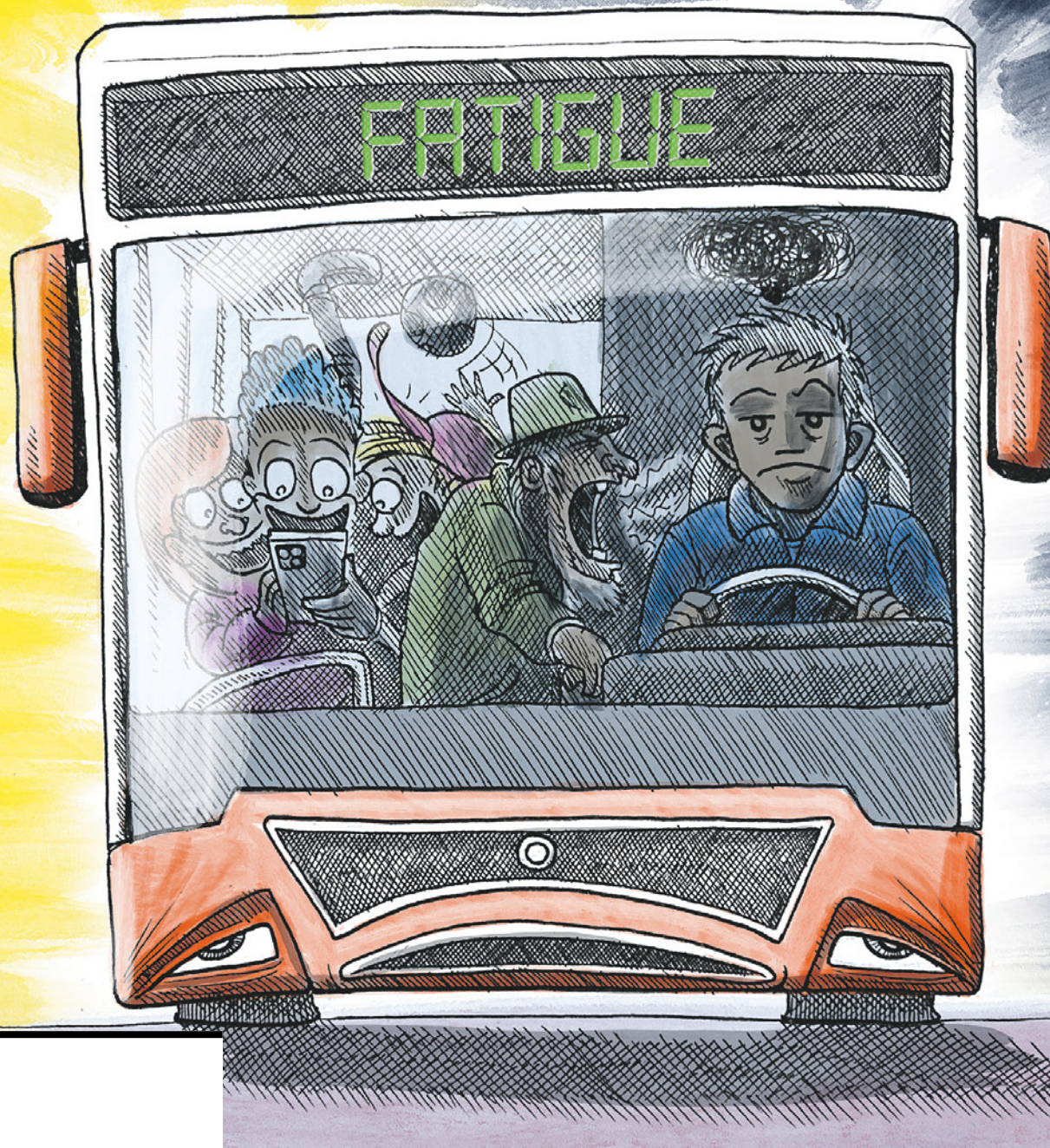


SEV N.14

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FOTONACHWEIS

AUTISTI DI AUTOBUS

È ora di darsi una mossa

Editoriale di Christian Fankhauser,
vicepresidente SEV

A Lucerna, una linea di autobus è stata temporaneamente cancellata. A Zurigo è stato necessario sfoltire l'orario. In molte altre località la pressione sugli autisti di autobus sta aumentando. Il motivo è la mancanza di personale. È esattamente ciò che il SEV denuncia da anni: i posti di lavoro alla guida di autobus e tram hanno perso la loro attrattiva e molte aziende di trasporto non hanno preso tempestivamente le dovute contromisure.

Negli studi sulla salute che abbiamo condotto insieme a Unisanté di Losanna e ai nostri sindacati partner, abbiamo potuto dimostrare come il lavoro quotidiano del personale sia peggiorato. Sempre più autisti e autiste di autobus soffrono di problemi di salute. I disturbi vanno dai disturbi fisici ai problemi psicologici. Stress, orari

di lavoro troppo lunghi e mancanza di servizi igienici sono alcune delle cause. A ciò si aggiunge il comportamento aggressivo degli altri utenti della strada e dei passeggeri. L'elenco dei problemi è lungo.

È chiaro che il lavoro alla guida di autobus e tram deve essere urgentemente migliorato. Un aumento dei salari, per esempio, è una soluzione. Nell'attuale crisi del potere d'acquisto, è importante che l'apprezzamento venga riconosciuto anche attraverso aumenti salariali e compensazioni per l'inflazione, ma questo da solo non basta. Le aziende devono soddisfare le rivendicazioni che il SEV avanza da anni. I turni devono essere pianificati meglio. Il lavoro a tempo parziale dovrebbe essere possibile anche nei turni. Sono necessari più servizi igienici per il

personale. Siamo naturalmente disposti a discutere con i datori di lavoro per trovare soluzioni concrete che rendano più attrattivo il trasporto pubblico.

Siamo nel bel mezzo di un cambiamento generazionale. La generazione dei baby boomer, che spesso ha giurato fedeltà alle proprie aziende per decenni, sta andando in pensione. Le generazioni più giovani cambiano lavoro molto più rapidamente se non sono soddisfatte, e hanno nuove esigenze, come un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata. Attualmente le aziende stanno facendo molta pubblicità alle loro professioni. Questo può aiutare nel breve periodo, ma se vogliamo mantenere il trasporto pubblico a lungo termine, abbiamo urgentemente bisogno di azioni concrete. Le belle parole non bastano!

CH-UE

Matthias Hartwich spiega perché il SEV difende il modello di cooperazione.

2

Penuria

I delegati LPV e AS chiedono condizioni di lavoro più attrattive.

5

Lotte comuni

Il sindacato austriaco Vida lotta contro la liberalizzazione della Commissione UE

9

CH-UE

Dopo che l'amministrazione federale ha fatto notevoli concessioni durante i colloqui esplorativi con i funzionari dell'UE, mettendo così a rischio la protezione dei salari e il servizio pubblico nei settori ferroviario ed elettrico, il Consiglio federale vuole ora elaborare un mandato negoziale. Il SEV si compiace del fatto che il Consiglio federale voglia proseguire il dialogo con i sindacati e chiede che il modello di cooperazione di successo venga mantenuto nel traffico internazionale di passeggeri e che gli aiuti rimangano possibili nel traffico merci su rotaia, poiché altrimenti il trasferimento dalla strada alla ferrovia verrebbe messo a repentaglio.

Women in Rail

Il 15 novembre, le parti sociali FFS e SEV hanno avuto uno scambio sull'attuazione dell'accordo «Women in Rail», che stabilisce gli standard minimi e i principi che le aziende europee vogliono attuare sulla strada della parità di genere e della diversità nel settore ferroviario. Matthias Hartwich (SEV) e Markus Jordi (FFS) sono esplicitamente a favore dell'importanza di «Women in Rail». Lo stato di avanzamento delle misure adottate finora e le nuove iniziative (comuni) previste dimostrano che si stanno facendo progressi. Le pietre miliari di quest'anno per le FFS sono l'ottenimento del marchio Pro Familia, l'attuale indagine sulla discriminazione, il mobbing e le molestie sessuali e l'introduzione dell'approccio «comply or explain» nelle assunzioni. Inoltre, le FFS perseguono costantemente gli obiettivi autoimposti di aumentare in modo significativo la percentuale di donne e il multilinguismo negli organi direttivi. Anche la BLS, la seconda azienda ferroviaria della Svizzera, sta registrando progressi. L'obiettivo principale è aumentare il numero di dipendenti con passaporto straniero, il numero di donne in posizioni dirigenziali e creare una cultura inclusiva all'interno dell'azienda. Tra le altre cose, il SEV ha intrapreso misure di sensibilizzazione per combattere la violenza sessuale sul posto di lavoro, attraverso seminari e workshop online per sensibilizzare i membri sul tema. Questo lavoro continuerà. Il SEV accoglie con favore l'indagine delle FFS per ottenere dati più precisi sull'argomento.

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/



Il presidente del SEV Matthias Hartwich alla conferenza stampa dei sindacati sulle trattative Svizzera-UE svoltasi il 6 novembre a Berna.

MATTHIAS HARTWICH SULLE TRATTATIVE CON L'UE

Tutelare il modello di cooperazione svizzero

Markus Fischer und Simon Burgunder
markus.fischer@sev-online.ch

Durante i colloqui esplorativi su un accordo quadro con l'UE, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) avrebbe acconsentito all'apertura alla concorrenza del traffico ferroviario viaggiatori internazionale, nonostante il Consiglio federale nel 2021 avesse espressamente optato per il mantenimento del modello di cooperazione. Il presidente del SEV Matthias Hartwich spiega i motivi per i quali tale modello deve essere difeso nei confronti dell'UE.

Perché un'apertura del mercato del traffico ferroviario viaggiatori internazionale nuocerebbe al sistema ferroviario svizzero?

L'apertura del mercato del traffico ferroviario viaggiatori internazionale rappresenterebbe un cambio di paradigma, perché il modello di cooperazione verrebbe abbandonato a favore della liberalizzazione e della concorrenza. Cooperazione significa che le ferrovie offrono insieme il miglior servizio pubblico possibile. Se invece ogni operatore guarda solo al proprio profitto, ciò nuoce all'intero sistema. Le aziende private puntano a operare su tratte che garantiscono guadagni elevati. La possibilità di scegliere in modo selettivo fa sì che le ferrovie statali vengano relegate su tratte in perdita e debbano rinunciare agli introiti derivanti dalle tratte più redditizie. In questo modo vengono a trovarsi in difficoltà finanziarie e devono ridurre l'offerta sulle tratte periferiche o cancellarle del tutto, a meno che non intervenga la mano pubblica con elevati costi per i contribuenti. In questo modo la concorrenza, così come la

vuole la Commissione Europea, causa un immediato peggioramento dell'offerta sulle linee secondarie. Nell'UE ne esistono molti esempi. Inoltre, se la concorrenza va a loro discapito, peggiorano anche le condizioni di lavoro degli occupati del settore dei trasporti.

Il direttore dell'UFT pensa che nuovi collegamenti di Flixtrain non costituiscano un rischio per il sistema ferroviario svizzero e non causino dumping sociale in quanto i salari usuali a livello territoriale e settoriale sarebbero prefissati...

Si tratta di un'opinione ingenuamente o volutamente fuorviante. Il sistema in uso nell'UE non prevede salari settoriali. O esiste un contratto collettivo di lavoro di obbligatorietà generale oppure non esiste, come appunto nel settore dei trasporti. Per «salario usuale nel settore» si intende quindi il salario in vigore nel luogo in cui opera il fornitore di servizi che, nel caso più estremo, può essere la Romania qualora una ferrovia rumena effettui corse per Flixtrain oppure Flixtrain trasferisca lì la propria sede. In un caso o nell'altro, si genera un'enorme pressione sulle condizioni di lavoro del personale ferroviario. Inoltre, molte tratte ferroviarie svizzere sono già ora sovraccaricate perché il traffico a lunga percorrenza, quello regionale e quello merci devono spartirsi i binari disponibili. Sotto questo aspetto la tratta Zurigo-Monaco di Baviera non è equiparabile alle nuove linee ad alta velocità Parigi-Torino e Parigi-Barcellona, dove i concorrenti possono forse trovare spazio gli uni accanto agli altri. Inoltre, se a Flixtrain non viene consentito di operare nell'ambito dell'orario cadenzato, c'è il rischio che la Corte di Giustizia dell'UE la consideri una discriminazione.

Tuttavia, il direttore dell'UFT considera i collegamenti di Flixtrain anche come un'opportunità per i giovani di recarsi all'estero a costi ridotti. «Ma le soluzioni semplici ed economiche in Svizzera vengono osteggiate attivamente» sostiene Peter Füglistaler.

Sono solo sciocchezze a scopo polemico. Non vengono osteggiate le «soluzioni semplici ed economiche», bensì i prezzi stracciati, il dumping e le scelte selettive. Un'offerta ferroviaria di qualità e con condizioni di assunzione dignitose ha dei costi. Flixtrain è una piattaforma che esternalizza la produzione e la responsabilità in quanto datore di lavoro. Offerte ferroviarie convenienti per i giovani esistono anche sotto altre forme – come ad esempio l'Interrail –, senza che sia necessaria una concorrenza basata sul dumping. Inoltre, le ferrovie statali possono e devono migliorare costantemente la propria offerta.

L'UE minaccia ritorsioni nel caso la Svizzera non le venga incontro nel campo dei trasporti terrestri. Non pensa che alcuni collegamenti di Flixtrain rappresentino il male minore?

No, sono il male maggiore. Sappiamo per certo che per le ferrovie inasprimenti delle condizioni per l'omologazione di veicoli ferroviari non rappresenterebbero un grosso problema. Su questo punto si cerca di diffondere paura e la politica dei trasporti non deve essere sacrificata per gli interessi di singole aziende. Non si tratta solo di qualche collegamento in più, ma di un cambiamento del sistema. Già spezzando l'equilibrio tra linee redditizie e non redditizie, con l'esclusione di singole parti, l'intero sistema può crollare. Nelle trattative la Svizzera deve sostenere il proprio sistema con maggiore decisione, invece di presentare subito solo offerte su come indebolirlo e peggiorarlo.

Perché le norme UE sugli aiuti statali rappresentano un problema per la Svizzera?

A questo proposito c'è molta incertezza, come dimostrano le procedure dell'UE attualmente in corso contro le SNCF in Francia e le DB in Germania per presunti aiuti distortivi della concorrenza a favore del traffico ferroviario merci. Come conseguenza, sempre più traffico merci passa dalla ferrovia alla strada. La popolazione svizzera in votazione si è espressa più volte e chiaramente a favore di un trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e ciò non è possibile senza aiuti statali. Per questo la Svizzera non può accettare il divieto di aiuti di stato imposto dall'UE.

Tariffe più alte per una concorrenza a basso costo?

Il direttore dell'UFT ha invitato le aziende di trasporti ad aumentare le tariffe a decorrere dal 10.12.2023, motivando tale intervento con l'inflazione, che giustificerebbe un aumento delle tariffe, e con l'onere eccessivo che altrimenti graverebbe sui contribuenti – tanto più che il Consiglio Federale intende ridurre i fondi per il traffico regionale viaggiatori (TRV). Il direttore dell'UFT ha accusato le aziende di trasporti di una gestione economicamente non oculata e troppo inefficiente dei fondi pubblici. Qual è l'opinione del SEV al riguardo?

Matthias Hartwich: Se la Confederazione sa che i costi stanno aumentando, non deve

ridurre contemporaneamente i fondi per il TRV. C'è da sperare che l'UFT si sia opposto a tale misura. L'aumento tariffario che ha richiesto indurrà i clienti a scegliere la strada al posto della ferrovia. In questo modo si minano gli sforzi per trasferire il traffico su rotaia e si riducono le frequenze e le possibilità per le aziende di generare introiti. Per questo le aziende non volevano aumentare le tariffe o le volevano aumentare in misura inferiore. Se la stessa persona impone tariffe più elevate e vuole portare nel Paese operatori low cost, viene da chiedersi se la prima misura non sia pensata per favorire la seconda. Gli operatori low cost però sono interessati solo alle linee redditizie.

COMITATO SEV

«Viviamo i nostri valori»



La solidarietà è la virtù principale di un sindacato, anche nella lotta per l'aumento dei salari.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il Comitato SEV, riunitosi a Berna il 10 novembre, ha deciso l'approvazione del documento strategico «Visione-Missione-Valori». I membri del Comitato hanno inoltre esaminato le trattative salariali in corso e vari altri temi.

Al momento il SEV svolge trattative salariali con la maggior parte delle aziende. Le premesse non sono tuttavia propizie. Da una parte molte persone sono confrontate con una perdita del potere d'acquisto causata dall'enorme aumento dei premi di cassa malati, dal rialzo delle pigioni e di tante altre voci di spesa. Per questo il SEV chiede alle aziende di mostrarsi generose compensando il rincaro ai loro dipendenti. Dall'altra parte incombono le misure di risparmio del Consiglio federale, in particolare sul-

le imprese del traffico regionale. Una decisione che molti datori di lavoro sfruttano per negare salari più elevati al loro personale. Tutto questo avviene proprio mentre le imprese soffrono per la crescente carenza di manodopera qualificata. «Perlomeno alcune di esse hanno capito la situazione e sono pronte ad aumentare le retribuzioni», ha rilevato il vicepresidente SEV Christian Fankhauser, responsabile per le imprese private di trasporto. In molte altre invece i negoziati faticano ad andare avanti. Nessun accordo è stato finora raggiunto con le FFS e FFS Cargo (N.d.R.: al momento di andare in stampa).

Visione 2030

Il SEV deve crescere, è questo il messaggio centrale del capitolo «Visione - Prospettive - SEV 2030» del già citato documento strategico «Visione-Missione-Valori». Questo è un

obiettivo che il SEV vuole raggiungere da un lato concentrando gli sforzi sull'acquisizione di giovani membri e, dall'altro, con un incremento della quota femminile, senza per questo dimenticare gli attuali affiliati. Il nostro sindacato intravede un potenziale di crescita anche per il fatto che il trasporto pubblico rappresenta un elemento importante della soluzione nella lotta ai cambiamenti climatici. Il SEV ritiene che nel futuro sviluppo della mobilità i TP assumeranno un ruolo decisivo, e che in questo ambito possano derivarne posti di lavoro più numerosi e qualificati. Altrettanto promettente è il modello organizzativo del SEV. Il sindacato viene sostenuto da una solida base di affiliati, rappresentato da un convinto apparato di milizia e non da ultimo supportato da un team professionale competente ed efficiente.

Anche il capitolo «Missione - Modi, strumenti e compiti» è caratte-

rizzato dall'idea del SEV come sindacato sostenibile e che può al contempo divenire più forte. Il documento sollecita il reclutamento «non per il semplice gusto di contare nuovi affiliati, bensì per rafforzare l'organizzazione». Il partenariato sociale è importante per il SEV. Se però la controparte dovesse metterlo a repentaglio, il SEV dovrà anche essere pronto ad adottare misure di lotta, arrivando persino allo sciopero.

Le doti del SEV

«Dobbiamo vivere i nostri valori», ha incitato Matthias Hartwich presentando il documento strategico. I principi spiegati nel capitolo «Valori - le doti, l'ago della bussola», si riassumono nei termini trasparenza, solidarietà, rispetto, democrazia e partecipazione. Trasparenza significa che nel SEV si discute apertamente e che i conflitti «non vengono nascosti sotto il tappeto». La solidarietà è la

virtù principale senza la quale un sindacato non può funzionare: «I più forti si collocano davanti ai più deboli, consapevoli che per andare avanti insieme hanno bisogno anche di quelli (in apparenza) più deboli.» Rispetto non è soltanto la considerazione reciproca verso tutti i membri, ma anche il riconoscere le parti sociali, fintantoché esse dimostrano a loro volta rispetto. Democrazia e partecipazione significa che tutti, non solo pochi, collaborano a portare avanti il sindacato. Il Comitato SEV ha approvato all'unanimità il documento strategico «Visione-Missione-Valori».

Esso ha inoltre adottato una modifica al regolamento sulla formazione: anche a chi non fa parte del SEV può annunciarsi, ma con una partecipazione ai costi più alta di chi è membro. Per finire, il Comitato SEV ha approvato l'aggregazione delle sezioni VPT BLT e Waldenburg, che daranno vita alla nuova sezione unificata VPT BLT.

+

A partire dal cambio di orario di dicembre, **la Posta Svizzera e FFS Cargo transporteranno pacchi e lettere su 84 collegamenti ferroviari al giorno invece dei 77 precedenti.** Ciò significa che un totale di 9 milioni di pacchi sarà trasportato su rotaia ogni anno, con un risparmio di quasi 1,3 milioni di chilometri di viaggi su camion e circa 1.000 tonnellate di CO2, come riportato dalla Posta sul suo sito web. Ciò significa che circa il 50% dei pacchi che la Posta consegna ogni giorno percorre parte del viaggio su rotaia. La Posta intende aumentare ulteriormente questa percentuale su rotaia nei prossimi anni.



Esercizio di prova con un treno navetta fisso della Posta - con locomotiva ibrida Eem 923 in testa e in coda e agganci automatici - tra i centri pacchi di Dailens, Härkingen e Frauenfeld.

La scorsa settimana, la Commissione delle finanze del Consiglio degli Stati ha respinto con 8 voti favorevoli, 2 contrari e un'astensione la **petizione «Nessuna misura di austerità per il traffico regionale viaggiatori»** presentata al Parlamento da SEV, Syndicom e VPOD il 24 ottobre. Al momento della stampa, la decisione della Commissione delle finanze del Consiglio nazionale era ancora in sospeso. Il Consiglio federale intende ridurre l'anno prossimo i contributi federali al trasporto regionale di passeggeri del 7,8%, pari a circa 92 milioni di franchi. Decisioni sui tagli verranno prese a dicembre.

REGULA PAULI risponde

Il tempo parziale nella LDL

Nei trasporti pubblici, sempre più persone lavorano a tempo parziale. Cosa significa questo per l'applicazione della LDL?

La legge federale sul lavoro nelle aziende dei trasporti pubblici (legge sulla durata del lavoro, LDL) risale al 1971. All'epoca, in Svizzera il lavoro a tempo parziale era poco diffuso. Di conseguenza, la LDL non ne parla in modo esplicito. Ma naturalmente vale anche per chi ha un contratto di questo tipo. A questo proposito ci sono diversi aspetti da considerare.

Prima di tutto, bisogna stabilire di quale modello di tempo parziale si tratta. Il contratto prevede l'assegnazione di ulteriori giorni liberi a intervalli irregolari? Di un giorno fisso ogni settimana? Di più giorni liberi in blocco? Oppure prevede un orario di lavoro giornaliero ridotto in base al grado di occupazione? Quando si sceglie un modello con giorni a tempo parziale (i primi tre casi sopra citati), è necessario definire e concordare il numero di tali giorni in base al grado di tempo

parziale concordato, se possibile specificando anche le ulteriori domeniche e festività libere spettanti. Inoltre, deve essere definita la durata di ogni giorno a tempo parziale.

Con un grado di occupazione dell'80% si può arrivare per esempio a 43 giorni a tempo parziale, con il 50% a 107. I giorni a tempo parziale devono essere registrati in un conto specifico. Il tempo di lavoro annuo e giornaliero va adeguato al grado di tempo parziale concordato. I giorni a tempo parziale devono essere inseriti nel piano di servizio annuale e avere una durata di almeno 24 ore.

Qualora per motivi di servizio si superi il tempo di lavoro concordato, anche gli straordinari devono essere registrati nel conto. Per finire, bisogna stabilire in che modo un'assenza prolungata (per esempio per malattia) riduce i giorni a tempo parziale.

Regula Pauli è segretaria sindacale e membro del Centro di competenza LDL del SEV. Hai una domanda? Scrivici a giornale@sev-online.ch

COLPI DI DIRITTO

Pagare i contributi pure da pensionati?

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

Anche chi smette di lavorare anzitempo deve versare i contributi all'AVS finché arriva all'età pensionabile. Per questo occorre annunciarsi alla preposta agenzia AVS, che provvederà a calcolare il contributo annuale da pagare. Infatti, ogni anno in meno di contributi può significare una rendita inferiore.

Alain aveva fatto le cose per bene: dopo una lunga carriera nella stessa azienda, era andato in pensione anticipatamente a 60 anni, per trasferirsi definitivamente in Thailandia, dove aveva già un appartamento. Quattro anni dopo, durante un breve rientro in patria, si è presentato alla sua agenzia AVS, dove gli è stato comunicato che a causa degli anni di contribuzione mancanti la sua rendita AVS avrebbe potuto subire una riduzione. Anche se prepensionato, Alain è tenuto a pagare i contributi. La differenza rispetto al passato? Da dipendente, la sua quota AVS gli veniva detratta direttamente dal salario. Ora avrebbe dovuto pensarci lui stesso, annunciandosi a tempo debito all'agenzia AVS come persona senza attività lucrativa. Le persone senza attività lucrativa con obbligo di contribuzione sono tenute ad annunciarsi all'agenzia AVS del cantone in cui vivo-

no. L'agenzia AVS di competenza per chi è in pensione anticipata è, in molti casi, la medesima presso la quale finora sono stati versati i contributi. Sarà infatti quest'ultima a calcolare l'ammontare dei contributi in base alla situazione individuale ed economica, e a fatturarli.

Concretamente, il calcolo dei contributi avviene moltiplicando per 20 il reddito conseguito sotto forma di rendita; a questo risultato va aggiunta la sostanza. Se l'importo risultante è inferiore a CHF 340 000.- l'assicurato paga solo il contributo minimo, che attualmente è di CHF 514.- per anno civile. I contributi saranno tanto più alti quanto maggiore sarà la cifra ottenuta. Per il resto, il contributo massimo è pari a 50 volte il contributo minimo. Il calcolo dei contributi avviene in base alla decisione di tassazione.

Ogni anno di contribuzione in meno comporta una riduzione della rendita di almeno il 2,3 per cento. Se Alain non si fosse annunciato all'agenzia AVS, al momento di ricevere la rendita di pensione avrebbe avuto una cosiddetta lacuna contributiva di cinque anni, che gli sarebbe costata almeno l'11,5 per cento di riduzione. Ma il nostro Alain è stato fortunato. Potrà infatti compensare i contributi mancanti (retroattivamente fino a cinque anni), anche se con un interesse di mora del 5 per cento. Fa male, è vero, ma è sempre meglio di una riduzione a vita della rendita di pensione.

TRAFFICO VIAGGIATORI E INFRASTRUTTURA

Successori per i dossier FFS



René Zürcher e Michael Buletti riprendono i dossier per il traffico viaggiatori e infrastruttura

Michael Spahr. Jürg Hurni e Urs Huber andranno in pensione nel corso del 2024. A loro succederanno René Zürcher e Michael Buletti. René Zürcher subentrerà a Jürg Hurni nel dossier del Traffico viaggiatori delle FFS. Il segretario sindacale di Bienne lavora da circa sei anni presso il segretariato regionale SEV di Losanna, dove si occupa delle sezioni FFS. In precedenza ha lavorato per 18 anni presso le FFS, dove aveva svolto il suo apprendistato

come addetto alla distribuzione d'esercizio. Michael Buletti è pure lui un segretario sindacale esperto. Ha frequentato una scuola commerciale e una formazione complementare come specialista in assicurazioni sociali. È entrato nel SEV undici anni fa, dove è responsabile di BLS, BLS Schiffahrt, Bielersee Schiffahrt e SBB Cargo International. Subentra a Urs Huber nel dossier Infrastruttura FFS.

PERSONALE DI TERRA SWISS

Profitti record! E la compensazione dell'inflazione?



Nei primi nove mesi di quest'anno, Swiss ha ottenuto il risultato operativo migliore della sua storia, con 615,9 milioni di franchi. Ma non si prevede che i salari seguano ...

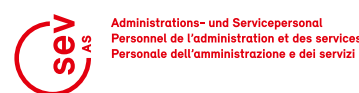
SEV-GATA Swiss ha registrato una notevole ripresa e si aspetta un risultato record per la fine dell'anno. Ma ora la direzione di Swiss ha interrotto le trattative con le parti sociali (SEV-GATA, SSP e Société des employés de commerce) e ha annunciato aumenti salariali unilaterali che non coprono nemmeno l'inflazione. Il sindacato del personale di terra SEV-GATA esige che i dipendenti ricevano una quota adeguata degli utili e che vengano riprese le trattative.

Lettera di protesta alla direzione

Disappunto, irritazione e incomprensione hanno fatto seguito alla comunicazione unilaterale inviata da Swiss ai suoi dipendenti il 9 novembre. I lavoratori sono rimasti scioccati dalla rottura delle trattative da parte della direzione di Swiss. Con lo slogan «Cartellino rosso per Swiss - aumenti salariali equi ora!» i dipendenti chiedono che: «Ora è il nostro turno - protestiamo contro questo comportamento di Swiss e chiediamo l'immediata ripresa delle trattative salariali con i sindacati

con la chiara aspettativa che anche noi vedremo un aumento salariale record in caso di un profitto record, perché ci meritiamo questo guadagno!». La campagna di raccolta firme SEV-GATA durerà fino al 19 novembre (dopo la chiusura redazionale di questo giornale).

«La direzione svizzera farebbe bene a riprendere le trattative con i sindacati», afferma Philipp Hadorn, presidente del sindacato del personale di terra SEV-GATA. «Deve dare ai dipendenti una parte equa dei profitti record e garantire loro una piena compensazione dell'inflazione e un'adeguata evoluzione delle fasce salariali. I dipendenti svizzeri meritano di partecipare all'attuale successo anche perché si sono sacrificati durante la pandemia di coronavirus con un CCL di crisi e in altri modi, e hanno poi permesso la ripresa con prestazioni di alto livello fino ad oggi. Un aumento salariale dignitoso per il 2024 sarebbe quindi anche un'espressione di gratitudine, di rispetto e di doveroso apprezzamento nei confronti di un personale che si è dimostrato fedele».



La sottofederazione amministrazione e servizi cerca a partire dal 2025 o data da convenire una/un

Presidente centrale amministrazione e servizi 80 - 100 %

In questa avvincente e variegata funzione adempie ai seguenti compiti:

Direzione e conduzione della sottofederazione "amministrazione e servizi (AS)".
Compiti come segretario generale per la sottofederazione AS

Requisiti:

- Buone conoscenze del funzionamento dei trasporti pubblici svizzeri
- Buone conoscenze sindacali e politiche
- Capacità di lavorare in maniera autonoma anche nei weekend e la sera
- Facilità nel parlare in pubblico, ottime capacità di comunicazione e negoziazione
- Buone conoscenze di una seconda lingua nazionale (F e/o I)
- Ottime capacità organizzative
- Buona visione d'insieme

Vi offriamo:

- Ambiente lavorativo flessibile, Ufficio nella sede del SEV a Berna e homeoffice.
- Buone condizioni salariali
- Possibilità (auspicabile) di fare alcuni giorni di prova prima dell'assunzione
- Buon accompagnamento nel periodo iniziale e, su accordo, possibilità di crescita
- AG 1° classe
- Sostegno nel perfezionamento di una seconda lingua nazionale e corsi di formazione continua nell'ambito sindacale

La/il candidata/o sarà eletta/o dall'assemblea dei delegati nel 2024.

Per ulteriori informazioni contattare Viviane Mumenthaler, tel. 079 256 44 27.

È interessata/o? La cassiera, Viviane Mumenthaler (viviane.mumenthaler@as-online.ch), sarà lieta di ricevere la Sua candidatura completa per via elettronica.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI AS

Bisogna impedire i tagli



I reclutatori (da sin. a des.) Andrea Pace, Verena Gämperli, Clemens Cola, Lars Benninger, Regula Buri, Andreas Lüdin, Monique Linder, Markus Rüegegger, Rolf Moos, Rita Blatecki, Vanni Nembrini, Marie-José Juillet, André Mathyer, Pius Steffen, Reto Vogel.

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Il 9 novembre, 40 delegati e alcuni ospiti si sono incontrati presso l'Hotel Olten per la 18a assemblea dei delegati della sottofederazione AS. Matthias Hartwich, presidente SEV, ha messo in guardia dal rischio di una «situazione tedesca» nel settore del trasporto pubblico. Il suo intervento è stato integrato da quello del nuovo vicepresidente Patrick Kummer, che ha riferito sul dossier FFS e sul CCL. All'ordine del giorno anche omaggi, elezioni e il reclutamento di nuovi membri.

Patrick Bellon, AS Ovest, ha presieduto l'Assemblea dei delegati presso l'Hotel Olten. Nella parte statutaria, si sono svolte elezioni suppletive ed è

stato approvato il budget 2024.

Ringraziamenti e omaggi

Peter Käppler, presidente centrale AS, ha onorato e congedato due membri di lunga data, estremamente impegnati e ora pensionati: Rolf Moos, presidente di AS Mitte, e Sylvie Niklaus, Cassiera di AS Mitte, che vanno meritatamente in pensione, con tantissimi ricordi, dopo aver svolto ruoli attivi per vent'anni. I delegati hanno reso onore a entrambi con una standing ovation. Al termine, anche i reclutatori hanno ricevuto un grande applauso e alcuni regali.

Una redistribuzione a rovescio

Il presidente SEV Matthias Hartwich ha aperto il suo discorso con il proverbio latino «Si vis pacem para bellum», che in italiano significa «Se vuoi la pace, preparati alla guerra». Il pre-

sidente ha così rivolto un appello ai delegati, chiedendo di prepararsi a tutte le eventualità e a un possibile futuro sciopero perché: «Anche se non lo si vuole, uno sciopero può rivelarsi inevitabile, ad esempio se viene messa in discussione l'obbligatorietà del CCL». Usando parole chiare, il presidente del SEV ha criticato la redistribuzione a rovescio dei fondi pubblici attualmente in atto, mettendo in guardia dal rischio di una «situazione tedesca» nel settore del trasporto pubblico. «Se la politica aumenta la pressione sulle aziende del trasporto pubblico, denigrando il significato di «servizio universale», sia le aziende che il nostro sindacato si troveranno in difficoltà: noi infatti non possiamo e non vogliamo accettare tagli sui salari».

Impedire il dumping salariale

Il trasporto pubblico in Svizzera

funziona ancora. Per i sindacati dei ferrovieri dei paesi confinanti Germania e Austria, la Svizzera rappresenta un vero e proprio «faro». A questo proposito, Matthias Hartwich ha fatto riferimento anche all'evoluzione in atto verso un aumento dei collegamenti di Flixbus e conseguenti fenomeni di dumping salariale. Inoltre, analizzando la politica della UE, ha messo in guardia da un trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada, tanto più che la Commissione Europea punta a eliminare gli aiuti al traffico merci. Come dimostrano le vivaci discussioni e le svariate domande mirate che hanno fatto seguito al suo intervento, il presidente del SEV sembra aver colto un punto sul quale i delegati sono molto sensibili.

Focalizzazione sul CCL

Il nuovo vicepresidente del SEV Pa-

trick Kummer ha fornito un quadro del dossier FFS, spiegando i prossimi passi concernenti il CCL FFS e FFS Cargo.

A preoccupare i delegati sono i peggioramenti delle condizioni, ad esempio per quanto concerne il premio di fedeltà e le vacanze. Di conseguenza, una proposta di un membro di AS Est puntava a imporre delle condizioni alla prossima conferenza CCL: le prestazioni attuali dovrebbero venire meno solo per i nuovi lavoratori che non hanno ancora sottoscritto alcun contratto di lavoro. La controversa proposta è stata oggetto di una vivace discussione, con un appello del vicepresidente a non limitare le trattative con troppe condizioni. Alla fine a convincere i delegati è stato il tema della solidarietà, che significa condizioni uguali per tutti i lavoratori e che è uno dei valori fondamentali del SEV. La proposta è stata quindi ritirata dalla sua autrice.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI LPV

Come si mantiene attrattiva la professione di macchinista?



Per una volta sulla nave invece che in cabina di guida: colleghi e colleghe impegnati della DV LPV

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Il 31 ottobre 24 delegati della sottofederazione LPV e diversi ospiti si sono ritrovati a Thun, a bordo della motonave Schilthorn, per l'Assemblea dei delegati (AD) LPV. La crociera di un giorno ha lasciato spazio a interessanti relazioni, tra cui l'intervento del CEO BLS Daniel Schafer, come pure a intense discussioni e occasioni di scambio informali. Fra i vari temi trattati, si è tornato a parlare di quello, sempre attuale, della diffusa carenza di macchinisti.

Andreas Kramer, della sezione RhB Landquart e presidente del giorno, ha diretto l'AD LPV, organizzata dalle colleghe e dai colleghi di BLS. I lavori si sono aperti con una presentazione di Daniel Schafer, CEO di BLS. Insieme a Roger Bhend, capo del personale treno e di locomotiva, egli ha poi risposto alle domande dei presenti dimostrandosi aperto alle critiche e ai suggerimenti.

Schafer ha illustrato le strategie di BLS per incentivare la crescita laddove è possibile. Ma non a qualsiasi prezzo. Fortunatamente, dopo anni di effettivi insufficienti da metà 2022 il personale di locomotiva BLS ha potuto recuperare una parte dei giorni arretrati. Oggi l'azienda si

dice pronta ad affrontare la prossima ondata di pensionamenti. Daniel Schafer è tuttavia consapevole che si tratta di un equilibrio sempre precario. BLS promuove il lavoro a tempo parziale, i modelli di job sharing, la diversità e l'inclusione. Il lavoro part-time tra i macchinisti si attesta tra il 15 e il 20 per cento. Al momento a BLS lavorano 40 macchinisti, per una quota di donne di quasi il 40 per cento.

Il vicepresidente SEV Christian Fankhauser ha colto l'occasione per puntualizzare come il SEV segnali da anni il rischio della carenza di personale. Il fatto che ora alcune imprese di trasporto si mostrino sorprese perché mancano macchinisti o personale per altre professioni è perlomeno ridicolo. «Le aziende devono trovare le soluzioni per rendere più interessanti le professioni ferroviarie e attrarre giovani lavoratori», ha rincarato Christian. La settimana lavorativa di quattro giorni è un argomento sempre più attuale nel settore economico. «Le ferrovie si fanno belle offrendo quella di sei giorni! Chiediamo due giorni liberi per settimana e non intendiamo fermarci qui». Servono soluzioni settoriali e gruppi di competenza interaziendali, anche per i dipendenti con problemi di salute.

In futuro avremo negoziati più difficili

Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha assicurato le colleghe e i colleghi presenti che

anche in futuro il personale di locomotiva sarà molto importante per tutte le imprese ferroviarie in Svizzera e in Europa. «Sebbene la vostra professione sia destinata a cambiare fortemente – ha sottolineato – voi restate una delle colonne portanti del trasporto su rotaia e del sindacato».

Gli sforzi attualmente in corso nel nostro Paese per demolire il collaudato modello di cooperazione, spingendo a una maggiore concorrenza, e ventilati risparmi del 7,8 per cento ai danni del traffico regionale viaggiatori, avranno come conseguenza un peggioramento dell'offerta e dei salari. «Tutto questo comporterà per noi nuove sfide nelle trattative con le aziende sui salari e i CCL, deteriorando in misura ancora maggiore il clima tra di noi», ha fatto capire Matthias.

Informazioni dalla LPV

Richieste puntuali sono giunte dai gruppi professionali. Esther Weber, della Commissione donne, ha sottolineato la necessità di assumere un numero maggiore di giovani donne, prevedendo condizioni d'impiego favorevoli alla famiglia. Servono informazioni concrete sui problemi, affinché si possano esigere risposte altrettanto concrete.

Siamo alla ricerca di un rappresentante del personale di locomotiva nella Commissione giovani del SEV, quale successore di Benjamin Rohrbach, che lascia per raggiunti limiti d'età.

La presidente centrale della LPV Hanny Weissmüller ha informato in merito alla «Train driver directive». La direttiva sulla certificazione dei conducenti di veicoli a motore, che risale al 2007, è in fase di rielaborazione. Essa ha come scopo, tra l'altro, di agevolare il cambio di posto di lavoro tra i diversi Stati europei e di impedire il dumping sociale. La LPV collabora strettamente alla revisione in corso.

Alla parte statutaria dell'AD, Tobias Menzi è stato designato quale nuovo cassiere centrale al posto di Jan Schönenberger, che ha lasciato la carica dopo quattro anni piuttosto impegnativi. Durante l'esame del preventivo 2024, Tobias ha proposto di ridurre la quota della sottofederazione LPV di 1.60 franchi, così da compensare l'aumento del contributo base SEV. La proposta è stata accolta.

I delegati hanno inoltre approvato due risoluzioni: una, della LPV Zentralbahn, sollecita l'azienda ad agire senza indugio per risolvere il problema della forte carenza di personale. I conti del tempo di lavoro annuo sono alle stelle, ormai non è più possibile rispettare i dettami del CCL. La risoluzione della LPV Ticino è invece incentrata sulla problematica delle tiferose e chiede alle imprese ferroviarie un migliore accompagnamento dei treni dei fan, prevedendo più personale viaggiante e agenti della Polizia dei trasporti.

SECRETARIATO CENTRALE SEV

Volti nuovi nel team Comunicazione

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Due rinforzi in un colpo solo per il team Comunicazione del SEV: da agosto, Eva Schmid lavora come specialista in comunicazione e Stefanie Fürst è la nuova responsabile Pubblicità e campagne, nonché del settore Giovani.

Nel mese di agosto Eva Schmid e Stefanie Fürst, sindacaliste in tutto e per tutto, hanno preso servizio nel Segretariato centrale. Prima di passare al SEV, Stefanie Fürst aveva lavorato per 18 anni per il sindacato Syndicom, mentre Eva Schmid ha trovato da noi il posto ideale per poter sfruttare le sue capacità professionali nel campo della comunicazione e dell'attività politica a favore dei diritti e degli interessi dei lavoratori.

Una passione per la politica e la comunicazione

Nella sua precedente funzione di segretaria di partito della sezione Stadt & Region Bern del PS, nonché nel corso della sua pluriennale attività politica a livello comunale a Muri, Eva Schmid è sempre stata a contatto con il movimento sindacale. «In quanto lavoratrice, mi sono accorta ben presto delle disuguaglianze tra datori di lavoro e lavoratori e per questo sono sindacalizzata già da molto tempo. Ora, far parte di un team di comunicazione moderno e vivace e potermi impegnare in modo mirato per la causa dei lavoratori è per me una gioia e un grande onore».

Eva Schmid ha frequentato una scuola superiore di commercio, ha studiato giurisprudenza per alcuni semestri e ha portato a termine un percorso di perfezionamento professionale focalizzato su management e psicologia delle organizzazioni. At-

traverso diverse tappe professionali – tra l'altro presso i servizi del Parlamento – ha scoperto sia il suo grande interesse per l'attività a livello politico, che la sua passione per la comunicazione, decidendo quindi di specializzarsi in modo mirato.

In qualità di responsabile del segretariato regionale di Zurigo, la specialista in relazioni pubbliche ha già avuto modo di conoscere alcune aziende del settore dei trasporti della regione ed è impressionata dai membri del SEV che, oltre a svolgere la propria professione, si impegnano con tanta passione a favore del sindacato e dei loro colleghi. Essendo una convinta utilizzatrice dei mezzi di trasporto pubblici, Eva Schmid è lieta di avere un interessante quadro dei vari gruppi professionali del settore.

Per ritrovare l'equilibrio dopo il lavoro al computer, la specialista in comunicazione si dedica al pilates, alle passeggiate e a sperimentazioni creative nella cucina vegana. Oltre all'impiego presso il SEV, con un grado di occupazione del 50%, Eva Schmid continua a svolgere la sua attività professionale indipendente nel settore della comunicazione e in un progetto artistico, ma si impegna anche socialmente, organizzando pranzi per persone anziane o partecipando a iniziative in campo politico. Eva Schmid vive a Berna con la sua partner.

Pubblicità e giovani si integrano perfettamente

Stefanie Fürst suddivide il proprio grado di occupazione dell'80% tra le sue mansioni di responsabile del settore Pubblicità e campagne e la funzione di segretaria Giovani. Tuttavia, «suddivide» non è il termine giusto: «I due compiti non sono in contrasto, anzi si integrano perfettamente: per reclutare nuovi membri servono cam-

pagne e i giovani rappresentano le nuove leve».

Dopo aver iniziato gli studi di psicologia e una formazione nel campo delle relazioni pubbliche Stefanie Fürst, bernese di nascita, è «incappata» nel settore sindacale per poi rimanerci: per 18 anni ha organizzato i lavoratori del settore dei media e dell'industria grafica, prima nell'ex Comedia e poi presso il syndicom, offrendo anche consulenza a grafici e designer e gestendo il segretariato bilingue di Bienne. Inoltre, Stefanie Fürst è la prima donna a presiedere la federazione dei sindacati della regione di Bienne-Lyss-Seeland.

L'acquisizione di nuovi membri è sempre stata per lei un aspetto fondamentale: «Ho sempre reclutato nuovi

membri, anche privatamente. Per poter raggiungere collettivamente buoni risultati, è essenziale che il maggior numero possibile di persone sia organizzato in un sindacato dell'USS. Punto a creare una nuova consapevolezza riguardo al fatto che i lavoratori membri di un sindacato possono partecipare alle decisioni e quindi anche alle trattative per il loro CCL».

Nei primi mesi al SEV, l'hanno entusiasmata in particolare la simpatia e l'impegno dei membri, nonché le sottofederazioni con i loro concetti pubblicitari specifici. In quanto segretaria di un sindacato, intende offrire loro un supporto mirato per il reclutamento di nuovi membri, ad esempio tramite corsi sulle tecniche pubblicitarie. Stefanie Fürst vuole

dedicare inoltre attenzione al personale dei vari settori centrali delle FFS, che spesso non presenta una carriera tipica del settore dei trasporti pubblici e al quale è necessario rivolgersi in modo differente. Un'altra idea riguarda i progetti di padrinato e madrinato nelle sezioni, affinché le conoscenze dei membri più anziani vengano trasmesse alle nuove leve. E poi, naturalmente, sarà lieta di elaborare insieme alla commissione Giovani piani per un forte sviluppo delle nuove leve del SEV.

Stefanie Fürst vive a Kerzers con suo marito, i suoi due figli e «un mezzo zoo», come dice lei stessa ridendo. Per ritrovare l'equilibrio le piace leggere, stare all'aria aperta e coltivare la sua passione per i film.



Benvenute nel team! Eva Schmid, specialista della comunicazione e Stefanie Fürst, pubblicità/campagne e giovani.

GIORNATA INTERNAZIONALE CONTRO LA VIOLENZA DI GENERE

Il femminicidio non è solo un omicidio

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

A pochi giorni dalla giornata internazionale contro la violenza di genere, la cronaca italiana ci ha posto di fronte all'ennesimo atto di violenza da parte di un uomo contro la sua compagna, sfociato nella morte di lei. Pochi giorni prima un femminicidio era avvenuto anche in Svizzera, a Zurigo. Ma cosa sono i femminicidi e cosa li differenzia dagli omicidi?

Il 25 novembre ricorre la giornata mondiale contro la violenza sulle donne, istituita dall'Onu nel 1999 in ricordo delle tre sorelle Mirabal, deportate, violentate e uccise il 25 novembre del 1960

in Repubblica Dominicana. Da allora sono passati oltre 60 anni, ma purtroppo i femminicidi continuano ad essere commessi in ogni parte del mondo, come ci ricorda la recente cronaca nella vicina penisola, con la giovanissima Giulia uccisa dal fidanzato in provincia di Pordenone.

Sì, perché la maggior parte dei femminicidi sono commessi proprio dal compagno, marito, fidanzato o ex. Anche in Svizzera il fenomeno è presente e preoccupante, con una donna uccisa ogni due settimane da un congiunto stretto, mentre ogni sette un'altra donna riesce a sopravvivere a un tentativo di femminicidio. Nel 2022, gli omicidi commessi in Svizzera nella sfera domestica sono stati 25 (23 nel 2021), 16 dei quali in una relazione tra partner o ex partner. In questi 16 omicidi, 15 delle vittime erano donne.

Ma perché è importante distinguere tra omicidio e femminicidio? Perché finché non hanno un nome, le cose e i fenomeni sono invisibili. Dare un nome a un problema è essenziale sia per far sorgere consapevolezza della sua esistenza, sia per agire. Iniziare a chiamare gli omicidi misogini con il termine femminicidio serve a rimuovere la generalizzazione che deriva dall'uso di parole quali «omicidio» e «uccisione» e a comprendere i fattori di rischio specifici, la loro diffusione, le modalità per effettuare le indagini. Non si tratta solo di un termine in più, ma di un'evoluzione – culturale prima, giuridica poi.

Un femminicidio non è banalmente «l'uccisione di una donna». Un rapinatore uccide una donna? Omicidio. Un uomo stalkera e poi uccide la

sua ex perché non accetta che lei possa avere una vita propria? Femminicidio. Un pirata della strada investe una donna? Omicidio. Un ragazzo accoltella una ragazza perché questa ha rifiutato le sue avances? Femminicidio. Sembra semplice, ma suscita ancora forti resistenze.

In Svizzera il fenomeno fatica a venir riconosciuto, non esiste un organismo ufficiale con il compito di recensire e fare statistica sugli omicidi basati sul genere e il termine femminicidio, nonostante alcuni tentativi, non ha avuto un'accettazione politica.

Intanto, il canton Ticino, dal 25 novembre al 10 dicembre, aderisce anche quest'anno alla campagna mondiale «16 giorni di attivismo contro la violenza di genere» (informazioni e programma sul sito del cantone: www.ti.ch/comunicati).

COSTRUZIONE DEL BINARIO

Un'ottima struttura per la formazione pratica



Apprendisti costruttori di binari nell'impianto di formazione della SPB a Sursee.

Markus Fischer Il 31 ottobre quattro membri del Comitato centrale della sottofederazione Lavori, accompagnati dal segretario sindacale SEV Urs Huber, hanno potuto visitare la Scuola professionale per costruttori di vie di traffico a Sursee, e in particolare l'impianto per la formazione pratica per costruttore di binari, considerato un modello in Svizzera. Da qui l'interesse del SEV di conoscerlo meglio. I colleghi del sindacato sono stati accolti da Andreas Stähli, responsabile alle FFS per questa specifica formazione, che ha contribuito in modo significativo a creare. L'impianto comprende tre tronconi di binario con uno scambio per una lunghezza totale di 175 metri; ci sono inoltre una campata di binario, che può essere piegata a scopo d'istruzione, e uno spazio tra due sezioni di binario, adibito alla posa della carreggiata «rimossa». Vi sono pure un binario dotato di fermata come anche balise e lampade per l'appontamento di un tratto di rallentamento. A questi si aggiunge una raccolta delle tipologie di traverse e di mezzi di fissaggio delle rotaie utilizzati in Svizzera, con difetti di montaggio intenzionali, da trovare e correggere.

La struttura è sorta una decina di anni fa, prima di tutto per i corsi interaziendali (CI). Negli ultimi due anni sono arrivati container per il deposito di attrezzi e di apparecchi, unitamente a coperture di protezione contro le intemperie per determinate attività e le pause. «Un segno di apprezzamento verso gli apprendisti e gli istruttori», ha rimarcato Andreas Stähli, che ha iniziato la sua carriera alle FFS quale apprendista costruttore di binari – proprio come Hans Ulrich Keller della sottofederazione Lavori. I due veterani delle FFS concordano sulla validità dell'impianto, che permette di svolgere, spiegare, esercitare e alla fine esaminare tutte le attività legate alla professione – per ottenere dopo due anni il certificato federale di formazione pratica (CFP) o dopo tre l'attestato federale di capacità (AFC). L'istruzione alle classi, composte da 14 a 16 apprendisti, è data da due docenti e dove possibile da un caposquadra. Gli apprendisti AFC seguono una serie di corsi per complessive 35 settimane a Sursee. Durante la formazione di base, il primo anno, fanno parte di un gruppo di apprendisti di Login. Nel secondo e nel terzo anno lavorano

presso un'impresa ferroviaria o una ditta di costruzioni del binario. La struttura fornisce anche ottimi servizi per le formazioni di caposquadra e capocantiere presso il Campus Sursee.

La SPB per costruttori di vie di traffico sfrutta le sinergie tra i corsi formativi di cinque professioni: costruttore di binari, costruttore stradale, sondatore, selciatore e costruttore di sottoposti e di pavimenti industriali, come ha spiegato il suo direttore Florian Tschümperlin. Dei circa 1000 iscritti alla Scuola professionale, 164 apprendisti AFC e 23 CFP lavorano nella costruzione di binari, tra loro vi sono pure due ragazze. Nel corso dell'estate 2023, hanno ottenuto l'AFC 36 novelli costruttori di binari, 12 il CFP. In questi anni, la quota di quelli che continuano nel ramo della costruzione dei binari è aumentata dal 50 all'80 per cento circa, spiega Stähli. Un incremento che conferma l'accresciuta soddisfazione per questa formazione. Per evitare che l'attuale carenza di costruttori di binari alle FFS aumenti ancora, bisognerà tuttavia istruire un numero più grande di apprendisti, curando poi di tenerli ben stretti in azienda.

La SPB è gestita da Infra Suisse, l'organizzazione di categoria che raggruppa le imprese del ramo della costruzione di infrastrutture. Al suo finanziamento partecipano anche la Confederazione e i cantoni. La formazione di base per costruttori di binari della Svizzera romanda avviene a Colombier, i corsi interaziendali si svolgono anche a Sursee. In Ticino, la formazione per questa professione è impartita al Centro professionale di Gordola. I contenuti didattici sono verificati regolarmente da una commissione di settore e approvati dalla Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione. I contenuti specifici alle varie professioni sono insegnati quasi esclusivamente da istruttori part-time, che conoscono bene le particolarità delle loro aziende.

Al termine della visita, Urs Huber ha ringraziato a nome della delegazione del SEV i responsabili delle FFS e del Centro per averci fatto conoscere più da vicino l'impianto e la formazione di costruttori di binari.

www.infra-suisse.ch/it/formazione
www.verkehrswegbauer.ch

Alex Bringolf, Segretario centrale PV. Il comitato centrale, presieduto da Roland Schwager, si è tenuto al segretariato SEV di Olten. Il CC ha approvato i regolamenti di gestione di alcune sezioni, aggiornati alla nuova legge sulla protezione dei dati. Per Hans Heule questa era la penultima riunione, le sue mansioni e gli altri mandati sono stati ripartiti all'interno del CC. Roland Schwager e Alex Bringolf si divideranno le visite alle sezioni nella Svizzera centrale. Il segretario centrale riprenderà pure l'importante dossier FVP. Di questo tema si occuperà il segretario SEV Toni Feuz, responsabile dopo Vincent

Brodard anche dell'assistenza alla PV. Roland Schwager ha riferito sull'incontro con il responsabile delle risorse umane FFS, signor Jordi. Come già comunicato, nel 2024 non verranno più organizzati viaggi per i pensionati. Al loro posto si terranno pomeriggi conviviali. La Fondazione Fondo per il personale FFS riceve ogni anno fra le 30 e le 50 domande di aiuto finanziario, una mezza dozzina anche da colleghe/i pensionati. Il CC ricorda ai membri la possibilità di ricorrere anche a questa fondazione in caso di necessità economiche.

Le sezioni e la sottofederazione PV dovranno procedere, l'anno prossimo,

a elezioni di rinnovo per il periodo amministrativo 2025-2028. In alcune sezioni si tratterà di trovare i rimpiazzi per i colleghi che lasciano. Fra le priorità per il 2024, il CC prevede la mobilitazione dei membri in vista delle votazioni sull'iniziativa per una 13esima AVS, l'iniziativa dei Giovani Liberali sull'innalzamento dell'età AVS e il referendum sulla LPP. Non meno importante è per noi il tema della vicinanza ai nostri associati. In particolare, vogliamo convincere i colleghi che vanno in pensione che possono contare sulla PV anche nella loro nuova fase di vita. Grazie alla nostra esperienza siamo in grado di aiutare in caso di problemi

legati all'avanzare dell'età. Insieme con le sezioni intendiamo allestire un programma interessante per i neopensionati. In questo ambito anche il SEV prevede per il 2024 vari eventi di reclutamento, inseriti in un progetto generazionale. Il CC informerà a tempo debito. La nostra richiesta di compensazione del rincaro sulle rendite è stata consegnata al Consiglio di fondazione della CP FFS; ci auguriamo ovviamente che anche i pensionati riscano a mantenere il loro potere d'acquisto. Se le pensionate e i pensionati hanno meno soldi nel borsello per i loro consumi, non se la passa bene nemmeno l'economia.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Incontro internazionale degli assistenti alla clientela

Susanne Kratzer. Dal 24 al 26 ottobre, i rappresentanti degli assistenti alla clientela di Germania, Lussemburgo e Svizzera si sono incontrati a Morschach per uno scambio comune. Secondo la tradizione, avrebbe dovuto essere presente anche l'Austria, ma purtroppo quest'anno non ha potuto inviare un rappresentante. Nei tre anni precedenti, il Coronavirus ha impedito lo svolgimento di questo incontro. Per questo motivo quest'anno era particolarmente atteso.

Una delegazione della ZPV in rappresentanza della Svizzera ha accolto gli ospiti sul posto. La delegazione tedesca era composta da un rappresentante del gruppo specialistico DB Regione Sud, da un rappresentante del gruppo specialistico Ferrovie Private e da un segretario sindacale. Il Lussemburgo era rappresentato da un assistente alla clientela delle ferrovie lussemburghesi CFL.

Non ci è voluto molto perché tutti i presenti si sentissero a proprio agio, con un'ampia gamma di argomenti trattati e discussioni affascinanti. C'era molto di cui parlare. La mattina del 25 ottobre, il gruppo si è recato a Ibach per visitare i laboratori Victorinox. Questa azienda è stata nominata miglior datore di lavoro della Svizzera per il 2023. La visita guidata si è rivelata accattivante e istruttiva e tutti i partecipanti ne sono rimasti entusiasti. La parte ufficiale si è svolta nel pomeriggio. Sebbene provenissimo tutti da Paesi diversi e da settori diversi della nostra professione (ferrovie principali, regionali e private), è apparso subito chiaro che avevamo tutti gli stessi problemi, o problemi molto simili.

Tra i problemi principali: la carenza di personale, che mette costantemente sotto pressione il resto del personale: alcuni devono fare turni estremamente lunghi, molte persone soffrono di malattie mentali a lungo termine, dobbiamo interagire con passeggeri molto sensibili che a volte sono estremamente violenti, con materiale rotabile e infrastrutture in cattivo stato (il 75% dei sistemi video dei

treni è difettoso, gallerie crollate, ecc.), la mancanza di riconoscimento da parte della dirigenza e dei clienti e i salari troppo bassi rispetto al settore privato, per citare solo i punti più importanti. Alla luce di tutto ciò, è ancora più complicato trattenere il personale o trovarne di nuovo. I sindacati e il personale di tutti e tre i Paesi hanno avanzato richieste chiare. Anche se vengono fatte promesse, come la reintroduzione del doppio accompagnamento per i treni a rischio o l'accompagnamento almeno nel 50% dei treni, questi progetti alla fine falliscono a causa delle risorse finanziarie e umane messe a disposizione. Ovunque si cerca di garantire la sicurezza con l'aiuto di applicazioni e dispositivi digitali, ma anche in questo caso siamo ancora lontani dal raggiungere l'obiettivo, sia per motivi finanziari sia perché nella pratica non funziona. C'è persino un'azienda che fa di tutto per nascondere al proprio personale che si avvale di un avvocato in caso di violenza sul posto di lavoro. È quindi molto importante che queste persone siano organizzate in un sindacato.

La negoziazione di contratti collettivi di lavoro, in cui spesso entrambe le parti perdono, pone grandi sfide. Spesso è impossibile soddisfare tutti i gruppi professionali con i risultati ottenuti, soprattutto perché entrambe le parti formulano le loro richieste e i risultati sono sempre un compromesso dopo le negoziazioni, e questo a volte mette i gruppi professionali l'uno contro l'altro. A questo punto inizia la lotta per mantenere gli iscritti ai sindacati, che rappresenta un'ulteriore sfida. L'obiettivo è mantenere il nostro livello di organizzazione come sindacato forte, per avere più peso nelle trattative.

C'è molto altro da dire, ma va oltre lo scopo di questa relazione.

I risultati positivi di questo incontro internazionale sono le nuove amicizie che si sono create. Attendiamo con ansia il prossimo incontro, che si terrà l'anno prossimo in Lussemburgo, e speriamo che anche i nostri colleghi austriaci siano presenti.



PV

Pensioni: compensare il rincaro

COMMISSIONE CENTRALE ZPV

Marciapiedi corti e violenza

Servizio stampa ZPV. Dopo una pausa di 4,5 mesi e molti rinvii, il 7 novembre si è tenuta una discussione sulle priorità. Numerosi i temi trattati. Per quanto riguarda la procedura di contestazione dell'OFT, non ci sono stati molti cambiamenti nelle ultime settimane. Ci sono stati incontri con la CoPe in merito alle scadenze degli annunci, che però continuano a non essere rispettate, soprattutto per quanto riguarda i turni del Gottardo. Spesso vengono cambiati con poco preavviso e il personale non viene informato, il che richiede una grande flessibilità da parte delle parti coinvolte. La ZPV non può accettare che la soluzione sia il ritiro della ripartizione annuale dall'OLDT.

Siamo ancora preoccupati per i marciapiedi troppo corti, soprattutto perché i treni IC 1 si fermano ora anche a Morges e Nyon a causa dei lavori. Su questi treni è stata nuovamente ordinata la chiusura delle vetture: dall'aeroporto di Ginevra non è un problema, perché le vetture vengono chiuse alla stazione di partenza, ma in direzione opposta sì, perché le vetture devono essere svuotate e chiuse in una stazione intermedia. Un'ulteriore sfida è rappresentata dai cambiamenti nelle formazioni (ad esempio, l'ordine delle vetture in senso inverso). Ciò che pesa tanto sugli assistenti alla clientela quanto sui passeggeri è la violenza che si registra sui treni. Alcuni esempi: gli assistenti alla clientela vengono aggrediti con coltelli o picchiati, i furti sui treni sono all'ordine del giorno, le giovani donne vengono aggredite sessualmente. Spesso è urgente avere il supporto della polizia dei trasporti, che però a volte è troppo lontana dal luogo dell'aggressione. La carenza di personale aggrava il problema. La sensazione di essere soli in momenti come questi e di non ricevere alcun aiuto accentua il senso di impotenza e insicurezza. Cosa succede agli annunci inviati per chiedere aiuto? A quanto pare non arrivano alla nostra direzione o ai politici.

Il progetto «Processo iniziale orientato al

cliente»(KOA) ha fissato la data del 17.12.2023 per un rendez-vous. Le relazioni delle sezioni sono rilevanti, comprese le informazioni su come i bagagli vengono caricati e scaricati con il Mobilift in stazioni che a volte sono cieche (come la stazione curva di Zugo). La fine della manovra è segnalata da un cartellino giallo perché non c'è un semaforo. Dato che le persone provengono da aziende esterne e non hanno ricevuto alcuna formazione, spesso dimenticano di chiudere la porta dei bagagli, il che provoca disturbi in un IC2000 e ritardi. Non pensiamo a cosa potrebbe accadere se un macchinista di locomotiva si allontanasse senza autorizzazione. Molti depositi sono a corto di personale e questo preoccupa molto. Di conseguenza, un solo agente è tenuto a lavorare, non è più possibile richiedere giorni di ferie o di lavoro part-time e non vengono rispettate né la LDL né la BAR.

I responsabili dell'applicazione Prescrizioni sono stati recentemente invitati alla CoPe. La panoramica dell'applicazione dà sempre adito a discussioni e vorremmo ottimizzarla. Il fatto che i treni vengano puliti solo quando è assolutamente necessario non funziona. È sorprendente che i passeggeri non reagiscano a questa situazione. Abbiamo appreso dal nostro rappresentante per l'emigrazione Roger Gander che ha trovato una nuova posizione e che quindi lascia il suo mandato. Ci congratuliamo con lui e lo ringraziamo per il suo fedele impegno nella Commissione centrale e nel Comitato centrale della ZPV, augurandogli ogni successo per il futuro.

Anche Roger Tschirky, coordinatore delle RhB, è stato per l'ultima volta membro del Comitato centrale, in quanto ha assunto il nuovo incarico di segretario sindacale del SEV a Coira. Anche a lui va il nostro ringraziamento per il suo pluriennale impegno a favore dell'ufficio ZPV, della Commissione centrale e del Comitato centrale. Gli auguriamo ogni successo per il futuro!

BAU TICINO

Molti i temi in discussione

Ferruccio Noto. Non sono certo mancati i temi d'interesse all'assemblea autunnale della sezione tenutasi il 26 ottobre presso il Ristorante Millefori di Giubiasco: le informazioni d'attualità riguardo all'avvio delle trattative salariali, sul rinnovo del CCL FFS, sul nuovo organigramma e la ripartizione delle competenze nella direzione del SEV, le informazioni sulle questioni specifiche concernenti l'Infrastruttura da parte del segretario SEV, Urs Huber, responsabile per il settore, lo sviluppo della sezione BAU Ticino, oltre alle condizioni di lavoro del personale impegnato nella GBT dopo l'incidente e all'integrazione tra i membri attivi della sezione degli apprendisti della Login.

Un resoconto più particolareggiato sugli argomenti affrontati nel corso dell'assemblea appare sul sito della sezione: sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino. Ci limitiamo in questa sede a riferire sul punto fatto sulla situazione della sezione e sullo stato di attuazione del programma del Comitato per il periodo amministrativo 2020-24. Sebbene si sia riusciti ad attuare solo in parte gli obiettivi organizzativi che erano stati prefissati (sviluppare in maniera più capillare l'organizzazione a livello di gruppi e settori specialistici, maggiore presenza sul terreno e nei luoghi di lavoro), il comitato è stato molto attivo nel seguire i problemi che si sono via via presentati ed anche ad assumere iniziative puntuali, come ad esempio le proposte per l'adeguamento

dell'indennità di galleria a 7.- franchi all'ora e quella per i pasti a 30.- franchi, fatte proprie dalla sottofederazione e che dovranno ora essere approvate dalla Conferenza CCL in vista delle trattative dell'anno prossimo per il rinnovo del contratto collettivo.

La sezione conta attualmente quasi 280 membri, con un aumento costante che rende l'obiettivo di 300, fissato per fine 2024, a portata di mano. È stato infine ricordato che in occasione dell'assemblea primaverile occorrerà eleggere tutte le cariche sezionali (comitato e delegati nei vari organi SEV) per il successivo periodo amministrativo 2025-2028. L'invito rivolto a tutti i membri interessati è di comunicare la propria disponibilità, si potrà valutare come suddividere compiti e responsabilità in base ai desideri e alle possibilità di ognuno. Se ne inizierà a discutere in occasione dell'incontro con i fiduciari della sezione che verrà tenuto all'inizio dell'anno prossimo.

Presenza al CMI di Biasca il 29 novembre

Dando seguito a una decisione presa in occasione dell'assemblea, il comitato sezionale, insieme al segretario sindacale SEV Pedro Bento, sarà presente presso il locale pausa del CMI di Biasca **mercoledì 29 novembre dalle 14**. L'incontro ha lo scopo di scambiare informazioni, prendersi carico di problemi e fornire assistenza, raccogliere sollecitazioni, critiche e idee ed è dedicato a tutti i servizi presenti.

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 esclusivamente 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 **Restorant 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

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**

Agenda 14/23

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 Wylder

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: 15 dicembre 2023.

Chiusura redazionale: 5 dicembre, ore 10.00.

CAMPAGNA DEL SINDACATO DEI FERROVIERI AUSTRIACI VIDA

Contro la liberalizzazione dogmatica dell'UE



Michael Spahr
giornale@sev-online.ch

Vida, il sindacato corrispondente del SEV in Austria, ha lanciato una campagna contro la politica di liberalizzazione dell'UE. Sul sito web unsere-bahnen.at si illustra perché la politica dei trasporti ferroviari della Commissione europea porterà a un deterioramento del servizio pubblico in Austria, ma anche in Svizzera.

Dopo la Svizzera, l'Austria è il Paese con il maggior numero di viaggiatori in treno in Europa. La Svizzera e l'Austria non sono solo campioni europei in termini di numero di passeggeri, ma sono anche noti per avere il sistema ferroviario meglio funzionante. In termini di puntualità e comodità, sono considerati esemplari dai viaggiatori in treno. La situazione è diversa in Germania, Grecia e Inghilterra.

La ragione più importante di questa differenza è che il sistema di assegnazione diretta è largamente applicato in Austria e Svizzera. In Inghilterra, Germania e Grecia le ferrovie sono state liberalizzate. Nel sistema di aggiudicazione diretta, le compagnie ferroviarie sono incaricate direttamente dallo Stato di offrire i loro servizi ferroviari. Nel sistema liberalizzato, invece, il contratto viene affidato tramite gara d'appalto, il che significa che spesso non vince il

miglior fornitore, ma quello più economico. L'aggiudicazione diretta ha il vantaggio di consentire orari stabili e a lungo termine, nonché l'espansione e la manutenzione sostenibile della rete ferroviaria. Garantisce inoltre la stabilità in tempi di crisi, come abbiamo visto ad esempio con il coronavirus. «In Europa, per una buona ragione, oltre il 70% dei chilometri di trasporto ferroviario per passeggeri è organizzato e finanziato tramite l'aggiudicazione diretta. Sacrificare ferrovie sicure e di successo sull'altare della liberalizzazione metterebbe in pericolo il trasporto pubblico di passeggeri e avrebbe gravi effetti negativi anche sui lavoratori e sulle condizioni di lavoro nelle ferrovie», afferma Olivia Janisch, vicepresidente di Vida.

Decisione antidemocratica

È ovvio che la Commissione europea dovrebbe seguire gli esempi di Svizzera e Austria. Ma si attiene al dogma della liberalizzazione. Nel giugno 2023 ha pubblicato nuove linee guida sull'assegnazione dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. E sono proprio queste linee guida a puntare su una maggiore liberalizzazione invece che su collaudate aggiudicazioni dirette. Un parere legale dei professori di diritto Jean-Philippe Derosier e Konrad Lachmayer sulle linee guida della Commissione europea rivela gravi problemi costituzionali. Giorgio Tuti, presidente della sezione ferroviaria dell'ETF e del Dialogo sociale europeo, non le manda a

dire: «Con le nuove linee guida, la Commissione intende imporre una procedura di appalto obbligatoria. Tuttavia, queste linee guida si discostano chiaramente dal Regolamento 2016/2388 approvato democraticamente. Questo non è accettabile. Non è compito della Commissione apportare modifiche alla legislazione. Questo approccio è profondamente antidemocratico, illegale e discutibile in termini di Stato di diritto. Per questi motivi, chiedo che le direttive interpretative della Commissione UE vengano ignorate!»

Posti di lavoro a rischio

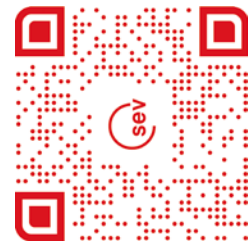
Se la Commissione europea porterà avanti il dogma della liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'Austria potrebbe trovarsi in un mare di guai. Vida teme che la qualità e la sicurezza delle ferrovie e le condizioni di lavoro per i/le dipendenti siano destinate a peggiorare. Se un'azienda che in passato ha lavorato in modo affidabile perde una gara d'appalto a favore di un fornitore a basso costo, molti ferrovieri esperti rimarranno senza lavoro. Di norma, solo pochi beneficerebbero del nuovo sistema. Dietro a un fornitore a basso costo non ci sono aziende pubbliche che servono il bene comune, ma gruppi di investimento che vogliono massimizzare i profitti per i loro principali azionisti.

Vida ha lanciato una campagna sul proprio sito web unsere-bahnen.at. La campagna mette in evidenza i vantaggi del sistema ferro-

viario ad assegnazione diretta e mostra quanto possa essere pericolosa la liberalizzazione. Il SEV esprime la propria solidarietà a questa campagna. Il presidente del SEV Matthias Harwich spiega così la sua solidarietà con il sindacato austriaco: «In Svizzera abbiamo un sistema ferroviario funzionante. Ne abbiamo bisogno anche in tutta Europa. Vogliamo portare persone e merci sulle ferrovie per contrastare il cambiamento climatico con una migliore mobilità. La smania della liberalizzazione risponde ad un approccio sbagliato. Ecco perché la campagna dei colleghi austriaci è anche la nostra». Ma dobbiamo tenere alta la guardia, perché in realtà il dogma della liberalizzazione dell'UE minaccia anche la Svizzera nel quadro dei nuovi negoziati bilaterali che stanno per iniziare.

unsere-bahnen.at

Più info (in tedesco) scansionando il codice QR.
Link: www.unsere-bahnen.at



TEMPO SOSPESO

Aude Haenni

L'indizio «Für Güter die Bahn» avrebbe potuto portarci nella nevoosa Svizzera tedesca... Eppure è nel «Comune madre delle montagne di Neuchâtel»,

che ci aggiriamo, nascosti alla vista, tra vecchie infrastrutture ferroviarie. Non un suono, non un gatto, solo il rumore dei nostri passi.

A Le Locle, sembra che il tempo si sia fermato in questo cimitero ferroviario, con i suoi vialetti bianchi privi di fiori e lapidi, ma pieni di nostalgia.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Su cosa sarà la votazione federale del 3 marzo?

- 13esima AVS e riforma della previdenza professionale (LPP 21)
- 13esima AVS e innalzamento dell'età pensionabile a 66 anni e più
- Tagli della Confederazione nel traffico regionale viaggiatori e apertura del trasporto internazionale viaggiatori.

2. Svizzera-UE: cosa è minacciato dal punto di vista sindacale?

- L'ammissione in Europa di veicoli ferroviari di fabbricazione svizzera.
- Collegamenti ferroviari a misura di studente con Monaco e Berlino.
- Protezione dei salari e buoni servizi pubblici nei trasporti pubblici e nell'elettricità.

3. Qual è ufficialmente la virtù fondamentale del SEV?

- Inflexibilità
- Rispetto
- Resistenza al bere

4. Chi sono i funzionari SEV responsabili di ITC, FFS Traffico viaggiatori e FFS Infrastruttura che andranno in pensione nel 2024??

- Valérie Boillat, Eva Schmid e Stefanie Fürst.
- Christian Fankhauser, Jürg Hurni e Urs Huber.
- Christian Fankhauser, René Zürcher e Michael Buletti.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 5 dicembre 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 FFS 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 13 /2023:
c/b/b/a

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da: **Ivano Marra** di Gordola, **membro PV Ticino e Moesano**

SULLE ORME DI...

Aurélien Mouche, macchinista presso CJ



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Aurélien Mouche è entrato a far parte dei Chemins de fer du Jura (CJ) nel 2009 e guida le locomotive dal 2010. Ama il suo lavoro. Questo simpatico giovane di 35 anni è entrato rapidamente a far parte del comitato della sezione VPT del Giura, che guida con la pazienza e il savoir-faire necessari. Ai comandi del suo trenino rosso, viaggiamo attraverso le Franches-Montagnes e le principali tappe della sua vita.

È un piacere attraversare la Val de Ruz sulla strada per la stazione di Tramelan, dove ho appuntamento con Aurélien Mouche. Le foreste sono ammantate di tutti i colori autunnali: giallo, ocra, arancio e rosso carminio. Aurélien mi saluta con un grande sorriso mentre torna al lavoro dopo pranzo. Giusto il tempo di compilare il bollettino di viaggio con le informazioni importanti e di chiacchierare con il suo collega che lo sostituisce, e saliamo a bordo della cabina di guida di un treno rosso con i colori della CJ. Poche semplici operazioni e si parte per un magnifico viaggio attraverso le Franches-Montagnes e la vita di Aurélien. «Siamo davvero in mezzo alla natura!» Un paesaggio bellissimo si sussegue all'altro. Con i grandi cambiamenti di altitudine, i pendii possono diventare più ripidi in alcuni punti. «Presso i CJ è la pendenza a determinare la velocità», spiega.

Durante il viaggio, il treno attraversa più volte il confine tra il Giura e il Giura bernese. Proprio come quando andava a scuola. Gli aneddoti e i ricordi si susseguono senza sosta. Con il fratello maggiore e due genitori insegnanti, ha trascorso tutta l'infanzia a Les Genevez (JU), dove ha frequentato la scuola elementare e ha fatto le prime discese sull'impianto di risalita del villaggio. Ha poi frequentato la scuola secondaria a Bellelay (BE), seguita da un apprendistato come polimeccanico a Lajoux (JU). «In seguito, ho conseguito la maturità professionale a Moutier (BE), dove sono stato un anno. Ho riflettuto un po'. In fabbrica, il responsabile pensava che guardassi un po' troppo fuori dalla finestra. E poi... l'ho fatto per vivere», afferma ridendo. Non sopportavo di stare rinchiuso lì dentro. Ho visto che alle FFS stavano cercando dei macchinisti. Un ragazzo del posto mi ha detto di venire piuttosto ai CJ. Sei completamente indipendente, e questo è uno dei veri vantaggi di questo lavoro. Aveva dei buoni argomenti a proposito dell'atmosfera di lavoro rilassata. È posso dire che è vero, siamo una bella squadra affiatata e facciamo molte cose insieme. Qui ho degli amici.»

Arriviamo a Tavannes. Aurélien scende e va ad accendere i segnali sul binario per ripartire nell'altra direzione. Cambieremo locomotiva, alternando modelli più recenti e più vecchi. Con lui il tempo vola. La sua voce è dolce e allegra, i suoi occhi brillano. È nel suo elemento. Le stazioni si susseguono: Le Noirmont, Saignelégier e Glovelier.

Non ci sono giorni tipo. L'orario cambia ogni giorno con una rotazione di otto settimane. In generale, si tratta di una rotazione "tour-chalet", come la chiamano qui: si inizia la sera alle 17.00 e si cambia man mano, iniziando sempre più presto fino al turno mattutino, che inizia alle 5.00. «Al CJ, abbiamo una commissione per i turni e sono gli agenti del treno a stilare la rotazione e a sottoporla ai pianificatori» precisa Aurélien. L'anzianità porta un po' di prevedibilità. «Sappiamo con un anno di anticipo quando lavoreremo. In questo modo la mia compagna, che è infermiera presso la clinica di Le Noirmont e lavora anch'essa con orari irregolari, può conciliare con le mie ferie. Cerchiamo di lavorare negli stessi orari.»

Il suo impegno per la giustizia sociale e la difesa dei lavoratori e delle lavoratrici lo ha portato ad aderire al SEV, di cui è diventato rapidamente membro; e poi, dopo sei mesi, è entrato a fare parte del comitato della VPT Giura, che guida da otto anni. «Al CJ, i conducenti sono iscritti al sindacato al 100%», sottolinea con orgoglio. Sa ascoltare con pazienza e motivare le sue truppe. Il tasso di sindacalizzazione è molto buono anche nel resto dell'azienda. All'età di 21 anni è entrato in politica come membro dell'Esecutivo del suo villaggio, dove ha ricoperto il mandato per 12 anni e dove ha imparato molto. Con un amico ha poi fondato la sezione POP Franches-Montagnes. Con il suo impegno in politica e nel SEV, le sue serate sono molto impegnative! Tuttofare e appassionato di tutti i mestieri, da dieci anni Aurélien dedica il suo tempo libero al restauro di un'antica casa colonica del 1583 a Les Genevez. «Ma ho aspettato sei anni prima di trasferirmi lì per fare il grosso del lavoro». Ama i grandi spazi aperti, di cui la regione delle Franches è ricca: «Quando esco di casa, dopo pochi metri sono già nella natura. Vado a funghi. Con la mia compagna andiamo spesso a camminare. A lei e a me piace persino scalare i vulcani. Con il mio collega guida Jean-Marc Castella, abbiamo fatto una buona dozzina di cime di 4.000 metri, tra cui l'Eiger». È già tempo di salutarsi. Questa sera Aurélien presiede una riunione che deciderà l'adozione della scala salariale e il CCL dei CJ; sarà anche l'occasione per salutare il vicepresidente Christian Fankhauser. «Domani è il mio giorno libero, quindi potrò rilassarmi». Prima di impegnarsi nuovamente sabato per l'assemblea della VPT in Svizzera francese.

SCHERMO TOTALE

Bertschy

