



SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



PETIZIONE

Contro le misure di austerità

p. 3

EDITORIALE di Patrick Kummer,
vicepresidente SEV

Il segnale di partenza è stato dato

p.4

È risaputo che in Svizzera la popolazione può contare su un sistema ferroviario stabile e ben funzionante, che è parte dell'identità elvetica. Ma questo sistema ferroviario svizzero ha anche bisogno di personale. E per funzionare serve forza lavoro sufficientemente formata e motivata. Fino a oggi le FFS sono riuscite il più delle volte a garantire la stabilità dell'esercizio grazie all'impegno del loro personale. Merito, non da ultimo, di solidi contratti collettivi di lavoro (CCL), che assicurano alle colleghe e ai colleghi di FFS e di FFS Cargo buone condizioni d'impiego e salari adeguati. Da un lato le cose devono restare così, dall'altro lato ci sono settori parziali dei due CCL che vanno ancora migliorati.

Il 25 ottobre scorso, alla Conferenza CCL, il SEV ha dato il «via

libera» al positivo proseguimento dei CCL di FFS e di FFS Cargo. I delegati hanno deciso, senza perdere di vista la stabilità del sistema ferroviario, che il CCL attualmente in vigore dev'essere prolungato e in alcuni punti perfezionato. Bisogna predisporre un CCL all'altezza delle sfide attuali e future.

I due contratti collettivi regolamentano fra l'altro l'evoluzione del salario del personale ad essi assoggettato. Dopo anni con tassi d'inflazione minimi, oggi la situazione è ben diversa, come lo è stata l'anno scorso: le lavoratrici e i lavoratori devono affrontare una nuova perdita del potere d'acquisto causata dal rincaro dei costi dell'energia e degli affitti. A questi si aggiunge l'inguardabile aumento dei premi di cassa malati, la cui crescita non è nemmeno considerata per l'indice nazionale dei prezzi al con-

sumo (IPC) né per il calcolo dell'inflazione. In questo contesto, nelle imminenti trattative salariali il SEV si impegnerà con tutte le sue forze per i propri membri dell'intero ramo dei trasporti.

Il segnale di partenza è stato dato. Il SEV ha ben chiaro in che direzione devono svilupparsi le condizioni d'impiego. Perché il sistema ferroviario svizzero deve rimanere stabile ed essere in grado di affrontare le sfide che lo attendono. Ma a tale scopo il settore dei trasporti necessita di personale a sufficienza, che vada al lavoro volentieri, goda di condizioni di lavoro esemplari e sia equamente retribuito in base al valore e alla rilevanza che assume in seno alla società. Con il miglioramento del CCL di FFS e di FFS Cargo prendiamo in mano insieme la situazione.

Parità

Intervista con la segretaria generale dell'ETF Sabine Trier.

2

Fret

Prima giornata Cargo del SEV, sotto il segno del cambiamento digitale

5

Referendum

Doppio referendum contro la revisione della legge sulle locazioni.

8

Due voti per le pensioni

Il 3 marzo 2024 la Svizzera voterà su due progetti pensionistici. Lo ha annunciato il Consiglio federale. L'iniziativa per l'introduzione di una tredicesima AVS, sostenuta dai sindacati, sarà sottoposta a votazione. Se sarà accettata, i pensionati saranno compensati per il costo della vita che hanno accumulato. Sarà sottoposta a votazione anche l'iniziativa pensionistica dei giovani liberali-radicali, che mira a collegare l'età pensionabile all'aspettativa di vita media. L'USS ha annunciato che si opporrà a questa iniziativa, in quanto penalizzerebbe la maggior parte delle persone.

ZB: negoziazioni difficili

La situazione di partenza era ben nota: perdita del potere d'acquisto a causa dell'inflazione, aumento dei premi delle casse malati, degli affitti e dei costi energetici. In questo contesto, il SEV ha chiesto alla Zentralbahn (ZB), a nome dei suoi membri, di concedere una compensazione completa del rincaro e un aumento dei salari reali. Nonostante i buoni risultati aziendali, la ZB ha presentato al SEV un'offerta che non soddisfa le aspettative del personale. I membri dovranno votare sulle prossime mosse l'8 novembre.

Sconti Splash&Spa

I membri SEV beneficiano di una riduzione del 20% sulle entrate giornaliere, le entrate di 4 ore e le entrate serali allo Splash & Spa Tamaro di Rivera. L'offerta è valida fino al 23 dicembre 2023 e dal 9 gennaio 2024 al 23 dicembre 2024, è per quattro persone al massimo per ogni tessera di membro che viene presentata. Offerta non cumulabile con altre offerte, buoni, forfaits e promozioni.

Per maggiori info: sev-online.ch/it/deine-vorteile/weitere-verguenstigungen/



La segretaria generale aggiunta di ETF, Sabine Trier (seconda da sinistra), allo sciopero femminista a Berna il 14 giugno 2023.

SABINE TRIER

Ottimismo nonostante tutto

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Sabine Trier è vicesegretaria generale e responsabile delle politiche e dell'uguaglianza di genere dell'ETF, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti. È stata determinante nello sviluppo dell'accordo «Women in Rail». Il 24 novembre interverrà alla Giornata di formazione delle donne del SEV. Intervista.

Eri presente allo sciopero femminista del 14 giugno 2023 a Berna con una delegazione internazionale e hai partecipato alla grande manifestazione insieme alle rappresentanti della Commissione Donne del SEV. Cosa ti ha spinto a viaggiare da Bruxelles a Berna per questa manifestazione?

Quando ho saputo che c'era sciopero femminista, mi è stato subito chiaro che noi rappresentanti sindacali europei dovevamo essere presenti. È importante sostenere una manifestazione di questo tipo a livello internazionale. Inoltre, questa mobilitazione è una fonte di ispirazione. Dobbiamo pensare se sia il caso di organizzare qualcosa di simile in altri Paesi. La parità non è un problema solo della Svizzera.

Naturalmente sono rimasta colpita dal fatto che in Svizzera il suffragio femminile è stato introdotto solo nel 1971 e che l'uguaglianza è stata sancita dalla Costituzione solo nel 1981. Ma le cose non sono necessariamente migliori in altri Paesi europei. Ci sono anche molte altre questioni per cui le donne devono scendere in piazza.

Sebbene l'atto costitutivo dell'Unione europea stabilisca che la parità salariale debba essere assicurata in Europa, siamo ancora molto lontani. Se guardiamo alla situazione delle pensioni, la situazione è in parte drammatica. La povertà degli anziani è un problema grave per molte donne in tutta Europa. È inoltre necessario intervenire praticamente ovunque sui temi della violenza contro le donne e della violenza sessualizzata.

Nel settore ferroviario, in Svizzera siamo abbastanza ben posizionati in termini di parità di retribuzione. Qual è la situazione in Europa?

In Europa esistono molti contratti collettivi, cioè accordi collettivi di lavoro, in cui è contemplata la parità salariale. Ciononostante, in

molte parti non c'è parità. Per molte donne, il lavoro in ferrovia non è ancora abbastanza attrattivo.

Da quasi 20 anni portiamo avanti un dialogo sociale con le compagnie ferroviarie. Abbiamo lanciato progetti e formulato raccomandazioni su come le aziende possono attrarre più donne. Abbiamo ripetutamente chiesto di integrare un maggior numero di donne negli organi di conduzione. Circa dieci anni fa, abbiamo iniziato a pubblicare ogni due anni un rapporto sull'evoluzione della situazione delle donne nel settore ferroviario. Ma è stato fatto ben poco. Allora abbiamo deciso che bisognava agire.

Insieme al presidente della sezione ferroviaria dell'ETF, l'ex presidente del SEV Giorgio Tuti, abbiamo deciso che dovevamo procedere e compiere passi avanti. Finalmente, due anni fa siamo riusciti a concludere un accordo vincolante tra le parti sociali.

L'accordo «Women in Rail», che indica in modo specifico come le donne debbano essere promosse nel settore, è stato firmato due anni fa. Da allora è stato fatto di più?

In realtà, avevamo concordato con le aziende che avrebbero avuto due anni di tempo per realizzare l'accordo. Qualche mese fa, ci hanno detto che non stava funzionando e che avevano bisogno di un altro anno. Abbiamo accettato questa proposta. Ma spesso le colleghe ci dicono che i progressi sono lenti. Ciò significa che i sindacati devono continuare a spingere per l'attuazione di «Women in Rail». Il progetto non è scontato. Il settore ferroviario rimane un settore a prevalenza maschile. Per questo motivo è importante che noi donne ci mettiamo in rete e scambiamo informazioni a livello internazionale.

La generazione dei baby boomer sta andando in pensione e c'è una crescente carenza di personale qualificato nelle aziende ferroviarie. Può essere un'enorme opportunità per le donne?

In realtà sono ottimista al riguardo. I datori di lavoro e i politici sono sempre più preoccupati di non riuscire a coprire i posti di lavoro. Questo significa che in molti Paesi le donne vengono «scoperte». Ma dobbiamo anche sottolineare con forza che non siamo solo riserva di manodopera. Siamo una risorsa importante. Ciò significa che i datori di lavoro devono adattare le condizioni di lavoro e migliorare il clima sul posto di lavoro per le donne. A volte

mi stupisce che molte donne lascino il settore ferroviario dopo poco tempo. Se si migliorano il rispetto e le condizioni di lavoro, alla fine ne beneficeranno non solo le donne ma anche gli uomini. Solo insieme possiamo eliminare la carenza di lavoratrici e lavoratori qualificati.

Un'altra opportunità per il trasporto pubblico è il cambiamento climatico. I politici devono investire nel trasporto pubblico per renderlo più rispettoso del clima. Anche voi la vedete così?

Certo, anche questo mi rende ottimista sul futuro del settore ferroviario. Ma anche in questo caso c'è ancora molto da fare. L'ideologia della liberalizzazione minaccia ancora questo sviluppo. Molti politici credono ancora che una maggiore concorrenza, una maggiore liberalizzazione crei un servizio pubblico migliore, servizi migliori e porti a prezzi più bassi. Ma non è proprio questo il caso. Al contrario, il servizio si sta deteriorando e i prezzi stanno aumentando. Dobbiamo lottare contro questa impostazione ideologica. Così potremo anche combattere con successo il cambiamento climatico. Immagino che i politici, così come la popolazione e le imprese, se ne renderanno conto. Dobbiamo arginare il cambiamento climatico per non incorrere in una catastrofe climatica. Il trasporto pubblico è la spina dorsale di una transizione della mobilità rispettosa del clima.

Giornata di formazione delle donne

Il 24 novembre si terrà all'Hotel Bern la Giornata di formazione delle Donne SEV. Sabine Trier parlerà del ruolo delle donne nella mobilità del futuro. Interverranno anche Dore Heim (storica ed ex segretaria centrale dell'USS), Ruth-Gaby Vermot-Mangold (presidente di Peace Women Worldwide ed ex consigliera nazionale del PS) e Martine Gagnebin (presidente dell'Associazione svizzera per i diritti delle donne SVF-ADF).

Info e iscrizioni:



www.sev-online.ch/it/il-sev/donne/bildungstagung.php/

TRAFFICO REGIONALE VIAGGIATORI

Resistenza alle misure di risparmio



I rappresentanti di SEV, Syndicom e VPOD hanno presentato circa 6.000 firme ai servizi parlamentari per chiedere di rinunciare alle misure di risparmio previste nel TRV.

Yves Sancey e Michael Spahr
giornale@sev-online.ch

Il 24 ottobre il SEV, in collaborazione con i sindacati Syndicom e VPOD/SSP, ha consegnato una petizione ai servizi del Parlamento. Circa 6.000 colleghi e colleghe del settore dei trasporti pubblici chiedono al Consiglio federale e al Parlamento di rinunciare alle misure di risparmio nel traffico regionale viaggiatori. Allo stesso tempo, continua a crescere la resistenza politica nei confronti dei progetti di Karin Keller-Sutter che prevedono una riduzione del 7,8% nel trasporto pubblico.

È molto raro in politica che un voto produca un risultato unanime sia a destra, sia a sinistra! È quanto è accaduto il 12 ottobre nel Parlamento del Giura con la risoluzione «Altolà alle

misure di risparmio del Consiglio federale». La risoluzione è stata approvata con 57 voti favorevoli e 0 contrari. La risoluzione è stata firmata e adottata da tutti i deputati del Giura (Il Centro, PSJ, PLR, UDC, Vert-e-s/CS-POP, PCSI/Verdi liberali). La risoluzione chiede alle commissioni delle finanze del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati di rinunciare alle conseguenze catastrofiche che deriverebbero dall'accettazione dei tagli finanziari previsti nel budget 2024 per il traffico regionale viaggiatori (TRV).

Vincent Hennin, responsabile del traffico presso CJ (Chemins de fer du Jura), è stato una delle forze trainanti di questa iniziativa cantonale. Parla di un'azienda di trasporti che deve essere giurassiano del PCSI e membro del comitato SEV VPT-Giura, Vincent è soddisfatto del risultato: «Sono rimasto sorpreso. Eppure la destra, che in genere è piuttosto cauta nei confronti di questo tipo di azioni, ha vota-

to all'unanimità. Non è sorprendente, vista la posta in gioco per il Cantone, che dovrebbe compensare questo taglio di bilancio. Ho ricevuto solo reazioni positive a questa iniziativa. C'è consapevolezza dei rischi di una riduzione degli orari e dei servizi in una regione periferica. I deputati hanno compreso l'incoerenza tra il discorso sul trasporto pubblico come soluzione all'emergenza climatica e questa misura di risparmio. Ci sono linee rosse che non devono essere superate...».

I Parlamenti romandi avanzano

Stéphane Montangero (PS/VD) difende lo stesso approccio nel Canton Vaud, dove il 10 ottobre è stata presentata una risoluzione simile. Per il momento, la risoluzione gode del sostegno dei gruppi PS, Verdi, Verdi liberali e Insieme a sinistra/POP. I gruppi parlamentari UDC e PLR ne discuteranno nella riunione di gruppo

del 31 ottobre (dopo la chiusura redazionale). Anne-Laure Secco (PS/VS), David Bonny e Grégoire Kubschi (PS/FR) e Cloé Dutoit (Giovani Verdi/NE) stanno conducendo discussioni simili nei rispettivi Parlamenti, che si esprimeranno tra la fine di ottobre e nel corso del mese di novembre.

Cantoni e UTP contro

Anche i Consiglieri di Stato cantonali competenti si oppongono ai tagli nel traffico regionale viaggiatori (TRV). Nella sua risposta alla consultazione, la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) chiede di bloccare le misure di risparmio nel TRV. I Cantoni temono una riduzione dei servizi se il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati approveranno i tagli. Da parte sua, l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) chiede un finanziamento aggiuntivo di circa 60 milioni di franchi per evitare un deficit

di finanziamento nel TRV.

La CTT-N invoca la ragione

La CTT-N (Commissione trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale) ha già reagito alla crescente pressione. Nella seduta del 17 ottobre ha esaminato le misure di risparmio nel TRV. In un rapporto congiunto alla Commissione delle finanze del Consiglio nazionale (CdF-N), responsabile dell'esame preliminare del budget 2024, ha proposto con 14 voti contro 8 di aumentare di 60 milioni di franchi il budget 2024 nel settore del traffico regionale viaggiatori. Gli argomenti addotti sono gli obiettivi climatici della Confederazione e la promozione di modalità di trasporto non basate sui combustibili fossili. Il Parlamento appena eletto prenderà una decisione definitiva sul budget 2024 durante la sessione invernale.



Pro Familia ha conferito alle FFS il marchio di qualità «Azienda a misura di famiglia» dopo che, nel mese di giugno, l'azienda ha ottenuto 73 punti - 12 punti in più rispetto alla media svizzera - nell'ambito di un sondaggio standard e scientificamente sviluppato tra il personale sulla conciliazione tra vita familiare e vita lavorativa.

Pro Familia scrive: «Sono anche il rispetto e il sostegno reciproco dei collaboratori a fare delle FFS un'azienda a misura di famiglia». Il SEV si congratula con le FFS per il buon livello raggiunto e per gli sforzi compiuti per ottenere ulteriori miglioramenti.

Le tariffe dei trasporti pubblici aumenteranno in media del 3,7% con il cambio di orario del 10 dicembre. Documenti riservati dimostrano che l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha esercitato pressioni sulle aziende di trasporto pubblico affinché aumentassero i prezzi. Il direttore dell'UFT Füglistaler ha reagito alla rivelazione con accuse alle FFS e alle altre aziende: Molte di esse hanno «perso la consapevolezza di non avere alcun diritto legale alle sovvenzioni» e di dover essere parsimoniose con i soldi delle tasse. Il SEV è sconcertato da queste accuse. Le FFS le respingono con decisione.



PHILIPP HADORN risponde

Il progresso tecnico non deve andare a discapito del personale

L'accoppiamento automatico digitale (DAC) arriverà veramente? E quali saranno le conseguenze per il personale?

Due anni fa è stato trovato un accordo su una testata di accoppiamento uniforme per tutta Europa e attualmente sono in corso esperimenti per la definizione di una tecnologia unitaria per la trasmissione dei dati. Si tratta di un presupposto affinché il traffico ferroviario merci possa diventare più economico, veloce e sicuro grazie alla digitalizzazione. Allo sviluppo del DAC sta partecipando anche FFS Cargo, con il sostegno dell'UFT - quest'anno, ad esempio, con test effettuati su un treno pilota (vedi p. 5).

Il SEV ha nei confronti del progresso tecnologico un atteggiamento sostanzialmente positivo, a condizione che vada a vantaggio dei lavoratori e non a loro discapito. Tale risultato può essere raggiunto solo coinvolgendo il personale e i sindacati nella gestione dei progressi. Il DAC promette miglioramenti a livello di protezione della salute (riduzione delle

sollecitazioni fisiche) e sicurezza sul lavoro, sebbene il lavoro in solitaria comporti anche rischi per la sicurezza. Ulteriori effetti positivi del DAC sono la nascita di nuovi profili professionali, interessanti e con buone prospettive retributive, nonché una migliore competitività delle ferrovie rispetto ai trasporti su strada, il che aumenta la sicurezza dei posti di lavoro e promuove il trasferimento dei trasporti su rotaia, a tutto vantaggio del clima.

Il rischio è che l'introduzione di nuovi requisiti comporti esuberanti a livello del personale. Per questo il SEV presterà attenzione affinché a tutti vengano offerte opportunità formative e reali prospettive. La riduzione dei posti di lavoro può e deve essere esclusa, perché gli accoppiamenti a vite continueranno a esistere per molto tempo parallelamente al DAC e ci sarà quindi necessità di personale capace per entrambi i sistemi.

Philipp Hadorn, è segretario sindacale e responsabile del team Cargo del SEV. Hai domande per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch

CONFERENZA CCL FFS / FFS CARGO

Prolungare e migliorare

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Lo scorso 26 ottobre, 122 delegati si sono riuniti per la Conferenza CCL. Essi hanno deciso di prolungare e allo stesso tempo di modernizzare gli attuali contratti collettivi di lavoro con le FFS e FFS Cargo. Alcuni settori parziali dovranno essere rinegoziati, con l'obiettivo di adattare il CCL alle sfide attuali.

La grande sala della sede Unia all'Egghölzli di Berna era stracolma. Presenti pure i due segretari sindacali che presto assumeranno la responsabilità per i dossier Traffico viaggiatori e Infrastruttura. Il primo passerà dalle mani di Jürg Hurni al collega René Zürcher, mentre Michael Buletti sarà il successore di Urs Huber per il settore Infrastruttura. In effetti, Jürg Hurni e Urs Huber andranno in pensione nel corso del 2024.

La Conferenza CCL ha avuto come punto

principale di discussione il futuro del CCL di FFS e di FFS Cargo, validi ancora fino all'aprile del 2025. Su questo tema il nuovo vicepresidente del SEV Patrick Kummer ha esposto tre possibili varianti:

- **Status quo:** ossia prolungare il CCL senza cambiamenti.
- **Rinegoziare completamente il CCL.**
- **Apportare miglioramenti puntuali:** ossia rinegoziare ambiti parziali del CCL in corso e, in caso di divergenze, prolungare senza cambiamenti.

«Ogni variante nasconde opportunità e rischi», ha spiegato Patrick Kummer. «Per il SEV è importante che in primo piano vi siano la sicurezza e la stabilità, da un lato per il personale e dall'altro per l'intero sistema ferroviario svizzero.» Molti i delegati che hanno preso la parola. «Occorre maggiore tranquillità sul posto di lavoro», ha chiesto un collega. «Diventa sempre più difficile ridurre le ore supplementari e prendere tutti i giorni di vacanza. Non deve stupire se cre-



I delegati della conferenza CCL sono favorevoli a un parziale miglioramento dell'attuale CCL.

sce il numero di chi se ne va per trovare lavoro presso altre imprese di trasporto. È assolutamente urgente potenziare il CCL.» Gli interventi sono stati tutti dello stesso tenore: bisogna migliorare. D'altronde, i delegati della Conferenza CCL sanno molto bene che la soluzione più giusta è la via di mezzo.

Per questo hanno deciso di sostenere la variante «Apportare miglioramenti puntuali». Al SEV è stato così dato mandato di puntare, a tempo debito, a negoziati in grado di perfezionare in alcuni punti l'attuale CCL di FFS e FFS Cargo. La Conferenza CCL si riunirà nuovamente nella primavera del 2024, quindi un anno prima della scadenza del contratto odierno. A questo punto si potrà discutere e decidere quali rivendicazioni e quali settori parziali dovranno, a mente del SEV, essere oggetto di trattative. Per i delegati è importante che il CCL venga prorogato senza modifiche in caso di disaccordo nei negoziati.

Il secondo punto sul quale si è chinata la Con-

ferenza CCL sono state le trattative salariali che avranno inizio a novembre. «È evidente che quest'anno l'inflazione si attesterà a un livello più basso dell'anno passato. Ciononostante tutti noi ne sentiamo molto bene gli effetti anche adesso. Siamo pure consapevoli che per molti i rincari dell'anno scorso non sono stati compensati duramente e in misura integrale», ha spiegato il vicepresidente del SEV Patrick Kummer. «I premi di cassa malati, i costi dell'energia e gli affitti continuano a salire e creano un grosso buco nel nostro portamonete. Chiaro dunque che anche quest'anno dovremo lottare per salari più alti.» Le richieste salariali del SEV includono i seguenti elementi: compensazione dell'inflazione maturata finora sulla base delle misure salariali dello scorso anno, completa compensazione del rincaro per gli anni 2022-2023, anche per il personale con garanzie salariali, sufficienti risorse finanziarie per aumenti in busta paga legati al sistema salariale e un ulteriore indennizzo per i premi di cassa malati in continua crescita.

LLP FFS CARGO

Sistema salariale modificato

SEV. Dall'introduzione del sistema salariale ToCo alle FFS e da FFS Cargo nel 2011, la cosiddetta «curva salariale dei macchinisti» ha suscitato continue discussioni. Nel quadro delle trattative per l'evoluzione del sistema salariale e del successivo accordo per la sua attuazione, nel 2021 è stata effettuata per FFS Cargo l'integrazione delle fasce salariali nel sistema ordinario. Ciò per soddisfare una forte esigenza di molti membri e garantire la parità di trattamento.

Tra i responsabili del personale di locomotiva Cargo è stato comprensibile il disappunto per la disparità di trattamento, soprattutto nel confronto trasversale con la funzione di capo del personale di locomotiva P. Per questo motivo, la comunità di trattative (CT) ha presentato una richiesta congiunta per garantire la parità di trattamento con il corrispondente aumento di un livello di esigenze. Ora FFS ha affrontato la questione. La modifica della funzione di capoteam regioni sarà introdotta il 1° gennaio 2024.

Nonostante secondo il SEV il chiarimento e la verifica delle assegnazioni ai livelli di esigenze non sempre sono stati effettuati correttamente, prendiamo atto della volontà di FFS Cargo di adeguarsi.

Il grado di organizzazione è decisivo per far valere le richieste legittime nei confronti del datore di lavoro.

SEV. Nel corso della passata primavera, il personale di vari settori della Divisione Infrastruttura è stato informato che alle FFS erano in corso cosiddetti «Processi di sviluppo ulteriore A,B,C,D (I-NAT) e I-VU». A questo riguardo il SEV si è espresso una prima volta ad aprile 2023. L'Info SEV inviata ai membri dei settori interessati recava il titolo «Per il SEV sono determinanti le conseguenze sul personale». Questo era e rimane il nostro obiettivo principale.

Il SEV voleva e vuole tuttora restare il più vicino possibile alle preoccupazioni del personale e poter valutare criticamente i progetti nell'ambito di una commissione di accompagnamento. Nel frattempo, ad esempio per quanto concerne lo sviluppo di VU, la suddetta commissione si è già riunita otto volte e sono stati fissati altri sei incontri.

Dopo un periodo di relativa calma senza ristrutturazioni in grande stile a Infrastruttura, ora questi due progetti hanno una portata più ampia, in modo speciale quello di I-VU. I presupposti spiegati e le finalità di questi provvedimenti sono, come spesso succede, comprensibili. Dobbiamo forse opporci a misure che vogliono «rafforzare la gestione (specialistica), ottenere risultati nel territorio, ottimizzare la pianificazione e la gestione?» Ma poi la questione è sempre la stessa: con un nuovo assetto organizzativo le cose vanno davvero meglio di prima, o si creano nuovamente altri problemi?

Per noi come SEV, ovviamente, al centro vi sono le colleghe e i colle-

ghi. A noi interessano ad esempio eventuali cambiamenti al posto di lavoro, al contenuto del lavoro e alla classificazione delle funzioni.

Il progetto Sviluppo ulteriore VU è articolato in tre tappe o elementi. In estate ha avuto luogo il processo ufficiale di consultazione per le fasi 1 e 2. Il SEV ha posto molte domande, allo scopo di ottenere, con le sue richieste, miglioramenti, rassicurazioni per il personale e, soprattutto, creare il più possibile chiarezza. Le undici pagine della lettera di risposta delle FFS non fanno che confermare la rilevanza e la quantità di nodi ancora da sciogliere.

Con la nostra presenza nella commissione di accompagnamento al progetto Sviluppo VU rappresentiamo con scienza e coscienza le esigenze e gli interessi del personale. Un punto a nostro favore è che i rappresentanti del SEV apportano molta competenza e soprattutto tanta esperienza.

La suddivisione in tre fasi deve contribuire a pianificare ogni passo in maniera approfondita, e ad attuarlo senza fretta. La terza fase non verrà intrapresa prima della primavera 2024.

Il progetto ha avuto effetti anche sul modello di carriera del settore Cavi di I-VU. Dopo le nostre ripetute richieste su quando tale modello sarebbe finalmente stato adottato, le FFS hanno comunicato che lo stesso sarebbe in ritardo dato che, nell'adattamento alla nuova organizzazione, era emersa la necessità di ulteriori verifiche. Su questo punto il SEV con-

tinuerà sicuramente a fare pressione.

Sviluppo ulteriore A,B,C,D

A dispetto dell'incomprensibile nome di questa ristrutturazione, il SEV può osservare che, per quanto ne sappiamo, la dirigenza di I-NAT

ha risposto alla promessa secondo cui il maggior numero possibile di dipendenti dovrà avere una funzione e un posto in cui possano ritrovarsi. Vista così, l'implementazione della nuova organizzazione per il 1° gennaio 2024 sembra funzionare.

Commento

Urs Huber, segretario sindacale e responsabile del team SEV Infrastruttura. Mentre il progetto "Sviluppo ulteriore A,B,C,D" partirà a inizio 2024, siamo tuttora nel bel mezzo dello sviluppo di VU. Sia in relazione con le tre tappe sia riguardo ai contenuti. Devo ribadirlo nuovamente: la responsabilità del progetto è della dirigenza FFS, noi possiamo condividere gli intenti e gli orientamenti. Anche noi vogliamo una migliore gestione specialistica, assolutamente. Anche a noi sta a cuore una migliore pianificazione, che agevolerebbe il lavoro e la vita sui cantieri, nella manutenzione, nelle disposizioni per tutti i lavoratori.

Ora, questi erano gli obiettivi di molti altri progetti, che però non sono stati correttamente raggiunti. Perché? A nostro avviso, in particolare perché i progetti sono stati ideati da troppo poche conoscenze pratiche e che aveva in mente piani troppo belli e teorici.

Noi come SEV facciamo tutto quanto possiamo, ma non siamo l'azienda. La responsabilità resta dei capi, noi esponiamo con tenacia le nostre

esigenze, mettiamo il dito sui punti dolenti, rendiamo attenti, interveniamo.

L'attività nella commissione di accompagnamento è piuttosto chiara, ma a volte anche sconcertante. Ad esempio quando nei gruppi di lavoro delle FFS vi sono poche persone del territorio con effettive nozioni pratiche delle attività, anche se noi lo esigiamo continuamente. Se la gestione specialistica dev'essere rafforzata, allora va data anche la giusta attenzione alle competenze. In special modo dei dirigenti.

La nostra priorità è sempre stata: il nuovo assetto organizzativo e la transizione verso di esso devono essere predisposti in modo tale che tutti i collaboratori (possano) rimanere a bordo. Le FFS – e il loro personale – non possono semplicemente permettersi di perdere inutilmente ulteriore know-how. Per questo oggi insistiamo su come sia assolutamente necessario che la vera e propria fase intermedia – ossia il tempo dell'incertezza su come andrà a finire per i singoli interessati – sia il più possibile breve.

DUE RIORGANIZZAZIONI A FFS INFRA

Determinanti le conseguenze sul personale

PROGRAMMA DI FORMAZIONE 2024

«Trasmettiamo il nostro sapere alle generazioni future»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

È disponibile il programma di formazione 2024. Come ogni anno, Movendo, l'Istituto sindacale di formazione, propone una vasta gamma di corsi di formazione continua su temi che riguardano il mondo del lavoro. Anche il SEV ha predisposto un programma speciale rivolto ai propri soci per l'anno prossimo. Abbiamo discusso di formazione continua per i nostri soci con Christoph Geissbühler, presidente TS Svizzera orientale e relatore SEV.

Al giorno d'oggi è fondamentale continuare a formarsi durante la vita professionale. Perché è importante per i soci SEV essere anche formati su temi sindacali?

A mio parere, per due buone ragioni. Dopo anni di situazione stabile e costante, stiamo vivendo un cambio generazionale nei comitati di sezione SEV. Molti colleghi raggiungono l'età pensionabile e con loro se ne va anche tutto il bagaglio di sapere sindacale. Ecco perché riteniamo necessario trasmettere queste conoscenze alle generazioni future. Gli attivi devono essere consapevoli delle aspettative nei loro

confronti. Nei miei corsi (vedi riquadro) si apprendono i diritti e i doveri principali inerenti al lavoro sindacale e il modo in cui il SEV è radicato nelle imprese.

Inoltre, durante i corsi, i colleghi possono scambiare opinioni con persone che nella loro vita professionale affrontano le loro stesse sfide. Si creano reti e si ottengono consulenze. Questo aspetto sociale legato alla formazione mi sta particolarmente a cuore.

Da cinque anni tieni corsi per il SEV: che cosa è cambiato con il passare del tempo rispetto alle persone che frequentano questi corsi e nei corsi stessi?

Ho notato che l'età media delle persone si sta abbassando, il che naturalmente è direttamente collegato con il cambiamento generazionale nei posti di lavoro dei comitati, come abbiamo appena detto. Mi fa piacere vedere che i giovani si impegnano per il sindacato e sono disposti a formarsi per assumere determinate funzioni. Tuttavia, c'è ancora molto potenziale. Per questo invito a partecipare ai corsi SEV: un'occasione per acquisire conoscenze e creare contatti!

I corsi del SEV sono facilmente accessibili. Un altro lato positivo dei corsi di formazione è che generalmente i responsabili dei corsi sono



Come si fa a presiedere con successo un'assemblea generale? Lo potete imparare ai corsi SEV.

radicati in entrambi i mondi: professionale e sindacale. Da parte mia, l'anno scorso ho riproposto il modulo 3 «Attivo in seno al comitato». Organizziamo assemblee dei soci fittizie, esaminiamo i punti all'ordine del giorno e sperimentiamo i processi democratici fondamentali. Per me, i corsi PowerPoint e la didattica frontale appartengono al passato; i corsi di oggi sono molto più interattivi. I partecipanti sono direttamente coinvolti; ci sono giochi di ruolo, lavori di gruppo e simulazioni. Certo, la preparazione di un corso di questo genere è più complessa. Ci si aspetta maggiore spontaneità, dato che alcuni temi possono essere proposti dai partecipanti stessi. Questi, tuttavia, traggono molti più vantaggi da questo modo di procedere.

In futuro saranno ancora organizzati corsi online?

No, non per quanto mi riguarda. E non su queste tematiche per i colleghi attivi nel sindacato. Durante i miei corsi si parla di esperienza sindacale, di creazione di reti e di scambi, spesso al di fuori dell'orario dei corsi. Credo che tutto ciò sia praticamente impossibile da fare in remoto. Durante la pandemia, abbiamo potuto sperimentare questa modalità, o meglio, siamo stati costretti a farlo. I partecipanti hanno quindi espresso il desiderio di incontrarsi fisicamente per potersi scambiare opinioni.

Questo si spiega con la psicologia dell'apprendimento: ciò che possiamo associare a una situazione vissuta concretamente è più facilmente memorizzabile e rimane impresso nella memoria. Ne sono certo.

Vi sono tuttavia alcune formazioni che non devono necessariamente svolgersi in presenza.

Christoph Geissbühler

Dopo aver ricoperto la carica di vicepresidente della sottofederazione TS, dal 2018 al 2020 Christoph Geissbühler è stato segretario sindacale SEV e responsabile della formazione. Per molti anni è stato presidente della CoPe Superficie Manutenzione. Attualmente è presidente di TS Svizzera orientale. Gli attivisti sindacali? Conosce bene le sfide che devono affrontare. Christoph è formatore di adulti. Dal 2018 si occupa dei moduli 1-3 («Essere attivo nel mio sindacato», «Essere attivo nella mia sezione» e «Attivo in seno al comitato»), del corso di base per la commissione del personale FFS, del corso di reclutamento «Rinforzare il mio sindacato - convincere i colleghi di lavoro» e del seminario organizzato per la prima volta nel 2023 per le persone di fiducia.

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

GIORNATA DEL TRASPORTO MERCI

Accompagnare il cambiamento con senso critico

L'11 ottobre si è tenuta la giornata del trasporto merci SEV-LPV presso il Segretariato centrale SEV a Berna. Argomento principale dell'evento era la digitalizzazione e in particolare ci si è concentrati sui temi dell'accoppiamento automatico digitale, della guida automatica e della direttiva UE sui macchinisti. Il dibattito è stato condotto da Hanny Weissmüller, presidente LPV del SEV, e ha promosso anche lo scambio di conoscenze specialistiche tra colleghi e colleghe.

Philipp Thalmann, responsabile del programma Automazione di FFS Cargo, ha presentato il DAC, l'accoppiamento automatico digitale attualmente in fase di prova presso le FFS. Prendendo come esempio la prova automatica dei freni, Thalmann ha spiegato che la nuova tecnologia comporta un risparmio di tempo e quindi riduce il carico fisico del personale nella zona dei binari. Con il DAC ad esempio non è più necessario percorrere il treno da entrambi i lati, in quanto il disaccoppiamento può essere effettuato dalla cabina di guida con l'ausilio di telecamere.

Il progetto e gli ostacoli

L'impianto pilota è situato presso la stazione Limmattal e il prototipo è attualmente in fase di collaudo finale. Tuttavia, l'applicazione pratica comporta alcune difficoltà tecniche e la

copertura di rete 5G lacunosa in Svizzera rappresenta un ostacolo.

Guida automatica

Le sfide tecniche si presentano anche nella guida automatica (Automatic Train Operation, ATO), non da ultimo nell'ambito della cibersicurezza, come ha spiegato Marco Hörtenhuber-Stuhl, sindacalista di Vida Österreich e macchinista, istruttore e membro del comitato aziendale presso ÖBB.

Inoltre è importante distinguere tra i gradi di automazione: nel caso di sistemi chiusi, ad esempio la linea 5 della metropolitana di Vienna o la «linea Elizabeth» a Londra dove le condizioni sono identiche su tutta la tratta (veicoli e binari ferroviari di lunghezza identica, ecc.), un collaboratore fornisce informazioni al sistema, riducendo così i malfunzionamenti e gli incidenti. (Sull'argomento ATO si veda anche il giornale del SEV n. 12.)

Patchwork Unione europea

Infine Hervé Pineaud, sindacalista della CGT Francia e macchinista SNCF, ha presentato la revisione della Train Driver Directive (TDD) dell'Unione Europea. L'obiettivo della direttiva macchinisti dell'UE è creare una rete ferroviaria efficiente, sicura e competitiva in tutta l'Unione europea, il cosiddetto spazio ferroviario europeo unico, impresa difficile data la molteplicità dei sistemi di certificazione nazionali. Molte cose sono ancora poco chiare, ha sottolineato Hervé Pineaud.

Digitalizzazione: ambito conflittuale

Durante la giornata è emerso nuovamente in modo chiaro che la digitalizzazione non comporta solo uno sgravio del personale, ma anche requisiti più elevati. Un ambito conflittuale che la presidente LPV Hanny Weissmüller riassume nel modo seguente: «In nome della digitalizzazione si accolla sempre più lavoro a una persona e si aggiungono sempre più requisiti a un profilo professionale. Se si verifica una perturbazione, sono comunque necessarie conoscenze specifiche, ad esempio nel caso in cui si debba disaccoppiare manualmente».

Garantire buone condizioni di lavoro e posti di lavoro attrattivi

Tuttavia le lancette dell'orologio non si possono riportare indietro. Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha affermato: «Opporsi in maniera cocciuta al cambiamento è controproducente. Dobbiamo invece accompagnarlo in modo attivo, ma critico e attento. Solo così possiamo garantire buone condizioni di lavoro per i nostri colleghi e per le nostre colleghe, per i macchinisti e le macchiniste e per il personale di manovra, e rendere attrattivi i posti di lavoro nella cabina di guida e nella zona dei binari anche in futuro». Dal punto di vista del SEV è evidente che se, in seguito alla digitalizzazione, il carico di lavoro per persona diminuisce e allo stesso tempo aumentano i requisiti, è dovuto l'intero salario.



Alla giornata del trasporto merci si pongono domande critiche sulla digitalizzazione, ma si promuove anche lo scambio tra colleghi e colleghe.

COLPI DI DIRITTO

Star di TikTok contro la propria volontà o diritto alla propria immagine

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

In Svizzera il diritto alla propria immagine è un elemento della protezione dei dati e della sfera privata. Ogni persona ha quindi il diritto di decidere autonomamente come utilizzare le proprie immagini. Karin era sicura che fosse così, ma ora scopre di essere stata filmata mentre lavorava sul treno e che questo filmato è ora disponibile per tutti su TikTok. Non vuole lasciar correre e si chiede cosa può fare.

Fondamentalmente, il diritto alla propria immagine fa parte della protezione della personalità e dovrebbe garantire che nessuno possa essere fotografato o filmato senza consenso. Questo vale non solo per l'uso privato di foto o filmati, ma anche specificamente per la pubblicazione. Tutto ciò sembra perfettamente chiaro e semplice. Purtroppo, l'applicazione e soprattutto la rimozione delle immagini o dei filmati è tutt'altro che semplice.

Fotografare e filmare in pubblico

Quando si filma e si fotografa in pubblico, bisogna prestare attenzione al contesto generale dell'immagine. I luoghi pubblici non possono essere fotografati senza altre persone. L'autista dell'autopostale accanto al suo autopostale sulla pittoresca strada del passo fa parte di un'immagine complessiva e non è più una persona privata. Proprio come il cameriere sulla terrazza del ristorante di montagna. Meno la persona è al centro, più è probabile che lo scatto sia consentito.

Nel caso di film che vogliono semplicemente rappresentare ciò che si vede o in cui un'attività è rappresentata in modo essen-

ziale, le donne e gli uomini devono quindi tollerarlo. Tuttavia, se una persona specifica viene filmata o fotografata in modo chiaramente riconoscibile e mirato, è necessario il consenso.

Come possono e potrebbero reagire le persone coinvolte

Purtroppo c'è sempre qualcuno che filma o fotografa tutto e niente. Se si voltano le spalle a una persona, si viene ripresi da quella successiva. Tuttavia, se una persona è presa di mira e non è possibile voltarsi, si può chiedere alla persona che filma o fotografa di cancellare l'immagine o il filmato. Possono essere richiesti i dati personali, ma in nessun caso il dispositivo può essere strappato di mano o sequestrato. Sarebbe considerata un'aggressione.

Procedura legale

Se il diritto alla propria immagine viene violato, la persona interessata può intraprendere un'azione legale sotto forma di causa civile. Tale azione può comprendere un'ingiunzione di cessazione dell'uso delle immagini e, se necessario, una richiesta di risarcimento danni. Più profonda è l'intrusione nella personalità da parte delle immagini, maggiori sono le prospettive di successo.

Per Karin, una causa diventa difficile perché il lavoro sul treno si svolge in uno spazio pubblico e il filmato si trova quindi in una zona grigia.

Questa storia lascia l'amaro in bocca. Il diritto all'immagine dovrebbe essere tutelato e invece è molto difficile da far rispettare. Purtroppo lo spirito dei tempi non può essere cambiato e si può solo sperare che le immagini spariscano con la stessa rapidità con cui sono apparse.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI PV

«Compensare il rincaro ora!»

Michael Spahr. Per la loro assemblea dei delegati, tenutasi l'11 ottobre, i rappresentanti della Sottofederazione dei pensionati sono tornati al Löwenberg, a Morat, dove il giorno prima si era svolta la consueta giornata di formazione (vedi articolo sotto). Ad accomunare i due eventi della PV, quindi, un unico importante tema: l'attuale situazione delle rendite pensionistiche.

L'inflazione comporta per i pensionati che a fine mese vi siano sempre meno soldi nel portamonete. Su questo problema i delegati hanno discusso una proposta che chiede al Consiglio di fondazione della CP FFS il versamento nel 2024 di una consistente compensazione del rincaro. «Dovremmo essere ricoverati in una clinica psichiatrica, se non approvassimo questa proposta» ha chiosato il presidente centrale PV Roland Schwager. «È tempo che il rincaro venga riconosciuto non solo per l'AVS, ma anche dalla cassa pensione». I delegati concordano sul fatto che le trattative salariali sono necessarie tanto

quanto i negoziati sulle rendite. Il responso è stato chiaro: approvazione unanime della proposta e invio di una corrispondente risoluzione all'indirizzo della Cassa pensioni FFS.

L'assemblea ha pure accettato senza opposizioni il preventivo 2024, così come un avvicendamento a livello di comitato centrale PV. A fine anno Hans Heule lascerà la sua attuale carica. Il cassiere centrale Alex Bringolf gli succederà in vari organismi: quale membro supplente nel Comitato SEV e in veste di delegato nell'USS e nella FARES, l'associazione nazionale mantello dei pensionati e di autoaiuto per la dignità e l'autodeterminazione delle persone anziane. A presiedere l'AD, dopo Heinz Bolliger, è stato designato il collega Max Krieg. I delegati hanno approvato i cambiamenti e ringraziato con un grande applauso chi si mette a disposizione.

Resta ancora un posto vacante: la PV cerca almeno una seconda rappresentante nella Commissione donne del SEV.



Passaggio di consegne tra Hans Heule (a sin.) e Alex Bringolf all'AD PV dell'11 ottobre.

GIORNATA DI FORMAZIONE PV

Nel 2024 ogni pensionato/a perderà un mese di rendita

Alex Bringolf, Segretario centrale PV. In occasione della riunione della PV del 10 ottobre 2023 al Centro Löwenberg, la PV ha invitato Gabriela Medici a parlare di politica pensionistica. Gabriela Medici è Prima Segretaria aggiunta all'USS ed esperta nel campo delle assicurazioni sociali e delle pensioni.

La svolta segnata dai tassi d'interesse alliggevisce le casse pensioni, a pagare sono gli assicurati. Gli affitti aumentano, i premi di cassa malati rincarano in media dell'8,7% e in Svizzera l'inflazione si aggira sul 2%. Tutto questo causa, al contempo, una perdita del potere d'acquisto delle nostre pensioni superiore all'8%, ossia quasi una rendita mensile. È casuale che queste cifre siano espresse proprio nella presentazione di Gabriela Medici? Per compensare la mensilità che ci verrà a mancare, sarà davvero cruciale approvare l'iniziativa per una «13esima AVS» nella primavera del 2024 e recuperare in qualche modo la perdita del potere d'acquisto.

Circa il 22% delle economie domestiche over 65 vive quasi esclusivamente dell'AVS, il 36% ha un reddito modesto dal primo e secondo pilastro inferiore a 3.500 franchi. Complessivamente significa oltre la metà delle famiglie di pensionati. Le rendite delle donne sono quasi uguali a quelle degli uomini, anche grazie al fatto che l'assistenza ai figli e ai congiunti viene riconosciuta come lavoro, sottolinea Gabriela Medici. Nel corso degli anni si è però delineata una nuova tendenza. Praticamente ogni persona su 10 che va in pensione oggi deve fare richiesta per le prestazioni complementari (PC). Un fenomeno preoccupante,

conseguenza della mancata attuazione dell'obbligo costituzionale. Ma non è tutto, perché anche chi ne avrebbe diritto spesso rinuncia a domandare la PC. È triste, ma molti non vogliono «esporsi» fornendo dati e informazioni personali.

Dall'ultima riforma della LPP sono ormai trascorsi 17 anni. Vari tentativi di modifica sono caduti in votazione. Gabriela Medici ha fra l'altro mostrato la differenza nei «costi di attuazione» tra il I e il II pilastro. Mentre la gestione (degli averi di vecchiaia) all'AVS costa circa 75 franchi l'anno a persona, quella della previdenza professionale si avvicina ai 1000 franchi.

Gabriela Medici ha parlato anche di riforma della LPP21. In sostanza: si dovrà «pagare di più per ricevere di meno». I contributi aumenteranno fino al momento del pensionamento, ma a causa di un errato meccanismo non vi sarà alcuna compensazione del rincaro. La Segretaria dell'USS ne ha mostrato gli effetti perversi con diapositive e calcoli. Anche per questo motivo sarà importante che la prossima primavera si vada a votare in favore della «13esima AVS». Viceversa, dev'essere respinta l'iniziativa sulle pensioni dei Giovani Liberali Svizzeri, che punta ad aumentare l'età pensionabile per tutti a 66 anni, allo scopo di aumentare i contributi all'AVS; d'altro canto, le aziende non esitano a licenziare i lavoratori proprio pochi anni prima del loro pensionamento. A chi serve tutto questo? Il 22 ottobre sarà l'occasione per cambiare le cose e la primavera del 2024 il momento per far approvare le iniziative giuste.

Gewerkschaft des Verkehrspersonals
 Syndicat du personnel des transports
 Sindacato del personale dei trasporti

Giornata Clean 2024

La piattaforma di scambio per tutte e tutti i dipendenti fissi e temporanei di Cleaning, Divisione viaggiatori delle FFS.

Insieme siamo forti!

Desideriamo analizzare le sfide future in questo contesto professionale con l'aiuto di relatori competenti.

Quando: 27 gennaio 2024, 9.15 – 15.30

Dove: Ristorante Gotthard, Parkstr. 21, Goldau (SZ)

I costi di partecipazione e del pranzo saranno assunti anche per i non membri!

L'iscrizione è vincolante.
 Al momento dell'iscrizione indicare la scelta per il pranzo: vegetariano o carne
 In caso di mancata partecipazione verranno addebitati Fr. 38.-
 Il corso sarà riconosciuto come congedo di formazione sindacale secondo l'appendice 6 del CCL FFS 2019.

Iscrizione entro il 12 gennaio 2024 a: bildung@sev-online.ch

VPT AAGU, ERSTFELD

Una nuova sezione

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

C'è motivo di gioire a Erstfeld (UR): il 17 ottobre al Restaurant Krone è nata la nuova sezione VPT AAGU. Nel comitato sezionale sono stati eletti Danny Abel (presidente), Stefan Frautschi e Thomas Herger. Il personale viaggiante di Auto AG Uri, in precedenza organizzato nel sindacato Syna, è passato nello spazio di un anno al SEV. A questo si sono aggiunti vari conducenti finora non ancora organizzati.



Danny Abel, presidente della nuova sezione.

Il ramo dei TP è confrontato a sempre nuove sfide, e la pressione sul personale continua a crescere. Tanto più importante diventa allora far tutelare i propri interessi da un sindacato forte. Lo pensano anche le colleghe e i colleghi conducenti di Auto AG Uri, come ha confermato un recente sondaggio. Dei 25 collaboratori finora membri di Syna, 20 hanno quindi deciso di passare al SEV. Inoltre possiamo contare su nuove adesioni, che portano la sezione ad avere 32 membri.

Membri soddisfatti

È stato il presidente della Commissione del personale, Theo Bissig, a gettare le basi e a svolgere i necessari colloqui. Lui ha per così dire favorito la nascita della nuova sezione, e oggi si rallegra che sin dall'inizio molti colleghi e colleghe si siano convinti a far parte del SEV e siano assai contenti della scelta fatta. «Quanti più collaboratori sono organizzati da noi nel sindacato, tanto maggiore è il nostro peso al tavolo dei negoziati». Soddisfatto anche René Schnegg, vicepresidente della Commissione centrale VPT, che ha seguito le va-

rie fasi: «Per i nostri colleghi impiegati di Auto AG Uri la fondazione della sezione in un così breve lasso di tempo è un segnale positivo. Questo è stato possibile solo grazie a un accurato lavoro di preparazione.»

Trattative in corso sul salario e il CCL

La neonata sezione e i suoi dirigenti non avranno certo il tempo per riposare sui classici allori. Quale nuovo partner sociale, la SEV VPT è già all'opera per rinegoziare il CCL, dato che l'attuale scadrà a fine anno. Per di più, il 27 novembre cominceranno le trattative sui salari. Il vicepresidente SEV Christian Fankhauser, che ha pure presenziato all'assemblea di Erstfeld, si dice ottimista: «Prevedo che riusciremo a spuntare un buon risultato dalle trattative, sia riguardo alle retribuzioni sia in rapporto al nuovo CCL, che stiamo contrattando.» L'istituzione della sezione è il frutto di un enorme lavoro, sottolinea Fankhauser: «Mi ha fatto molto piacere ed è stato per me un onore poter assistere all'assemblea costituiva».



Felici di poter fondare una sezione (dietro, da sin.): René Schnegg, vicepresidente della Cce VPT; Thomas Herger e Stefan Frautschi, membri del comitato sezionale VPT AAGU; Paul Arnold, membro della commissione del personale; (davanti, da sin.): Theo Bissig, presidente della commissione del personale, e Urs Gisler, membro della commissione del personale. Nella foto manca il presidente sezionale Danny Abel, assente per malattia.



SOTTOFEDERAZIONE AS - COMITATO CENTRALE E RITIRO

Maggior collaborazione con la CoPe

Werner Amrein. Il 27 e 28 settembre 2023, la sottofederazione AS ha tenuto la sua quinta riunione del Comitato centrale e il suo ritiro nella splendida cornice del castello di Binningen. All'ordine del giorno c'era la discussione sulle indennità per chi ricopre incarichi nelle sezioni e nei comitati di settore. La sessione annuale di discussione si è concentrata sulla cooperazione con i rappresentanti dell'AS nelle commissioni del personale delle FFS. Dopo intense discussioni, i partecipanti sono giunti alla conclusione che una collaborazione efficace e intensa tra i membri della CoPe dell'AS e il Comitato centrale dell'AS è essenziale per garantire buone condizioni ai collaboratori delle FFS.

Trasparenza delle indennità nelle sezioni e nei settori

In occasione della quinta riunione del Comitato centrale, la questione è stata ripresa e l'obiettivo è ora quello di uniformare le retribuzioni. La tesoriere centrale Viviane Mumenthaler ha esaminato le diverse procedure di retribuzione nelle varie sezioni. Insieme ai rappresentanti del Comitato AS, è giunta alla conclusione che esiste una «profusione di varianti» e che è necessario stabilire disposizioni chiare. Non è stato contestato il principio secondo cui le persone che ricoprono incarichi, assumono impegni o si assumono responsabilità devono essere remunerate in modo equo. Tuttavia, dopo lunghe discussioni, il Comitato centrale ha deciso di incaricare il Consiglio di AS di trovare una soluzione alla questione delle indennità entro la prossima riunione del Comitato centrale del 7 dicembre 2023. La sessione di riflessione di quest'anno si è concentrata sulla cooperazione con la CoPe e con i membri dell'AS che fanno parte delle commissioni del personale.

AS auspica una buona collaborazione con la CoPe

Circa la metà dei membri AS delle commis-

sioni del personale ha accettato l'invito del presidente centrale Peter Käppler a venire a Binningen. L'alto livello di partecipazione per la prima volta su questo tema è stato gratificante e ha motivato i partecipanti a impegnarsi in discussioni interessanti e costruttive. Patrik Bellon, presidente del Gruppo CoPe e vicepresidente di AS, ha presieduto l'incontro e ha presentato i compiti e le idee delle commissioni del personale. Le aspettative reciproche e le varie possibilità di collaborazione sono state discusse in dettaglio nei lavori di gruppo. I risultati possono ora essere presentati. I partecipanti hanno definito il modo in cui i membri della CoPe AS e il Comitato centrale dovranno comunicare e lavorare insieme in futuro. Patrick Kummer, segretario sindacale responsabile del dossier e ora vicepresidente del SEV, ha accolto con favore l'iniziativa della sottofederazione AS. Ha chiesto di essere invitato a partecipare alle future discussioni. Ritiene che sia molto importante lavorare insieme per migliorare costantemente le condizioni di lavoro dei dipendenti delle FFS e per negoziarle in modo che rispondano alle esigenze reali.

Un tour della città con un tram storico

Una riunione del Comitato centrale dell'AS con una sessione di riflessione include naturalmente anche un elemento ricreativo e conviviale. È questo che unisce le persone e le motiva per i loro compiti futuri. La sezione AS Mitte, sotto la guida di Rolf Moos e Andy Matano, ha messo a punto un programma meraviglioso per l'occasione. Innanzitutto, i membri del Comitato centrale hanno fatto un piacevole giro della città di Basilea a bordo di un tram storico. È seguito un aperitivo rinfrescante. Infine, i membri del Comitato centrale hanno gustato una deliziosa cena in un tipico ristorante italiano. Il presidente Peter Käppler ha ringraziato Rolf Moos e Andy Matano per l'eccellente organizzazione della riunione e ha tratto una conclusione molto positiva.

SWISSPORT GINEVRA

Nuovo CCL

Yves Sancey. Riduzione dell'orario di lavoro, aumento dei salari, miglioramento dello status delle funzioni e del lavoro ausiliario e più ferie: sono queste le misure chiave del nuovo CCL di Swissport e del pacchetto negoziale, approvati in gran parte dall'assemblea del personale al Terminal T2 di Cointrin il 17 ottobre. «Stiamo finalmente uscendo dalla spirale negativa in atto all'aeroporto di Ginevra dal 2019, con un susseguirsi di crisi e CCL di breve durata con risultati contrastanti nonostante le mobilitazioni. Per la prima volta dopo la crisi di Covid, stiamo avviando un CCL di quattro anni che ripristina alcune delle conquiste del passato di Swissport, ne porta di nuove e offre al personale un po' più di tranquillità», riassume Pablo Guarino, segretario sindacale SEV-GATA

responsabile dell'aeroporto di Ginevra. Il CCL si applicherà ai circa 1.100 dipendenti che effettuano il check-in dei passeggeri e dei loro bagagli, nonché alle squadre incaricate di far decollare gli aerei, di gestire, caricare e scaricare i bagagli e le merci, della sicurezza. Questo accordo è il frutto della buona mobilitazione del personale e dell'impegno della delegazione negoziale sostenuta dai sindacati SEV-GATA, ssp e Avenir. Questi risultati si rifletteranno in termini finanziari il 1° gennaio 2024 con un pieno rincaro in linea con l'IPC di Ginevra (+1,3%), un aumento reale del salario (+1,5%) e dello scatto (circa l'1%) e una nuova scala salariale rivalutata che, a partire dal 1° novembre, aumenterà in modo significativo anche gli stipendi di alcune

categorie. A ciò si aggiunge una riduzione dell'orario di lavoro, da 41 h 15 a 40 h, senza riduzione dello stipendio dal 1° gennaio 2025, che rappresenterebbe un aumento del 3%. Per quanto riguarda la scala salariale, c'è un'ottima notizia per i colleghi che lavorano da anni in Swissport: non c'è più un tetto alla progressione salariale. L'orario di lavoro è stato ridotto da nove a un massimo di otto ore lavorative al giorno, con un minimo di tre. I lavori nei servizi di terra dell'aeroporto sono spesso molto faticosi, era importante che l'azienda lo riconoscesse. A partire dai 55 anni, i nostri colleghi avranno 5 giorni di ferie in più e, a partire dai 60 anni, altri 5 giorni in più. Inoltre, a partire dai 55 anni, potranno chiedere di essere esonerati dal lavoro notturno. Per quanto ri-

guarda le indennità per gli orari di lavoro irregolari, il CCL mantiene i guadagni ottenuti dai dipendenti con retribuzione mensile ed estende queste condizioni ai lavoratori ausiliari, ponendo così queste due categorie di lavoratori su un piano di parità. Questo significativo aumento della retribuzione supera la prassi del settore. Grazie a questa misura duramente negoziata e fortemente sostenuta dal SEV, i lavoratori ausiliari vedranno notevolmente migliorata la loro retribuzione per il lavoro notturno. In cambio di tutti questi progressi, le misure di flessibilità sono state mantenute e alcune controbilanciate. Per garantire un equilibrio di potere favorevole nel lungo periodo, un buon livello di adesione al sindacato sarà decisivo.

COMITATO CENTRALE TS

«Siamo di fronte ad una serie di sfide»

Servizio stampa TS. Il Comitato centrale (CC) si è riunito il 2 e 3 ottobre all'Hotel Brenscino a Brissago. I temi principali sono stati la scadenza del CCL FFS e FFS Cargo e diversi temi interni alle sottofederazioni e all'ETF. Inoltre, sono stati concordati con i presidenti di sezione le azioni di reclutamento sul terreno per il 2024.

CCL FFS e CCL FFS Cargo 2025

Come noto, la durata del contratto dell'attuale CCL scade nel maggio 2025. Pertanto, dobbiamo valutare se vogliamo avviare i negoziati per il CCL l'anno prossimo, il 2024, o se vogliamo mantenere lo status quo. Il CC-TS è unanimemente convinto che il CCL debba essere prorogato e che le rivendicazioni, definite in modo puntuale, debbano essere rinegoziate. Pertanto, abbiamo elaborato insieme le rivendicazioni più importanti per noi.

Aumento delle possibilità di ritiro del capitale presso la Cassa pensione FFS.

Il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS (PK-SBB) ha deciso che, a partire dal 1° gennaio 2024, l'intero avere di vecchiaia potrà essere prelevato in forma di capitale al momento del pensionamento (in precedenza massimo il 50%). Solo gli importi acquistati personalmente negli ultimi tre anni prima del pensionamento devono essere prelevati in forma di rendita, come previsto dalla legge. Inoltre, il periodo di preavviso per il prelievo in forma di capitale sarà ridotto da tre a un mese. Ci auguriamo che tutti i colleghi interessati che stanno per andare in pensione si informino per tempo sui vantaggi e gli svantaggi di un prelievo in capitale al 100%. Perché la decisione presa è unica e non può più essere revocata.

Dalle regioni

Il sondaggio condotto nelle regioni ha mostrato chiaramente che c'è una carenza di personale in quasi tutti i settori. Ancora una volta è stato evidenziato che molti dipendenti più giovani del settore della manutenzione dei veicoli sono molto insoddisfatti dei criteri di promozione al livello successivo. C'è il desiderio di adattare le descrizioni delle funzioni e le opportunità di sviluppo alle nuove condizioni. Come sempre alla fine dell'autunno cominciano le trattative sulla pianificazione dei turni. Come è noto, i nuovi piani di servizio vengono negoziati con le commissioni per gli orari di lavoro, composte su base paritaria; in seguito le proposte vengono discusse con il personale interessato nell'ambito della consultazione. Per garantire il corretto svolgimento di questo processo, rimandiamo ai rispettivi regolamenti delle commissioni per gli orari di lavoro in cui è disciplinata la procedura.

Mutazioni e reclutamento dei membri

Il TS conta attualmente 2070 membri. La sottofederazione TS ha definito per il 2023 un obiettivo di reclutamento di 160 nuovi membri. Anche quest'anno il SEV-TS ha partecipato alle azioni di reclutamento programmate sul terreno. In aprile presso lo stabilimento industriale di Olten, in giugno presso il sito di Oberwinterthur Hegmatten, presso la stazione ferroviaria di Lucerna e presso le officine di Bienne (per il 2024, è prevista una presenza a Bienne presso la struttura di servizio per il trasporto passeggeri). L'azione di reclutamento del SEV in Svizzera romanda si è tenuta a settembre mentre in Ticino si terrà a Chiasso nel mese di novembre. Per il 2024 sono state concordate 14 gior-

nate di visite sul terreno nei mesi di aprile, giugno, agosto e settembre. Inoltre, sono stati definiti gli organizzatori locali responsabili.

Informazioni dal ETF Maintenance Advisory Group dell'ETF

L'ultima riunione del gruppo ETF Maintenance Advisory si è svolta ad agosto ad Amburgo. Il tema principale affrontato è stato l'accoppiamento automatico digitale (DAK) nel trasporto ferroviario europeo di merci. In tutta Europa, 7 Paesi partecipano alle operazioni di sperimentazione con il DAK. Si tratta di Svizzera, Germania, Austria, Repubblica Ceca, Francia, Polonia e Lussemburgo. Nel registro europeo dei veicoli sono registrati 642.287 carri merci a scartamento normale. Di questi carri merci, circa 450.000 carri merci e 17.000 locomotive saranno dotati di DAK entro il 2030. L'introduzione del DAK ha il vantaggio di rendere più efficiente la preparazione dei treni, di migliorare la sicurezza e di incrementare il trasporto merci su rotaia e, in particolare, di ridurre le emissioni di CO₂, favorendo così il raggiungimento degli obiettivi climatici.

Il gruppo dell'ETF Maintenance Advisory ritiene che il nostro compito comune sia quello di accompagnare e modellare l'eventuale introduzione del DAK a livello europeo dal punto di vista dei ferrovieri. Nel farlo, è importante non solo sfruttare tutte le opportunità, ma prevenire o almeno ridurre al minimo i rischi. Al momento, tuttavia, ci sono ancora questioni a cui è necessario rispondere per inquadrare le opportunità e i rischi. Abbiamo stilato insieme questo elenco di domande e, tramite l'ETF, lo abbiamo trasmesso all'Agenzia ferroviaria europea (ERA) tramite l'ETF al fine di ottenere una risposta.

COMMISSIONE CENTRALE VPT

Importante reclutare, ma anche mantenere i membri

Ueli Müller, Segretario centrale VPT. Il presidente del SEV Matthias Hartwich, il vicepresidente Christian Fankhauser e la nuova responsabile del reclutamento SEV Stefanie Fürst sono gli ospiti della seduta di due giorni del Comitato centrale (CC) della VPT.

Designazione di due nuovi vicepresidenti SEV

Il Comitato del SEV ha nominato Valérie Boillat di Ginevra e Patrick Kummer, segretario sindacale del SEV, per succedere a Christian Fankhauser e a Valérie Solano. L'elezione di questi due vicepresidenti del SEV avverrà in occasione del prossimo congresso SEV, che si terrà nel 2025.

Matthias parla al CC VPT di «solidarietà, trasparenza, democrazia e rispetto».

La «democrazia» ha anche a che fare con la fiducia reciproca, che deve essere conquistata. Ad esempio, le «persone di fiducia» non sono nominate o elette. Sono persone della nostra cerchia di conoscenze e del nostro ambiente di lavoro a cui affidiamo questioni personali, preoccupazioni e timori. Crescono in questo ruolo.

Ed è proprio queste persone che dobbiamo convincere ad aderire al SEV, se non sono già membri.

Quando Steffi Fürst parla di reclutamento dei soci, si fa un'idea del lavoro della VPT. Il tema è onnipresente. La VPT è sulla strada giusta. Alla fine di settembre 2023, 627 nuovi membri si sono uniti alla nostra sottofederazione. René Schnegg, vicepresidente della VPT, è fiducioso che la VPT raggiungerà il suo obiettivo di reclutamento di 750 nuovi membri entro la fine dell'anno. René desidera ringraziare tutte le sezioni per il loro instancabile impegno.

Con lo slogan «Reclutare è ammirevole, mantenere i membri è notevole», il Comitato centrale sta già pianificando le azioni del prossimo anno:

- Ogni sezione della VPT che organizza almeno un'azione per i propri membri riceve un aiuto finanziario.

- Per ogni nuovo membro sotto i 30 anni reclutato, il reclutatore riceve 30 franchi dalla VPT (oltre ai 50 franchi versati dal SEV).

- I membri delle sezioni MGB, RegionAlps, RhB, SOB e zb della VPT che partecipano a un'azione ufficiale di mezza giornata o di un'intera giornata per aiutare i membri, ricevono una ricompensa dalla VPT sotto forma di indennità per il mancato guadagno. Questo progetto pilota è in corso da un anno con risultati positivi.

- Il CC ha inoltre approvato ulteriori azioni spontanee e gesti di ringraziamento alle sezioni.

Il budget per il reclutamento della VPT sarà abbastanza consistente da coprire tutte queste azioni.

La commissione centrale ha riferito su due progetti in corso. Quest'anno, in segno di protesta, i dipendenti delle officine TL-Lausanne hanno limitato il loro lavoro al minimo contrattuale per diversi giorni. In questo modo, sono riusciti a fare pressione sui TL per soddisfare alcune richieste. Tuttavia, i partecipanti all'azione hanno subito delle perdite, che sono state compensate dal sostegno finanziario del SEV, ma il risarcimento per questo tipo di azione sindacale non è stato regolamentato.

Il CC si è chiesto se in futuro la VPT possa fornire un sostegno in base alle proprie possibilità. Riferirà nuovamente sullo stato di avanzamento del progetto nel corso del prossimo mese di marzo.

La VPT sta valutando anche la possibilità di assicurare le prestazioni in caso di malattia o infortunio, nella misura in cui queste non siano già coperte dalle aziende.

Anche in questo caso, però, la scelta deve essere attentamente ponderata e richiede ulteriori approfondimenti.

Infine, il CC ha approvato un'estensione provvisoria del regolamento di gestione della VPT con un articolo sulla "Protezione dei dati". Questo articolo disciplina le responsabilità e il trattamento dei dati dei soci. La VPT invita le proprie sezioni ad ampliare anche i propri regolamenti di gestione, laddove esistenti, in modo da conformarsi alla Legge federale sulla protezione dei dati.

Giornate VPT:

- Il 4 novembre si terrà al Volkshaus di Zurigo la giornata VPT per la Svizzera tedesca, con Paul Rechsteiner e Matthias Hartwich come relatori. Il tema principale sarà quello delle prossime votazioni sulle revisioni dell'AVS e della LPP.

- L'11 novembre presso la Maison du Peuple di La Chaux-de-Fonds, si terrà la Giornata della VPT per la Svizzera francese. Pierre-Yves Maillard sarà l'oratore ospite e parlerà del mantenimento del potere d'acquisto.

È possibile iscriversi a queste due giornate direttamente presso il proprio presidente di sezione fino alla fine di ottobre. Il Comitato centrale chiede alle sezioni di reclutare attivamente per questi due eventi!

Prima e ultima seduta del CC

Danièle Dachauer (settore pensionati), Sirpa Juvonen e Georg Chanton (entrambi del settore Ferrovia e Turismo), neoletti nel CC, partecipavano per la prima volta al nostro gremio, mentre era l'ultima riunione per Christian Fankhauser (vicepresidente SEV) e Urs Hunziker (settore Ferrovia e Turismo).

Il presidente centrale Gilbert D'Alessandro li ha ringraziati in modo particolare per il loro impegno a favore della VPT.

AS VIAGGIATORI

Le sfide del settore viaggiatori

Servizio stampa AS Viaggiatori. In occasione dell'ultima seduta del 2023, abbiamo parlato di diversi argomenti che ci stanno a cuore da tempo. Da un lato, il tema della sicurezza percepita dai dipendenti a diretto contatto con i clienti non ha ancora ricevuto una risposta esauriente da parte delle FFS. Ad esempio, non disponiamo ancora di informazioni affidabili sull'andamento dei cosiddetti interventi minori di Transsicura e TPO negli ultimi due anni. Il nostro personale, che deve spostarsi all'interno dell'area ferroviaria pubblica nelle ore non di punta, si trova di fronte all'ostilità dovuta alla sua visibilità nei confronti dei "clienti" e non si sente più a proprio agio. Il nostro

settore ha formulato una richiesta concreta, che sarà presentata all'incontro con le parti sociali il 27.10.23. Un'altra seccatura per i nostri assistenti alla clientela è la situazione insoddisfacente del sistema di sostituzione per i viaggi internazionali. Allo stato attuale, il nostro compito futuro è quello di spiegare ai clienti perché possiamo vendere certe offerte solo in modo limitato o per niente, e dove possono/devono comunque prenotarle da soli. Questo non ha un effetto molto motivante sul nostro personale, che da decenni è professionista nella vendita di tali offerte. Anche i guasti temporanei o addirittura completi del sistema sono stressanti. Le cose non possono

andare avanti così! Inoltre, la fretta dell'UFT di aprire il traffico passeggeri internazionale non ci è piaciuta affatto. Siamo dell'idea che sia il Consiglio federale a stabilire le linee guida. Non vogliamo finire come pedine nei negoziati per un accordo quadro con l'UE.

C'è fermento anche nei TCC. Le ripetute ristrutturazioni non tranquillizzano il personale. Inoltre, la comunicazione non è ottimale.

Due membri di lunga data hanno lasciato il settore per la fine del 2024. Sono stati ringraziati calorosamente per i loro molti anni di servizio. Ora siamo alla ricerca assidua di membri della Regione Mitte, la distribuzione VS.

ASSEMBLEA GENERALE TS

Pronti per le sfide future



In attesa delle giovani leve

Veronica Galster. Lo scorso 19 ottobre si è tenuta alla Casa del Popolo di Bellinzona l'Assemblea generale ordinaria della sottofederazione TS sezione Ticino.

Dopo i saluti di rito del presidente della sezione Nicola Sacco, si è passati alla lettura del verbale dell'Assemblea dello scorso anno, durante la quale è stata sottolineata l'importanza dei fiduciari nelle varie sezioni. Si è poi passati alla questione finanziaria con l'approvazione dei conti e una breve discussione sulla necessità di aumentare la quota di soci (una delle meno care tra le sezioni, con i suoi 34,40 al mese), ma è stato detto che trovandoci già in un periodo di aumento generalizzato dei costi, per quest'anno si lascerà cadere la cosa.

Per quanto riguarda l'attualità sindacale, Maurizio Sulmoni, vicepresidente TS centrale, e Nicola Sacco hanno informato che sono iniziate le discussioni in merito al rinnovo del CCL. A livello centrale si sta lavorando, perché si vorrebbe arrivare con delle richieste di miglioramento, invece di limitarsi a difendere quanto ottenuto negli anni. C'è una buona comunicazione in questo senso anche con le altre sezioni del SEV. Dalle discussioni è ad esempio emerso che la carenza di

personale è un tema che tocca diverse sezioni e regioni. Il salario non è più la sola priorità.

A livello ticinese, si è parlato di FFS Cargo a Chiasso, dove c'è stata un'inversione di rotta e si è passati dal voler chiudere ad investimenti importanti per ingrandire e potenziare l'Officina, con anche l'assunzione dei lavoratori interinali che vi lavoravano da diversi anni.

Il segretario sindacale Thomas Giedemann ha portato la sua riflessione sui cambiamenti in atto, sia a livello globale che svizzero e ticinese, con varie decisioni politiche che potranno avere ripercussioni negative anche sui lavoratori dei trasporti pubblici, ribadendo che il SEV c'è e si mobilita per difenderli, ma è necessario cambiare marcia per cercare di affrontare nel migliore dei modi le sfide che ci attendono: la forza dei numeri sarà fondamentale!

Ivan Cozzaglio dal canto suo si è detto fiducioso per quanto riguarda le prospettive delle Officine di Bellinzona e il trasferimento a Castione. Sono poi state consegnate le onoreficenze per i 40 anni di appartenenza al SEV a Damiano Meroni, Paolo Piazzoli e Paolo Chinelli, prima di rifocillarsi con il ricco aperitivo offerto dalla sezione ai presenti.

SOTTOFEDERAZIONE RPV

Conferenza dei presidenti

Servizio stampa RPV. Danilo Tonina ha ufficialmente aperto la riunione del Comitato centrale, che quest'anno si è svolta al Seehotel di Bönigen insieme con la conferenza dei presidenti. Oltre ai membri del CC erano presenti la Commissione centrale e i presidenti sezionali o i loro sostituti. Accennando ai due traduttori simultanei, Patrick Rouvinez e Pietro Gianolli, Danilo ha ricordato il loro lavoro, non sempre facile.

Trattamento corretto delle informazioni e degli atti interni delle FFS. Le informazioni e il materiale scritto che il personale di locomotiva o di manovra riceve per lo svolgimento della sua attività sono documenti interni all'azienda. Non devono quindi essere consegnati o trasmessi a terze persone. Una gestione poco accurata di queste informazioni può persino costituire un rischio per la sicurezza. La trasmissione a terzi viola inoltre le disposizioni delle FFS e il CCL. Se vengono lesi segreti aziendali o di fornitori, vi possono essere conseguenze anche penali. Per questo è vietato mettere in vendita o pubblicare in Internet ad esempio i manuali per l'utilizzo dei veicoli o altri documenti interni, comprese le vecchie versioni. Se vengono a conoscenza di queste offerte le FFS sporgono denuncia penale.

Bilancio semestrale delle FFS: nella prima metà del 2023 sono stati trasportati ogni giorno 1,33 mi-

lioni di viaggiatori; l'azienda chiude in attivo (CHF 99,0 mio) per la prima volta dal 2019. La pressione sui costi rimane comunque elevata anche a causa del forte indebitamento (CHF 11,4 mia). Nonostante la crescita dei passeggeri, la puntualità migliora in tutte le regioni grazie all'impegno del personale, pur restando ancora insoddisfacente in Romandia e in Ticino. Rimane invece negativo il risultato semestrale del trasporto merci, malgrado l'aumento degli introiti: il deficit è di 18,0 milioni di franchi (23,0 milioni nel 2022). Le ragioni vanno ricercate nella costante pressione dei costi e il rallentamento dell'economia.

Daniela Grünig e Melanie Piller hanno condotto il corso sulla CVG, rispondendo in seguito con competenza alle domande dei presenti.

Nella sua ultima riunione del 29 settembre il Comitato SEV ha designato Valérie Boillat e Patrick Kummer quali vicepresidenti SEV ad interim. La loro nomina verrà ufficialmente confermata al prossimo Congresso. Patrick Kummer assume da subito la nuova funzione, Valérie Boillat lo seguirà da febbraio 2024.

La Conferenza CCL è prevista il 25 ottobre 2023 nella sede Unia Egghölzli di Berna, con inizio alle ore 10. Se un delegato non può partecipare alla riunione, è pregato di trasmettere la documentazione a un membro supplente. Al contempo, è importante informarne an-

che il presidente centrale e Roger Amsler.

Sezione **Svizzera centrale:** il comitato non vuole arrendersi e continua a cercare una soluzione per la presidenza. L'eventuale fusione con un'altra sezione non entra per intanto in considerazione.

Sezione **Thurтал:** il prossimo anno potrebbero esserci partenze dal comitato. Per il 2024 tuttavia le funzioni principali dovrebbero essere assicurate. Willi Kessler resterà quale presidente fino all'assemblea generale (AG) del 2025.

Sezione **Zurigo:** la riunione del settore Clean si terrà il 27 gennaio 2024 al Ristorante Gotthard di Goldau (SZ). Sarà possibile annunciarsi a: bildung@sev-online.ch entro il 12 gennaio 2024.

Sezione **Losanna:** in futuro ci saranno più membri nella sezione Ginevra e meno in quella di Losanna.

Sezione **Basilea:** il comitato è al completo e il team lavora bene.

Sezione **Ticino:** il 21 ottobre 2023 si è tenuta una riunione straordinaria, durante la quale Yuri de Biasi ha informato la RPV sugli affari correnti.

Sezione **Svizzera sud-orientale:** Fabio Morandi informa che dal 1° gennaio 2024 avrà un nuovo posto come macchinista B a RBL. Si cerca ancora un successore per la sezione.

Il presidente centrale ha infine ringraziato i partecipanti, in particolare Heinz Schneider per l'organizzazione.

TPG

Ritirate le lettere antisindacali

Yves Sancey. Accusata di pratiche antisindacali, la direzione dei trasporti pubblici losannesi (tpg) ritira le lettere di avvertimento inviate ai delegati della sezione SEV-tpg in seguito allo storico sciopero dell'ottobre 2022.

Il 12 e 13 ottobre 2022, il personale del tpg, su iniziativa del SEV e di transfair, è sceso in piazza per ottenere l'indicizzazione completa dei salari. Dopo questa lotta vittoriosa, la direzione dei tpg ha inasprito la sua posizione nei confronti del SEV, moltiplicando gli attacchi alla libertà sindacale e infliggendo un duro colpo al partenariato sociale in vigore nell'azienda.

L'attacco più grave al diritto

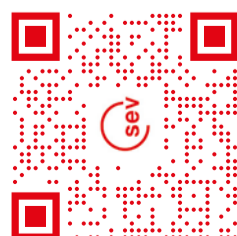
fondamentale della libertà di azione sindacale e di sciopero è stato l'invio di lettere di avvertimento ai delegati sindacali della sezione SEV-tpg. Nonostante le denunce, in particolare da parte della stampa, la direzione dei tpg si è rifiutata di ritirare queste lettere.

Sostenuta da un gran numero di sostenitori, la sezione SEV-tpg, insieme a transfair, si è rivolta alla Chambre des relations collectives de travail (CRCT) per denunciare le gravi violazioni commesse dalla direzione dell'azienda. Il vicepresidente della CRCT non ha esitato a descrivere le azioni della direzione di tpg come un attacco al partenariato sociale e a riconoscere il carattere intimidatorio delle lettere

denunciate. Pur non trovando le parole per giustificare l'esistenza di tali lettere, la direzione dell'azienda si è impegnata con un accordo a ritirare le lettere minatorie dai fascicoli personali del personale interessato.

Sebbene sia stato necessario ricordare alla direzione questo impegno a luglio, ora è stato fatto. Le lettere non esistono più!

Il comitato di sezione SEV-tpg desidera ringraziare tutti i compagni che li hanno sostenuti, in particolare la direzione del sindacato SEV, i membri del comitato centrale e tutti i presidenti di sezione SEV, senza dimenticare l'intera forza lavoro del tpg e i nostri sindacati fratelli.


sev-online.ch


LPV

23.11

Assemblea generale ordinaria

Il prossimo **23 novembre alle 16.30** si terrà l'Assemblea generale ordinaria della LPV Ticino.

Dove: presso la **sala istruzione** al 1° piano dell'**ex comando di Chiasso**.

Al termine verrà **offerto un aperitivo** dalla sezione e a seguire **la cena** presso l'albergo ristorante Svizzero a Capolago, a fianco della stazione.

Iscrizione entro il 17 novembre a **Marco Magistro**, presidente.ticino@lpv-sev.ch; 076 415 27 78; **Vincenzo Cartulano**, vincenzo.cartulano@sbb.ch; 0512 816 792

AS Sezione Ticino

30.11

Assemblea generale ordinaria

Il Comitato AS Sezione Ticino invita tutte le colleghe ed i colleghi all'Assemblea Generale ordinaria Sezione AS Ticino (invito destinato esclusiva-

mente agli affiliati di questa sezione).

Quando: ritrovo ore **18.30**

Dove: presso il Ristorante Casa Del Popolo **Bellinzona**

Seguirà un ricco aperitivo offerto per tutti i presenti all'Assemblea.

Ordine del giorno: **1.** Apertura e saluto del Presidente sezionale, lista di presenza; **2.** Approvazione ordine del giorno; **3.** Nomina Presidente del giorno e scrutatori; **4.** Approvazione verbale dell'ultima assemblea; **5.** Breve relazione del Presidente, assegnazione dei mandati interni al Comitato AS Ticino (cassiere e segretario); **6.** Discussione, domande al Presidente Centrale AS – Sig. Peter Käppler; **7.** Rapporto del cassiere; **8.** Consegna distintivi 25° e 40° d'appartenenza a SEV / AS; **9.** Attualità sindacali con un collega del Segretariato regionale Ticinese SEV; **10.** Eventuali.

Iscrizioni: annunciarsi al Presidente sezionale **vanni.nembrini@sbb.ch** entro il **27.11.2023**.

ZPV RhB

30.11

Assemblea regionale ordinaria

L'assemblea regionale ordinaria della Sottofederazione ZPV RhB si

terrà il **30 novembre 2023 alle ore 9.30** presso il **Restaurant Staziun di Zernez**. Caffè e croissant offerti a partire dalle ore 9.05.

In primo piano vi sono i nostri ospiti, le richieste salariali e la nomina del coordinatore / della coordinatrice ZPV RhB. Saranno nostri ospiti: il presidente del Consiglio di amministrazione M. Cavigelli, il consigliere B. Baselgia, M. Pauchard, responsabile della gestione del mercato e R. Kessler ZPV. Il rappresentante del personale J. Schwendener parlerà del suo lavoro.

Tutti i membri interessati della ZPV RhB, gli apprendisti e i cambi di carriera, nonché il personale in pensione sono cordialmente invitati. Seguirà un pranzo.

Iscrizione al pranzo: potete iscrivervi negli **elenchi affissi nelle sale del personale**. I **pensionati e gli ospiti** sono pregati di iscriversi **entro il 25.11.23** a **Roger Tschirky** 0793318117 oppure **roger.tschirky@bluewin.ch**

VPT

23.11

Giornata cantonale ICT

Quando: **giovedì 23 novembre** dalle **10 alle 13**.

Dove: al ristorante **Castelgrande** di Bellinzona.

Parteciperanno: Gilbert D'Alessandro, presidente Centrale SEV VPT; Christian Fankauer, vice presidente del SEV; il team del segretariato SEV di Bellinzona. **Ospite della giornata il Consigliere di Stato, Claudio Zali.**

Alla giornata sono invitati tutte le colleghe e i colleghi affiliati al SEV, ulteriori info seguiranno su questo giornale.

Iscrizioni: entro il **17 novembre** direttamente ai vostri segretari sindacali di riferimento:

. **FART, AB e SNL**, Angelo Stroppini, 079 479 05 63; **angelo.stroppini@sev-online.ch**;

. **TPL, FLP**, Pedro Bento, 078 647 04 45; **pedro.bento@sev-online.ch**;

. **AMSA e Tilo**, Thomas Giedemann, 079 505 04 57; **thomas.giedemann@sev-online.ch**.

VPT Locarno

20.11

Assemblea autunnale e cena

Il comitato della sezione VPT Locarno ha il piacere di invitarvi all'Assemblea autunnale, all'aperitivo e alla cena.

Quando: lunedì **20 novembre alle 18.45 Assemblea; 19.45 – 20.15 aperitivo** offerto; **dalle 20.30 Cena** di sezione offerta a tutti i soci e ricca lotteria.

Dove: al Ristorante Al Parco di **Muralto**

Ordine del giorno: **1.** Saluto del presidente; **2.** Nomina di 2 scrutatori; **3.** Relazione del presidente; **4.** Presentazione dei conti 2022 da parte del cassiere Luca Giudici; **5.** Relazione della verifica della gestione e approvazione dei conti; **6.** Relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini; **7.** Consegna benemerenze; **8.** Eventuali.

Iscrizioni: entro e non oltre il **15 novembre**, direttamente alla segretaria di sezione **Giulia Vosti**: **vosti.giulia@gmail.com** oppure 076 504 71 76.

PV e pensionati VPT

01.12

Pranzo di Natale

Dove: a **Bellinzona all'Hotel Unione**, Via H. Guisan 1 (a circa 5 min. a

piedi dalla stazione).

Quando: dalle ore **11.15**

Menu: aperitivo; Risotto mantecato al Merlot e al formaggio dell'Alpe Gorla; Fesone di vitello cotto a bassa temperatura con salsa al Porto; Patate al gratin e verdure di stagione; Crêpe farcita alla normanda con gelato alla vaniglia. Vino Riserva Cagi di Giubiasco, acqua minerale e caffè. **Chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo all'atto dell'iscrizione.**

Costo: **50.- Fr a persona tutto compreso.**

Iscrizione: entro **martedì 28 novembre** a: **Sopraceneri, Marco Hefti**, 078 846.91.73, **heftimarco@gmail.com**; **Sottoceneri, Massimo Piccioli**, 079 505.11.07, **pimax1954@bluewin.ch**

Treni consigliati:

Da Airolo IR pt. 10.02 - **da Faido** pt. 10.21 - **da Biasca** pt.10.45 - **Bellinzona arrivo 11.04**

Da Locarno pt. 10.45 ferma a tutte le stazioni **Bellinzona arrivo 11.11**

Da Chiasso S10 pt. 10.20 - ferma a tutte le stazioni - **Lugano** pt. 10.55 - **Bellinzona arrivo 11.13**

VPT Sottoceneri

21.11

Cena di Natale

Quando: martedì **21 novembre alle 19.**

Dove: al ristorante **Grotto Ratti**, via Sorvico 17, 6952 **Canobbio**.

La Sezione ha il piacere di **offrire ai soci la cena**, la serata è aperta a tutti, **ai non membri verrà richiesta la quota di CHF. 50.- bibite incluse** (da versare al momento della cena). Durante la serata terra luogo la riffa con svariati premi.

Iscrizione obbligatoria entro il 15 novembre.

Agenda 13/23

CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino è vicina al collega **Christian Grandi**, per la dipartita del suo caro papà Rolando ed esprime sentite condoglianze.

Andreetta Olympia, 99 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**.

I NOSTRI MORTI

IMPRESSUM

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

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

Editore: SEV, **www.sev-online.ch**

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

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, **mutation@sev-online.ch**, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non

affiliati: 40 franchi

Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee

Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa,

044 928 56 11, **www.fachmedien.ch**

SEVzeitung@fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG,

www.chmediafachmedien.ch

Stampa: CH Media Print AG,

www.chmediaprint.ch

Prossima edizione: 24 novembre 2023.

Chiusura redazionale: 14 novembre, ore 10.00.



Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



DOPPIO REFERENDUM SULLA LEGGE SUGLI AFFITTI

Dobbiamo fermare la lobby immobiliare!

 **Reto Wyss, SGB**
giornale@sev-online.ch

Prezzi degli affitti alle stelle, carenza di alloggi e un'infinità di contratti di locazione disdetta... Come se la situazione non fosse già stata abbastanza grave, il Parlamento ha ceduto alla pressione della lobby immobiliare e ha adottato due revisioni che di fatto peggiorano drasticamente il diritto di locazione. I sindacati non possono in alcun modo accettare questa situazione. Dobbiamo fermare la lobby immobiliare alle urne.

Il diritto di locazione non è negativo di per sé: per legge, le locatrici e i locatori possono unicamente coprire i costi e generare un rendimento limitato. Questa è la teoria. Nella pratica, negli ultimi 15 anni le inquiline e gli inquilini hanno pagato complessivamente quasi 80 miliardi di franchi di troppo a causa di rendimenti da locazione abusivi: è quanto emerso da un noto studio che è stato commissionato esternamente da un'associazione di inquilini. Ma non è tutto: una decisione principale del Tribunale federale sancisce che il «rendimento limitato» di cui sopra, adesso può essere maggiore dell'1,5 per cento rispetto a prima.

Alla continua violazione della legge e all'interpretazione del diritto di locazione chiaramente a favore della lobby immobiliare si aggiunge

ora un nuovo attacco politico su larga scala a discapito degli inquilini da parte di questa lobby: in una strategia ben orchestrata, con l'implementazione di quattro diverse iniziative parlamentari intende indebolire il diritto di locazione gettando contemporaneamente le basi giuridiche per un rincaro degli affitti. Il primo passo è ormai compiuto: nella sessione autunnale il Parlamento ha infatti approvato in modo definitivo l'indebolimento del diritto di locazione. Per contrastare tale decisione i sindacati hanno indetto immediatamente un doppio referendum.

Disdette facilitate

Ai sensi della legge applicabile, la sublocazione costituisce un diritto riconosciuto degli inquilini, a condizione che dispongano dell'autorizzazione dei locatori. Con la revisione prevista della legge si intende introdurre una serie di motivi arbitrari per il rifiuto unilaterale della sublocazione. D'ora in poi, già con un lieve «vizio di forma» le inquiline e gli inquilini potrebbero così vedersi annullato il diritto di sublocazione – praticamente senza preavviso! Questo è il primo colpo. Con la seconda revisione della legge decisa dal Parlamento si intende poi limitare la protezione delle inquiline e degli inquilini in caso di risoluzione del contratto di locazione per bisogno personale da parte del locatario. In futuro, tale bisogno personale non dovrà più essere «urgente», di conseguenza la ponderazione degli interessi attualmente applicata risulterebbe sempre

a favore dei locatori. Già oggi il bisogno personale è spesso utilizzato come semplice pretesto per poter sciogliere il contratto, affinché si possa successivamente riaffittare l'abitazione a un prezzo superiore. Con la modifica prevista della legge questo sarebbe ancora più facile. Persino le inquiline e gli inquilini con contratti di locazione di vecchia data potrebbero così ritrovarsi per strada senza un'effettiva valutazione del caso di rigore!

Dobbiamo progredire, non tonare indietro!

È incredibile con quale sfrontatezza e impunità la lobby immobiliare sta promuovendo i suoi interessi politici. Il suo piano d'azione è tanto risoluto quanto chiaro: prima facilitare le disdette e poi aumentare gli affitti. Affinché anche la seconda fase riesca in modo sicuro, sono già in arrivo due ulteriori iniziative parlamentari, che saranno sicuramente avanzate dopo le elezioni. Queste si propongono di ostacolare ancor più le contestazioni di affitti abusivi o inconsueti per la località, consolidando di fatto a livello legale la nuova logica della pignone di mercato

Tutte queste misure hanno un denominatore comune: dare impulso alla spirale dei prezzi degli affitti e ridurre ulteriormente il numero di abitazioni a prezzi accessibili. Suona alquanto surreale, come se i prezzi degli affitti non si trovassero già da tempo a livelli esorbitanti e nei maggiori centri urbani ci fossero già ora sufficienti abita-

zioni disponibili a prezzi accessibili! Una cosa è certa: il diritto di locazione e il mercato immobiliare hanno urgente bisogno di progredire in modo decisivo, invece di tornare indietro. Le proposte in merito sono già state avanzate da tempo: quella più urgente prevede l'introduzione immediata di una verifica periodica dei rendimenti da locazione ammissibili attraverso l'introduzione di un obbligo di revisione e il rapido ampliamento degli strumenti di promozione, sanciti dalla Costituzione federale!, a favore dell'edilizia abitativa di utilità pubblica. Tuttavia il Consigliere federale competente, l'UDC Parmelin, nasconde da anni la testa sotto la sabbia. Finché non si farà qualcosa a favore degli inquilini, dovremo continuare a batterci contro i continui attacchi al diritto di locazione promuovendo tutti i referendum che saranno necessari.

Firma ora!

Potete firmare il referendum e trovare maggiori info scansionando il codice QR o sul sito:



www.attacco-inquilini-no.ch



ELEMENTI DI FOTOGRAFIA

Christine Strub

Scatto per divertimento, senza alcun secondo fine o concetto di soggetti che catturano la mia attenzione. Raccolgo così luci, ombre, colori, texture ed elementi grafici.

Con queste due immagini, combino la luce (di una lampada a soffitto) con il colore, la forma e la struttura (di una palma di fronte a un muro rosa) per creare un collage. Non sembrano

combaciare tra loro. Eppure, partendo dal centro, entrambe mostrano elementi importanti per la fotografia: luce, ombra, linee, cerchi e colori. www.christinestrub.ch

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Quali sindacati hanno presentato una petizione il 24.10.23?

- SEV, Unia, Syna
- SEV, SSM, KV6V
- SEV, Syndicom, VPOD

2. Per cosa sta l'abbreviazione ATO?

- Organizzazione autonoma dei trasporti
- Esercizio ferroviario automatico
- Orientamento dei binari autogenerato

3. Il personale di quale azienda riceverà ora un nuovo CCL?

- Swissport Basilea
- Swissport Ginevra
- Swissport Zurigo

4. Quanto hanno pagato in eccesso gli inquilini negli ultimi 15 anni?

- 80 miliardi di franchi
- 40 miliardi di franchi
- 20 miliardi di franchi

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 14 novembre 2023**;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono 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 12 /2023:
c/c/a/b

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da: **Monika Paul, di Dürnten. Membro esterno.**

SULLE ORME DI ...

Sven Schäfle, meccanico aeronautico e specialista in avionica

Markus Fischer
markus.fischerr@sev-online.ch

Sven Schäfle (46) lavora all'aeroporto di Zurigo nella Line Maintenance della Swiss: effettua la manutenzione dei velivoli in servizio, elimina difetti, si occupa dell'organizzazione ed effettua personalmente riparazioni, lavorando sempre sotto pressione e con orario a turni. È membro del SEV-GATA già da molti anni e, da alcune settimane, è anche stato nominato ufficialmente persona di fiducia.

Incontro Sven alle 15, dopo il turno mattutino iniziato alle 5.40. Dato che il primo treno da Aarau, dove abita, parte alle 5.41, per il turno mattutino deve recarsi all'aeroporto in auto. Il turno serale invece è dalle 14.15 alle 23.35. Sven è uno dei 100 addetti alla Line Maintenance che lavorano a turni nel servizio diurno, in linea di principio sempre secondo lo schema 6-4, cioè sei giorni di lavoro e quattro giorni liberi. Un altro centinaio di colleghi del servizio notturno lavora invece secondo lo schema 5-5. Dopo l'aumento dell'orario di lavoro settimanale a 42 ore, intervenuto con il CCL 2015, devono essere prestati anche otto giorni di lavoro supplementari, che per molti risultano piuttosto stressanti. Per questo, nei prossimi mesi, il SEV-GATA intende ne-

goziare con i responsabili nuove soluzioni – vedi giornale del SEV 12 /2023. Sven fa parte già da tempo del gruppo di lavoro paritetico per le questioni concernenti l'orario di lavoro, nell'ambito del quale ogni tre mesi ha luogo un confronto tra rappresentanti del personale e dell'azienda. Sven è convinto che trovare soluzioni migliori non sia facile, ma sia possibile con buona volontà da entrambe le parti. Dato che gli aerei volano tutti i giorni e soprattutto nei fine settimana, da molto tempo ormai Sven non gode più della normale settimana lavorativa con weekend libero. Per questo, vive secondo un ritmo diverso da quello della sua famiglia e durante la settimana può spesso occuparsi delle faccende di casa quando sua moglie lavora. In certi giorni, le due figlie piccole (9 e 7 anni) stanno con una nonna. È tutta una questione di organizzazione ...

Sven emana tranquillità e sicurezza e dà l'impressione di saper mantenere il sangue freddo anche sotto pressione. Un aspetto essenziale per un meccanico aeronautico, perché la sosta dei velivoli tra atterraggio e decollo dura in media solo un'ora. La sola esecuzione di tutti i controlli richiede circa 30 minuti e, se si scopre una perdita d'olio o un errore di uno strumento, il tempo necessario può facilmente raddoppiare. Per le riparazioni che non possono essere rinviate alla notte o a un altro giorno, è necessario procurare il materiale e Sven deve partecipare personal-



MARKUS FISCHER

mente ai più svariati lavori. A volte capita che i membri dell'equipaggio chiedano insistentemente quando l'aereo potrà finalmente partire. Ma Sven, ovviamente, non può dare la sua autorizzazione prima che tutti i requisiti di sicurezza siano soddisfatti – il suo è un ruolo di grande responsabilità. Negli orari di punta, il carico di lavoro è molto elevato e bisogna fare in fretta. In altri orari ci sono meno voli, ma ogni aereo va gestito con urgenza. Il lavoro nel settore Base Maintenance, cioè il «garage» per la manutenzione degli aerei, è invece più regolare, si comincia più tardi, si finisce prima e nel weekend ci si riposa. Per questo alcuni colleghi lo preferiscono, soprattutto quelli più giovani. Sven spiega infatti che il lavoro a turni è sempre meno amato ed è la causa principale della grande carenza di personale qualificato nella sua professione, oltre ai salari relativamente bassi rispetto alla grande responsabilità e alla formazione richiesta per i meccanici aeronautici. Dall'apprendistato alla licenza B1/B2, il percorso formativo ha una durata di sette anni, ai quali fanno seguito ulteriori corsi di specializzazione. Sven ritiene che il buon accordo salariale 2023 ottenuto dal SEV-GATA, che prevede un aumento generalizzato del 3,3% e i miglioramenti del sistema retributivo raggiunti nel mese di febbraio abbiano avuto effetti positivi, ma continuano a non essere sufficienti. Secondo quanto afferma, al momento

si trovano solo meccanici aeronautici stranieri che poi tornano a casa dopo qualche anno.

In che modo Sven si è avvicinato all'aviazione? È un settore che lo ha sempre affascinato. Dopo il tirocinio come montatore elettricista, ha svolto il servizio militare nell'aeronautica diventando ufficiale. A 24 anni è passato dalla Industrielle Betriebe Aarau – dove era già membro dell'Unia – all'aeroporto di Zurigo nel reparto Base Maintenance di SR Technics, allora ancora una affiliata della Swissair, la quale ha cessato l'esercizio nel settembre 2001. Tuttavia Sven è rimasto fedele all'aviazione, ha conseguito la licenza B2 come meccanico aeronautico e specialista in avionica e, nel 2011, è passato definitivamente alla Line Maintenance, dove aveva già lavorato anche in precedenza. Il lavoro in quel reparto gli piace per la grande autonomia e la varietà delle mansioni, che vanno dal pompaggio degli pneumatici, alla ricerca degli errori nel software: «Ogni giorno è diverso dagli altri e non si sa mai cosa succederà». Ne apprezza però anche i buoni contatti con i più svariati gruppi professionali e la possibilità di conoscere a fondo le operazioni di volo e la tecnica. Sven ritiene che, oltre all'assistenza ai soci, la più grande sfida sindacale del prossimo periodo sarà costituita dalla negoziazione del CCL 2026 nella quale intende coinvolgere il maggior numero possibile di colleghi e colleghe.

SPONSORING

Tomz

