteriormente. Le misure straordinarie per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento non devono pesare tutte sulle spalle delle famiglie».



© SBB / FRANK SCHWARZBACH

**CHRISTINA JÄGGI** risponde

## La pressione cresce

**Un anno fa, i dipendenti dei TPG hanno scioperato e poi sono stati messi sotto pressione dalla direzione. Il lavoro sindacale rappresenta un rischio?**

«La libertà dei sindacati consiste in parte nel fatto di essere scomodi. I sindacati sono a loro agio solo quando sono sottoposti a pressioni da parte di dittature di destra o di sinistra», aveva detto una volta l'ex presidente tedesco Richard von Weizsäcker.

In Svizzera, il lavoro sindacale può essere scomodo e di solito non rappresenta un rischio. Tuttavia, esistono anche eccezioni negative, come dimostra lo sciopero TPG del 2022: I colleghi e le colleghe che hanno scioperato hanno ricevuto una lettera di avvertimento dalla direzione che sanzionava l'organizzazione dello sciopero e la sua prosecuzione. Il SEV si adopera sempre per garantire che i suoi membri siano protetti da simili manovre. In Svizzera, la libertà sindacale è riconosciuta come diritto fonda-

mentale. Uno sguardo oltre confine mostra che i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici vengono sempre più smantellati. La violenza contro i membri dei sindacati è in aumento. Le maestranze vengono perseguite per aver partecipato a scioperi. In Francia, molti scioperi sono stati repressi dalla polizia e i membri dei sindacati rischiano azioni legali per aver protestato.

Tali tentativi di intimidazione, di pressione sul diritto di manifestazione e di sciopero e sul diritto alla libertà di espressione devono essere condannati con la massima fermezza. I diritti sindacali sono diritti umani. Per questi diritti è necessaria una lotta costante e una ferma solidarietà, anche a livello transfrontaliero.

Christina Jäggi è la segretaria organizzativa del SEV e responsabile degli affari internazionali. Avete una domanda? Scriveteci a giornale@sev-online.ch



## RESPONSABILI CIRCOLAZIONE TRENI FFS

# Il SEV ottiene primo successo per gli RCT

SEV  
giornale@sev-online.ch

**Da anni per il SEV è chiaro che nell'intero ambito professionale delle e dei responsabili circolazione treni (RCT), con le loro varie funzioni chiave e le altre, più specifiche o di livello superiore, vi sia urgente necessità di intervenire. Le FFS hanno ora risposto a una delle richieste del SEV, e migliorano notevolmente l'evoluzione del salario all'inizio della carriera professionale di RCT.**

Già nel 2021 il SEV aveva chiesto un confronto con la dirigenza del settore FUB (Orario ed esercizio), in quanto su varie tematiche intravedeva l'esigenza di miglioramenti per il personale, ma in quell'occasione aveva incontrato poca o quasi nessuna accoglienza. Da allora il SEV è rimasto in contatto con le colleghe e i colleghi, in particolare quelli delle centrali d'esercizio (CE), e per il 2023 si è preso l'impegno di formulare e di realizzare richieste concrete per il personale nelle CE e della circolazione treni, essendo seriamente preoccupato per la situazione di questo gruppo professionale. La CE Centro, ad esempio, opera da tempo con un organico insufficiente, mentre in altre CE la fluttuazione assume dimensioni problematiche. A metà giugno 2023 il SEV si è così rivolto con una lettera alle FFS esigendo miglioramenti concreti e immediati.

## Giugno 2023: le richieste del SEV

Dopo gli apprezzabili interventi nel settore del personale di locomotiva, che versa in una situazione simile di sottodotazione, come pure

alla stazione merci del Limmattal (RBL), qui addirittura con effetto retroattivo, il SEV non capisce perché si attenda ancora con le centrali d'esercizio. A nostro parere vi sarebbero diverse possibilità:

- Velocizzare l'avanzamento in carriera degli RCT, curando inoltre in maggior misura l'evoluzione del salario, soprattutto nei primi anni.
- Migliorare in linea generale la retribuzione del personale.
- Chiarire e remunerare equamente la posizione dei disponenti del traffico ferroviario nelle CE (DCE), così come di altre funzioni analoghe di nuova concezione.
- Non pregiudicare l'avanzamento di carriera per chi lavora a tempo parziale.
- Ricompensare meglio le competenze linguistiche.

L'elenco di questi aspetti non è esaustivo e il SEV è disponibile per altre piste che portino all'obiettivo, ma ritiene che occorra agire con rapidità. Andrebbe al contempo valutata la situazione nelle SM. Contemporaneamente il SEV ha anche fatto notare alle FFS le dissimili classificazioni dei posti nella Pianificazione in seno a FUB. Mal si comprendono oggi le ragioni di livelli salariali inferiori, che andrebbero riesaminati e adeguati.

## 1° settembre 2023: adeguamenti salariali

Poco dopo la presentazione delle nostre richieste, i responsabili delle FFS hanno dato la loro disponibilità a colloqui che si sono poi rivelati sorprendentemente costruttivi. A differenza del 2021, la direzione FUB ha ammesso che vi sarebbe effettivamente bisogno di recuperare in



Futuri controllori del traffico ferroviario durante la loro formazione specialistica.

alcuni ambiti. Nell'incontro successivo, tenutosi già a metà agosto, le FFS hanno acconsentito ad attuare una significativa richiesta del SEV, ossia migliorare e accelerare notevolmente la progressione salariale all'inizio della carriera di RCT. Per questi collaboratori vi sarà un miglioramento sostanziale e rallegrante. Concretamente, dal 1° settembre 120 tra colleghe e colleghi ottengono adattamenti duraturi, da 300 a 4000 franchi in più, e anche i salari durante la formazione aumenteranno. Si tratta chiaramente più che di ritocchi «puntuali», come hanno comunicato le FFS al loro interno. Per una volta l'azienda minimizza le sue stesse concessioni. Sono scelte importanti, in primis per poter reperire personale a sufficienza, e poi per evitare, se possibile, che questo se ne vada di nuovo subito dopo. In questo modo si assicurano gli effettivi per il settore FUB, dove le attuali difficoltà causano tra l'altro problemi di pianificazione, l'accorpamento di turni e altri effetti negativi.

## E adesso?

È rallegrante che, per la prima volta nella nuova struttura delle CE, vi siano miglioramenti sostanziali. Finora i vertici di FUB avevano sempre contestato l'urgenza di misure in favore del personale – e pure che vi fossero problemi di fondo. È utile e necessario agire all'inizio della carriera, ma non ci si può fermare qui.

Vi sono altri e più evidenti aspetti da risolvere, che il SEV ha segnalato ai responsabili di FUB in agosto. In un primo tempo le FFS hanno negato la necessità, il SEV ha nondimeno ottenuto che più aspetti vengano ora messi sul tappeto ed esaminati in un altro contesto. Continueremo a insistere su ogni tematica

evidenziata. Siamo convinti che tutte queste esigenze siano fondate: sono importanti per le colleghe e i colleghi, sono necessarie per il buon funzionamento dell'organizzazione e indispensabili per il futuro dell'azienda.

## Restiamo vigili

*Commento di Urs Huber, segretario sindacale e responsabile del team SEV Infrastruttura. Era ora! Bisogna dirlo. Alla fine è stato riconosciuto che anche nel settore FUB, in particolare nell'ambito di Esercizio, si deve agire in favore del personale. L'attuazione concreta dal 1° settembre, dopo la presentazione delle richieste del SEV in giugno, sembra fin troppo rapida per gli standard delle FFS!*

*In verità, inizialmente «solo» i collaboratori agli esordi di carriera beneficeranno di un miglioramento. Ma è pur sempre un primo importante passo. Nella giusta direzione, ma ovviamente per il SEV solo per troppo poche persone. Tuttavia siamo contenti, dato che questa categoria professionale soffre anche per un sistema salariale «zoppo», dove persino un normale avanzamento va conquistato a caro prezzo a ogni trattativa salariale. Migliorare il reperimento di personale e ridurre le partenze sarà utile a tutti. Eppure, a questo primo passo ne devono seguire altri. Non è accettabile che collaboratrici e collaboratori da molti anni fedeli all'azienda vengano abbandonati in queste funzioni. Sono i pilastri su cui si reggono le CE, le stazioni smistamento e altri servizi. Il SEV non demorde. È assolutamente necessario che vengano portate avanti varie altre rivendicazioni.*

## COLPI DI DIRITTO

# Riforma AVS: in vigore da gennaio 2024

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

Nonostante l'opposizione sindacale, il progetto AVS 21 è stato accettato dal popolo nel settembre 2022 e entrerà in vigore il prossimo 1 gennaio. Per permettere alle persone toccate da questa riforma, di anticipare alcune decisioni, la rubrica Colpi di Diritto vi presenta di seguito gli elementi pertinenti del progetto.

## Pensionamento flessibile nel contesto di AVS 21

La riforma AVS introduce una libertà di scelta maggiore al momento di lasciare la vita attiva, tanto per le donne che per gli uomini. Si potrà ad esempio percepire la rendita vecchiaia AVS in modo flessibile tra i 63 e i 70 anni a partire da un mese a scelta. Inoltre sarà possibile riscuotere una parte della rendita AVS prima di raggiungere l'età di riferimen-

to o posticipare la riscossione. L'«età di riferimento» indica l'età alla quale si percepisce la rendita AVS senza deduzioni o supplementi. Con la riforma dell'AVS viene fissata a 65 anni tanto per gli uomini quanto per le donne.

## Incentivi a lavorare oltre i 65 anni

Come già succedeva, in caso di prosecuzione dell'attività lavorativa dopo l'età di riferimento, rimarranno dovuti i contributi AVS sul reddito conseguito se questo supera la franchigia legale. Con la riforma dell'AVS però, i contributi concorreranno alla formazione della rendita.

Ciò significa che con i contributi sarà possibile migliorare la rendita AVS fino a raggiungere la rendita AVS massima. Inoltre, chi continua a lavorare dopo l'età di riferimento potrà rinunciare alla franchigia, in modo da versare contributi AVS anche su redditi inferiori alla franchi-

gia e dunque aumentare la rendita AVS cui avrà diritto.

## Studiare gli effetti di un prelievo anticipato o di un differimento

La nuova flessibilità offre maggiori possibilità di organizzare la propria pensione, ma richiede anche un'accurata pianificazione e valutazione dei diversi scenari e delle loro conseguenze finanziarie. Se si pianifica di beneficiare di un pensionamento anticipato, i dieci anni che lo precedono sono essenziali per preparare al meglio la propria fine di carriera.

## Maggiore flessibilità anche nel secondo pilastro

Alcune istituzioni di previdenza offrono già oggi, su base facoltativa, soluzioni flessibili. Con la riforma dell'AVS, tutte le casse pensioni dovranno offrire la possibilità di un pensionamento anticipato o il rinvio delle prestazioni di vecchiaia in caso di continuazione dell'attività lavorativa.

## Età di riferimento per le donne

Anno di nascita	Età di riferimento
1960 e precedenti	64 anni (nessun aumento)
1961	64 anni + 3 mesi
1962	64 anni + 6 mesi
1963	64 anni + 9 mesi
1964 e a seguire	65 anni

Dovrà pure essere offerta la possibilità di un pensionamento parziale.

## Armonizzazione dell'età di riferimento tra uomini e donne

La riforma AVS armonizza l'età di riferimento a 65 anni per l'AVS. L'età di riferimento per le donne sarà progressivamente alzata dagli attuali 64 ai 65 anni. Le donne nate tra il 1961 e il 1969 fanno parte della «generazione di tran-

sizione» e riceveranno quindi un'indennità per attenuare questo aumento.

Avranno perciò diritto a un supplemento a vita della rendita AVS oppure di aliquote di riduzione ridotte in caso di prelievo anticipato della rendita AVS. Tanto il supplemento quanto le aliquote di riduzione sono scaglionati in funzione dell'età e della fascia di reddito e possono essere consultati online sul sito della Confederazione:

[www.bvs.admin.ch/avs-21](http://www.bvs.admin.ch/avs-21).



FFS CARGO

# Salvare il trasporto merci e il pianeta!



Sostegno finanziario per il trasporto ferroviario? Il Parlamento dovrà fare una scelta cruciale per il trasporto merci.

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Il Consiglio federale annuncerà a breve la scelta tra due opzioni fondamentali per il futuro di FFS Cargo. Oggi più che mai è necessario non solo mantenere ma anche sviluppare il trasporto merci su rotaia.**

Il 2 novembre 2022, su richiesta del Parlamento, il Consiglio federale (CF) ha posto in consultazione due varianti: la prima prevede un sostegno finanziario globale per il trasporto ferroviario di merci. La seconda si concentra su strumenti di incentivazione concorrenziale, che tuttavia porterebbero alla scomparsa di importanti offerte di trasporto merci su rotaia e al loro trasferimento sulla strada. Entrambe le varianti propongono di sostenere il passaggio all'accoppiamento digitale automatico, che sostituirà il lungo processo manuale. La consultazione si è chiusa alla fine di febbraio. L'Amministrazione federale sta ora preparando il messaggio che il Consiglio federale sottoporrà a breve al Parlamento. Ricordiamo che

è importante che venga scelta la variante 1.

Il rapporto esplicativo del Consiglio federale rileva l'impossibilità di autofinanziare il traffico a carri completi, che rimane molto complicato e costoso. Viene utilizzato principalmente per gruppi di merci con consegne relativamente piccole. Singoli carri o gruppi di carri vengono raccolti a livello regionale dai binari di raccordo o dai binari di sorpasso e assemblati in treni completi nelle stazioni di smistamento per il successivo trasporto. È molto difficile rendere questo tipo di trasporto finanziariamente redditizio.

Consapevole dell'importanza del trasporto merci, il Governo vuole migliorarlo, tenendo conto non solo di criteri finanziari, ma anche degli obiettivi di politica energetica e climatica per il 2050 e della sicurezza di approvvigionamento della Svizzera. A medio e lungo termine, tuttavia, il trasporto merci potrà dare un contributo decisivo a questi obiettivi solo se saranno garantiti servizi di trasporto ferroviario completi. Per raggiungere questo obiettivo, i fornitori di TCCI (trasporto in carri completi isolati)

dovranno essere compensati finanziariamente.

«Negli ultimi anni, durante l'era Andreas Meyer/Nicolas Perrin, FFS Cargo ha completamente smantellato il trasporto in carri completi isolati nelle regioni periferiche, forse in modo irreversibile. Volevano mantenere solo ciò che era redditizio. Oggi la Confederazione vuole sostenere nuovamente queste attività regionali, ma sarà necessario convincere i clienti che, nel frattempo, si sono rivolti alla strada» si rammarica Jean-Pierre Etique, segretario sindacale del SEV, che aggiunge: «I clienti che lavorano con la ferrovia dovrebbero essere valorizzati, ad esempio creando un marchio». «La buona notizia - sottolinea Philipp Hadorn, responsabile del dossier Cargo al SEV - è che il Consiglio federale propone nella variante 1 di fornire diverse forme di sostegno, in particolare per le attrezzature di transbordo delle merci. Sviluppandole ulteriormente, daremmo finalmente il necessario impulso al trasferimento del traffico nazionale». Queste misure costeranno circa 600 milioni di franchi svizzeri per un periodo di quattro anni. Queste misure di incentivazione

sono assolutamente necessarie, altrimenti, avverte il Consiglio federale, ci saranno fino a 650.000 viaggi in più all'anno di camion sulle strade svizzere. Ciò significa un aumento considerevole degli ingorghi, una riduzione della sicurezza stradale, un aumento del rumore e delle emissioni di CO2. Il trasporto merci su rotaia consuma sette volte meno energia di quello su strada e richiede uno spazio cinque volte inferiore rispetto alla rete stradale. Il SEV chiede di aggiungere un obiettivo di trasferimento misurabile e ambizioso: raddoppiare la quota della ferrovia entro il 2050.

Il CF avverte che con la seconda variante, che prevede la concorrenza tra i modi di trasporto, «l'eliminazione dell'offerta di TCCI è la probabile conseguenza». Il che è tutt'altro che anedddotico, anzi! Secondo i dati del 2019 del Governo, dei carri trasportati nel traffico nazionale, di importazione e di esportazione, quasi il 58% è stato trasportato da TCCI, il 30% da treni carichi in carri convenzionali e il 12% dal trasporto combinato.

I treni completi sono più facili da manovrare. Viaggiano come un'unità dal punto di partenza a quello di arri-

vo e sono utilizzati per le grandi spedizioni (ad esempio, prodotti petroliferi, minerali/pietre/terreni). Molte aziende li utilizzano, dimostrando che ecologia ed economia possono andare di pari passo. Migros è uno dei suoi maggiori clienti, con un milione di tonnellate di merci trasportate su rotaia ogni anno. Da 60 anni, oltre il 90% delle bevande Aproz (Migros) viene trasportato su rotaia attraverso le stazioni di smistamento di Renens e Limmattal fino ai vari centri operativi delle cooperative Migros. Smistate e riciclate, le bottiglie in PET vengono poi trasportate ad Aproz da FFS Cargo. Anche molte altre aziende, come Feldschlösschen (birra), Victorinox (coltelli), Perlen (carta), La Posta, Le Saline Svizzere, Swissmill (cereali), Ciments Vigier e Stahl Gerlafingen (rottami metallici), sono soddisfatte del servizio. Se la rete TCCI si riduce, l'intero sistema di trasporto ferroviario ne risentirà. Le FFS credono nel suo potenziale. Nel comunicato stampa del 4 settembre, dichiarano di voler «eliminare il deficit strutturale del traffico merci a carri completi con il sostegno della Confederazione».

BUS E TRENO

# Contro la penuria, di personale condizioni migliori!



La carenza di autisti e macchinisti preoccupa anche il telegiornale di RTS.

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Nella Svizzera francese alcune aziende di trasporto pubblico hanno cancellato alcune corse. La situazione tesa per gli autobus è migliorata nella Svizzera tedesca, ma non per la ferrovia. Di fronte all'elevato assenteismo e alla carenza di personale, servono più conducenti e migliori condizioni di lavoro.**

Alla fine di agosto, l'edizione principale del telegiornale della RTS ha richiamato l'attenzione sulle conseguenze della carenza di personale in alcune aziende di trasporto pubblico. Due autisti della TransN a Neuchâtel, da poco in pensione, hanno spiegato lo stress del loro lavoro, cambiato negli ultimi anni con l'aumento della frequenza delle corse e del traffico urbano. «A volte si susseguono 10 giorni di lavoro», commenta Jacques Solande. «Le persone non ce la fanno più. Rimaniamo in città per otto ore, guidiamo solo in città... I conducenti sono stufi», gli fa eco Denis Burri. Di conseguenza, il numero di casi di malattia è aumentato e la direzione ha dovuto tagliare alcune corse. A causa di un tasso di assenteismo superiore al 10% quest'estate, i dipendenti in congedo sono stati richiamati per rafforzare la squadra. «Non riusciamo a riportare il tasso di assenteismo ai livelli pre-Covid. E poi ci sono altri aspetti da tenere in considerazione, come la soddisfazione del personale», dichiara alla RTS Gabriel Schneider, direttore di produzione di TransN.

Lo scorso autunno, i TPG e CarPostal hanno cancellato alcuni collegamenti. Il problema riguarda molte altre aziende che giocano sulle frequenze regolari nel traffico urbano, in modo che gli utenti percepiscano solo semplici ritardi. La stessa carenza di conducenti di autobus e tram si è verificata la scorsa estate a Basilea, Zurigo, Aarau e Lenzburg. Nella Svizzera tedesca la maggior parte delle direzioni aziendali ha preso sul serio il problema e sta cercando di assumere personale e di creare riserve per compensare le assenze, a volte con personale d'ufficio.

Il settore ferroviario non è stato risparmiato. A luglio, i macchinisti dei TPC della regione dello Chablais hanno presentato una petizione per denunciare le modifiche alla pianificazione, avvenute senza consultazione e in un contesto di carenza di personale. La situazione rimane grave e sarà presentata una nuova petizione. Oltre Sarina la situazione è altrettanto tesa, in particolare presso RhB, ZB e Thurbo, che stanno cercando soluzioni con il pagamento delle ferie. «I nostri colleghi devono prendersi cura della loro salute e rifiutarsi di lavorare nei giorni di riposo», afferma il vicepresidente del SEV Christian Fankhauser.

Di fatto, nella Svizzera francese l'intero settore dei trasporti pubblici è sotto pressione. Secondo RTS, si è registrato un aumento generale dell'assenteismo di circa il 2%. «Il problema è che in un lavoro estenuante come quello del conducente, che richiede una concentrazione costante per ore e ore, i nostri colleghi si ammalano o cambiano lavoro. Poiché non ci sono riserve sufficienti per motivi finanziari, le persone vengono richiamate durante il periodo di riposo - necessario per la loro salute - e a loro volta si ammalano. È un circolo vizioso», afferma senza mezzi termini il segretario sindacale SEV Jean-Pierre Etique, che chiede alle aziende, ai cantoni e alla Confederazione di non far pagare agli autisti l'austerità finanziaria.

Critica anche gli orari «Che sono organizzati in modo da ottenere un tasso di rendimento vicino al massimo. Ciò significa che le pause o il tempo a disposizione al capolinea sono ridotti al minimo legale. Ciò significa che i conducenti sono quasi sempre al volante o ai comandi della loro locomotiva a volte per cinque ore di fila». Questi ritmi di produzione e questi lunghi nastri di orari di lavoro si ripercuotono inevitabilmente sulla salute dei colleghi. «Dobbiamo tenere conto del loro benessere per rendere questi lavori attrattivi, piuttosto che rincorrere i malati. Con condizioni di lavoro allettanti (orari di lavoro, nastri sostenibili e vero personale di riserva), i problemi di carenza di personale e di assenteismo saranno molto più facili da risolvere» conclude Etique.



GIORNATA PENSIONATI VPT

# Perché restare nel SEV dopo il pensionamento

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Nella sotto-federazione VPT, il numero di membri attivi è aumentato negli ultimi anni. Il numero di membri in pensione, invece, è diminuito. Il motivo principale è che sempre più membri lasciano il SEV quando vanno in pensione. Cosa si può fare per incoraggiarli a rimanere? Questo è stato il tema principale dell'incontro dei pensionati VPT tenutosi a Berna l'11 settembre.**

I presenti all'incontro hanno avuto difficoltà a comprendere le numerose partenze che avvengono al momento del pensionamento. «Chiedersi cosa può fare il sindacato per me ora è egoistico», ha detto un collega. «Pensionati e lavoratori devono essere solidali», ha detto un altro. Il SEV si è inoltre battuto, a fianco dell'USS, contro la riduzione delle rendite AVS e della cassa pensioni e a favore di una tredicesima AVS. È quindi importante sostenere questo importante sforzo politico attraverso i contributi SEV, che vengono anch'essi ridotti del 50% per i pensionati. Michel Stoll, ex presidente della VPT TL, ha raccontato come Johan Pain, il suo successore, abbia fatto pressione con successo sul Parlamento della città di Losanna all'inizio del 2021. «Vale sempre la pena

di lottare», ha detto Michel.

Sono stati elencati i vantaggi personali di rimanere membri del SEV: tutela del diritto professionale e consulenza in caso di problemi con le assicurazioni sociali (inclusi nella quota associativa), tutela del diritto privato (per 88,80 franchi all'anno). I membri ricevono informazioni continue su temi di interesse, possono partecipare gratuitamente ai corsi SEV e Movendo e possono acquistare ogni anno valuta Reka per un valore di 600 franchi con uno sconto del 10%. Per non parlare di altri sconti (vedi sev-online.ch/benefici) e dell'accesso a tutte le assemblee e alle escursioni, dove si possono incontrare vecchie amicizie e stringerne di nuove.

«Molti iscritti sono completamente all'oscuro di tutto questo», affermano i colleghi responsabili dei pensionati delle sezioni CJ (Giura) e TransN (Neuchâtel). «Ecco perché sarebbe opportuno mostrare ai futuri pensionati, in un colloquio personale e se possibile prima del pensionamento, quanto siano importanti queste prestazioni». Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT, si augura che le sezioni riescano a stabilire il maggior numero possibile di contatti di questo tipo, anche se la nuova legge sulla protezione dei dati non facilita le cose e non aiuta a scoprire chi va in pensione. Danièle Dachauer, appena eletta nel comitato di settore,



Un sì chiaro all'idea di trasformare la giornata pensionati VPT in un momento di svago o in una gita.

ha sottolineato che le sezioni hanno bisogno di questo supporto nella gestione dei pensionati. Stefanie Fürst, nuova responsabile del reclutamento e segretaria del SEV Giovani, ha ringraziato tutti in anticipo per i consigli, le critiche e lo scambio reciproco che sono stati essenziali per il suo lavoro.

Il presidente del SEV Matthias Hartwich e il nuovo coordinatore della politica dei trasporti Simon Burgunder hanno lanciato un appello a firmare la petizione contro i tagli al TRV previ-

sti dalla Confederazione (vedi pag. 2). A ottobre, poi, si tratterà di eleggere i parlamentari in grado di difendere davvero gli interessi dei pensionati e dei dipendenti dei trasporti.

In futuro, il comitato di settore ha chiesto che la Giornata dei pensionati si tenga solo ogni due anni, in alternanza con le assemblee della VPT e con lo stesso budget di sempre, sotto forma di gita o incontro festivo, come nel 2022. La richiesta è stata accolta all'unanimità.

Grazie Marc-Henri! Ben tornata Danièle nel CC VPT!

La partenza di Marc-Henri Brélaz è stata salutata da una standing ovation. È stato eletto nel comitato della sezione nel 2009. In precedenza aveva presieduto la sezione SEV-TPG e il suo gruppo di pensionati. Gilbert D'Alessandro lo ha ringraziato calorosamente, in particolare per il suo impegno durante gli scioperi dei TPG. Danièle Dachauer è stata eletta come sua successora. Fino al pensionamento ha lavorato per le Ferrovie di Morges-Bière-Cossonay, è stata molto impegnata nella Commissione donne del SEV ed è stata, ad esempio, vicepresidente del Comitato centrale del VPT. È stato acclamato anche Vincent Brodard, responsabile del settore al SEV, che va in pensione.



Marc-Henri Brélaz, Danièle Dachauer e Eric Russi, che resta attivo nel comitato.

verdicino

**IL NOSTRO CLIMA**

**IL TUO VOTO**

VERDI. ORA PIÙ CHE MAI.

ELEZIONI PER IL CLIMA IL 22 OTTOBRE

verdicino.ch

PUBBLICITÀ

**Bruno Storni**  
 Consiglio Nazionale *Lista 30*  
 e Consiglio degli Stati

PS





Un'ampia alleanza di sindacati, associazioni di inquilini e partiti di sinistra si è mobilitata e la gente ha risposto presente.



Il presidente del SEV Matthias Hartwich alla Schützenmatte.



Il presidente VPT-TPG, Vincent Leggiero, in Piazza Federale.

## MANIFESTAZIONE DEL 16 SETTEMBRE

# In 20 000 a Berna

**SGB/Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Circa 20.000 persone sono scese in piazza a Berna il 16 settembre per chiedere salari e pensioni più alti. Nel 2023 i salari reali dei lavoratori in Svizzera diminuiranno per il terzo anno consecutivo.**

L'aumento dei prezzi sta diventando un grave fardello per una parte sempre più ampia della popolazione. Inoltre, sono previsti o appena annunciati ulteriori aumenti degli affitti, dei premi di cassa malati e dell'elettricità. Ora deve aumentare anche il salario.

La manifestazione è stata l'inizio della mobilitazione sindacale per le negoziazioni salariali previste in autunno. Occorre impedire una quarta tornata di salari ridotti. Il presiden-

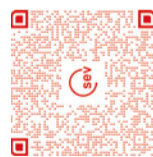
te del SEV Matthias Hartwich ha sottolineato nel suo discorso alla Schützenmatte: «Coloro che nel Parlamento federale sono contro i lavoratori e contro i pensionati di questo Paese amano sostenere che salari più alti e una tredicesima AVS fanno salire l'inflazione! Non è vero! Non credetegli! È vero il contrario! È l'inflazione che si mangia i nostri salari e le nostre pensioni!».

Il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard in Piazza Federale ha chiesto: «Quando, se non ora? La disoccupazione è al 2% e i profitti e i dividendi sono più alti che mai. In questa situazione, bisogna garantire che i salari corrispondano al costo della vita. È il momento di aumentare i salari!».

A causa dell'inflazione, dell'aumento degli affitti e dei premi della cassa malati, i pensionati e le pensio-

nate perderanno un'intera mensilità di rendite entro la fine del 2024. La tredicesima AVS può compensare questa perdita di potere d'acquisto e giunge quindi esattamente al momento giusto. Vincent Leggiero, presidente della sezione TPG del SEV-VPT, ha sottolineato nel suo intervento sulla Piazza Federale che non solo è importante chiedere la tredicesima pensione AVS, ma che anche la fallimentare riforma della cassa pensioni, la LPP 21, deve essere affossata alle urne l'anno prossimo.

### Manif online



Siete curiosi di saperne di più sulla manifestazione? Scansionate il codice QR.



Il SEV fa rumore e chiede salari e pensioni più alti.



I membri del SEV raccolgono le firme per la petizione RPV.



Molti membri del SEV hanno partecipato alla manifestazione, anche dal Ticino.



## SOTTOFEDERAZIONE PV

## Le vacanze sono finite, il Comitato è già al lavoro

**Alex Bringolf, segretario centrale.** Le vacanze sono ormai finite anche per il Comitato centrale PV. Il presidente centrale Roland Schwager ha salutato il CC e Patrick Rouvinez, presidente della CVG, per la quinta riunione del 2023 a Zurigo.

Ancora prima della pausa estiva, le sezioni SEV attive hanno ricevuto dal nostro PC un'informazione riguardante le «dimissioni al momento del pensionamento». Alla PV, e di conseguenza anche al SEV, mancano coloro che rinunciano a rimanere nel nostro sindacato quando vanno in pensione. A fine luglio, per la prima volta nella storia della PV, il numero dei nostri associati è sceso sotto gli 11.000. Le sezioni attive vengono quindi sollecitate a far conoscere la sottofederazione dei pensionati in occasione delle loro assemblee.

Anche se la PV non lotta per ottenere migliori condizioni di lavoro e salari più alti, essa si impegna e offre il suo sostegno, ad esempio in

relazione con le istituzioni sociali.

La nuova legge sulla protezione dei dati porterà qualche grattacapo anche a noi della PV, in particolare dal lato amministrativo. Roland Schwager e il Servizio mutazioni del SEV hanno trovato con la CP FFS una buona soluzione, per poter continuare ad essere informati sui cambiamenti d'indirizzo o i casi di morte dei nostri membri «over 90». Essi hanno di recente ricevuto una lettera con la quale possono conferire una procura che autorizza la cassa pensioni a comunicare alcuni dati al SEV. Sono informazioni che però non verranno più fornite a scadenza quindicinale, come oggi, bensì una volta al mese.

Sempre a causa delle norme sulla privacy, alcune sezioni hanno già modificato i loro regolamenti di gestione. In futuro, per poter citare una persona con il nome sulla stampa sindacale, bisognerà avere il suo consenso. I membri del CC hanno già dato l'autorizzazione in

questo senso.

Procedono i preparativi per la sessione autunnale PV del 10 e 11 ottobre al CFL. Gli inviti alle sezioni saranno trasmessi nei prossimi giorni. Il Comitato centrale PV lancia un caloroso appello a tutti i nostri membri affinché prendano parte alla manifestazione dell'USS il 16 settembre a Berna, per salari e pensioni più alte, e alla giornata per l'AVS del 25 settembre. Una forte partecipazione avrà senza dubbio un grande impatto mediatico.

Nel cantone Argovia ora sarà possibile richiedere i sussidi di cassa malati solo online. Altri cantoni sono intenzionati a introdurre questa prassi, se non lo hanno già fatto. Si tratta di un ulteriore peggioramento per chi non ha familiarità con le nuove tecnologie digitali. Questa scelta va di pari passo con la prevista soppressione del pagamento in contanti nella vendita dei biglietti e la digitalizzazione di molti servizi e prodotti.

## COMITATO CENTRALE BLS

## La perdita del potere d'acquisto è reale



**Chantal Fischer.** Circa 40 membri motivati hanno partecipato il 5 settembre scorso alla riunione autunnale del comitato centrale BLS, indetta presso l'hotel Berna. Tra di loro, per la prima volta, vi era anche il nuovo presidente del gruppo navigazione Eric Regli. La giornata si è svolta all'insegna di discussioni animate e di una partecipazione molto attiva.

Il tema principale erano le imminenti trattative salariali, che si prospettano molto impegnative. I membri sono infatti molto preoccupati dall'ulteriore aumento del costo della vita, che va a ridurre un potere d'acquisto già eroso negli ultimi anni. I presenti hanno pertanto elaborato una rivendicazione chiara all'indirizzo della BLS. Il segretario SEV responsabile delle relazioni con la BLS, Michael Buletta, ha commentato: «il mantenimento del potere d'acquisto è il tema dominante. Va infatti considerato che, oltre al rincaro, vi sono

altri fattori che pesano sui budget familiari del personale BLS, come il continuo aumento dei premi di cassa malati».

I due segretari sindacali Katrin Leuenberger e Michael Buletta hanno poi ripercorso, presentando numerose fotografie, le recenti giornate di presenza del SEV sul posto di lavoro (SEV bi de Lüt), che hanno permesso di progredire nel reclutamento, tanto che le cifre attuali superano quello dello scorso anno. «Se tutti i presenti reclutassero un membro a testa entro fine anno, supereremmo l'obiettivo che ci siamo posti», ha spiegato Katrin Leuenberger, ricordando l'azione di reclutamento delle sezioni VPT BLS e LPV BLS: sino a fine anno, il reclutatore o la reclutatrice riceverà un premio di reclutamento raddoppiato per ogni nuovo membro.

La riunione autunnale si è poi conclusa alle 16.30, dopo i rapporti presentati dalle sezioni e dai gruppi.

## AS SETTORE TRAFFICO VIAGGIATORI

## I nostri membri impegnati su tutti i fronti

**Servizio stampa AS, settore traffico viaggiatori** Durante la nostra riunione di settore del 30 agosto, abbiamo discusso di diversi campi d'azione.

La situazione presso la Polizia dei trasporti (TPO) nella sede di Zurigo è resa precaria da un sottoeffettivo a due cifre di unità a tempo pieno. Anche presso Transsicura, sono attese partenze di rilievo. Occorrono pertanto soluzioni locali e mirate in tempi brevi.

Nelle grandi stazioni, gli Assistenti clienti di stazione non si sentono al sicuro. Spesso, vengono riconosciuti come dipendenti dell'azienda e, in quanto tali, molestati o minacciati verbalmente. Noi riteniamo necessario un sostegno da parte della TPO o di Transsicura.

Con il cambiamento d'orario 2024/2025, la funzione del Coordi-

natore treno (Koo Zug) verrà integrata nella dirigenza del materiale rotabile. La funzione di Koo Zug per il traffico regionale, presente nelle regioni Est e Ovest, verrà invece soppressa per la stessa data e integrata nella dirigenza del Traffico regionale, che non ha però posti di lavoro a sufficienza per tutti, per cui si cercano soluzioni interne ed esterne ai TCC. Nonostante la RV centro riprenda anche i compiti del Koo Zug delle regioni Est e Ovest, vi saranno delle partenze. I colloqui con i dipendenti interessati sono già in corso. Le colleghe e i colleghi dei TCC si stanno inoltre battendo per avere la distribuzione annuale. Questa rivendicazione ha finalmente potuto essere concretizzata grazie all'intervento del SEV e di PP-HR.

La stessa rivendicazione si sta fa-

cendo strada anche presso il personale della vendita. Interverremo pertanto anche in questo caso presso le istanze dirigenziali. La distribuzione annuale deve prevedere l'assegnazione delle vacanze, dei giorni festivi riconosciuti dalla legge e di blocchi di al massimo 12 ore per i turni. Chi non vuole la distribuzione annuale, vi può rinunciare e restare con la distribuzione mensile. Anche con la distribuzione annuale sussistono le regole per richiedere giorni liberi, orari di inizio e fine turno.

Il trasporto di biciclette a cura dei viaggiatori sta creando situazioni limite per il personale. La SOB, in collaborazione con l'UFT, sta elaborando una nuova possibile soluzione, che prevede sedili modulari, facili da smontare per far posto alle bici.

## MOBILITAZIONE

## Decidi tu!

**Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT.** Una buona trattativa è il risultato della combinazione di tre elementi! Il primo siete voi, cari colleghi, e siete il più importante, perché siete il SEV. Il SEV esiste perché siete membri del più grande sindacato dei trasporti! Voi siete l'elemento più importante, perché siete voi che discutete e decidete i miglioramenti delle condizioni di lavoro e di retribuzione. Siete voi a decidere fino a che punto possiamo spingerci nella lotta per ottenere un buon risultato.

Per farlo, dovete impegnarvi, in particolare partecipando alle assemblee sindacali. È nelle assemblee che si esercita la democrazia sindacale. È qui che decidiamo quali lotte e quali azioni intraprendere e che stabiliamo fino a che punto siete disposti a spingervi nella lotta. Non dimenticate che siete voi a convalidare l'esito delle trattative nelle assemblee sindacali.

Il secondo elemento è la sezione. La sezione deve applicare quanto deciso democraticamente dai soci. Deve trasmettere lo spirito e le richieste dei suoi membri alla direzione.

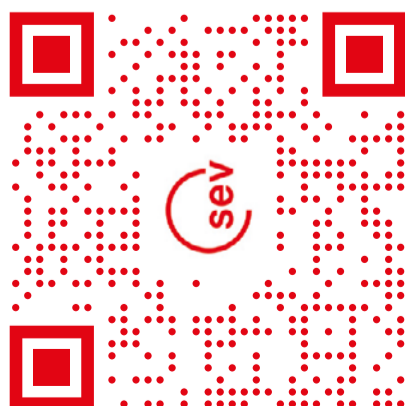
Deve mettere in atto strategie di negoziazione o di lotta. Ha il dovere di consultare regolarmente i propri iscritti e di valutare il loro stato d'animo. Il comitato deve essere in grado di sostenere i suoi membri quando i negoziati sono complicati. L'azione sindacale è legittima.

Il terzo elemento sono i professionisti del SEV. I nostri segretari sindacali sono in grado di sostenere il comitato di sezione e il suo presidente. Spetta a loro informare la direzione del malcontento dei colleghi. Sono lì per sostenervi. Mostrano leadership durante le trattative e non esitano a difendere vigorosamente gli interessi dei lavoratori. Il segretario sindacale non rischia nulla! I segretari sindacali sanno che l'azione sindacale è legittima e proporzionata. Sono lì per rassicurarvi durante le controversie e conoscono perfettamente le regole di negoziazione.

Quindi, cari colleghi, quest'autunno abbiate fiducia in voi stessi, nella vostra sezione e nel SEV. Impegnatevi e otterremo un risultato positivo nelle nostre trattative.

Insieme e uniti!

[sev-online.ch](http://sev-online.ch)





## LPV

11.10

Giornata trasporto merci

**Mercoledì 11 ottobre 2023** presso il **Segretariato Centrale del SEV**, Steinerstrasse 35, Berna: Sala della GL, avrà luogo «La giornata del trasporto merci», **dalle 9.30 alle 16.30**.

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

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

## PV

17.10

Castagnata

L'autunno avanza a grandi passi e con lui anche il nostro prossimo appuntamento alla tradizionale castagnata in un luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici.

**Dove:** il luogo scelto, come per gli anni scorsi, è il **Ristorante Meridiano di Castione**, a soli 100 m dalla stazione FFS.

**Quando:** martedì **17 ottobre**, a partire dalle ore **14.15**.

Il "Maronatt" farà il possibile per preparare al meglio le caldaroste, mentre i responsabili vi serviranno, oltre alle castagne, del buon lardo e un ottimo formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. **Non è necessario iscriversi.**

### Treni consigliati per Castione-Arbedo:

**da Airolo** pt 13.02 - Faido 13.21 - Biasca 13.45, Castione-A. arr 13.55.

**da Locarno** pt 13.35/13.45 - Cadenazzo 13.46/14.01 - Giubiasco 13.51/14.07 -

**Bellinzona** 13.59/14.11 - Castione-A. arr 14.03/14.17

**da Chiasso** pt 12.54 - Mendrisio 13.04 - Lugano 13.25 -

**Bellinzona** 13.50 - Castione-A. arr 13.55

### Treni consigliati per il rientro:

**per Airolo** pt 16.03/17.03 - **per Locarno** pt 16.41 - **per Chiasso** pt 16.35

A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio.

## BAU

26.10

Assemblea autunnale

**Quando:** Giovedì **26 ottobre 2023**

**Dove:** **Giubiasco, Ristorante Millefiori** (viale Stazione 7, 100 m. dalla stazione FFS).

**Orario:** ritrovo **17.30**; **Assemblea dalle 18.00** alle 20.00. Segue **apericena offerta**

**Ordine del giorno:** **1.** Saluto di apertura e comunicazioni; **2.** Nomina scrutatori; **3.** Verbale assemblea generale del 04.05.2023; **4.** Attualità sindacale SEV; **5.** Condizioni di lavoro nella Galleria di base del Gottardo dopo l'incidente; **6.** Presentazione Login formazione professionale; **7.** Programma e iniziative sezione SEV Personale Lavori Ticino; **a.** Stato obiettivi di massima del programma 2021-2024; **b.** Discussione e proposte dell'assemblea; **8.** Varie ed eventuali.

Ci troviamo alle prese con un tema di stretta attualità, quello delle condizioni di lavoro nella GBT dopo l'incidente. L'assemblea sarà l'occasione per uno scambio di informazioni che sarà utile per puntualizzare i problemi e soprattutto le richieste da porre alla direzione FFS. Avremo anche il piacere di ospitare per la prima volta dei giovani in formazione Login, che lavoreranno nel trasporto pubblico. Sarà l'occasione non

solo di presentare loro come vive concretamente il sindacato, ma anche per discutere di problemi e prospettive della loro professione e di come integrare meglio gli apprendisti nella vita sindacale: perché non solo essi possono trarre vantaggio dall'esperienza dei "vecchi", ma soprattutto possono contri-buire con idee e slancio nuovi all'organizzazione sindacale.

I documenti statuari dell'assemblea, e successivi eventuali aggiornamenti, saranno pubblicati sul nostro sito sezione [www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/](http://www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/) e saranno comunque consul-tabili sul posto. Chi volesse anticipare proposte, o comunicarci la propria disponibilità per mettersi a disposizione in un ruolo attivo (anche semplicemente come "persona di contatto") può scriverci all'indirizzo mail del presidente sezione [davide.perini@hotmail.com](mailto:davide.perini@hotmail.com)

**Iscrizione: entro lunedì 23 ottobre** al cassiere sezione Tiziano Fontebasso (indicando il proprio nome): [fontetiz04@gmail.com](mailto:fontetiz04@gmail.com); oppure 079 894 46 69.

riguardanti l'attuale situazione nella Regione «Mitte» e molto altro ancora.

**Ospiti di rilievo:** **Ralph Kessler**, presidente centrale della ZPV, e **Roger Rölli**, rappresentante della compagnia assicurativa Helvetia (partner del SEV); i due relatori ci informeranno sull'attuale attività della ZPV e sulle opzioni e possibilità per gli assicurati.

Tutti i membri interessati della Regione «Mitte» della ZPV - compresi apprendisti e pensionati - sono cordialmente invitati. **Per il pranzo a seguire, siete pregati di iscrivervi nelle apposite liste che troverete nelle sale del personale. Il personale in pensione e gli ospiti sono pregati di contattare**

Daniel Schindler: 079 335 63 22; e-mail [luzern@zpv.ch](mailto:luzern@zpv.ch).

Oppure potete contattare la presidente della sezione organizzatrice ZPV Luzern, Sina Bürli: 079 294 03 87; e-mail [s.buerli@zpv-luzern.ch](mailto:s.buerli@zpv-luzern.ch).

**Termine ultimo per l'iscrizione: 3 novembre.**

## ZPV Regione Mitte

17.11

Assemblea regionale ordinaria

L'assemblea regionale ordinaria della sottosezione ZPV Regione «Mitte» si terrà il **17 novembre 2023**. L'evento avrà **inizio alle ore 10.30** presso il **ristorante Gotthard a Goldau**.

A partire dalle 10.00 saranno serviti caffè e croissant, offerti dalla compagnia assicurativa Helvetia.

Il focus si concentra sulle ultime informazioni

## Formazione

10.11

LDL e OLDL

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e dalla rispettiva ordinanza. Il SEV organizza quindi un corso **venerdì 10 novembre** alla **Casa del Popolo di Bellinzona**. Il relatore sarà **Thomas Giedemann**, segretario sindacale SEV. Per info e iscrizioni: [sev-online.ch/it/aktuell/agenda](http://sev-online.ch/it/aktuell/agenda)

# Agenda 11/23

## I NOSTRI MORTI

**Lerch Alfred**, 80 anni.

In ragione della nuova legge sulla protezione dei dati, non saranno più pubblicati tutti i nomi delle persone decedute. Se desiderate che il nome di un parente deceduto sia pubblicato, ma finora non lo è stato, inviate un'e-mail a [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch).

## ZPV

## Campionato svizzero di calcio del personale del treno

**Stefan Jehli.** Il Campionato svizzero di calcio del personale del treno si è svolto per la 48esima volta. Noi calciatori dello personale treno di Zurigo abbiamo avuto l'onore di organizzarlo. Le squadre Brig-Simplon, Basilea, Berna, Svizzera Centrale, RhB, Säntis, Ginevra e Zurigo 1 + 2 si sono sfidate il 24 agosto a Wiesendangen ZH e si sono contese il nuovo titolo di campione svizzero per il personale del treno.

È stato un evento bollente, visto che si trattava del giorno che ha fatto segnare il record di caldo di tutti i tempi! Tuttavia, i samaritani non hanno avuto quasi nulla da fare. In finale, la squadra di Zurigo 1 ha affrontato il campione in carica di Ginevra, vincendo per 3-0 e riportando il trofeo nella città sulla Limmat!

La gioia è stata enorme! Persino Reto Näf, il nostro responsabile KBC della Regione Est, ha posato orgoglioso per un selfie esibendo il trofeo. Quasi tutta la nostra direzione non ha

mancato di partecipare al nostro tradizionale evento.

Naturalmente, un evento del genere non è possibile senza sponsor e collaboratori. La giuria era composta da leggende veterane del personale treno; ben nutrito il personale che si è occupato del banco bevande e della griglia, tra cui due capisquadra; persino i nostri due responsabili di produzione Peter Gehrig e Adrian Blumenstein hanno grigliato personalmente le oltre cento bistecche e salsicce.

Molti partecipanti non hanno mancato di sottolineare di non aver mai sudato così tanto durante il lavoro. Altrettanto importante del gioco del calcio è stato ovviamente l'aspetto aggregativo dell'incontro. Nelle frenetiche giornate di lavoro, le persone non si incontrano quasi mai e quindi tutti già pre-gustano il prossimo incontro dell'anno prossimo! Un ringraziamento va anche al SEV ZPV e alla ZPV di Zurigo-Sciaffusa per il sostegno.

PUBBLICITÀ



### CONVENZIONE SPLASH & SPA

Valida fino al 23.12.2023 e dal 09.01. al 23.12.24

**ABBONAMENTO ANNUALE ALL INCLUSIVE SPLASH + SPA + FIT CENTER**  
CHF 1290.- ANZICHÈ CHF 1390.-

- Accesso illimitato a tutta la struttura per 365 giorni all'anno
- Fit-Center riconosciuto dalle casse malati Qualitop
- Corsi, area pesi liberi e area cardio inclusi nell'offerta
- Spogliatoi riservati Spa-Fitness
- 10% di sconto sui trattamenti e massaggi
- Prezzo abbonamento per un familiare
- 1 massaggio 25 minuti in omaggio
- Abbonamento annuale per il posteggio a CHF 60.-

**20% SULLE ENTRATE SPLASH & SPA**  
GIORNALIERO, 4 ORE E SERALE

- È necessaria la presenza di un associato SEV con regolare badge o tessera di riconoscimento
- Offerta valida per 1 persona e cumulabile per ulteriori 3 accompagnatori (amici o/e familiari)
- Offerta non cumulabile con buoni, offerte, pacchetti e promozioni



SVSE

# Campionato di tennis 2023



I vincitori e le vincitrici, da sinistra a destra: Gianluca Maccagni, Lara Schöni, Cri Boffi, Beat Johner, Patrizio Carloni, Hans Reinle e Michi Walker.

**Ruedi Schöni.** Il 19 e 20 agosto, 47 partecipanti hanno giocato un totale di 62 partite nelle sette categorie e quattro tornei di consolazione sui bellissimi campi del TC Locarno, in un clima bello e caldo, per aggiudicarsi gli ambiti titoli. In seguito, si sono goduti un aperitivo e una cena con i loro compagni al Blu Restaurant sul lago di Locarno. A

nome della Sezione Ticino, vorrei ringraziare tutti per la loro partecipazione.

Siamo ancora alla ricerca di un organizzatore per il campionato 2024. Sono a vostra disposizione per qualsiasi informazione. Anche il posto di responsabile della Commissione tecnica Tennis è vacante. Siete interessati?

## IMPRESSUM

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

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

**Editore:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

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

**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV,

divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

**Pubblicità:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch) SEVZeitung@fachmedien.ch

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)

**Stampa:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Prossima edizione:** 13 ottobre 2023.  
**Chiusura redazionale:** 3 ottobre, ore 10.00.

SEV – PV TICINO e MOESANO (anche pensionati Sezione VPT Ticino)

## Vacanze a Abano Terme

27 dicembre 2023 al 6 gennaio 2024

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali presso l'**Hotel Terme Paradiso di Abano Terme**, come sempre a prezzi vantaggiosi:

- camera doppia: CHF 1300.- p.p.
- camera singola: CHF 1400.- p.p.

**comprendenti il viaggio** in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (¼ vino, ½ acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

**Pure esclusa** dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

**Malgrado il forte** aumento sia dell'Hotel che del trasporto abbiamo deciso di non aumentare il prezzo del soggiorno. Preghiamo tuttavia chi è in possesso del BUONO REGALO di 50 € nominativo (regalato lo scorso anno dall'Hotel) di consegnare

al momento dell'iscrizione per aiutarci a contenere i costi della nostra sezione PV.

**Chi necessita di assistenza** dev'essere accompagnato da persona di fiducia

Il numero massimo di camere singole è fissato a 20 e farà stato il timbro postale!

Vi chiediamo cortesemente di iscriverci entro il 25 ottobre tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!).

**Pagamento:** Acconto di fr. 500 dopo l'iscrizione da versare entro 10 giorni dalla fattura. Saldo entro il 15 novembre con fattura e informazioni orari e luogo partenza

**Informazioni su viaggio e vacanze:**

Eliana Biaggio, resp. vacanze  
tel. 079 326 92 94,  
e-mail [eliana.biaggio@hispeed.ch](mailto:eliana.biaggio@hispeed.ch)

**Per informazioni sul pagamento:**

Alberto Rusconi, cassiere,  
tel. 079 230 32 16

### Vacanze a Abano Terme 2023/2024: cedola di iscrizione

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	_____
CAP-Località	_____	_____
Indirizzo e-mail	_____	_____
Telefono casa	_____	_____
Telefono cellulare	_____	_____
Data di nascita	_____	_____
Tipo di camera*	__doppia __singola	__doppia __singola
* mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Data:	_____	Firma: _____



Unisciti a noi  
su Facebook!



[www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft](http://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)





75 ANNI DI AVS

# Un'istituzione sociale che cambia



Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**L'assicurazione vecchiaia e superstiti (AVS) è stata introdotta nel 1948, ma la sua storia nasce già prima della Seconda guerra mondiale. L'AVS continua a essere la principale conquista sociale del dopoguerra, nonostante i ripetuti tentativi di riforma da parte dello schieramento neoliberale. Il SEV coglie l'occasione di questo anniversario per ricordare i principi fondamentali di questa istituzione sociale e per chiedere l'attuazione del mandato costituzionale. Questo prevede che l'AVS permetta di finanziare il proprio sostentamento, ma la realtà è ben diversa. Ed è per questo motivo che misure quali la 13esima mensilità AVS sono necessarie e urgenti.**

La storia dell'AVS risale a oltre un secolo fa. Il sindacato chiedeva già da tempo un'assicurazione per la vecchiaia, i superstiti e l'invalidità, anche durante lo sciopero generale del 1918. Nel 1925 venne emanato un mandato costituzionale in tal senso. Durante la Seconda guerra mondiale, il Consiglio federale si avvale dei propri poteri straordinari per favorire lo sviluppo delle assicurazioni sociali, introducendo in particola-

re l'indennità per la perdita di salario e di guadagno destinata ai militari. L'AVS è quindi figlia del clima di cambiamento politico che ha interessato la Svizzera nel momento in cui si stava profilando la vittoria degli alleati.

Nel 1942 un'iniziativa popolare sostenuta dalla sinistra e dai liberali aveva chiesto di trasformare l'ordinamento delle indennità per perdita di salario e di guadagno (IPG) nell'AVS. L'organizzazione e il finanziamento di queste prestazioni sono serviti da modello per la nuova assicurazione per la vecchiaia. Nell'ottobre 1945 il Consiglio federale accolse la richiesta dell'Unione sindacale svizzera e versò provvisoriamente le eccedenze del regime IPG nella previdenza per la vecchiaia. Il Parlamento avallò questa decisione, che allo stesso tempo permise di risolvere il problema del finanziamento dell'AVS. Nonostante la legge sull'AVS avesse incontrato il favore della maggioranza del Parlamento, una coalizione della Svizzera occidentale di liberali, cattolici conservatori e rappresentanti dell'industria, lanciò il referendum. E fu così che il 6 luglio 1947 i voti favorevoli alla nuova AVS raggiunsero l'80%.

#### Solidarietà – dall'alto verso il basso

Già la prima legge AVS prevedeva il finanziamento della ripartizione dei contributi: i contri-

buti versati in egual misura dal datore di lavoro e dal lavoratore vanno direttamente ai pensionati, con un tetto massimo per le rendite mensili più elevate. Questa soluzione non è solo equa, ma scaturisce da uno spirito di solidarietà così sintetizzato dal blogger politico Walter Lange-negger: «Il principale dovere dello Stato moderno dovrebbe consistere nell'assicurare una ridistribuzione dall'alto verso il basso. Le persone che, grazie alle buone condizioni quadro statali, possono contare su redditi elevati e grandi patrimoni dovrebbero contribuire al finanziamento degli oneri più di chiunque altro.»

#### Opposizione e miglioramenti

Sin dalla sua introduzione, le forze di destra hanno cercato di sabotare a più riprese l'AVS, nonostante la sua stabilità nel corso degli anni, con lo stesso aumento della massa salariale e del fabbisogno di rendite. Ne è un esempio il progetto di riforma AVS21 approvato lo scorso anno: in proporzione l'aumento dell'imposta sul valore aggiunto grava maggiormente sui redditi medio-bassi rispetto a quelli delle persone benestanti. L'ingiustizia più grande è stata subita dalle donne: l'innalzamento dell'età di pensionamento significa infatti per loro una riduzione della rendita di circa 1200 franchi all'anno.

A differenza del progetto AVS21, che rappre-

senta un ritorno al passato, la decima revisione dell'AVS, approvata nel 1995, costituisce una pietra miliare in materia di parità di trattamento. Da allora – grazie all'introduzione degli accrediti per compiti assistenziali ed educativi – l'attività di assistenza e cura non retribuita, che continua a essere prevalentemente prestata dalle donne, è inclusa nel calcolo della rendita. Pertanto, le donne non vengono più «punite» quando si prendono cura dei figli. A differenza del secondo pilastro, con l'AVS non devono mettere in conto una riduzione massiccia delle rendite.

#### 13esima mensilità AVS anziché tagli

La diminuzione del potere d'acquisto e l'aumento dei prezzi mettono ulteriormente sotto pressione le rendite. In questa situazione è necessario rafforzare l'AVS, non ridurla. Perché chi ha lavorato tutta la vita merita una buona pensione. Il passo successivo deve essere la tredicesima mensilità della rendita AVS, tanto più che non è ancora stato adempiuto il mandato costituzionale – ossia rendite in grado di coprire il fabbisogno vitale. Per questo motivo, il 25 settembre diverse associazioni di pensionati scenderanno in piazza a Berna all'insegna del motto «L'ora delle anziane e degli anziani» (vedi giornale SEV, n. 10).



## LARICI DORATI D'AUTUNNO

Corinne Fankhauser

Sulla strada per il Vallese, vale la pena fermarsi a Goppenstein per scoprire la Lötschental. La valle raggiunge il suo massimo

splendore in autunno, quando i larici rivelano i loro colori più belli. Il fotografo ha progettato da tempo di praticare lo sci di fondo nella Löt-

schental in inverno, quando i larici hanno perso definitivamente i loro aghi. Su Instagram : @orynfank



?

## QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

**1. Parola chiave: traffico viaggiatori internazionale. Il SEV ...**

- a. Rifiuta categoricamente qualsiasi apertura del mercato, perché il personale deve essere protetto.
- b. È favorevole all'apertura, ma solo con il collaudato modello della cooperazione.
- c. È favorevole all'apertura, ma solo se è consentita la concorrenza..

**2. L'incidente del Gottardo ha fortemente sollecitato il personale. Il SEV...**

- a. Chiede la costruzione di una terza canna per la galleria.
- b. Ha chiesto di applaudire i colleghi ogni sera.
- c. Ha chiesto in una lettera che le FFS rispettino nuovamente tutte le regole della pianificazione del servizio.

**3. Successo del SEV per i responsabili circolazione treni (RCT) FFS:**

- a. I RCT all'inizio della carriera ricevono adeguamenti salariali sostenibili.
- b. I RCT ricevono un generoso premio di fedeltà dopo dieci anni di servizio.
- c. I RCT ambiziosi possono partecipare a corsi di formazione annuali.

**4. Conformemente al mandato costituzionale, l'AVS deve...**

- a. Permettere ai pensionati di usufruire di vacanze annuali.
- b. Coprire i bisogni vitali dopo il pensionamento.
- c. permettere agli anziani di vivere dignitosamente grazie all'introduzione di una 13esima AVS.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 3 ottobre 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](mailto:mystere@sev-online.ch); **internet**: su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono libri del valore di 40 franchi** – sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

**Soluzione dell'edizione numero 10 /2023:** b/a/c/c

**Il buono FFS del valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Angelo Ratti, di Airolo. Membro PV Ticino e Moesano.**

## SULLE ORME DI ...

# Norbert Heldner assistente alla clientela alla MGBahn



Norbert Heldner che controlla il treno a Visp.

**Eva Schmid**  
[eva.schmid@sev-online.ch](mailto:eva.schmid@sev-online.ch)

**Norbert Heldner è assistente alla clientela alla Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn). Lavora nei servizi ferroviari da 41 anni e si descrive come un ferroviere appassionato. Tratta sempre gli ospiti con cortesia e con un pizzico di umorismo. Norbert Heldner è membro del sindacato SEV fin dall'inizio della sua vita professionale. Dalla primavera del 2022 è vicepresidente della sezione SEV-VPT Matterhorn Gotthard.**

Poco dopo le nove del mattino, Norbert Heldner inizia a Visp il suo secondo viaggio verso Zermatt. Ha iniziato il suo turno già alle cinque del mattino, ma non sembra affatto stanco. «I diversi turni sono una questione di abitudine», dice Norbert. Prima della partenza, il treno deve essere controllato e smistato: una procedura di routine che richiede concentrazione e che si ripete a tutte le fermate. Mentre cammina lungo le carrozze, Norbert aziona la radio e risponde alle richieste dei passeggeri sulle coincidenze o su una fermata specifica. Dopo aver lasciato la stazione di Visp, il controllo successivo avviene sul treno: Norbert non solo controlla i biglietti, ma si occupa anche dei dispositivi tecnici. Resta aggiornato con una formazione regolare. Un guasto alla porta della toilette del treno «Orion» viene identificato rapidamente premendo un pulsante sul computer di bordo nascosto dietro lo specchio della toilette e viene subito richiesto un rapporto.

**Vicinanza agli ospiti**

Norbert Heldner apprezza la versatilità del suo lavoro e il contatto con persone molto diverse tra loro. Parla sempre di ospiti – una terminologia che coincide con quella della Matterhorn Gotthard Bahn.

Oltre a controllare i biglietti, le tessere giornalieri e gli abbonamenti, fornisce informazioni in diverse lingue e dà ai turisti vicini e lontani – molti dei quali provenienti dall'Asia – uno o due consigli per la loro escursione programmata. Se gli ospiti mettono i piedi e le scarpe sul sedile opposto, viene chiesto loro in

modo amichevole ma deciso di non farlo. È molto semplice, dice Norbert: «Tratto i nostri ospiti come vorrei essere trattato io stesso»; insomma con garbo e cortesia. Questo include anche un pizzico di umorismo, un sorriso o una chiacchierata con un ospite abituale per il quale il contatto è particolarmente importante.

Norbert augura addirittura una buona giornata anche a chi ha eluso di acquistare il titolo di trasporto, dopo averlo beccato appena in tempo e avergli venduto un biglietto. «Ma se lo becco una seconda volta, non se la caverà senza una multa».

**Grande responsabilità**

Nei suoi 41 anni di servizio, Norbert ha vissuto quasi tutto quello che c'è da vivere come assistente clienti: «Manca solo una nascita», dice Norbert con un pizzico di malizia. Fortunatamente, le molestie e il bullismo sono rari.

Tuttavia, Norbert ha già dovuto affrontare situazioni difficili, come tragici incidenti o addirittura morti. La responsabilità che un controllore ha nei confronti dei «suoi ospiti e del suo treno» è pesante.

«È estremamente utile avere un Care Team. Questo vale soprattutto per i giovani colleghi», dice Norbert, che ricorda altri tempi: «In passato, il massimo che si poteva fare era parlare con i colleghi di queste esperienze».

**Sindacato e solidarietà**

Norbert Heldner ha solo cose positive da dire sul suo datore di lavoro, MGBahn. «Abbiamo una buona intesa con la direzione di Matterhorn Gotthard Bahn, anche se a volte le discussioni possono essere toste», dice Norbert. Nelle sue vesti di delegato sindacale, ritiene che i colloqui diretti siano la chiave del successo. Un successo che si riflette nelle buone condizioni di lavoro e salariali del personale della Matterhorn Gotthard Bahn. Il fattore decisivo che ha spinto Norbert ad aderire al SEV è stata l'idea di solidarietà e la consapevolezza che il sindacato lo avrebbe sempre sostenuto. Norbert porta avanti questa convinzione insieme a un comitato sezionale impegnato, grazie al quale l'alto grado di organizzazione del personale viaggiante della Matterhorn Gotthard Bahn è notevole.

**INCREDIBILE**

Bertschy

