



# SEV N.1

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



13ESIMA AVS

## L'unica via sensata

Editoriale di Aroldo Cambi,  
responsabile Finanze SEV



p.7

In occasione dell'ultima riunione del 2023, il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS ha deciso di concedere ai pensionati un pagamento supplementare una tantum di 1000 franchi, in relazione all'inflazione. In questo modo, ha voluto soddisfare il desiderio espresso da molti di fare qualcosa contro la dilagante perdita di potere d'acquisto. Purtroppo non è stato possibile procedere a un adeguamento generale e permanente.

Un versamento aggiuntivo una tantum è diventato oggi uno standard per i fondi pensione, soprattutto perché un adeguamento completo e permanente all'inflazione non è possibile per motivi finanziari. I tassi di copertura sono troppo bassi così come lo sono attualmente i tassi di interesse in franchi svizzeri. Ciononostante, il Consiglio di fondazione ha ricevuto molti commenti positivi, come «Mi aiuta

molto», «Mi è davvero utile» e «Finalmente di nuovo un po' di sostegno». Sono lieto di ricevere questo tipo di riscontro. Allo stesso tempo, però, mi rendo conto che pagamenti sporadici una tantum non potranno mai risolvere i problemi finanziari di molti pensionati e di molte pensionate. Infatti devono far fronte a massicci aumenti dei costi, in particolare per quanto riguarda i premi dell'assicurazione malattia e l'affitto. Molti di loro riescono a malapena a far fronte a questi costi. A meno che la nostra società non accetti il continuo impoverimento di intere fasce della popolazione senza ulteriori indugi. Può darsi che i rappresentanti borghesi si limitino a scrollare le spalle di fronte a questo sviluppo, ma noi no di certo.

I pensionati e le pensionate sono molto importanti per il SEV. Per questo motivo ci battiamo sia per un buon primo pilastro e sia per

una buona previdenza professionale. Tuttavia, poiché il secondo pilastro è inadeguato per combattere sistematicamente e seriamente la perdita di potere d'acquisto, l'unica strada sensata da percorrere è quella dell'AVS. In fin dei conti, la 13esima AVS è l'unica arma vincente nella lotta contro la perdita del potere d'acquisto dei/delle pensionati/e. La 13esima AVS è efficace perché è permanente e porta a un aumento significativo delle pensioni su base annua. Inoltre, la 13esima AVS è sociale, in quanto è giustamente cofinanziata da chi guadagna di più. E, contrariamente alle affermazioni dei suoi oppositori, la 13esima AVS è anche conveniente. L'USS ha infatti pubblicato numerosi calcoli realistici a questo proposito.

Quindi, care e cari membri, aiutateci a combattere l'impoverimento all'età della pensione: un SÌ alla tredicesima AVS è più che opportuno.

### Trattative salariali

Intervista con il Team salari del SEV un primo bilancio sui risultati.

2

### Aiuti federali

Il Consiglio federale decide sugli aiuti per il trasporto su carri completi isolati.

3

### Navigazione

Molte compagnie di navigazione alle prese con carenza di personale.

5



## Bravo Gilbert!

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT, è stato nominato il 21 dicembre assessore supplente al tribunale dei Proviviri del distretto della Sarine (FR) per i dipendenti. Ha assunto l'incarico il 1° gennaio 2024. Ci congratuliamo con lui per il suo impegno nella difesa dei lavoratori nei tribunali.



La Camera dei Proviviri si occupa delle controversie tra datori di lavoro e dipendenti. A Friburgo, il tribunale industriale ha tre giudici: il presidente e due assessori, uno dei quali rappresenta i datori di lavoro e l'altro i lavoratori.

## FIP per gli over 85

Per motivi amministrativi, le FFS rilasciano automaticamente la tessera per biglietti scontati all'estero - FIP - solo ai pensionati di età inferiore agli 85 anni. Attualmente la tessera è valida per gli anni 2024-2026. Naturalmente, anche le persone con più di 85 anni continuano ad avere diritto al FIP. Potete richiederlo al servizio FVP delle FFS: Servizio FVP, Bollwerk 8, 3000 Berna 65 (tel. 051 220 12 12, fvp@sbb.ch).

## Sciopero riuscito

Il 24 dicembre, il personale di terra della società emiratina Dnata, concorrente di Swissport, ha scioperato con successo all'aeroporto di Ginevra. Dalle 4 del mattino, tra i 50 e gli 80 dei 600 dipendenti erano sul posto. Il loro numero è aumentato costantemente fino alla fine dello sciopero a mezzogiorno, quando la direzione ha fatto delle concessioni che sono state applicate anche al personale di Zurigo: revoca del peggioramento della previdenza professionale a partire dalla fine di settembre, contro cui la VPOD si mobilita da tempo, aumento del 3% della retribuzione, bonus di 500 franchi per i dipendenti a tempo pieno o pro rata, riconoscimento del duro lavoro attraverso diversi bonus. Un CCL sarà concluso a breve.

## TRATTATIVE SALARIALI

# Autunno 2023: il SEV fa il bilancio



Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer e il segretario sindacale Michael Buletti discutono

**Michael Spahr, Chantal Fischer**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Il SEV ha condotto trattative salariali con oltre 70 imprese di trasporto. Al termine della redazione di questo giornale, gran parte delle trattative saranno concluse. Un colloquio con il team addetto ai salari SEV e una panoramica dei risultati delle trattative.**

Patrick Kummer è vicepresidente del SEV e responsabile del dossier FFS. Michael Buletti è segretario sindacale e ha condotto trattative con diverse imprese di trasporto concessionarie, tra cui BLS, la più grande ITC svizzera.

### Come sono andati i negoziati?

Patrick Kummer: In linea di principio, lo svolgimento di una trattativa dipende dalle persone che vi partecipano e, di conseguenza, è diverso per ogni impresa. I risultati delle trattative sono, al contrario, molto simili. Nella maggior parte delle imprese è stato possibile ottenere un aumento generale dei salari sotto forma di compensazione totale o parziale al rincaro, aumenti salariali individuali, spesso per alimentare un sistema salariale e pagamenti una tantum in parte controversi. All'inizio le trattative con FFS e FFS Cargo sono state molto difficili. Alla fine, siamo però riusciti a concordare un risultato che è stato approvato dall'organo dei membri competente.

Michael Buletti: La situazione di partenza per le ITC era molto diversa a seconda del Cantone e della struttura. Anche per BLS le trattative salariali sono state impegnative. Il Canton Berna, quale azionista di maggioranza e principale committente, ha dato alle ITC del Cantone disposizioni chiare in merito al margine di manovra finanziario. Ciononostante, siamo riusciti a negoziare un pacchetto complessivo soddisfacente.

### Come vengono coinvolti i soci SEV nelle trattative?

Michael Buletti: Le richieste salariali del SEV vengono redatte dalle assemblee dei soci o, nelle imprese più grandi, da organi composti da membri delegati e consegnate come mandato ai segretari sindacali competenti. In seguito, il risultato delle trattative viene nuovamente discusso e votato all'interno delle stesse assemblee o comitati.

Patrick Kummer: La vicinanza alla nostra

adesione, descritta da Michael, è uno dei principali punti di forza del SEV. In questo modo i nostri soci ottengono voce in capitolo e co-decisione.

**Perché ogni anno discutiamo nuovamente di una compensazione al rincaro? In alcuni contratti collettivi di lavoro (CCL) è prevista la compensazione al rincaro automatica.**

Patrick Kummer: Ultimamente il tema è diventato di attualità, perché nel 2022 e 2023 si è assistito di nuovo a un sensibile rincaro. Di conseguenza, le trattative sulla compensazione al rincaro sono attualmente una parte importante delle trattative salariali. In alcuni casi stabilire una compensazione al rincaro automatica in un CCL può essere utile.

Michael Buletti: Ma bisogna anche stare attenti. È fondamentale definire questo meccanismo. Anche in caso di compensazione al rincaro automatica sono necessarie trattative salariali annuali con margine di miglioramento. Ad esempio, l'aumento dei premi delle casse malati non è incluso nell'Indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC), su cui si basa il rincaro.

**I pagamenti una tantum compaiono nella maggior parte dei risultati. Qual è la posizione del SEV al riguardo?**

Patrick Kummer: Per importi di modesta entità, per molti i versamenti una tantum non sono che una goccia nel mare. Contemporaneamente, gli importi più elevati possono influire positivamente sul potere d'acquisto di una singola persona. Tuttavia, si tratta di un effetto unico e non duraturo.

Michael Buletti: Il vantaggio è che i pagamenti una tantum possono essere effettuati in tempi brevi e sono relativamente poco burocratici. In questo modo i lavoratori possono disporre immediatamente dell'intero importo alla data concordata. Ma, come già sottolineato da Patrick, sono solo pagamenti una tantum. La nostra attenzione è quindi rivolta a misure salariali durature.

Patrick Kummer: Le misure salariali menzionate servono a evitare una perdita di potere d'acquisto e a garantire l'evoluzione salariale individuale. Tuttavia, da sole non faranno scomparire la carenza di personale specializzato e non renderanno più attrattive alcune professioni. I datori di lavoro devono comprendere che per affrontare efficacemente la carenza di personale qualificato sono necessari salari più elevati.

### Panoramica dei singoli risultati

- **FFS / FFS Cargo:** compensazione al rincaro dell'1% in generale, misure salariali individuali secondo il sistema salariale della misura dell'1%, versamento unico di 1000 o 500 franchi (per un grado di occupazione inferiore al 50%).

- **FFS Cargo International:** compensazione al rincaro dell'1,7% per tutto il personale.

- **Transsicura:** compensazione al rincaro dell'1% in generale, misure salariali individuali secondo il sistema salariale dell'1%, aumento della tariffa oraria dell'1% per persone con retribuzione oraria.

- **Login:** compensazione al rincaro dell'1,7% in generale, aumenti salariali individuali dello 0,4%, aumento delle fasce salariali dell'1,7%. 500 franchi di premio unico e di premi di prestazione individuali aggiuntive.

- **BLS:** aumento generale dei salari dell'1,2% (livello di funzione 1-14: 1,7%, livello di funzione 15-28: 1%), 0,9% per aumenti individuali secondo il sistema salariale, pagamento una tantum di 600 franchi (a seconda del grado di occupazione).

- **Zentralbahn:** in due tornate di trattative salariali non è stato raggiunto un accordo e le aspettative erano troppo divergenti. Stiamo discutendo sull'ulteriore modo di procedere.

- **SOB:** aumento della massa salariale del 2,7%, aumento delle fasce salariali del 2%.

- **Ferrovia retica:** misure salariali di entità pari al 3,6%, composte da 1,8% in generale comprensivo di aumento delle fasce salariali, 1% individuale per la progressione salariale e 1000 franchi in pagamento una tantum.

- **Thurbo AG:** misura salariale generale dell'1,5% con aumento delle fasce salariali, misura salariale individuale dell'1% e versamento della riserva di prestazioni per 950 franchi.

- **Aargau Verkehr AG:** aumento dell'indennità per lavoro notturno e domenicale di 1 franco ciascuno, aumenti di livello e promozioni secondo la FAV nonché compensazione al rincaro del 2,2%.

- **Autobus AG Schwyz:** 1,7% di compensazione del rincaro, 0,3% di adeguamenti individuali e 1200 franchi di premio unico, cinque settimane di vacanza dal 1° anno d'impiego e versamento unico per tutti gli attivi pari a 1000 franchi per anno di contribuzione nella cassa pensioni.

- **Elvetino AG:** 2,5% di compensazione al rincaro secondo CCL 2024. Partecipazione dell'1,4% per la riduzione dell'orario di lavoro; (-1 h), 1,1% di compensazione al rincaro.

- **Panoramic Gourmet AG:** compensazione generale al rincaro dell'1,5% dal 1° gennaio 2024.

- **TransN:** 1% di aumento del salario secondo il CCL, 1,5% di compensazione al rincaro.

- **Travys SA:** aumenti di salario secondo il CCL e l'1,4% di compensazione al rincaro.

- **Chemin de fer Nyon-St. Cergue-Moret/Transport public yonnais:** ambito del rinnovo del CCL e dell'introduzione di un sistema salariale. 1% di compensazione al rincaro.

- **CGN:** ambito di un nuovo sistema salariale entrato in vigore il 1° gennaio 2024; (8% della massa salariale). 1,7% di compensazione del rincaro, automatica dal 2025.

- **LNM:** aumenti di salario secondo il CCL. Premio mensile di 108 franchi per compensazione al rincaro. Obiettivo dell'integrazione nei salari lordi (trattative 2024).



TRASPORTO MERCI SU ROTAIA

# Indispensabile l'aiuto della Confederazione



Il Consiglio federale intende modernizzare il trasporto a carro singolo, in particolare con l'accoppiamento automatico digitale. Ciò dovrebbe rendere il TCCI più competitivo rispetto al trasporto su strada e alleggerire quest'ultimo.

SEV  
zeitung@sev-online.ch

**Il sindacato del personale dei trasporti SEV è soddisfatto della decisione del Consiglio federale di incentivare il traffico a carri completi isolati (TCCI) e di promuovere con ulteriori provvedimenti il trasporto merci su ferrovia e sul Reno. In particolare, il SEV apprezza la decisione di sostenere che i vagoni merci vengano dotati dell'agganciamento automatico digitale (DAC). Il Consiglio federale esprime così un chiaro segnale in favore della continuazione della politica di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Il SEV chiede ora al Parlamento di seguire l'indicazione del Consiglio federale.**

«Vi sono molti argomenti in favore del sostegno statale al TCCI: miglior accessibilità del trasporto merci su ferrovia anche per piccoli clienti, maggior protezione di clima e ambiente, il consumo energetico sei volte inferiore

per ogni tonnellata chilometro su ferrovia rispetto alla strada, il minor impiego di territorio, lo sgravio della rete stradale, la riduzione del rischio di incidenti e infine il contributo alla ridondanza e alla resilienza della catena logistica, in favore della sicurezza dell'approvvigionamento», rileva il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn. Il SEV è quindi soddisfatto di questa decisione, come pure della promozione del DAC. «Perché questo è importante per modernizzare e rendere più efficiente il trasporto merci su ferrovia», spiega Hadorn.

**Il finanziamento a tempo indeterminato sarebbe meglio**

«Della decisione del Consiglio federale del 10 gennaio, ci ha invece sorpreso il fatto che il TCCI dovrebbe essere finanziato solo per un periodo di transizione di otto anni, oltretutto con soli 260 milioni nei primi quattro anni, invece dei 300 milioni proposti inizialmente» spiega ancora Hadorn. Anche se il Consiglio federale prevede la possibilità di prorogare l'indennizzo

per un massimo di dodici anni, Philipp Hadorn chiede che il TCCI sia finanziato a tempo indeterminato, «In modo che un significativo spostamento del trasporto merci interno verso la ferrovia e la salvaguardia a lungo termine del TCCI possano effettivamente

avere successo». E i 2350 posti a tempo pieno di FFS Cargo devono essere assicurati, i collaboratori devono essere formati per le nuove tecnologie, per continuare a garantire l'alto livello di sicurezza e qualità del trasporto merci su ferrovia. Se le misure di promozio-

ne della Confederazione dovessero essere abbandonate, si profilerebbe un massiccio taglio di posti di lavoro e un trasferimento di ritorno dalla ferrovia alla strada, con il conseguente allontanamento dagli obiettivi svizzeri di protezione del clima.

## Aiuti federali per trasporto merci su rotaia e navigazione sul Reno

Il Consiglio federale propone al Parlamento i seguenti contributi federali:

- La Confederazione sosterrà l'introduzione della DAC (dal 2026 al 2032) con un contributo una tantum di 180 milioni di franchi.

- La Confederazione sosterrà il TCCI per otto anni con contributi all'esercizio e agli investimenti (soprattutto per l'automazione delle consegne locali e per i sistemi informatici, ad esempio per la prenotazione dei trasporti). Negli anni 2026-2029 sono previsti 260 milioni di euro, pari a circa 65 milioni all'anno. L'obiettivo del Consiglio federale è che il TCCI sia autosufficiente dopo otto anni. Se necessario, sono possi-

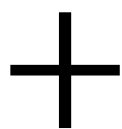
bili contributi per altri quattro anni. Il servizio che FFS Cargo dovrà fornire, il relativo compenso e gli investimenti saranno definiti in un contratto di servizio.

- La Confederazione versa 50 milioni all'anno a titolo di contributi per la movimentazione e il carico (importo forfettario per carro) ai gestori di impianti di carico (per un periodo illimitato).

- La Confederazione continuerà a contribuire ai costi non coperti dei servizi di trasporto merci ordinati dai Cantoni per un importo di 10 milioni anziché 6 milioni all'anno (dal 2026 al 2029).

Questo aiuto sarà finanziato dalla

quota della Confederazione dei proventi della tassa sui veicoli pesanti (TTPCP), che altrimenti confluiscono nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Il Consiglio federale assicura che manutenzione e espansione dell'infrastruttura ferroviaria sono garantite. «Se questo funziona davvero e non comporta svantaggi per altri progetti infrastrutturali deve essere esaminato più da vicino», afferma Philipp Hadorn. Il messaggio prevede anche contributi per la propulsione senza combustibili fossili di locomotive e navi merci, nonché contributi di esercizio e di investimento per i porti del Reno, ma probabilmente solo dopo il 2029. Markus Fischer



**La BLS ha deciso di aumentare gli stipendi dei suoi controllori di frequenza e di adattarli ai maggiori requisiti.**

Questa settimana ha annunciato che i colleghi interessati saranno promossi dal livello di funzione 5 al livello di funzione 8. Se riusciranno a dimostrare di possedere ulteriori competenze linguistiche, passeranno al livello di funzione 9. Il SEV ha discusso questo adeguamento con la BLS in diverse riunioni. Si rallegra quindi che la sua iniziativa abbia avuto un seguito.



I controllori di frequenza della BLS possono contare su un aumento di stipendio.

**Le FFS hanno perso 1,15 miliardi di franchi sui servizi a lunga distanza durante il periodo di Covid, pur svolgendo il proprio mandato. Il Consiglio federale vuole quindi rimborsare 1,15 miliardi di franchi, come già deciso dal Consiglio nazionale. La Commissione delle finanze del Consiglio degli Stati, con 5 voti favorevoli, 5 contrari e un'astensione, chiede ora che le FFS ricevano solo 600 milioni di franchi, poiché altre aziende hanno dovuto esaurire le loro riserve prima di ricevere gli aiuti. Le FFS non hanno riserve, quindi urgente bisogno di denaro.**

Le FFS hanno perso 1,15 miliardi di franchi sui servizi a lunga distanza durante il periodo di Covid, pur svolgendo il proprio mandato. Il Consiglio federale vuole quindi rimborsare 1,15 miliardi di franchi, come già deciso dal Consiglio nazionale. La Commissione delle finanze del Consiglio degli Stati, con 5 voti favorevoli, 5 contrari e un'astensione, chiede ora che le FFS ricevano solo 600 milioni di franchi, poiché altre aziende hanno dovuto esaurire le loro riserve prima di ricevere gli aiuti. Le FFS non hanno riserve, quindi urgente bisogno di denaro.

**PHILIPP HADORN** risponde

## La sicurezza prima di tutto, in particolare nelle attività di manovra

**Il 28 dicembre, un responsabile di manovra di 22 anni di FFS Cargo è rimasto ucciso in un incidente a Berna-Weyermanshaus. In precedenza, si era già verificato un incidente di manovra mortale nel 2023 e nel 2022; inoltre nel 2022 si era registrato un aumento degli incidenti ai segnali di manovra. Cosa bisogna fare per migliorare la sicurezza?**

L'ultimo incidente è stato tragico. Le nostre più sentite condoglianze vanno alle famiglie e ai colleghi in lutto. In linea di principio, si dovrebbero trarre lezioni dagli incidenti solo una volta completate le indagini. Tuttavia, è chiaro che le sollecitazioni per il personale di manovra sono estreme, che il tempo è spesso poco per svolgere i loro compiti, spesso molto complessi, e che i cambiamenti tecnici hanno portato a difficoltà nella pratica. L'impegno dell'azienda a dare sempre la priorità alla sicurezza deve essere ripetuto

tamente comunicato al personale di manovra e ai capisquadra. Occorre ricordare loro costantemente che, in caso di dubbio, non solo hanno il diritto, ma anche il dovere di assumere ritardi o addirittura cancellazioni di treni, anche se l'orario e le autorizzazioni per le tracce assegnate creano una pressione temporale. Questa sensibilizzazione è un compito imperativo e continuo, soprattutto in questi lavori impegnativi e pericolosi con enormi carichi. Attualmente c'è carenza di personale in diverse sedi. Occorre migliorare le condizioni di lavoro in modo che più addetti possano tornare a svolgere il rigoroso lavoro sui treni, riducendo così la pressione lavorativa sui dipendenti e rendendo le condizioni di lavoro più attrattive. Questo include il riconoscimento di un salario equo. Anche le pause di riposo e una buona atmosfera di lavoro promuovono la sicurezza.

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



## TRASPORTI PUBBLICI GINEVRINI

# Con il 94% di favorevoli è avviso di sciopero

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**I trasporti pubblici ginevrini (tpg) si stanno preparando a uno sciopero totale il 31 gennaio. Con un clamoroso 94% di sì e un'affluenza molto alta alla consultazione, i lavoratori hanno dato mandato al comitato SEV-tpg di indire uno sciopero. La data del 31 gennaio è stata decisa in un'assemblea generale tenutasi il 18 gennaio. Al centro delle rivendicazioni non ci sono solo l'indicizzazione e il mantenimento del potere d'acquisto (+2,5% in totale), ma anche questioni legate alle condizioni di lavoro.**

Da diversi mesi il SEV-tpg si batte per migliorare le condizioni di lavoro e mantenere il potere d'acquisto dei colleghi tpg. I progressi ottenuti sono stati il risultato di un confronto quasi quotidiano con la direzione dell'azienda. In diverse occasioni, abbiamo dovuto ricorrere alla Chambre des relations collectives de travail (CRCT) per far sì che la direzione di tpg accettasse di rispettare la legge (in particolare il ritiro delle lettere minatorie antisindacali) e di aprire le trattative sull'indicizzazione e sulle condizioni di lavoro degli autisti. Abbiamo anche dovuto entrare in conflitto per ottenere ciò che spettava di

diritto ai lavoratori dell'azienda, ovvero l'indicizzazione completa per il 2022.

«Nonostante lo storico e vittorioso sciopero dell'ottobre 2022, la direzione tpg ha mantenuto la sua posizione autoritaria, fuori dalla realtà del territorio», deplora Aurélie Lelong, segretaria sindacale SEV responsabile dei tpg. «Questo tipo di gestione ha un effetto negativo sul benessere del personale dell'azienda. La prova è data dal critico assenteismo tra gli autisti, ma anche in altri reparti come le risorse umane», aggiunge.

Per la sindacalista, l'elenco dei problemi è lungo: «Non c'è più dialogo. La direzione ignora lo Statuto del personale (SP), che regola il partenariato sociale. Sta adottando un approccio pesante, ignorando il processo di consultazione del personale attraverso i suoi rappresentanti, e sta cercando di eliminare ciò che è già stato raggiunto. Ad esempio, nonostante l'opposizione unanime di tutte le organizzazioni rappresentative del personale, la direzione ha imposto modifiche all'articolo sull'indicizzazione dei salari. Non sta quindi prendendo in considerazione l'opinione dei dipendenti, come avviene anche per gli orari. Se ci sono trattative, queste portano solo a miglioramenti minori. Nel frattempo, la sofferenza del personale continua a crescere».

Il vicepresidente della CRCT e i giudici della corte d'appello hanno riconosciuto queste violazioni del partenariato sociale. Il ministro della vigilanza ha chiesto di prendere in maggiore considerazione le proposte avanzate dalle organizzazioni di rappresentanza del personale. Ciononostante, secondo Aurélie Lelong, la direzione dei tpg mantiene la sua posizione antisindacale e respinge in modo massiccio le richieste dei sindacati e delle associazioni del personale. Il Consiglio di amministrazione e il magistrato responsabile della mobilità sono stati avvertiti che il sindacato ha raggiunto un'impasse, con l'impossibilità di rispondere alle sofferenze del personale o di ottenere miglioramenti salariali per mantenere il potere d'acquisto dei dipendenti del tpg.

Avendo esaurito tutte le strade senza alcun risultato, l'unico modo per farsi ascoltare dalla direzione è costruire una forza solidale e forte. Per questo motivo è stata lanciata la consultazione, chiedendo ai membri del SEV di votare se dare o meno il preavviso di sciopero. L'affluenza alle urne è stata massiccia e, al momento dello scrutinio dei risultati il 17 gennaio, la richiesta di sciopero è stata schiacciante, con oltre il 94% di favorevoli alle seguenti richieste:

In base al piano cantonale dei par-



JEAN-PATRICK DI SILVESTRO

Come nell'ottobre del 2022, c'è aria di sciopero ai tpg. Dopo un'ampia consultazione, il comitato SEV-tpg ha depositato un preavviso in tal senso per il 31 gennaio.

chegg, gli enti pubblici non possono più offrire parcheggi gratuiti al proprio personale. In un momento in cui i costi sono in costante aumento, queste nuove norme sui posteggi comportano per i dipendenti dell'azienda una spesa aggiuntiva di centinaia di franchi all'anno. Affinché questa nuova spesa non gravi ulteriormente sul bilancio del personale tpg, il SEV chiede un aumento di stipendio di 120 franchi netti al mese per ogni dipendente.

L'IPC di Ginevra, su cui si basa l'indicizzazione dei salari, non riflette, o non riflette adeguatamente, l'aumento del costo della vita, in particolare i premi dell'assicurazione sanitaria e gli affitti. Negli ultimi anni, la direzione ha proposto indicizzazioni parziali o addirittura nulle. Per il 2024, sostiene che i risultati finanziari non consentono un'indicizzazione completa e che il personale avrebbe contratto un debito. Quest'ultimo argomento si basa sul nuovo articolo 23 del PS, che è stato respinto da tutte le organizzazioni rappresentative del personale.

Allo stesso tempo, Ginevra è diventata la terza città più cara del mondo. È il cantone in cui i premi dell'assicurazione sanitaria stanno aumentando di più quest'anno (+9,1% in media), mentre gli affitti si stanno impennando.

## Condizioni di lavoro alla guida:

Secondo il servizio degli orari, sarebbero necessarie 57 persone, oltre agli attuali 20 riservisti. Piuttosto che questa «riserva acrobatica», il SEV chiede una vera e propria riserva in grado di sostituire gli assenti, di intervenire rapidamente sulla rete e di abbreviare i turni troppo lunghi attraverso turni intermedi.

Questa richiesta deve ora essere attuata. Guidare per più di 4 ore per turno è faticoso e pericoloso. Queste parti devono essere ridotte, anche se ciò significa organizzare sostituzioni durante il turno da parte di riservisti.

L'attuale forchetta di orari di lavoro è troppo ampia e crea troppe irregolarità. L'orario di lavoro deve essere ridotto per consentire un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata.

In occasione dell'assemblea generale del 18 gennaio, il personale del tpg ha deciso il 31 gennaio come data per il preavviso di sciopero rinnovabile, che avrà quindi luogo in quella data, a meno che un terzo non intervenga per sospendere il periodo di preavviso. Vista l'altissima partecipazione alla consultazione e la chiarezza dei risultati, Aurélie Lelong si aspetta una buona partecipazione allo sciopero, che inizierà non appena il personale inizierà a lavorare nei quattro depositi tpg.

## CANTONE TICINO

## Stop ai tagli nel servizio pubblico!



VEGA

Sabato 20 gennaio a Bellinzona oltre 5000 persone sono scese nelle strade per manifestare contro i 130 milioni di tagli previsti dal preventivo 2024 su sussidi di cassa malati, salari dei dipendenti pubblici e contributi agli istituti sociali. Manifestazione organizzata dai sindacati e partiti e movimenti di sinistra.

## SWISSPORT ZURIGO

## Più di 1300 firme



LDO

Il 16 gennaio, SEV-GATA, VPOD e kfmv hanno consegnato più di 1300 firme a Lea de Boer, responsabile delle risorse umane della sede di Zurigo di Swissport. Le firme esprimono la loro insoddisfazione per il fatto che la Swissport di Zurigo non sia nemmeno disposta a compensare l'intero aumento annuale del costo della vita. I sindacati chiedono una compensazione completa per l'inflazione del 2,2% e un bonus di 1000 franchi per tutti i colleghi.



## GIORNATA NAVIGAZIONE

# Manca personale



I partecipanti alla giornata sul motoscafo del Gottardo della Compagnia di Navigazione del Lago dei Quattro Cantoni a Lucerna.

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**In alcune compagnie di navigazione, alcune funzioni sono così carenti di personale che i servizi devono essere ritirati nonostante un buon livello di traffico.**

Il 17 gennaio, i membri SEV dei laghi di tutta la Svizzera si sono incontrati su un battello a Lucerna per la giornata annuale del ramo Navigazione. Fuori ha smesso di piovere e la vista sulle montagne e sul lago è diventata sempre più bella. All'interno, le prospettive sono rimaste cupe per la mancanza di personale qualificato in diverse funzioni.

L'argomento è emerso immediatamente durante il sondaggio tra i delegati dei vari laghi, quando la segretaria sindacale Edith Graf-Litscher ha riferito della difficile situazione del personale della Società di Navigazione del Lago di Zurigo (ZSG). Già l'anno scorso, la ZSG ha dovuto apportare dei tagli al suo orario perché non disponeva di un numero sufficiente di piloti di battello qualificati. Secondo quanto comunicato all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e ai comuni interessati lo scorso novembre, la ZSG dovrà

fare lo stesso nel 2024. Quest'estate, quindi, la grande crociera intorno al lago sarà effettuata solo cinque volte al giorno anziché sette. E per la crociera corta, le ultime due corse extra di luglio e agosto saranno cancellate.

Negli ultimi anni si sono verificate carenze a causa dell'aumento della fluttuazione dovuta a diversi fattori, e l'offensiva di formazione lanciata nell'autunno 2022 non ha avuto l'effetto desiderato di colmare tutte le lacune tra i piloti delle categorie superiori. Il numero di nuovi apprendisti potrebbe essere appena sufficiente, ma essi devono ancora acquisire l'esperienza necessaria dopo gli esami per essere in grado di assumere la responsabilità di una grande imbarcazione in caso di maltempo senza l'aiuto di un secondo pilota esperto. Poiché lo ZSG non è in grado di coprire l'intero orario, lo ZVV ridurrà le sue indennità, motivo per cui il bilancio dello ZSG non è ancora stato approvato. È stata comunque concessa una compensazione per l'inflazione dell'1,6%, ma nulla di certo per quanto riguarda le promozioni.

Il problema della mancanza di esperienza dei piloti di battello dopo l'esame o l'ulteriore formazione su grandi imbarcazioni si pone anche in altre compagnie di navigazione. La Compagnie

de navigation sur le lac Léman (CGN) richiede ai suoi dipendenti almeno due anni di esperienza come marinaio prima di sostenere l'esame di pilota, e nove anni di esperienza prima di sostenere l'esame per i piroscafi, anche se in passato era di 15 anni. Altre compagnie sono più flessibili. I colleghi hanno chiesto se l'UFT non debba essere più esigente nei suoi regolamenti di formazione, al fine di proteggere il personale di bordo dalle aspettative talvolta troppo elevate della direzione. Ciò eviterebbe loro di sentirsi talvolta sopraffatti e contribuirebbe a garantire la sicurezza.

I meccanici sono molto ricercati anche dalle compagnie di navigazione. «Se qualcuno si candida da noi per una posizione di meccanico che è stata pubblicizzata, quando gli viene comunicato lo stipendio se ne va subito», dice un collega. «Solo i pendolari transfrontalieri trovano la nostra paga interessante. I meccanici delle navi a vapore sono difficili da trovare.

Cosa stanno facendo le compagnie di navigazione per migliorare la loro attrattiva e le loro condizioni di assunzione e di lavoro, per evitare che il personale se ne vada e per trattenere nuovi dipendenti? Alcune si sono rese conto che gli stipendi devono essere «adeguati». La CGN, ad esempio, ha negoziato un nuovo sistema retribu-

tivo con il SEV, che migliora significativamente tutti gli stipendi. Dato che l'anno scorso le imbarcazioni erano generalmente ben utilizzate, o addirittura molto ben utilizzate, le trattative salariali per il 2024 sono andate complessivamente bene. Ma nelle aziende più piccole, con le loro magre finanze, gli stipendi rimangono modesti. A ciò si aggiunge il fatto che in estate i lavoratori sono costretti a lavorare molti fine settimana e a fare molti straordinari, e hanno difficoltà a prendere le ferie in quel periodo. Il nuovo contratto collettivo di lavoro della CGN propone nuovi criteri, con una pianificazione annuale e la possibilità di prendere due settimane di ferie in estate. Purtroppo, però, due aziende non sono ancora disposte a riconoscere il SEV come partner sociale.

In termini di reclutamento di soci, le sezioni della navigazione hanno ottenuto buoni risultati lo scorso anno. Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della sottofederazione VPT, si è congratulato per questo risultato. Come successore di Barbara Schraner, Flavio Schulze (Lago dei Quattro Cantoni) è stato eletto nel comitato di sezione, dove assisterà Roger Maurer (Lago dei Quattro Cantoni), Manuel Pinto da Silva (Laghi di Neuchâtel e Murten) e Martin Schild (BLS).

## TRASPORTO DELLE TIFOSERIE

# Il SEV chiede maggior sicurezza



Da destra: Ralph Kessler, Marjan Klatt, Jürg Hurni, Hanny Weissmüller, Reto Liechti, Sandra Marti e Claudio Pellettieri prima della consegna della risoluzione presso la sede centrale delle FFS a Berna-Wankdorf.

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Mercoledì 20 dicembre, una delegazione del SEV ha presentato ai rappresentanti delle FFS a Berna una risoluzione sul trasporto dei tifosi di calcio con la richiesta di maggiore sicurezza per il personale ferroviario e gli altri viaggiatori. I rappresentanti delle FFS hanno dimostrato grande comprensione e hanno fatto riferimento alle misure delle FFS attuate finora e a quelle previste con lo stesso obiettivo. È stata promessa una risposta scritta entro la metà di gennaio.**

La risoluzione esige che le FFS «Adepiamo al loro compito di diligenza verso il proprio personale, nonché verso la propria clientela, facendo tutto il possibile per tutelarne la salute» e concretamente esige che:

- il trasporto delle tifoserie avvenga esclusivamente su treni dedicati;
- il numero di agenti della polizia dei trasporti venga aumentato così che questa possa far fronte sia ai regolari compiti di sicurezza che a quelli straordinari legati alle tifoserie;
- il personale ferroviario sui treni dei tifosi venga aumentato in modo che siano sempre presenti almeno 5 agenti del personale viaggiante

## Insicurezza del personale di condotta

La risoluzione è stata approvata dall'assemblea dei delegati LPV alla fine di ottobre ed è sostenuta espressamente anche dalle sottofederazioni ZPV e AS. Al momento della consegna, Hanny Weissmüller ha sottolineato che diversi episodi hanno causato incertezza nel personale di locomotiva. Tra tutti, specialmente quello di fine maggio a Morges, quando un gruppo di tifosi ha attaccato il personale a bordo di un treno regolare e ci sono voluti 40 minuti prima che la situazione venisse portata sotto controllo dalla polizia cantonale vodese. Il fatto che la polizia dei trasporti non

fosse presente su quel treno è estremamente poco comprensibile. Per i macchinisti è problematico anche dover continuare a condurre treni con tifosi a bordo mentre i sistemi antincendio e di frenata d'emergenza sono disattivati. In questo modo, infatti, corrono il rischio di essere ritenuti responsabili se dovesse accadere qualcosa di grave.

## FFS puntano ancora sui treni speciali

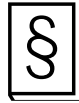
I responsabili delle FFS hanno sottolineato che le FFS intendono continuare a trasportare grandi gruppi di tifosi su treni speciali, ma che la realtà a volte si evolve diversamente, per

cuì diventa possibile solo reagire. Negli ultimi tempi, però, la pressione sulle squadre di calcio e sui tifosi è aumentata e ha contribuito a ridurre la frequenza degli incidenti gravi come quelli di Morges.

I rappresentanti delle FFS hanno inoltre sottolineato che nessun macchinista per il quale condurre un treno dei tifosi rappresenta un onere troppo gravoso sarà costretto a farlo. E si sono inoltre mostrati aperti a eventuali proposte in merito.

In futuro le FFS intendono poi istruire in modo ancora più efficace i macchinisti su come calmare le persone aggressive e se necessario, mantenere un certo distacco.





Servizio giuridico del SEV  
giornale@sev-online.ch

**Come ogni anno, con il 2024 diverse nuove disposizioni sono entrate in vigore nell'ambito delle assicurazioni sociali. Una grande novità riguarda il pensionamento, che potrà essere da una parte anticipato o rinviato e, dall'altra parte, parziale. Ma non è tutto. In questo articolo sono riassunti i principali cambiamenti, in base alle informazioni che erano disponibili a metà novembre 2023.**

## COLPI DI DIRITTO

# Cosa cambia nel 2024

### AVS: flessibilità del pensionamento e incentivi a lavorare più a lungo

Alcune misure della riforma AVS21 sono entrate in vigore il 1° gennaio 2024: così oggi gli assicurati possono prevedere il loro passaggio dalla vita attiva alla pensione in modo più flessibile e graduale. Potranno infatti anticipare una parte della loro rendita di vecchiaia e rinviarne un'altra, sia per l'AVS sia per la previdenza professionale.

Con il 2024, la nozione di età di pensionamento lascia il posto nella legislazione svizzera a quella di «età di riferimento». L'età detta «di riferimento» è quella alla quale una persona può iniziare a percepire la rendita di vecchiaia che le spetta, senza riduzioni né supplementi. Questa età è fissata a 65 anni per gli uomini e, d'ora in poi, anche per le donne nate nel 1964. Per le donne nate prima del 1964 vale un'altra età di riferimento.

Percepire la rendita AVS prima dei 65 anni sarà possibile dopo aver compiuto i 63 anni (62 per le donne della generazione transitoria). In questo caso la rendita viene ridotta secondo un tasso determinato in base al numero di mesi che separano la data di anticipazione dall'età di riferimento. La novità sta quindi nella possibilità di scegliere il mese e non più solo l'anno in cui andare in pensione. Qualcuno potrà ad esempio chiedere di ricevere la rendita AVS a 64 anni e 5 mesi.

Viceversa, gli assicurati potranno rinviare il momento dal quale percepire la rendita, al massimo fino a 70 anni. Il versamento della rendita potrà essere chiesto per un mese qualsiasi fra i 66 e i 70 anni. In tal caso si avrà diritto a un supplemento.

Un'altra nuova disposizione volta a rafforzare la flessibilizzazione è la facoltà di anticipare solo una parte della rendita, indipendentemente dal fatto che si prosegua o no un'attività lavorativa. Questo consentirà ad esempio di ridurre il proprio tempo di lavoro e di compensare il mancato reddito richiedendo solo una parte della rendita AVS. Gli unici vincoli al pensionamento parziale sono le percentuali: la rendita minima è del 20%, la massima dell'80%.

La riforma AVS21 prevede anche uno stimolo a lavorare più a lungo, allo scopo di aumentare l'importo della futura rendita di pensione. Ora è possibile scegliere se continuare a pagare contributi AVS sul totale del proprio salario, qualora si decida di continuare a lavorare anche dopo i 65 anni. La franchigia sulla parte di salario inferiore a 1400 franchi al mese diventa così facoltativa. Gli importi possono quindi essere utilizzati per colmare le eventuali lacune contributive.

Con il nuovo anno, il periodo di attesa per ottenere un assegno per grandi invalidi dell'AVS passa da dodici a sei mesi.

### LPP: aumento del tasso d'interesse minimo

Per quanto concerne la previdenza professionale obbligatoria (LPP), con il 2024 il tasso d'interesse minimo viene aumentato di 0,25 punti all'1,25%. In materia di pensionamento flessibile nel 2° pilastro, la riforma AVS21 introduce un'offerta minima di opzioni, valevole per

tutti gli assicurati della LPP e che ricalca nelle grandi linee le possibilità esistenti per l'AVS (pensionamento fra 63 e 70 anni e pensionamento parziale).

### AI: adeguato il reddito ipotetico

Il grado di invalidità è determinante per stabilire se esiste un diritto a una rendita d'invalidità e, per effetto, calcolare l'importo di tale rendita. Per valutare questo grado, gli uffici AI confrontano i redditi della persona assicurata prima e dopo l'insorgere dell'invalidità. Se un assicurato non lavora più, si applicano importi ipotetici, basati sui dati delle rilevazioni dei salari.

Questi redditi ipotetici in caso di invalidità sono stati ridotti del 10% dal 1° gennaio 2024, allo scopo di meglio considerare le effettive possibilità di guadagno delle persone con problemi di salute, che sono spesso inferiori agli importi di riferimento delle rilevazioni salariali. La nuova disposizione dovrebbe comportare un aumento del grado d'invalidità delle persone interessate, con un corrispondente aumento della loro rendita, come pure un numero elevato di revisioni dei casi.

La nuova deduzione forfetaria del 10% si applicherà unicamente ai nuovi casi per i quali è necessario prendere in considerazione un reddito ipotetico, in mancanza di un reddito effettivo dopo l'insorgere dell'invalidità. Le rendite correnti andranno sottoposte a revisione dagli uffici AI entro tre anni dall'entrata in vigore delle nuove norme.

### IPG: congedo prolungato per il genitore superstite

Dal 1° gennaio 2024, in caso di decesso di un genitore poco dopo la nascita di un figlio il genitore superstite avrà diritto a una proroga del congedo di maternità – o di paternità – di 16 settimane. Se una madre decede entro le 14 settimane dopo il parto, il padre del bambino – o la moglie della madre – avrà diritto a un congedo di 14 settimane, in aggiunta alle due già previste. In caso di decesso del padre o della moglie della madre durante i sei mesi che seguono la nascita del figlio, la madre superstite avrà diritto a un congedo supplementare di due settimane.

La modifica del regime delle indennità per perdita di guadagno (IPG) prevede tra l'altro cambiamenti nei termini utilizzati: in futuro l'espressione «congedo di paternità» è sostituita da «congedo per l'altro genitore», in seguito all'introduzione del progetto «matrimonio per tutti» nel 2022.

### PC: fine del periodo transitorio

In relazione con le prestazioni complementari (PC), il 2024 segna la fine delle disposizioni transitorie della riforma entrata in vigore nel 2021. Queste disposizioni erano previste per le persone che già erano al beneficio di PC e che avrebbero subito una riduzione delle loro prestazioni. Le vecchie norme in vigore prima del 2021 sono state applicate per un periodo di tre anni, per permettere agli interessati di adattare la loro situazione individuale.

### AINF: riduzione delle indennità per negligenza grave

Concludiamo con una novità che non concerne le norme di legge ma un cambiamento della pratica riguardante l'assicurazione contro gli infortuni (AINF) in caso di infortunio non professionale. In effetti, gli assicuratori sembrano aver adottato norme più severe e applicheranno in maggior misura una riduzione delle indennità giornaliere in caso di negligenza (o colpa) grave dell'assicurato, come previsto dall'articolo 37 della LAINF. Rammentiamo che in materia di circolazione stradale è generalmente considerata una «negligenza grave» la violazione di una regola fondamentale o di elementari norme di prudenza.



AVS, LPP, PC,... sono entrati in vigore numerosi cambiamenti che toccano il nostro quotidiano.

DIGSTUDIO/FREPIK



## Unisciti a noi su Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



VOTAZIONE DEL 3 MARZO 2024

# Domande e risposte sulla 13esima AVS

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

Il 3 marzo voteremo sull'iniziativa «Vivere meglio la pensione». L'iniziativa chiede che tutti i pensionati e tutte le pensionate abbiano diritto a una tredicesima mensilità AVS.

## Perché abbiamo bisogno di una tredicesima AVS?

Chiunque abbia lavorato tutta la vita in Svizzera merita una pensione di vecchiaia che gli consenta di vivere. Tuttavia, questo è sempre meno vero, anche se la Costituzione federale (art. 112 dell'Assicurazione vecchiaia, superstiti e invalidità) recita: «le rendite devono coprire adeguatamente il fabbisogno vitale».

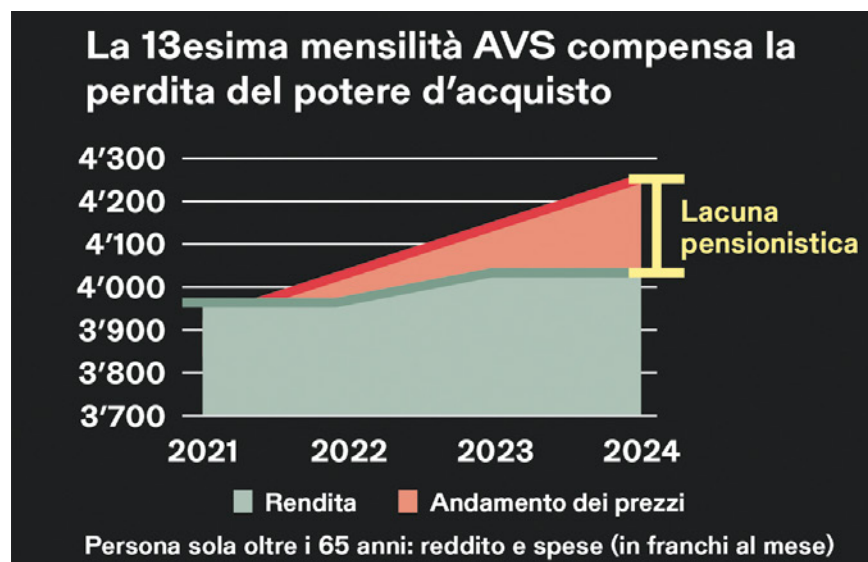
L'AVS, il primo pilastro del nostro sistema pensionistico, viene adeguata all'inflazione. Purtroppo, però, non sono inclusi l'aumento dei premi dell'assicurazione malattia e altri costi crescenti. Questi costi, che sono aumentati negli ultimi anni, si stanno divorando un'intera pensione mensile. Alla fine del mese, nei portafogli di un numero sempre maggiore di pensionati rimangono sempre meno soldi o addirittura niente. Una 13esima pensione AVS compenserebbe la perdita di potere d'acquisto. Inoltre, le rendite delle casse pensioni sono sempre più in ribasso. Il 2° pilastro non prevede, infatti, un adeguamento obbligatorio all'inflazione. Inoltre, i nuovi pensionati ricevono sempre meno rendite per i contributi versati alla cassa pensioni rispetto al passato, perché il capitale di previdenza ha rendimenti inferiori sui mercati finanziari. La 13esima rendita AVS attenuerebbe pertanto queste perdite.

## Si dice che l'AVS sia in cattive acque. Come andrebbe finanziata la tredicesima AVS?

Già negli anni 2000 il Confederazione prevedeva un deficit miliardario per l'AVS. Nel 2019 UBS paventava un buco nell'ordine delle migliaia di miliardi di franchi. Le banche, le compagnie di assicurazione e i loro lobbisti nei partiti di centro-destra del Parlamento federale hanno per anni fomentato il panico. Finora questi scenari apocalittici non si sono mai avverati; il Consiglio federale ha dovuto rivedere i propri modelli di calcolo. In base alle prospettive finanziarie ufficiali, nel 2026 si prevede un'eccedenza nell'AVS pari a 3,5 miliardi di franchi. E le riserve dell'AVS registrano ogni anno un nuovo record: attualmente pari a 50 miliardi e alla fine del decennio raggiungeranno quota 70 miliardi.

Perché l'AVS gode di buona salute nonostante l'aumento dei beneficiari di rendite?

Perché la nostra economia è sempre più produttiva e i salari aumentano. E poiché i contributi devono essere versati su tutti i salari, senza limite massimo, mentre le pensioni hanno un tetto massimo, i salari alti contribuiscono in modo adeguato. Questo porta a una redistribuzione dall'alto verso il basso e contribuisce a garantire che la



differenza tra ricchi e poveri in Svizzera non diventa troppo grande. Allo stesso tempo, sempre più donne partecipano al mercato del lavoro. Inoltre, l'AVS è più efficiente del 2° pilastro perché i contributi arrivano direttamente ai beneficiari della pensione senza che le banche e le compagnie assicurative distolgano i costi amministrativi e profitti. Con l'AVS, sono i cittadini a ricevere i benefici. Al momento della sua introduzione, la 13esima mensilità AVS costerà ogni anno circa 4,1 miliardi; in quell'anno le eccedenze previste di 3,5 miliardi copriranno già l'80% delle nuove spese. Per coprire a lungo termine la differenza e l'aumento dei costi, è sufficiente lo 0,4% in più del salario di lavoratori e datori di lavoro. I costi sono quindi facilmente sopportabili se si confronta l'attuale contributo AVS del 4,35% a carico di dipendenti e datori di lavoro con i contributi molto più elevati delle casse pensioni.

## Qual è la situazione delle prestazioni complementari?

L'iniziativa prevede che anche i beneficiari di prestazioni complementari ricevano un aumento della pensione. Anche loro dovrebbero percepire un miglioramento. Tuttavia, le prestazioni complementari non sono una soluzione al problema delle pensioni. Sono utili quando le pensioni non coprono il costo minimo della vita. Simili all'assistenza sociale durante la vita lavorativa, hanno lo scopo di aiutare in caso di emergenza. Sono decisive, ad esempio, per poter sostenere le spese della casa di riposo, ma non sono un rimedio per le rendite insufficienti. Dopo una lunga vita lavorativa, in età avanzata i lavoratori e le lavoratrici hanno diritto a una rendita con cui poter vivere dignitosamente, senza dover esibire e conteggiare ogni singola fattura medica. Oggi sono 350 000 le persone che hanno bisogno di prestazioni complementari, ovvero un pensionato su dieci. Il numero di donne che ne ha bisogno è il doppio rispetto agli uomini. Almeno 230 000 persone non richiedono le prestazioni complementari nonostante ne abbiano diritto. Attualmente, quindi, questo sistema non

funziona in modo ottimale, soprattutto per le persone più vulnerabili

## Perché non vengono aumentate solo le rendite AVS più basse? Perché anche i ricchi devono ricevere una 13esima pensione AVS?

«Sono a favore di un aumento dell'AVS, ma solo delle rendite più basse», affermano in molti. Certo, l'idea sarebbe buona; peccato che tutte le rendite AVS sono basse. La pensione AVS media è di 1800 franchi al mese. Le persone con salari bassi ricevono già oggi questa pensione. Chi ha sempre versato all'AVS e ha figli può aspettarsi la pensione massima di 2450 franchi al mese. La pensione minima viene versata solo a persone che non avevano quasi nessun reddito, ad esempio perché hanno lavorato in Svizzera solo per pochi anni.

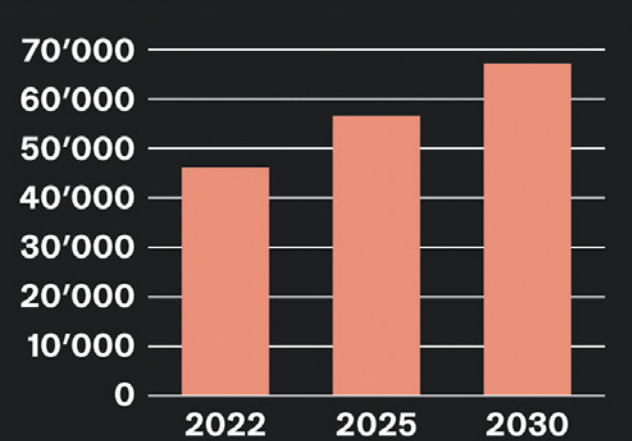
L'ex consigliere federale e «padre dell'AVS», Hans-Peter Tschudi, disse una volta: «I ricchi non hanno bisogno dell'AVS, ma l'AVS ha bisogno dei ricchi». L'AVS ha un effetto redistributivo. Ciò significa che il manager che guadagna milioni e ha versato milioni all'AVS e l'operaio che ha versato «solo» qualche decina di migliaia di franchi ricevono alla fine lo stesso importo.

## Perché una 13esima mensilità anziché l'esenzione dalle imposte dell'AVS?

La richiesta di esentare le pensioni AVS dalle imposte ricorre regolarmente. Tuttavia, un'analisi dei dati disponibili mostra che questa sarebbe una misura sbagliata in termini di politica sociale e finanziaria. Dell'esenzione fiscale beneficerebbero soprattutto i redditi elevati, che si trovano ai livelli più alti della progressione fiscale. A pagarne le conseguenze sarebbero i pensionati con rendite medio-basse che risparmierebbero molto meno sulle imposte e verrebbero colpiti dai programmi di risparmio pubblici. L'esenzione fiscale infatti comporterebbe forti perdite negli introiti di Confederazione, Cantoni e Comuni. Gli sconti AVS delle FFS o in occasione di eventi subirebbero una forte pressione; inoltre verrebbero messi in discussione il contributo federale all'AVS e la compensazione del rincaro.

## Patrimonio AVS presto a quota 70 miliardi!

(in mio. franchi)



## Perché prima non viene abolito il plafonamento delle rendite per coniugi?

Per i coniugi le rendite non possono superare il 150% della rendita massima individuale; pertanto la loro rendita è inferiore a quella delle coppie di pensionati in concubinato. I sindacati si battono per migliorare le pensioni e aumentare il tetto massimo. Ma ora è importante innanzitutto introdurre la 13esima mensilità AVS che aiuta tutti: single e coppie, sposate o meno. Solo adottando la 13esima mensilità AVS potremo fare pressione per risolvere anche altri problemi, come il plafonamento delle rendite per coniugi.

## Perché non vengono aumentate le rendite AI?

La perdita di potere d'acquisto dei pensionati deve essere compensata rapidamente. Una 13esima mensilità AVS è uno stimolo a migliorare anche le prestazioni dell'assicurazione per l'invalidità (AI). Anche nell'AI, le cui rendite sono storicamente legate alle rendite AVS, sarà necessaria una 13esima mensilità, che verrà introdotta una volta decisa quella dell'AVS.

## Perché la 13esima AVS è particolarmente importante per le donne?

In media, le donne ricevono ancora una pensione inferiore di circa un terzo rispetto agli uomini. Vale a dire 17.000 franchi in meno all'anno. Questo divario pensionistico si verifica soprattutto nel 2° pilastro, perché molte donne svolgono un compito di cura non retribuito. Senza questo lavoro la società si fermerebbe: lo sappiamo da tempo. Ciononostante, proprio queste attività sono la causa delle rendite basse per le donne. In Svizzera la povertà in età avanzata è donna! In questo caso la 13esima mensilità AVS produrrebbe la massima efficacia. Perché solo nell'AVS tutti sono assicurati e solo l'AVS prevede una rendita per il lavoro di cura e assistenza non retribuito. Gli accrediti per compiti assistenziali ed educativi dell'AVS riducono il divario pensionistico. Crescere un figlio aumenta la rendita AVS mensile fino a 350 franchi.

Ulteriori Info: [www.avsx13-si.ch](http://www.avsx13-si.ch)

Roland Schwager, Presidente centrale PV, giornale@sev-online.ch

L'inflazione è tornata a colpire duramente. Secondo le statistiche ufficiali, a fine 2023 era dell'1,6%. Un valore che non tiene conto dei premi di cassa malati, che quest'anno sono saliti mediamente dell'8,7% rispetto al 2023 (in Ticino addirittura del 10,5%), dato che non sono considerati nel paniere per il calcolo dell'indice nazionale dei prezzi al consumo. L'Ufficio federale di statistica vi si oppone fermamente, e sostiene che i costi della sanità sono già inclusi nell'indice nazionale dei prezzi sotto altre voci (!) Può essere. Tuttavia, l'aumento dei premi di cassa malati fa male! E scava un grosso buco nel nostro borsello. Un buco che sentono in modo particolare tutti coloro che, fra

di noi, devono tirare avanti con una pensione modesta. Nel 2024 a ogni pensionata/pensionato mancherà un mese di rendita!

Certo, attualmente la PV SEV si impegna per ottenere la compensazione del rincaro sulle nostre rendite pensionistiche; ma per questo noi dipendiamo dalla buona volontà del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS, che può concedere un rincaro solamente «Se lo consentono le risorse finanziarie disponibili». A quanto pare, di risorse disponibili non ce ne sono. L'ultima indennità di rincaro sulle rendite è stata accordata nel 2004. Ogni commento è superfluo.

Che fare allora per chiudere nell'immediato il buco nel nostro portamonete? Il prossimo 3 marzo andremo a votare sull'iniziativa USS per una 13esima mensilità AVS. Questa

iniziativa era stata consegnata alla Cancelleria federale nel 2021, forte di 137.550 firme, fra le quali decine di migliaia di membri del SEV. Ora si tratta di fare in modo che venga realizzata!

Sappiamo che la generazione più anziana va a votare più spesso rispetto a quella più giovane. Questo fatto ci dà oggi la possibilità di contribuire al successo dell'iniziativa! Vi chiedo con tutto il cuore di partecipare alla votazione, mettendo un «sì» nell'urna e motivando parenti, amici e colleghi a fare lo stesso. Con un «sì» potremo chiudere presto il buco scavato nel nostro borsello. Nessun'altra soluzione può essere più semplice e concreta del voto a favore di questa iniziativa. E malgrado tutte le narrazioni catastrofiste, la 13esima mensilità AVS può essere finanziata senza problemi.

## LETTERA APERTA

# Un sì sostenibile alla 13a AVS



## COMITATO CENTRALE ZPV

## Risultati catastrofici nell'indagine sul personale del 2023

**Servizio stampa ZPV.** Il 5 dicembre 2023, a mezzogiorno, i membri del Comitato centrale si sono riuniti per la seconda volta all'Hotel Bad am Schwarzsee (FR). Poco prima Petrus aveva fatto apparire come per incanto una fiaba invernale, ma purtroppo l'aveva impacchettata per bene nell'ovatta. Tuttavia, l'atmosfera tra i partecipanti era molto buona, soprattutto perché questo evento è sempre un momento speciale. Per una volta, ci permette di avere più tempo e maggiori opportunità di scambio reciproco.

Il presidente Ralph Kessler ha dato un benvenuto speciale ad Adrian Weibel, neoeletto coordinatore della RhB, e a Nadja Drewes per la traduzione. Per quanto riguarda le finanze, il tesoriere René Furrer ha riferito che stiamo rispettando il budget. Con piacere, nel 2023 abbiamo ricevuto altri rapporti dalle sezioni che volentieri saranno pubblicati sul sito [www.zpv.ch](http://www.zpv.ch).

Assistenza alla clientela 2021: l'ultimo incontro del 2023 con la direzione di KB si è svolto il 7 novembre 2023. Progetto garanzia degli introiti: molti hanno ritenuto che le domande del sondaggio fossero complicate. Alcuni responsabili hanno comunicato che avevamo accettato di analizzare i dati ELAZ. Tuttavia, questa affermazione non è corretta. Le FFS sono state invitate a correggere queste dichiarazioni, ma non lo hanno fatto. Anche la ZPV non è mai stata informata ufficialmente di questo progetto. Per questo motivo è stata inviata la ZPV-News. Trasporto di biciclette: non capiamo perché le regole per la prenotazione delle biciclette non siano state implementate su tutti i treni IC nel 2023, con la motivazione che alcuni treni sono meno frequentati. La ZPV chiede pertanto che questo regolamento venga attuato per tutti i treni entro il 2024, in conformità con le prescrizioni. I dati sugli effettivi del personale sono stati comunicati dalla direzione di KB per tutte le località. Alcune località presentano una significativa carenza di personale all'inizio del 2024, che comporterà un aumento significativo dei servizi ZK.

Affari correnti ZPV: finora non è successo molto per quanto riguarda la procedura di contestazione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che sia degno di nota per i dipendenti. L'attuazione è molto problematica. Per le FFS il caso è praticamente chiuso, ma non siamo affatto d'accordo, soprattutto perché dalla decisione dell'UFT non è cambiato quasi nulla e tanto meno è migliorato. Il tema della violenza sui treni/trasporti per i tifosi ha suscitato ancora una volta grandi e intense discussioni. Questo problema è onnipresente e ci preoccupa molto. Ecco alcuni dati: la violenza sui treni è ancora molto elevata (2447 casi registrati a fine settembre). Rispetto al 2022, le aggressioni sono aumentate del 2% e le mi-

nacce sono diminuite dell'1%. Il 75% di questi casi è a carico degli assistenti alla clientela e la tendenza è in aumento.

In media, il numero di giorni persi a causa della violenza ha raggiunto i 14 giorni. Una cifra allarmante che fa riflettere. Alcune misure sono state definite a partire dal 1.1.2024: accompagnamento dei treni critici (l'elenco sarà costantemente aggiornato). Decisivi per la valutazione sono i rapporti ESQ, il ricorso a TPO/Transsicura, il processo di denuncia penale (Fortuna); il personale ha il diritto di decidere la visibilità/presenza del personale e la doppia scorta dalle 22.00; concentrarsi sull'area di controllo.

Anche i risultati, a volte disastrosi, dell'indagine sul personale 2023 ci fanno riflettere: in diversi team, i punteggi relativi a temi come «Equilibrio tra vita privata e lavoro», «Tutela della salute», «Gestione/coinvolgimento del personale nei cambiamenti» e «Fiducia nella gestione del Gruppo» sono in profondo rosso. È evidente che le FFS non sono interessate a migliorare i luoghi di lavoro come quelli del FV-DOSTO (correnti d'aria, stress fisico dovuto a urti e colpi, ecc.) Le FFS preferiscono invece chiedere alla Commissione LdL l'abolizione dell'orario di lavoro annualizzato, anche se questo non è assolutamente un problema per il personale. Anche la prevista abolizione dell'attuale procedura di partenza ci pone non pochi interrogativi, soprattutto perché l'incidente mortale di Baden AG è avvenuto solo 4 anni fa!

Retrospectiva delle assemblee regionali: tutte e quattro le assemblee sono state ben organizzate e hanno avuto successo. La ZPV si congratula con Adrian Weibel per la sua elezione a coordinatore della RhB. Un ringraziamento a tutte le sezioni organizzatrici. Nuove strutture della ZPV: il gruppo di lavoro si è chinato sulla questione l'anno scorso e ha sviluppato due opzioni. Dopo un'intensa discussione in sessione plenaria, abbiamo votato su questo punto e deciso a favore di una versione adattata. I dettagli finali saranno messi a punto prima dell'Assemblea dei delegati. Roger Tschirky (coordinatore della RhB) e Roger Gander (rappresentante della Commissione Migrazione) erano presenti per l'ultima volta nella loro funzione all'interno del comitato centrale. Entrambi hanno lavorato per la ZPV per molti anni, anche in diverse altre funzioni. La ZPV desidera esprimere un sincero ringraziamento per il loro grande e duraturo impegno. Pure Simon Ochsner ha lasciato la carica di presidente di sezione, gli renderemo omaggio alla prossima occasione, nel 2024.

Tutti hanno ricevuto un dolce regalo di ringraziamento, preparato con cura da Sandra Furrer. Per concludere l'evento, ci siamo concessi un'altra delizia culinaria all'ora di pranzo e poi siamo tornati a casa.

ogni persona, non viene erogata automaticamente. I milionari che non hanno bisogno dell'AVS non devono richiederla.

### Argomenti a favore della 13esima AVS:

La 13esima AVS è una questione di logica! I dipendenti ricevono una tredicesima mensilità, che viene tassata. È prevista anche la tassazione dell'AVS. Conclusione: chi per tutta la vita (circa 40 anni) versa all'AVS i contributi sociali sul proprio salario annuo (compresa la tredicesima) ha diritto di ricevere la tredicesima anche da pensionato!

L'AVS è indispensabile per il sostentamento di quasi tutti. A causa della forte diminuzione del potere d'acquisto, la tredicesima AVS è quindi urgentemente necessaria.

Pertanto, il 3 marzo 2024: SÌ all'iniziativa per una tredicesima AVS.

## PV TICINO E MOESA

## Un lieto pranzo di Natale



**Massimo Piccoli, vicepresidente PV.** Anche l'edizione 2023 del pranzo di Natale organizzato dalla PV Ticino e Moesa è stato un successo oltre ogni più rosea aspettativa.

Un centinaio di pensionati ha potuto approfittare di un ricchissimo aperitivo e di un menu natalizio scelto con cura dal nostro collega di comitato Marco Hefti.

E a quanto si è potuto constatare nel vedere i piatti vuoti che ritornavano in cucina, la scelta culinaria è stata molto gradita.

Si sono visti diversi volti nuovi e questo a conferma che quanto stanno facendo la nostra presidente e il comitato in corpore, è molto apprezzato da colleghe e colleghi.

Un particolare ringraziamento a chi ha organizzato la riffa gratuita che ha messo in palio tanti premi così che quasi tutti i presenti hanno potuto vincere qualcosa.

E che dire del regalino che la nostra presidente Eliana ha voluto donare a tutti e a tutte come segno di affetto? Un vasetto di sale, aromatizzato con erbe dell'orto di casa sua.

Un dovuto ringraziamento a Eliana e a tutte e tutti coloro che hanno offerto i premi della riffa.

Il Comitato PV Ticino e Moesano vi augura di iniziare l'anno nuovo sotto la buona stella e vi ricorda che è solo con la vostra attiva presenza alle nostre attività che la nostra sezione vive.

## COMITATO CENTRALE PV

## Compensazione del rincaro anche per i pensionati!

**Alex Bringolf.** Il presidente centrale Roland Schwager ha diretto l'ultima riunione del 2023 a Zurigo, presente l'intero Comitato Centrale e Franco Panzeri per la Commissione di revisione.

Alcuni punti in sospeso concernenti le FVP potranno essere ripresi solo al momento in cui le facilitazioni di viaggio saranno integrate nello SwissPass. Per quanto riguarda i cambiamenti che arriveranno con il nuovo anno, Roland Schwager ha informato a più riprese sui nostri organi di stampa e in vari incontri con le sezioni.

Il diritto alle FVP resta garantito anche in caso di ritiro dell'intero capitale di vecchiaia al momento del pensionamento.

Nel 2024 dovranno essere rinnovate le cariche per il periodo amministrativo 2025-2028 nelle sezioni e nel Comitato centrale della PV. Con la prevista partenza di Hans Heule a fine 2024, i membri del CC sarebbero scesi a cinque. Purtroppo, nel frattempo anche il collega Giuseppe Meienberg ha dovuto comunicare la sua rinuncia con effetto immediato per motivi di salute. Il CC ne è molto addolorato e gli augura ogni bene, anche a nome di tutti i nostri affiliati. Prenderemo

degnamente congedo da Hans e Giuseppe alla prossima assemblea dei delegati, che sarà fra l'altro chiamata a designare un subentrante in Comitato centrale.

All'indomani della nostra riunione, era attesa la decisione del Consiglio di fondazione della CP FFS in merito alla richiesta della PV, sostenuta da una risoluzione, di una compensazione del carovita ai pensionati. Eravamo fiduciosi che San Nicolao ci avrebbe portato un bel regalo. Possiamo in effetti anticipare che nei primi mesi del 2024 le pensionate e i pensionati riceveranno un importo una tantum di 1000 franchi come rincaro. Ringraziamo di cuore Aroldo Cambi, responsabile finanze del SEV e presidente del Consiglio di fondazione della CP FFS, per essersi adoperato in favore della nostra richiesta. Davvero una bella notizia per l'Avvento! Roland Schwager ha ringraziato tutti coloro che hanno sostenuto sia la proposta sia la risoluzione, in particolare la sezione PV Basilea, che ne è stata iniziatrice.

Giunti a fine anno, il CC augura a tutte e tutti un sereno periodo d'Avvento, Buone Feste e una pronta guarigione ai nostri membri malati.

## LETTERA DEI LETTORI

## I falsi argomenti di chi si oppone



René Herrmann,  
PV Berna

Gli oppositori vogliono impedire la tredicesima AVS e ritengono che anche i milionari che non ne hanno bisogno, percepiscono la tredicesima mensilità AVS.

L'AVS invece deve essere richiesta da



ZPV CENTRO

## Molti i temi sul fuoco

**Jana Müller, ZPV Lucerna.** Il 17 novembre 2023 noi della ZPV Lucerna, la Regione Centro, abbiamo accolto calorosamente i nostri ospiti al Ristorante Gotthard di Goldau.

Il vicepresidente Daniel Schindler ha salutato i 38 presenti e il relatore ospite Roger Rölli, consulente di Helvetia Assicurazioni. È stata anche l'occasione per discutere di alcune tematiche che ci interessano quali ad esempio la situazione del personale, le distribuzioni e altro ancora. Da parte nostra cerchiamo di perseguire i nostri obiettivi sul lungo tempo e ci auguriamo che presto le cose possano migliorare.

Dopo le presentazioni da parte di Daniel Schindler, ha preso la parola Roger Rölli, attivo da oltre vent'anni presso l'agenzia generale di Helvetia a Lucerna. Egli ha illustrato l'utilità della collaborazione tra il SEV e Helvetia, e quali sono i vantaggi per i membri del nostro sindacato.

Fra questi ricordiamo:

- una riduzione del 10% sull'assicurazione veicoli a motore
- uno sconto del 50% sul premio iniziale per l'assicurazione clienti privati

Per ulteriori indicazioni si veda qui: <https://www.helvetia.com/ch/web/de/affinity-partner/sev.html?rid=sev>

Il presidente centrale Ralph Kessler ha portato molte informazioni di prima mano, purtroppo anche qualcuna non proprio rallegrante. Valérie Solano ha lasciato la carica di vicepresidente SEV e anche il collega Jürg Hurni ha problemi di salute. Dato che tra poco tempo Jürg andrà in pensione, sarà René Zürcher a riprendere il dossier Traffico viaggiatori FFS.

I temi che interessano la nostra Regione sono sempre gli stessi, ad esempio l'aumento degli episodi di violenza contro il personale dei treni. Un fenomeno che non si riscontra solo sui treni ma che interessa anche diverse stazioni e per il quale appare doveroso agire, considerato che ne sono toccate tutte le regioni. Ralph Kessler continuerà a raccogliere le segnalazioni ESQ a questo riguardo, che ci offrono validi argomenti per chiedere provvedimenti. Non meno preoccupanti sono del resto i treni delle tifoserie di calcio, anche considerato che quest'anno vi sono due squadre in più nel campionato, per un totale di ben 48 partite. Più squadre

significano materiale rotabile supplementare, che però non sempre è disponibile e per questo i tifosi devono essere trasportati nei treni regionali. Vogliamo sperare che eventi come quello del marzo 2023 a Renens-Morges non debbano più ripetersi e che si possano trovare soluzioni adeguate con le associazioni di tifosi.

Un altro tema assai attuale, su cui si è discusso molto, sono i turni legati alla chiusura della galleria di base del San Gottardo. Tutti noi ci auguriamo che le tabelle di servizio vengano adattate e siano comunicate per tempo al personale.

Quest'anno si è tenuto a Morschach l'incontro dei quattro Paesi. Purtroppo l'Austria ha dovuto dare forfait all'ultimo momento. Durante i lavori abbiamo potuto constatare che gli agenti del treno delle reti ferroviarie confinanti hanno i medesimi problemi che affliggono le FFS. Un resoconto dettagliato dell'incontro dei quattro Paesi si trova anche nel giornale SEV.

In rappresentanza della CoPe è intervenuta la collega Martina Tschanz. Uno dei principali temi trattati è stato il sondaggio sulle distribuzioni, compilato da numerosi colleghi e colleghe. Dall'elaborazione delle risposte ci attendiamo cambiamenti in meglio e comprensione anche in fatto di distribuzioni. Un grosso ostacolo è tuttavia rappresentato dai 26 giorni di assenza per ogni agente del personale treno. A questo riguardo è stata costituita una Task force, che dovrà indagare le ragioni di così tante assenze. Sono inoltre sempre in corso le misurazioni sui treni bipiano TLP, per i quali non si esclude che potrebbero avere un influsso sul numero di giorni di malattia.

Alcuni colleghi stanno testando al momento un ELAZ con un nuovo software, da cui si attendono miglioramenti soprattutto per la videocamera. Ovviamente non sappiamo ancora quando potremo disporre del nuovo dispositivo.

Dopo tutte queste utili informazioni, per le quali ringraziamo nuovamente Ralph Kessler e Martina Tschanz, abbiamo potuto gustare in piacevole compagnia l'ottimo pranzo servito dal Ristorante Gotthard.

Ci rallegriamo sin da ora di essere ospiti dell'assemblea regionale del prossimo anno in Ticino.

VPT PENSIONATI FERROVIA RETICA

## La difficile ricerca di un presidente e di un attuario

**Felix Murk.** Come da tradizione, il presidente Felix Murk ha aperto la riunione del Comitato alle 10.45 del mattino. L'Assemblea generale annuale si è tenuta a partire dalle 14.00 al Café Giger di Thusis. La nostra vecchia sede per le riunioni, il ristorante «zur alten Brauerei», è infatti stato chiuso. Era presente come ospite anche il presidente della sezione VPT RhB, Arnold Caviezel. Gli ex colleghi della RhB si incontrano sempre a novembre.

Quest'anno l'argomento principale sono state le elezioni. Nel 2022, l'attuale presidente ha annunciato il suo ritiro dopo 15 anni. Nonostante le numerose telefonate e lettere, non è stato possibile trovare un successore. Per Murk è importante continuare a guidare il gruppo come presidente ad interim fino alla primavera, ma deve esserci una soluzione. Ringraziamo il precedente segretario Markus Cadosch e diamo il benvenuto al nuovo Roger Tschirky.

Non siamo riusciti a trovare una soluzione anche per la posizione dell'attuario ad interim Hanspeter Trepp, che, oltre al ruolo di revisore dei conti, ha svolto per due anni anche quello di attuario. Siamo invece riusciti a trovare un nuovo tesoriere nella persona di Christian. Grazie, Grazia Fitg! Dopo 15 anni, Rolf Dietenheim (tesoriere) si è dimesso. Grazie Rolf!

La riunione si è aperta con i punti all'ordine del giorno. Purtroppo erano presenti solo 23 membri. Nel 2023, 8 colleghi ci hanno lasciato, l'assemblea ha osservato un minuto di silenzio in loro onore.

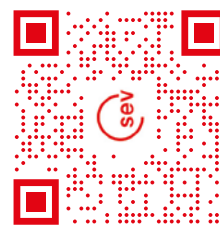
In una breve relazione annuale, il Presidente ha fatto il punto sull'anno appena trascorso. Come sempre, la gita dei pensionati a Samnaun di quest'estate è stata uno dei punti salienti.

Anche quest'anno le onoreficenze sono state molte: 17 membri ne hanno ricevuto una per i 50, 60 e 70 anni di appartenenza al SEV. Grazie per la vostra fedeltà al SEV!

Anche il rapporto di cassa è stato approvato all'unanimità. Il bilancio è di nuovo più roseo e il punto all'ordine del giorno è stato confermato con un applauso. Il revisore dei conti H.P. Trepp ha raccomandato l'approvazione del bilancio annuale.

Il giorno dell'Assemblea generale, la sezione VPT Pensionati RhB contava 266 membri (con riserva). Questa cifra è sempre compresa tra 250 e 300 e ci sforziamo di reclutare il maggior numero possibile di membri per il nostro gruppo.

Una nota importante è stata fatta dal presidente: non dimenticatevi di recarvi alle urne a marzo - SÌ alla tredicesima AVS! Tutti sono stati invitati a fare uno spuntino alle 16 circa. Grazie alla nostra tesoreria.



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







# cemea

## Programma di formazione 2024

### Formazione animatori

#### Essere attori della propria vacanza!

Da venerdì 2 febbraio, dopo cena, a domenica 4 febbraio alle 15.00 circa

#### Primi Soccorsi Pediatrici in Colonia

24 febbraio 2024 dalle 8.00 alle 16.30 / 23 marzo 2024 dalle 8.00 alle 16.30 / 25 maggio 2024 dalle 8.00 alle 16.30

#### La colonia e il centro estivo: una visione da responsabili

Sabato 9 marzo 2024, dalle 9.00 alle 17.00 e da giovedì 9 maggio (ore 10.00) a domenica 12 maggio (ore 15.00)

#### Stage di base 1 per animatori e animatrici di colonie, campi, centri estivi di vacanza, scuole montane e altri centri di animazione e di soggiorno per i ragazzi

Da venerdì 29 marzo 2024 a sabato 6 aprile 2024

#### Sporchiamoci le mani... in natura!

Sabato 13 aprile 2024 dalle 9.30 alle 17.00

#### Danze etniche collettive

Sabato 20 aprile 2024 dalle 14.30 alle 18.30

#### Liti in colonia tra partecipanti, come prepararsi e gestirle?

Sabato 27 aprile 2024 dalle 9.00 alle 17.00

#### Con il sole in piena fronte, coi capelli spettinati

Sabato 5 ottobre 2024 (riserva in caso di brutto tempo 12 ottobre 2024), dalle 9.00 alle 17.00

#### Dal suono alla voce

Sabato 19 ottobre 2024 (corso del mattino dalle 09.00 alle 12.00 / corso del pomeriggio dalle 13.30 alle 16.30)

#### Una danza voglio far...

Sabato 16 novembre 2024 (corso del mattino dalle 09.00 alle 12.00 / corso del pomeriggio dalle 13.30 alle 16.30)

### Formazione centri extrascolastici

#### Alimentazione equilibrata e movimento... all'interno di un centro (marzo 2024)

Sabato 9 marzo 2024 dalle 8.30 alle 17.00

#### Alimentazione equilibrata e movimento... all'interno di un centro (ottobre 2024)

Sabato 5 ottobre 2024 dalle 8.30 alle 17.00

### Formazione prima infanzia

#### Accompagnamento responsabili asili nido

I momenti verranno concordati caso per caso

#### Tu per me sei importante...

Sabato 12 ottobre 2024 e domenica 13 ottobre 2024 dalle 8.45 alle 17.00

#### Formazione interna per équipe educative degli asili nido

I giorni verranno concordati caso per caso

### Centri di socializzazione

#### L'ambiente che accoglie

Sabato 24 febbraio e sabato 23 marzo 2024, dalle 9.00 alle 16.00

Approfondimenti  
e iscrizioni



Cemea, Via Agostino Maspoli 37, 6850 Mendrisio, 091 630 28 78  
[www.cemea.ch](http://www.cemea.ch)

## Autolinee Bleniesi

**05.02**

Assemblea del personale  
per innovo CCL

Stimate colleghe, stimati colleghi, come noto, il vostro Contratto Collettivo di Lavoro (CCL) scade il 31.12.2024. Le parti contrattuali si sono già intese per un rinnovo dello

stesso. Prima di andare in trattativa, i Sindacati SEV e OCST, unitamente alla Commissione del Personale, vogliono parlarne con voi. Siete pertanto tutti invitati:

**Quando:** lunedì 5 febbraio alle ore 20.15

**Dove:** presso la sala multiuso pompieri di Dongio.

**Ordine del giorno:**

**1.** Saluti da parte dei Sindacati e della CoPe; **2.** Informazioni generali da parte dei Sindacati; **3.** Mandato assembleare per le trattative; **4.** Diversi

Vi aspettiamo numerosi.

# Agenda 1/24



Jugend  
Jeunesse  
Gioventù



## Fine settimana in slitta a Bergün

24 – 25.2.2024

Il leggendario fine settimana in slitta nel villaggio di Bergün si svolgerà anche l'anno prossimo. Si gareggia su due piste attraverso le affascinanti montagne dei Grigioni. Pernotteremo nel Berghaus Pazi, che si trova proprio al centro della scena.

**Quando:** dal 24 al 25.2.2024

**Dove:** Bergün

**Costi**  
Apprendisti/e: Gratis  
Membri: CHF 50.–  
Non membri: CHF 100.–



È possibile iscriversi direttamente inviando un'e-mail a [jugend@sev-online.ch](mailto:jugend@sev-online.ch). Il termine di iscrizione è il 1. febbraio 2024.

Dopo l'iscrizione riceverai il programma dettagliato e ulteriori informazioni.

Non vediamo l'ora di trascorrere un fantastico fine settimana con tutti e tutte voi!



### I NOSTRI MORTI

**Vanza Giancarlo**, 94 anni.

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

### IMPRESSUM

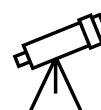
**Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV.** Pubblicazione tutte le tre settimane. ISSN 2624-7836  
**Tiratura:** edizione italiana: 2 670 copie; totale: 32 416; certificata il 10.10.2023  
**Editore:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)  
**Redazione:** Michael Spahr (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler  
**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)  
**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008,

3000 Bern 6, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi  
**Pubblicità:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch), 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)  
**Prestampa:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)  
**Stampa:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)  
**Prossima edizione:** 16 febbraio 2024.  
**Chiusura redazionale:** 6 febbraio, ore 10.00.



DIRITTO

# La mediazione: uno strumento per risolvere i conflitti di lavoro

 **Irène Wettstein,**  
avvocata e mediatrice  
giornale@sev-online.ch

**In caso di conflitto sul lavoro, la mediazione può essere un modo per evitare i lunghi e costosi procedimenti presso il tribunale dei Proviviri.**

Paolo ha lo stomaco in subbuglio. Domani deve partecipare a un'udienza presso il tribunale dei Proviviri. Lì incontrerà il responsabile delle risorse



Irène Wettstein, avvocat.

umane, la persona che gli ha comunicato il licenziamento. Gli tornano in mente le terribili condizioni di lavoro che lo hanno fatto ammalare e che hanno portato al suo licenziamento. Il suo avvocato lo difende bene; sarà al suo fianco in aula, ma non può garantirgli il successo del processo. Paolo non ce la fa più. È allora che si ricorda di un amico che gli aveva parlato della sua esperienza di mediazione.

Non tutti i conflitti di lavoro sono drammatici come quello di Paolo. Nella maggior parte dei casi l'ex dipendente desidera evitare una battaglia legale con il suo ex datore di lavoro. Il motivo è che il processo giudiziario acuisce le tensioni a causa della sua complessità, della lunghezza e, forse soprattutto, della mancanza di spazio per l'empatia; i ricordi traumatici affiorano e le ansie persistono. Se da un lato i dipendenti vogliono vedersi riconoscere l'ingiustizia subita sul lavoro, dall'altro hanno bisogno di voltare pagina. La mediazione può aiutare a risolvere questa complessa equazione.

La mediazione aiuta a risolvere i

conflitti sia durante il rapporto di lavoro sia dopo la sua conclusione. Il suo scopo è quello di consentire alle persone coinvolte in una controversia, o a coloro che desiderano prevenirla, di ristabilire la comunicazione e di costruire una soluzione nell'interesse di tutti, avvalendosi dei buoni uffici di un mediatore. Questo terzo è neutrale rispetto al conflitto e indipendente rispetto alle parti. La riservatezza degli scambi è garantita. Il mediatore, inoltre, non può essere ascoltato come testimone in caso di fallimento della mediazione. Queste condizioni sono essenziali. Creano la necessaria fiducia tra i protagonisti e garantiscono che il mediatore non venga strumentalizzato. Il processo di mediazione è volontario; ogni parte è libera di intraprenderlo e di terminarlo in qualsiasi momento. Il processo può svolgersi in un rapporto di lavoro, sia verticale (con la gerarchia) che orizzontale (con i colleghi). Ha anche dei limiti: la mediazione non è appropriata nei conflitti caratterizzati da aspetti di controllo duraturo su una delle parti, in particolare una situazione di molestie psicologiche.

Secondo diversi studi, i conflitti sul posto di lavoro sono la principale causa di inabilità psicologica al lavoro. Per prevenire tali situazioni, alcune aziende private ed enti pubblici hanno istituito organismi interni, come una persona confidenziale, o incoraggiato la mediazione esterna. In una sentenza del 2012, il Tribunale federale del 9 maggio 2012 (2C\_462/2011). Per incoraggiare questo processo, l'Ufficio federale di giustizia ha inserito un riferimento alla mediazione nel modulo di richiesta di conciliazione che mette a disposizione sul suo sito web (<https://urlz.fr/pb6v>).

In situazioni di conflitto sul posto di lavoro, né il dipendente né il datore di lavoro hanno da guadagnare se lasciano che il conflitto si inasprisca. Sia durante il rapporto di lavoro sia dopo la sua conclusione, il ricorso alla mediazione è spesso un buon modo per distendere i rapporti, gestire il conflitto e trovare una soluzione duratura che soddisfi tutte le parti. È possibile anche raggiungere accordi

fuori dagli schemi, laddove un giudice può solo emettere una sentenza con poche sfumature. Si può evitare un processo costoso e lungo, dall'esito incerto.

All'inizio dell'udienza del giorno successivo, Paolo ha perciò proposto al suo ex datore di lavoro di avviare una mediazione. La sua iniziativa è stata accettata.

## Supporto sindacale

**SEV** Il SEV offre ai suoi membri un'assistenza giuridica professionale per aiutarli a trovare soluzioni che soddisfino tutte le parti. Ciò può essere paragonato a una forma di mediazione.

Tuttavia, il ricorso a un mediatore professionista è una prerogativa che dipende dalla volontà del datore di lavoro. Alcune aziende offrono già terze parti neutrali che possono aiutare a organizzare la mediazione. Se desiderate discutere questa possibilità, contattate il servizio giuridico del SEV.



## TUTTO HA UNA FINE

Tibert Keller

Prima o poi ogni missione finisce. È notevole l'emozione che queste immagini possono suscitare. Eppure si tratta solo di un insieme di lamiere colorate, di cumuli di pezzi,

che vengono restituiti al ciclo delle materie prime dopo anni di manutenzione. Ci sono molte foto dell'automotrice Bernina ABe 4/4 55, costruita nel

1990, durante il suo periodo di servizio. Ma quest'atto finale del 14 dicembre a Coira è definitivo e rimane un evento unico. [www.tibert.ch](http://www.tibert.ch)



?

QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

### 1. Quale aumento dei prezzi non è incluso nell'indice nazionale dei prezzi al consumo, ma è molto reale?

- a. Bevande alcoliche e tabacco
- b. Trasporti
- c. Premi di Cassa malati.

### 2. Il SEV si rallegra che il Consiglio federale...

- a. È contrario alla digitalizzazione degli accoppiamenti dei treni merci.
- b. Voglia favorire il traffico a vagoni completi isolati e l'automazione dell'accoppiamento.
- c. Voglia sostenere in modo mirato il trasporto merci su strada.

### 3. Una risoluzione del SEV chiede, tra le altre cose, alle FFS che ...

- a. A bordo dei treni dei tifosi ci siano sempre almeno 5 colleghi del personale viaggiante.
- b. I tifosi non ottengano più treni speciali in futuro.
- c. I treni dei tifosi debbano trasportare anche i collaboratori della società calcistica.

### 4. Qual è l'obiettivo di una mediazione ?

- a. Ritrovare se stessi grazie a una respirazione mirata.
- b. Trovare i colpevoli in un conflitto e sanzionarli.
- c. Cercare insieme delle soluzioni ai conflitti, che servano alle due parti in conflitto.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 6 febbraio 2024**;

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

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

**Soluzione dell'edizione numero 15/2023:**  
b/c/a/a

Il **buono libri del valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Olivier Schreier**, di Losanna, membro **LPV Vaud e Basso-Vallese**.

SULLE ORME DI ...

# Fabian Mathys, macchinista e formatore

Michael Spahr  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

Da un anno la Limmattalbahn collega Kilwangen-Spreitenbach nel Canton Argovia a Zurigo-Altstetten. Fabian Mathys, macchinista della Aargau Verkehr AG (AVA), forma i cosiddetti macchinisti delle ferrovie urbane che percorrono questa tratta. Inoltre, fa parte del comitato della sezione AVA della VPT del SEV in qualità di cassiere.

«Fare il macchinista è sempre stato il mio sogno», afferma Fabian Mathys. «La mia passione per le ferrovie è iniziata fin da bambino grazie a un modellino. Dopo la scuola, però, ho svolto dapprima un apprendistato come autista di veicoli pesanti viaggiando poi per diversi anni in tutta Europa come autista di camion. Improvvisamente, però, è arrivato il momento in cui ho capito di dover realizzare il sogno della mia infanzia».

Originario di Bienne, si è trasferito in Argovia per amore, dove ha iniziato la sua formazione presso la Bremgarten-Dietikon-Bahn, gestita dall'AVA come la Limmattalbahn. Oggi è responsabile del team dei macchinisti addetti alla formazione e contribuisce attivamente affinché anche altre persone possano realizzare il loro sogno d'infanzia.

«A me, come macchinista, sta a cuore non perdere di vista dove mi trovo e restare lungimirante», racconta Fabian Mathys, «è proprio questo che voglio trasmettere alle nostre nuove leve». Questo è uno dei motivi per cui Fabian Mathys ora si occupa principalmente di formare macchinisti e, di conseguenza, è sempre meno presente in cabina di guida. Gli ultimi due anni sono stati davvero speciali per lui, perché ha potuto partecipare a un megaprogetto dell'AVA: la Limmattalbahn.

#### Il progetto del secolo: la Limmattalbahn

Il 9 dicembre 2022 è stato inaugurato il nuovo grande collegamento di trasporti pubblici della Svizzera. Due giorni dopo, al cambiamento di orario, la Limmattalbahn è entrata in funzione regolarmente. La progettazione e la costruzione del collegamento ferroviario e delle 27 fermate sono durati 12 anni, incluse due votazioni popolari. L'opera del secolo è costata oltre mezzo miliardo di franchi. La sfida non è stata solo per i committenti, ma anche per il personale. Durante la prima corsa dei nuovi tram, Fabian sedeva nella cabina di guida, allo-

ra sulla ferrovia Bremgarten-Dietikon, poiché la Limmattalbahn era ancora in costruzione e non si poteva aspettare per la formazione del personale. Negli ultimi due anni Fabian Mathys e i suoi colleghi hanno formato oltre 30 macchiniste e macchinisti delle ferrovie urbane: una sfida sotto diversi punti di vista. «Molti provenivano da altri settori e si sono seduti per la prima volta in vita loro in una cabina di guida. Inoltre, con i tram si viaggia secondo norme diverse da quelle a cui ero abituato per la ferrovia Bremgarten-Dietikon o la Wynental-Suhrental, il che ha messo alla prova anche me». Solo uno degli apprendisti si è allontanato durante la formazione, tutti gli altri sono ancora in cabina di guida. «Chapeau alle colleghe e ai colleghi che guidano i nostri veicoli sulla Limmattalbahn, perché svolgono ogni giorno un eccellente lavoro».

Naturalmente, però, non tutto è sempre andato liscio come l'olio. All'inizio ci sono stati diversi incidenti e i tram moderni, che possono viaggiare in due direzioni, avevano ancora problemi da «neonati». Tutto sommato, però, Fabian Mathys è soddisfatto e ama viaggiare con i tram.

#### Numerosi nuovi arrivi nel sindacato

Un altro aspetto positivo è che la maggior parte dei nuovi collaboratori ha aderito al SEV. Fabian Mathys è cassiere presso la sezione AVA della sottofederazione VPT del SEV. Il macchinista racconta che al momento il partenariato sociale funziona bene. «Abbiamo un buon contratto aziendale. Ciononostante, è importante avere alle spalle un sindacato forte. La protezione giuridica è estremamente importante per i nostri collaboratori. E non abbiamo alcuna garanzia di avere sempre un buon rapporto, come lo è oggi, con la nostra direzione. Le cose possono cambiare da un momento all'altro e a quel punto è fondamentale poter contare su un sindacato».

Fabian vive il suo sogno anche dopo il lavoro. Nella casa in cui vive insieme alla moglie e ai due figli, sono ben due le stanze riservate alla sua passione: i modellini. Quando gli chiediamo se ha già anche un modello della nuova Limmattalbahn, risponde ridendo: «No, a me interessano piuttosto i modellini che riguardano il passato». Il suo grande orgoglio, infatti, è il modellino della ferrovia Furka-Oberalp. Giocare nel tempo libero con i treni del passato gli permette di trovare un equilibrio con la modernità della sua attuale ferrovia.



MICHAEL SPAHR

## BILATERALI

Tomz

