



SEV N.3

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



13ESIMA AVS

Una vittoria storica e meritata

Edito di Matthias Hartwich,
Presidente SEV

Lil risultato che abbiamo ottenuto tutti insieme il 3 marzo è fantastico. L'introduzione di una 13esima AVS, che aiuterà tutti i pensionati ora e in futuro, è storica: per la prima volta nella storia della Svizzera moderna, noi sindacati, in alleanza con organizzazioni amiche, siamo riusciti a far passare con successo un'iniziativa alle urne. Congratulazioni a voi e a tutti e tutte noi!

Tuttavia, anche un giorno così importante non è un motivo per riposare sugli allori, perché c'è ancora molto da fare: l'iniziativa per premi meno onerosi sarà sottoposta al voto a giugno e il referendum sulla LPP si terrà in autunno. Per molti dipendenti e le loro famiglie, le conseguenze del forte rinca-

ro sono tutt'altro che superate. Il loro potere d'acquisto deve essere rafforzato e ciò richiede un'attiva tornata salariale in autunno. È quindi importante serrare i ranghi e rappresentare attivamente e a gran voce le nostre istanze.

Essere riusciti a ottenere questa storica vittoria è dovuto anche al fatto che i sindacati vengono nuovamente ascoltati perché ci rivolgiamo alle persone e difendiamo attivamente le loro esigenze. Questo vale non solo per la Svizzera, ma anche per il resto dell'Europa e per altre regioni del mondo. I lavoratori sono stanchi di essere chiamati a pagare durante le crisi e di essere esclusi dalla prosperità durante la ripresa. È tempo di invertire la rotta.

Sfruttiamo insieme questo sentimento per portare avanti le problematiche più importanti: migliori condizioni di lavoro, buoni salari, cambiamenti giusti e condizioni eque per i lavoratori qualificati dei nostri settori. Vorrei ringraziare tutti e tutte coloro che hanno reso possibile questo grande successo: tutti i nostri militanti attivi, i pensionati, tutti i dipendenti del SEV che hanno distribuito volantini, partecipato a comizi e assemblee e condotto discussioni tra amici e conoscenti. Dobbiamo continuare a coltivare questo spirito, poi i prossimi successi saranno nostri. Tutti coloro che hanno contribuito sono stati importanti. Ci siamo meritati questa vittoria.

Le sfide

Il vicepresidente del SEV, Patrick Kummer, parla degli attuali temi alle FFS.

2

Servizio pubblico

Intervista a Angelo Stroppini sulle ripercussioni dei tagli sul settore dei trasporti.

4

Carenza personale

Preoccupazione per carenza di personale e manodopera specializzata.

5

Accordo per BLS-Navigazione

Dopo intense trattative, il SEV è riuscito a raggiungere un accordo con la BLS-Navigazione sulle misure salariali per il 2024. L'assemblea generale del SEV ha approvato il risultato dopo intense discussioni il 12 febbraio. Il pacchetto complessivo comprende un aumento salariale generale dell'1,7%, aumenti di funzione pari allo 0,4% della massa salariale e un pagamento una tantum di 1.300 franchi (per i dipendenti a tempo pieno). Il pagamento una tantum relativamente alto va visto come un apprezzamento del lavoro del personale di bordo. È probabile che le prossime trattative salariali si concentrino sulla compensazione dell'inflazione, che difficilmente si stabilizzerà a breve.



Patrick Kummer, da cinque mesi vicepresidente del SEV e responsabile del dossier FFS.

60 mio per TPF

Il 3 marzo, gli elettori friborghesi hanno votato con il 57,8% di voti favorevoli per autorizzare il Cantone ad aumentare di 60 milioni il capitale azionario dell'Azienda dei trasporti friborghesi (TPF). La Città di Friburgo partecipa con 12,5 milioni di franchi e le FFS con 3,8 milioni, il che significa che TPF dovrà contrarre meno prestiti per gli investimenti previsti di 580 milioni entro il 2030. In particolare, è prevista la decarbonizzazione degli autobus, la costruzione di nuove stazioni e la sostituzione dei treni. La sezione SEV-TPF chiede che questi investimenti si concentrino sul personale, che svolge un ruolo centrale nella fornitura e nell'espansione dei servizi di trasporto pubblico.

Niente orari prolungati

Nel Canton Vallese, la decisione parlamentare di spostare l'orario di chiusura dei negozi dalle 18.30 alle 19.00 durante la settimana è stata respinta con il 64,8% dei voti contrari. La legge respinta avrebbe anche permesso ai comuni di creare nuove zone turistiche con negozi aperti fino alle 21.00 sette giorni su sette. «Questo è un segnale importante per Berna», afferma l'USS. «Il Consiglio federale e il Parlamento cercano da anni di introdurre orari di apertura dei negozi più lunghi contro la volontà degli elettori cantonali e del personale di vendita interessato, e in particolare di spingere le vendite domenicali. I pretesti vanno dalle "esigenze dei turisti nelle aree urbane" alle "esigenze dei piccoli negozi"».

VICEPRESIDENZA

«Per me la credibilità è fondamentale»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Patrick Kummer è vicepresidente del SEV dall'ottobre 2023. In questa intervista ripercorre alcuni mesi intensi.

Nel 2023 ci sono stati molti cambiamenti all'interno del SEV. Come li hai vissuti?

È stato un anno intenso per me. In qualità di segretario sindacale, ero già responsabile del dossier FFS ad interim dall'inizio del 2023 e poi nel corso dell'estate ho deciso di candidarmi alla vicepresidenza. Sapevo già a cosa sarei andato incontro. La buona collaborazione che avevo sperimentato fino a quel momento con i colleghi delle sottofederazioni e delle sezioni, nonché all'interno dei segretariati SEV, ha rafforzato la mia decisione. So di poter sempre contare sui miei colleghi del SEV. Sono ufficialmente in carica da ottobre. Ora siamo ben posizionati – anche all'interno della nuova direzione del SEV – per affrontare le sfide future. Tuttavia, sono consapevole che non sarà facile conciliare tutte le preoccupazioni dei nostri membri.

Come si può raggiungere questo obiettivo?

Nel SEV abbiamo una grande esperienza e conoscenze acquisite in numerose trattative. I nostri membri, provenienti da tutti i gruppi professionali del trasporto pubblico, contribuiscono con le loro esperienze e le loro competenze. Questa combinazione significa che dobbiamo sempre discutere al nostro interno. Tuttavia, queste discussioni portano alla fine a soluzioni che hanno senso e possono essere sostenute da tutti i gruppi professionali. Questa dinamica ci rende forti. E soprattutto ci rende credibili. Per me, questa credibilità è uno dei valori fondamentali del SEV.

Dove il SEV dovrebbe concentrarsi nei prossimi anni?

Dobbiamo fare in modo che noi del SEV restiamo professionalmente competenti e forti come negoziatori, a vantaggio dei nostri membri, ma anche nei confronti delle aziende. Per me è importante che i nostri membri trovino nel SEV persone di riferimento costanti che conoscano bene i dossier in questione. Per me è molto importante negoziare

come SEV CCL di alta qualità nell'interesse dei nostri membri e sviluppare ulteriormente i CCL esistenti. Dopo tutto, questo è il cuore del nostro lavoro sindacale. E siamo bravi a farlo.

Il SEV si concentrerà anche sui temi della sicurezza e della tutela della salute. I colleghi e le colleghe dei trasporti pubblici sono ripetutamente confrontati con situazioni delicate e talvolta tragiche. Si tratta spesso di casi singoli, come le minacce con armi da taglio, ma anche di problemi sistematici, come il trasporto di gruppi di tifosi, che nel complesso delineano un quadro molto allarmante. Le aziende devono garantire – insieme alle forze di polizia, se necessario – la sicurezza del personale sui mezzi pubblici. La tutela della salute è strettamente legata alla sicurezza del personale, ma anche alla carenza di personale. Molti colleghi e colleghe si trovano anche a dover affrontare turni di lavoro troppo lunghi, che in alcuni casi arrivano a durare fino a 12 ore. A medio termine, questo può portare a problemi di salute.

Parliamo del dossier FFS. Qual è la tua attuale esperienza di partenariato sociale?

Con le FFS e FFS Cargo conduciamo sempre trattative molto dure ma corrette. Dopo possiamo ancora guardarci negli occhi, il che è importante per me. Entrambe le parti hanno posizioni diverse e talvolta cercano soluzioni molto diverse ai problemi in questione. Tuttavia, manteniamo uno scambio orientato alla soluzione. A medio termine ci saranno cambiamenti di personale in posizioni chiave all'interno del Gruppo FFS. Sono curioso di vedere quale sarà l'impatto sulla cooperazione all'interno del partenariato sociale. Per me è molto importante che i futuri dirigenti ascoltino la voce dei collaboratori e delle collaboratrici e che la prendano sul serio, in modo da poter continuare a godere di un partenariato sociale sano e costruttivo.

Come stanno oggi i/le dipendenti delle FFS?

C'è un problema diffuso nel trasporto pubblico: la carenza di personale. Anche FFS e FFS Cargo ne risentono. In alcuni gruppi professionali, il lavoro a turni e i salari (troppo) bassi sono sicuramente in parte responsabili della mancanza di manodopera. È il caso, ad

esempio, dei manovratori, soprattutto nella stazione di smistamento di Limmattal (RBL). In altri settori le FFS registrano una mancanza di personale specializzato e faticano a trovare specialisti adeguati. Se una situazione di carenza di personale non viene affrontata e risolta tempestivamente, si può verificare un effetto domino: il personale esistente è costretto a lavorare di più e di conseguenza soffrirà per il carico di lavoro aggiuntivo. Ciò avrà un impatto negativo a causa dell'aumento delle assenze per malattia del personale. Per evitare questo effetto, sarebbe necessaria una pianificazione lungimirante del personale. A mio avviso, questa manca in alcuni settori delle FFS.

Che cosa può fare il SEV nello specifico?

Il SEV richiama ripetutamente l'attenzione sulla carenza di personale. A nostro avviso, queste carenze dovrebbero essere contrastate con salari competitivi e indennità più elevate per il lavoro a turni, notturno e nei fine settimana. Le aziende devono lavorare per rendere più attrattivi i profili professionali (si veda anche l'articolo a pagina 6 di questa edizione). Il SEV si impegna in questo senso nei regolari scambi tra le parti sociali e le aziende e, soprattutto, nelle trattative dei CCL.

Parola chiave CCL: quello di FFS / FFS Cargo scade nell'aprile 2025. Cosa succederà dopo?

In occasione dell'ultima Conferenza CCL, i delegati e le delegate hanno votato a favore della proroga della durata del CCL FFS/FFS Cargo e del miglioramento del CCL. A mio avviso, si tratta di una buona decisione. Questo ci permetterà di garantire sicurezza e stabilità in termini di condizioni di lavoro. Allo stesso tempo, però, dobbiamo anche affrontare le sfide future e preparare il CCL per il futuro. Immagino che anche le FFS abbiano interesse a garantire ai propri dipendenti sicurezza e stabilità con una proroga contrattuale. Per questo motivo avvieremo presto le trattative con le FFS.

In relazione alle trattative per il CCL, è molto probabile che, a seconda di come andranno le cose, sarà necessario schierarsi al fianco dei nostri membri per far valere le nostre rivendicazioni.

COMITATO

Più Europa sì, ma non a qualsiasi prezzo



La cooperazione invece della concorrenza nel trasporto ferroviario internazionale di passeggeri ha dimostrato la sua validità. Dovrebbe rimanere tale.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 23 febbraio si è svolta la prima riunione dell'anno del Comitato. Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha presentato la posizione del SEV sul mandato negoziale della Svizzera con l'UE. I membri del Comitato hanno discusso intensamente il problema della carenza di personale in numerosi settori del trasporto pubblico.

Per il SEV è chiaro che respinge l'attuale mandato negoziale con l'UE. In Svizzera, il sistema integrato di trasporti pubblici è un elemento centrale del servizio pubblico e ricopre troppa importanza dal punto di vista sociale ed economico per essere messo a repentaglio nei negoziati con l'UE. Il SEV ritiene pertanto irresponsabile che la Svizzera utilizzi l'apertura del mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia come oggetto di trattative per ottenere concessioni da parte dell'UE in al-

tri settori. Il rischio negoziale è eccessivo. La Svizzera dovrebbe invece cercare di illustrare all'UE i vantaggi del modello cooperativo di trasporti pubblici della Svizzera. L'obiettivo è un sistema di trasporti pubblici affidabile, efficiente e funzionante sia in Svizzera che in tutta Europa.

Contro un'«apertura controllata»

L'«apertura controllata», come quella proposta dall'Ufficio federale dei trasporti UFT, è altamente rischiosa e tutt'altro che facile da controllare. L'apertura del mercato consentirebbe al regime basato sulla concorrenza dell'UE di accedere al sistema integrato di trasporti pubblici in Svizzera, attualmente basato invece sulla cooperazione. La «corsa ai passeggeri» sulle linee più redditizie nazionali e internazionali del trasporto di viaggiatori su lunghe distanze limiterebbe le possibilità di guadagno delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) svizzere nel traffico a lunga percorrenza e ne pregiudicherebbe l'indipendenza economica. No-

nostante l'integrazione delle tariffe, vi è il rischio di dumping dei prezzi, con conseguenze sul personale e rischio di dumping salariale. Gli attuali meccanismi di protezione relativi alla libera circolazione delle persone, le cosiddette misure di accompagnamento, non sono applicabili al settore dei trasporti pubblici. Mancano disposizioni legali che obblighino le ITF estere a rispettare le condizioni di lavoro basate sui CCL in vigore con le ITF svizzere.

Grande incertezza giuridica

Con il recepimento dei regimi di aiuti di Stato dell'UE, probabilmente non sarebbero più consentiti i mutui di tesoreria della Confederazione, l'esenzione dall'imposta federale e il conteggio interno o sovvenzionamento trasversale tra settori per le imprese di trasporto ferroviario nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia. Inoltre, sussiste il rischio che l'UE o un'impresa di trasporto straniera adducano a un certo punto che l'assegnazione diretta di offerte pra-

ticata in Svizzera apporti al partner di cooperazione nell'UE un vantaggio competitivo ingiustificato, discriminatorio e contrario al mercato.

Il SEV riconosce che i rapporti con l'UE sono di fondamentale importanza per la Svizzera, da un punto di vista sia economico che politico. Anche nel trasporto ferroviario, una stretta collaborazione con l'UE è importante e va a vantaggio della Svizzera, non solo per i collegamenti transfrontalieri. Il SEV accoglie quindi con favore una stretta cooperazione con l'UE e non respinge in linea di principio le trattative sui trasporti terrestri. Il SEV ritiene corretto sviluppare il trasporto viaggiatori internazionale su rotaia e migliorare l'offerta complessiva di trasporti internazionali, ma non attraverso un'apertura incontrollabile.

Bisogna far pressione sui politici

Oltre alla politica europea, il comitato ha discusso il seguito della risoluzione del congresso «Carenza di personale nel trasporto pubblico».

Il problema non è solo la forte carenza di personale qualificato, ma anche la mancanza di lungimiranza. «Per anni abbiamo richiamato l'attenzione delle nostre aziende sulla carenza di personale. Ma i nostri avvertimenti sono stati ignorati» spiega Hanny Weissmüller, presidente centrale della LPV.

Weissmüller spiega anche come la maggior parte dei Paesi europei sta affrontando lo stesso problema. «Solo in Spagna hanno abbastanza personale. Perché? Lì hanno aumentato massicciamente i salari». Il SEV deve aumentare la pressione non solo sulle aziende, ma anche sui politici.

Al termine della riunione, il comitato è stato informato di varie successioni al SEV: Angèle Gobalet lavora ora per i membri. Marcel Burmeister è il nuovo segretario sindacale per il settore ITC. Vincent Barraud (presidente della sezione LPV di Delémont) è diventato il segretario sindacale responsabile delle sezioni FFS della Svizzera romanda.



L'iniziativa Fondo per il Clima è riuscita. Il 22 febbraio PS, Verdi, associazioni ambientaliste e sindacati hanno consegnato alla Cancelleria federale **130000 firme**. Se l'iniziativa sarà accettata dall'elettorato, la Svizzera potrà svolgere un ruolo pionieristico nella protezione del clima e della biodiversità: Gli investimenti nelle energie rinnovabili promuoveranno la sicurezza dell'approvvigionamento e l'indipendenza dal petrolio e dal gas. Inoltre, l'economia e la sicurezza sociale saranno rafforzate, grazie a nuovi posti di lavoro per il futuro.

Il consiglio di amministrazione di DB Cargo vuole trasferire tutte le sue attività di trasporto combinato in filiali e impiegarvi 1.500 addetti alle spese generali e alla produzione in condizioni di lavoro diverse. Per il sindacato EVG, questo smembramento della più grande azienda di trasporto ferroviario tedesco mette a rischio l'intero settore del trasporto ferroviario europeo e diritti e interessi di codicisione dei dipendenti. I membri dell'EVG hanno protestato davanti alla sede centrale di DB Cargo a Mainz il 23 febbraio. Il SEV ha inviato un messaggio di solidarietà.



Sede DB Cargo: oltre 100 ferrovieri protestano contro l'esternalizzazione del personale.

JEAN-PIERRE ETIQUE risponde

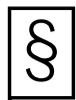
insicurezza nei trasporti pubblici: quali risposte?

Lo scorso mese di maggio, alcuni tifosi di calcio hanno vandalizzato un treno e schiaffeggiato un controllore. A settembre, un gruppo di giovani incappucciati ha attaccato un veicolo del TPG. A gennaio, un uomo ha seminato il panico su un treno Intercity vicino a Nyon (VD). All'inizio di febbraio, si è verificata una presa di ostaggi su un treno Travys a Essert-sous-Champvent. Come reagire a questo aumento dell'insicurezza?

Sebbene una presa di ostaggi su un treno sia ancora eccezionale in Svizzera, questo episodio mette in evidenza il problema della violenza e dell'insicurezza. Molti dei nostri colleghi e delle nostre colleghe si lamentano dell'aumento degli episodi di violenza, e non solo di notte. Si lamentano anche del fatto che spesso devono affrontare queste situazioni da soli a causa della carenza di personale. Una soluzione è quella di aumentare il personale, e in particolare il numero di riserve retribuite che possono coprire l'assenza di un collega malato senza dover richia-

mare qualcuno dal congedo o spezzare un binomio. Ciò garantirebbe un doppio supporto continuo, che rassicurerebbe anche i passeggeri. Negli ultimi anni il numero di treni, autobus e passeggeri è cresciuto notevolmente, ma non il numero del personale di assistenza, oggi sempre più in sofferenza. L'elenco di queste aggressioni dimostra che il problema riguarda tutte le aziende, ma che non ci sono risposte semplici. Per quanto riguarda il vandalismo e la violenza degli ultras, il SEV ha già chiesto misure da parte delle FFS, ma anche della Swiss Football League e dei club. Il SEV ha anche chiesto più agenti del treno e un aumento degli effettivi della polizia dei trasporti - attualmente ci sono solo 200 agenti per 10.000 treni al giorno - piuttosto che agenti di sicurezza privati, le cui condizioni di lavoro sono discutibili e che sono meno identificati con il mondo dei trasporti, che richiede anche una buona dose di cortesia.

Jean-Pierre Etique è segretario sindacale del SEV, è responsabile di Travys. Hai domande? Scrivici a giornale@sev-online.



Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

Dovrebbe essere chiaro che dovremmo prendere solo le cose che ci appartengono. È una cosa che dovremmo aver imparato tutti. Ma chi non l'ha mai provato? Si posano gli sci nuovi per una bevuta veloce e non ci sono più. Il portafoglio è improvvisamente introvabile e, dopo una breve dormita in treno, il computer portatile è improvvisamente scomparso. Cambi di proprietà inaspettati come questi sono fastidiosi e causano molto scompiglio.

In linea di principio, un oggetto appartiene alla persona che ne ha pagato il prezzo d'acquisto o che l'ha ricevuto come dono legalmente valido dal precedente proprietario. Un oggetto ritrovato può anche diventare di proprietà del ritrovatore dopo il periodo di attesa. Ciò significa che la proprietà è in realtà chiaramente regolamentata. Dopotutto, rinunciare alla proprietà di un oggetto solo se lo regaliamo o lo gettiamo deliberatamente.

Quando si tratta chiaramente di un furto

Il furto si configura quando una persona si appropria di un oggetto in possesso di un'altra persona al fine di arricchire illecitamente se stessa o un

terzo. L'oggetto deve quindi essere prelevato con l'intenzione di conservarlo almeno per un breve periodo di tempo e di trarne profitto conservandolo o vendendolo.

Tutti conoscono i taccheggi e i borseggi, i furti di biciclette e di sci o snowboard. Ma i furti si verificano anche nella vita lavorativa di tutti i giorni. Apertamente o con l'errata convinzione che l'azienda non voglia più l'oggetto. Mentre il furto nella sfera privata è punito dal diritto penale, compresa la reclusione, nel contesto del diritto del lavoro comporta il licenziamento.

I furti in azienda

I furti in azienda non riguardano solo il materiale aziendale mobile, come attrezzature, materiale di produzione o denaro o beni monetari, ma anche il tempo di lavoro e le spese. Nel caso del cosiddetto furto di tempo di lavoro, vengono dichiarate ore di lavoro che in realtà non sono mai state lavorate. Poiché il tempo di lavoro ha un valore monetario, ovvero il salario, in questo caso l'azienda viene derubata. Lo stesso vale per le spese. Se vengono addebitate spese che non hanno alcuna relazione con il lavoro, allora ci troviamo nell'area qualificata del furto, ovvero della frode.

Quando la situazione non è così chiara

Se i casi di cui sopra richiedono comunque l'intenzionalità, ossia l'a-

gire con cognizione di causa, i casi seguenti sono più difficili da classificare. Il prelievo di oggetti dalla cassetta degli oggetti smarriti, il prelievo di oggetti da contenitori etichettati per lo smaltimento o la vendita di oggetti dopo che l'azienda ne ha emessi di nuovi sono anch'essi furti, anche se il presunto ladro presumeva che gli oggetti non avessero più un proprietario.

Gli oggetti nella cassetta degli oggetti smarriti sono oggetti smarriti che attendono il proprietario per essere ritirati. Gli oggetti nei contenitori per lo smaltimento sono in attesa dell'impresa di smaltimento e, a seconda della loro natura, potrebbero essere già in possesso dell'impresa di smaltimento. In questo caso, non sono abbandonati (cioè senza proprietario).

I vecchi indumenti o altri materiali aziendali possono essere portati via solo se è stato chiaramente comunicato che altrimenti saranno distrutti. In caso contrario, appartengono ancora all'azienda. Anche se il «ladro» si è sbagliato sulla situazione di proprietà, questi casi hanno conseguenze sul piano del diritto del lavoro e del diritto penale.

Quindi, se non si è sicuri di chi sia l'oggetto, è meglio tenere le mani lontane. Il furto non è solo fastidioso, ma ha anche conseguenze che difficilmente possono essere superate dal valore dell'oggetto.

COLPI DI DIRITTO

Posso dire che sia davvero mio?

SERVIZIO PUBBLICO

In futuro, i tagli potrebbero colpire anche i trasporti

Veronica Galster
giornale@sev-online.ch

Lo scorso giovedì 29 febbraio in Ticino c'è stata quella che è stata definita la più grande mobilitazione dei dipendenti pubblici, una giornata di mobilitazione e di sciopero culminata in una manifestazione di protesta a Bellinzona, che ha visto scendere in piazza oltre 5000 persone.

Quella di giovedì scorso è stata la terza manifestazione in pochi mesi organizzata dai sindacati Vpod Ticino, Ocost e Sit (e sostenute anche dal SEV) per protestare contro i tagli previsti nel Preventivo 2024 dello Stato. Tagli che non vanno a toccare solo chi direttamente lavora per il Cantone, ma anche chi beneficia di tutti quei servizi sui quali Governo e Parlamento vogliono tagliare, tra questi il settore socio-sanitario e quello socio-educativo. Tagli che in realtà non sono iniziati con il Preventivo 2024, ma che da almeno dieci anni stanno erodendo il servizio pubblico, con conseguenze sempre più gravi.

Per quest'anno il settore dei trasporti pubblici non è stato toccato dalle scure, ma per il 2025 potrebbe non essere più così. Abbiamo discusso con Angelo Stroppini, segretario sindacale del SEV e coordinatore del segretario di Bellinzona, sulle possibili ripercussioni di questi tagli sul settore dei trasporti.

Angelo, in Ticino le trattative salariali dello scorso autunno sono state influenzate dall'attuale contesto?

È innegabile che l'attuale contesto

influenzi pure il settore dei trasporti pubblici. Per ciò che concerne le trattative salariali dello scorso autunno, siamo riusciti ad evitare che le aziende adottassero le stesse misure salariali previste per i dipendenti del Cantone.

In generale, le Direzioni delle diverse aziende hanno mostrato comprensione per la perdita del potere d'acquisto dei dipendenti e hanno contribuito in parte ad alleviarle. Le trattative in questo senso sono state costruttive. Laddove stiamo negoziando dei rinnovi contrattuali, constatiamo una pressione piuttosto forte soprattutto in ciò che concerne tematiche legate al tempo di lavoro.

Da parte nostra le rivendicazioni sono orientate al miglioramento dei parametri di legge (LDL e OLDL), mentre da parte dei datori di lavoro piuttosto di determinare regole nel rispetto dei minimi di legge sfruttando al massimo le deroghe che la stessa prevede, seppur in accordo con i rappresentanti del personale. Trovare un equilibrio tra risparmio e protezione della salute di lavoratrici e lavoratori è un esercizio sempre più ostico.

Le misure di risparmio a livello cantonale probabilmente continueranno pure nei prossimi anni, come si sta preparando il SEV?

Gli orari del trasporto pubblico ticinese per il 2024 erano stati pubblicati da tempo e ciò ha permesso di garantire l'ampliamento dell'offerta, già in corso da anni. In quest'ottica, le aziende hanno assunto personale per far fronte alla maggiore domanda.

Per il futuro però si delineano alcune preoccupazioni. L'eventuale taglio di prestazioni potrebbe di fatto avere



Il segretario sindacale SEV Angelo Stroppini e il Consigliere di Stato Claudio Zali alla giornata VPT Ticino 2023.

delle conseguenze sul personale. Per questo, l'autunno scorso nel corso del raduno ticinese VPT tenutosi a Bellinzona, il SEV ha invitato il Direttore del Dipartimento del Territorio, l'onorevole Claudio Zali. Nella sua relazione, il Consigliere di Stato non ha nascosto preoccupazioni per i prossimi anni.

Da parte nostra abbiamo chiarito quelle che sono le nostre rivendicazioni all'attenzione di Zali:

- non accetteremo alcuna diminuzione salariale;
- nessun licenziamento a seguito di diminuzioni di prestazioni;
- il mantenimento di CCL di qualità.

Le nostre sollecitazioni sono state raccolte da Zali con il quale i rapporti sono sempre stati schietti e collabora-

tivi. In generale manteniamo dunque alta la guardia tematizzando questi temi nelle varie assemblee e appuntamenti sindacali.

Eppure anche in Ticino il trasporto pubblico sta riscuotendo un ottimo successo. Perché cambiare qualcosa?

Sarebbe di fatto un nonsenso politico. La mobilità pubblica in Ticino dal 2022 al 2023 è aumentata del 17%. Più passeggeri significano più introiti, anche se il trasporto pubblico non si finanzia da sé e necessita quindi di sovvenzioni.

Il trasporto pubblico sta cavalcando dunque un'onda di successo che non può essere bloccata. Ha pertanto fatto

benissimo il Consigliere di Stato Zali a rinnovare il credito quadro al parlamento per il prossimo quadriennio di 450 milioni di franchi.

Ed è qui che sta il problema, proprio perché nel preventivo cantonale i contributi del trasporto pubblico dovrebbero diminuire. Si cercherà pertanto di spendere i soldi dove ci sarà la necessità, con puntuali interventi di ottimizzazione. E se è lapalissiana l'esternazione dell'onorevole Zali al nostro Raduno: «I treni e i bus o sono troppo pieni o troppo vuoti», è facile immaginare che qualche taglio di prestazioni non possa essere escluso.

Compito del SEV sarà pertanto fare in modo che le conseguenze di eventuali tagli non ricadano sul personale.

MANCANZA DI PERSONALE

«Ogni partenza è una perdita di know-how»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Quanti dipendenti mancano presso le FFS e FFS Cargo? Cosa si può fare? Il Giornale del SEV ha rivolto queste domande ai segretari sindacali Jürg Hurni, Urs Huber, Philipp Hadorn e Angelo Stroppini.

In quali settori vi è la maggior mancanza di personale?

Nel traffico viaggiatori, a livello nazionale, mancano ovunque accompagnatrici e accompagnatori treno. Attualmente, vi sono più classi in formazione ma, come spiega il segretario sindacale Jürg Hurni, «La situazione di sotto effettivo rimarrà anche dopo agosto, quando queste colleghe e questi colleghi avranno terminato la loro istruzione». Mancano poi specialisti in numerose sedi di manutenzione del materiale rotabile, mentre nelle Officine e presso la pulizia carrozze vi sono collaboratori temporanei di lunga data che attendono di essere finalmente assunti in pianta stabile. Il personale manca in numerose sedi, anche nella manovra. Presso la polizia dei trasporti, gli effettivi calcolati risultano insufficienti: in estate, per esempio, quando nei fine settimana vi sono numerose manifestazioni nazionali importanti, non vi sono abbastanza agenti.

I settori della costruzione e della manutenzione di Infrastruttura soffrono in maniera particolare della mancanza di specialisti che si riscontra in tutta la Svizzera, poiché molti di essi ricevono offerte di lavoro più interessanti, con salari più elevati e senza impieghi a turni e nei

fine settimana. Da anni, vi è per esempio una mancanza ormai cronica di montatori presso le linee di contatto e si registra una situazione molto precaria anche per gli specialisti degli impianti di sicurezza. I capi progetto e gli ingegneri necessitano inoltre di conoscenze specialistiche, dato che i lavori vengono per lo più eseguiti senza interrompere l'esercizio ferroviario.

«Ogni partenza comporta perdite di Know-how», osserva il segretario sindacale Urs Huber. «Oltre a reclutare di più, le FFS devono quindi fare maggiori sforzi per trattenere l'attuale personale». Vi è anche una mancanza cronica di macchinisti B100, poiché altre imprese ferroviarie e di costruzione pagano spesso salari nettamente maggiori. «Per esempio, a Erstfeld le FFS devono da anni prendere in prestito macchinisti B100, con costi che alla lunga risultano quelli attuali», aggiunge Huber. Manca personale anche per la professione di monopolio di responsabile della circolazione treni, nonostante gli sforzi fatti per assumere forze nuove.

Presso FFS Cargo mancano, oltre ai macchinisti B100, in particolare agenti di manovra in diverse funzioni: «Le cause vanno cercate nell'annosa reticenza ad assumere, a sua volta derivante dalle incertezze sul futuro dell'azienda e nelle numerose assenze. Si instaura infatti un circolo vizioso: laddove manca personale, aumentano i carichi di lavoro, le assenze e le partenze e la situazione peggiora ulteriormente», spiega il segretario sindacale Philipp Hadorn. «È vero che oggi FFS Cargo tenta di rendere le professioni più attrattive, adottando diversi incentivi, ma con le condizioni di lavoro attuali risulta comunque molto poco concorren-



I tecnici specializzati sono particolarmente ricercati nelle ferrovie, come in ogni altro settore.

ziale sul mercato del lavoro. Il problema principale sono i turni di lavoro irregolari, vista la scemata disponibilità generale a svolgerli, in particolare quando mancano compensazioni adeguate sotto forma di tempo e/o di soldi».

Vi sono regioni più colpite?

Nella regione di Zurigo e attorno alle altre grosse città, dove vi sono molte alternative d'impiego. FFS Cargo ne risente, per esempio, alla stazione di smistamento di Limmattal. Infrastruttura è invece alla perenne ricerca di personale a nord del Gottardo, nel canton Uri.

Vi sono stati miglioramenti negli ultimi anni?

Non proprio, anche perché le numerose partenze per la pensione rappresentano ancora una grossa sfida. Un importante sforzo di reclutamento e formazione della divisione viaggiatori ha permesso di pareggiare più o meno gli effettivi dei macchinisti, anche se puntualmente vi sono ancora delle lacune e non si riesce ancora a ridurre il tempo supplementare accumulato. «È un peccato che sforzi simili non vengano fatti anche per altre categorie», critica Jürg Hurni. L'anno scorso, Infrastruttura ha proceduto a diverse assunzioni, ma il numero dei partenti rimane elevato e, con esso, la perdita di Know-how. I nuovi arrivati impiegano a volte anni per assimilare le conoscenze necessarie.

Cosa potrebbero e dovrebbero fare le FFS?

In linea generale, devono assumere personale a sufficienza e con la necessaria lungimiranza, invece di limitarsi a rimpiazzare le partenze una volta avvenute. Devono quindi risultare

concorrenziali sul mercato del lavoro, offrendo buone condizioni di impiego e di lavoro, da applicare anche alle e ai dipendenti attuali per evitare che vadano altrove. Concretamente, questo significa offrire salari concorrenziali, compensare adeguatamente il lavoro a turni, di notte e nei fine settimana, concedere una maggior partecipazione nella definizione degli orari di lavoro e aumentare le riserve di personale, per evitare che le assenze generino aumenti dei carichi di lavoro, degli incidenti e delle partenze dovute all'insoddisfazione. Molte donne e molti uomini vorrebbero lavorare a tempo parziale, per meglio conciliare vita professionale e privata.

Per combattere il sovraccarico dei capi progetto, oltre ad assumere più personale, Urs Huber auspica anche che «Le FFS chiariscano alla politica che non è possibile affrontare ogni progetto. Le risorse non sono sufficienti per concretizzare ogni idea, senza un chiaro ordine di priorità».

Le FFS devono poter assumere anche all'estero?

«Prima si dovrebbe analizzare se le condizioni di lavoro in discussione sono ancora attrattive, poiché ciò non è sempre il caso», spiega il segretario regionale ticinese Angelo Stroppini. «Se poi si deve impiegare personale estero, deve assolutamente avvenire applicando il CCL FFS/FFS Cargo», sottolinea ancora Stroppini. «Si può capire che per coprire punte di lavoro si ricorra a lavoratrici e lavoratori temporanei, ma non che il loro impiego si estenda su più anni, anche quando le premesse per un'assunzione definitiva sono date».

PARTENZA DEL CEO DI SWISS

Risultati contrastanti



Il CEO Dieter Vranckx ha tagliato in modo troppo rigoroso durante la crisi Covid

SEV-GATA
zeitung@sev-online.ch

Il 22 febbraio Swiss ha annunciato il passaggio di Dieter Vranckx alla casa madre Lufthansa per il 1° luglio, dopo soli tre anni come CEO di Swiss. Vranckx continuerà comunque a plasmare le sorti di Swiss come vicepresidente del CdA. Alla valutazione positiva dell'«era Vranckx» da parte dell'ufficio stampa di Swiss, il sindacato del personale di terra SEV-GATA contrappone un bilancio in chiaroscuro, soprattutto per quanto riguarda la politica del personale.

«Fedele alla sua reputazione, poco dopo il suo insediamento l'abile CEO Dieter Vranckx ha avviato misure di riorganizzazione senza andarci troppo per il sottile», afferma il presidente di SEV-GATA e segretario sindacale SEV Philipp Hadorn.

Tagli al personale e carenza di effettivi

«Durante la crisi del coronavirus, il tecnocrate Dieter Vranckx ha commesso grossolani errori di valutazione. Contrariamente a tutte le dichia-

razioni d'intenti, e nonostante i grossi sacrifici sostenuti durante la crisi, è stata attuata una rigorosa riduzione del personale. Il licenziamento collettivo nel 2021 è stato un grave errore, ha causato una carenza considerevole di organico durante la ripresa dei voli e ha costretto il restante personale a svolgere ore su ore di lavoro supplementari piegandosi a una flessibilità inaccettabile».

Il personale ha una partecipazione limitata agli utili record

La carenza di personale in numerose funzioni ha gravato pesantemente su molti collaboratori, mentre Swiss otteneva risultati finanziari eccezionali – ai quali il personale ha potuto partecipare soltanto in misura limitata. Questo ha suscitato in molti frustrazione, incomprensione e una notevole alienazione dalla direzione. «Durante il mandato di Vranckx, la qualità del partenariato sociale non ha potuto progredire, anzi: le tensioni sono culminate alla fine del 2023 con un'interruzione delle trattative salariali per il 2024, giacché la direzione di Swiss non aveva la minima intenzione di coinvolgere adeguatamente il personale nei risultati record che saranno pubblicati a giorni», os-

serva Philipp Hadorn. Contrariamente a quanto comunicato da Swiss, il CCL per il personale di terra attualmente in vigore non è stato negoziato e non è entrato in vigore durante il mandato di Vranckx, bensì ancora nell'era del suo predecessore.

Il settore aeronautico svizzero ha bisogno di essere rafforzato

SEV-GATA si aspetta che il nuovo CEO tenga debitamente conto degli interessi della piazza produttiva svizzera e dell'aeronautica del nostro Paese anche nell'attuale riorganizzazione del gruppo Lufthansa e sia quindi all'altezza della fedeltà dimostrata dai collaboratori – e del ripetuto sostegno all'azienda da parte dello Stato, ergo: dei contribuenti.

Le trattative con i partner sociali devono essere paritarie

«Inoltre, è importante vivere finalmente il partenariato sociale secondo i criteri svizzeri, vale a dire condurre trattative su un piano di parità tra partner con pari diritti», afferma Hadorn. «Se lo stile di gestione non cambierà, allora anche il sindacato adotterà lo «stile nordico» dell'escalation per la tutela dei propri interessi».

CONCILIARE VITA PRIVATA E LAVORO

Il SEV ha lanciato il sondaggio

SEV. Per il SEV, la Giornata internazionale della donna dell'8 marzo è all'insegna della conciliabilità. Ma cosa significa nel nostro settore, dove il lavoro a turni fa parte della vita quotidiana di molti membri, sia uomini, sia donne? La segretaria sindacale e responsabile delle pari opportunità del SEV Lucie Waser spiega il significato del sondaggio «Conciliare vita privata e professionale nel lavoro a turni», lanciato dal sindacato in occasione dell'8 marzo.

Che cosa si intende per «conciabilità tra vita privata e lavoro»? Perché interessa donne e uomini?

Oggi i concetti di vita sono più diversificati. Ma nonostante la diversità, i nostri bisogni umani fondamentali rimangono gli stessi. Tutti abbiamo bisogno di conciliare lavoro e vita privata. Il settore del benessere e dell'auto-ottimizzazione non è mai stato così popolare come oggi, perché l'esigenza di una vita equilibrata richiede, appunto, «conciabilità». Con questo sondaggio, il SEV

vuole scoprire come si raggiunge l'equilibrio tra lavoro e vita privata, soprattutto se si tratta di lavorare a turni sotto la LdL nelle aziende di trasporto pubblico svizzere. Partiamo dal presupposto che, sebbene le esigenze e le capacità di resistenza possano essere molto individuali, ci saranno dei punti in comune. Questo perché la questione della conciliabilità nel lavoro a turni pone sfide specifiche per le persone. Da parte dei soci abbiamo ricevuto riscontro positivo, ma anche negativi.

Perché il SEV ha lanciato il sondaggio nella Giornata internazionale della donna?

Ecco come è nato. Si tratta dell'attuazione della mozione congressuale della Commissione Donne, ancorata al contesto di Women in Rail. La «conciabilità» comprende entrambi gli ambiti della vita, il lavoro retribuito (carriera) e il lavoro non retribuito (vita privata). Ma è chiaramente dimostrato che il lavoro non retribuito, pesa maggiormente sulle spalle delle donne a cui si aggiunge il lavoro remunerato; il valore del lavoro non retribuito del-

le donne in Svizzera ammonta a 248 miliardi di franchi svizzeri all'anno. Detto in altre parole: le donne svolgono il 50% in più di lavoro domestico e familiare non retribuito rispetto agli uomini, e questo per loro ha ovviamente conseguenze.

Che cosa ti aspetti dal sondaggio?

Fatti e cifre prima di tutto, in modo che il SEV possa valutare la situazione. Per farlo, abbiamo bisogno di molti riscontri.

Quando conosceremo i risultati del sondaggio?

Ne riferiremo sul giornale del SEV nell'edizione del mese di giugno.

Partecipare

Scansionate il codice QR e partecipate al sondaggio.



app.umfrageonline.ch/s/s7f9zzh



CONVENZIONE SPLASH & SPA

Valida fino al 23.12.2023 e dal 09.01. al 23.12.24

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

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

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

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

SPLASH & SPA TAMARO - RIVERA

SPLASHESPA.CH - INFO@SPLASHESPA.CH



Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus

Ai membri VPT del settore Autobus

Invito alla giornata del settore Autobus

Mercoledì, 22 maggio 2024, ore 10.00 – ca. 16.00

Luogo: Centro UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berna

Programma/temi:

- Tra le 9.30 e le 10.00 caffè di benvenuto
- Saluto di benvenuto di Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT
- Sindacato e politica: Matthias Hartwich, presidente SEV
- Rapporto d'attività 2023, presentazione dell'opuscolo «Salute sul lavoro»
- Elezioni
- Reclutamento
- Pranzo ore 12.30 – 14.00
- Discussione – dibattito «Attrattività della professione di conducente di bus»
- Programma annuale 2024/2025
- Eventuali

Vi preghiamo di iscrivervi subito, ma in ogni caso al più tardi entro il 30 aprile:

- **online**, accedendo con il login dalla pagina riservata ai membri: www.vpt-online.ch, selezionare sotto «convocazioni» la pagina «Giornata VPT del settore Autobus» e quindi indicare la propria sezione. Il numero dei delegati assegnati alle singole sezioni del settore Bus viene esattamente determinato.
- **oppure scrivendo a:** sev@marcel-betschart.ch / Marcel Betschart, Mühlemoosweg 6, 6414 Oberarth

Collegiali saluti da parte del comitato del settore
Elisabeth Küng



Branche Bahn und Touristik
Branche Rail et tourisme
Settore Ferrovia e turismo

Ai membri della VPT del settore ferroviario e turismo

Invito alla giornata di settore Ferrovia e turismo 2024

martedì 16 maggio 2024, 10:30 – 16:00 (10:00 – 10:30, pausa caffè)

Sede: Centro UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berna

Tema principale i miei vantaggi come membro SEV

Care colleghe e cari colleghi!

Siamo lieti di invitarvi alla giornata di settore 2024. Discuteremo delle prossime sfide sindacali per la VPT e il SEV. Sarà anche un'occasione per condividere le vostre opinioni.

Per noi è importante che partecipi il maggior numero possibile di colleghe e colleghi, in modo che tutte le regioni e le sezioni siano rappresentate. Non vi dimenticate di iscrivere i giovani membri delle vostre sezioni interessati alle sfide sindacali!

Per motivi organizzativi è necessario iscriversi al più tardi entro il 2 maggio sulla nostra homepage:

www.vpt-online.ch/fr/invitations/journee-branche-rail-tourisme

Se avete più partecipanti rispetto ai mandati disponibili per la vostra Sezione, inseriteli nella sezione Ospiti.

In casi eccezionali è possibile registrarsi anche via e-mail a Laurent Juillerat. (laurent.juillerat@vpt-online.ch)

Non vediamo l'ora di darvi il benvenuto a Berna!

Aldo, Aurélien, Eveline, Flavio, Georges, Nicola e Sirpa.
Comitato esecutivo settore Ferrovie e turismo.



HELVETIA

Pianificazione del pensionamento in tutta tranquillità

Come donna, a cosa devo prestare particolare attenzione nella pianificazione del pensionamento?

A differenza degli uomini, spesso le donne lavorano a tempo parziale oppure devono interrompere la vita lavorativa, ad esempio per accudire i figli. Questi aspetti incidono negativamente sulle prestazioni di vecchiaia dell'AVS e della cassa pensioni e quindi sarebbe opportuno che le donne ottimizzassero i loro rapporti di previdenza il prima possibile e in funzione di queste esigenze, tanto più che questo è l'unico modo per poter colmare le eventuali lacune.

Evitare lacune nell'AVS

Durante il periodo dedicato alla famiglia e in caso di periodi sabbatici prolungati, vale la pena continuare a versare volontariamente i contributi minimi annui AVS, dato che le lacune contributive possono essere colmate solo per i rispettivi ultimi cinque anni. In caso contrario, la rendita futura potrebbe subire sensibili riduzioni. Informatevi presso la vostra cassa di compensazione AVS.

Integrare la cassa pensione in maniera opportuna

Dopo il rientro al lavoro e se il vostro budget lo consente, un versamento volontario nella cassa pensioni può migliorare le future prestazioni di vecchiaia. Numerose casse pensioni offrono anche piani di risparmio con contributi più elevati per una migliore prestazione di vecchiaia. Chiedete un colloquio personale con la vostra cassa pensioni.

Avvalersi del terzo pilastro

Versando contributi nel pilastro 3a risparmiare sulle imposte e accumulare un capitale di vecchiaia in modo mirato. Così



facendo potete aumentare le future prestazioni dell'AVS e della cassa pensioni e a riguardo va detto che bastano anche piccoli contributi annui per costituire su un lungo periodo di tempo un avere considerevole.

Pianificare tempestivamente il pensionamento

Il momento migliore per fare il punto della situazione è verso l'età di 50 anni. Predispone e armonizzare i tre pilastri - ossia AVS, previdenza professionale e previdenza privata - può rivelarsi un'operazione alquanto impegnativa. Non sarebbe male, quindi, rivolgersi a uno specialista esperto per la pianificazione individuale della previdenza e del pensionamento. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'Agenzia generale di Bellinzona e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono a vostra disposizione. Ulteriori informazioni sono disponibili all'indirizzo www.helvetia.ch/sev.

In partenariato con

helvetia

La Sua Assicurazione svizzera

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Tra carenza di personale e violenza delle tifoserie

Servizio stampa ZPV. Nell'anno appena cominciato, la prima riunione della Commissione centrale del 18 gennaio ha rivolto lo sguardo a quel che ci attende, focalizzandosi sul reclutamento di nuovi membri e pianificando varie attività che si terranno in altrettante regioni. Sono previste tra l'altro una presenza sindacale SEV «tra la gente» il 13 giugno 2024, organizzata da alcune sezioni lucerne, e una giornata di distribuzione di hot-dog il 21 giugno a Losanna. Ma questo è solo un anticipo, altri eventi seguiranno e nuove proposte dalle sezioni sono sempre ben accette.

Ci sono alcuni aspetti che ci preoccupano, ad esempio il fatto che per i treni in arrivo e che vengono poi trasferiti sui binari di ricovero non viene più messo a disposizione il tempo occorrente per il controllo finale in stazione. Il controllo va eseguito sul fascio di binari e questo comporta un rischio accresciuto se nel treno vi sono ancora viaggiatori sotto l'influsso di alcol o droghe. Nonostante vari interventi da più parti contro tale situazione, la Pianificazione non intende rivedere questa prassi. Per i necessari controlli devono essere previsti, come in passato, almeno 10 minuti di tempo. La posizione della ZPV al riguardo è chiara: non sta a noi accompagnare in mezzo ai binari eventuali passeggeri rimasti a bordo dei treni sui fasci di ricovero. Nella stazione di fine corsa si deve garantire che tutti siano scesi, come del resto dicono anche le prescrizioni d'esercizio FFS (capitolo 5.4, cifra 1.3).

Continuano inoltre a far discutere i procedimenti legali trattati dal servizio giuridico Fortuna, i cui dossier sono molto spesso liquidati in forte ritardo, come pure la mancata scorta con agenti Securitas dopo le 22, se a bordo vi è un solo accompagnatore del treno. Un cambiamento in positivo si nota dalla procedura di contestazione all'Ufficio federale dei trasporti. Ora le modifiche dei turni sono oggetto di consultazione. Purtroppo, anche dopo il cambiamento d'orario di dicembre 2023 si ripresentano situazioni incresciose con marciapiedi di lunghezza insufficiente, che non vengono segnalati in rosso nel Brie-

fingtool Tip2.

Per quanto concerne il trasporto delle tifoserie e gli episodi di violenza nei treni, in occasione della sua Assemblea dei delegati in novembre la LPV ha approvato una risoluzione, consegnata alle FFS il 20 dicembre da una delegazione del SEV (si veda anche SEV online del 21 dicembre 2023).

Suscitano grandi discussioni gli articoli sui social media e sulla stampa in relazione con la marcatura temporale che viene apposta al controllo. L'Ufficio federale dei trasporti afferma che dovrebbe valere un periodo di condiscendenza, senza tuttavia spiegare nei dettagli che cosa intenda. Ora Alliance SwissPass è chiamata a trovare una soluzione, dato che in mancanza di indicazioni precise i viaggiatori penseranno sempre di avere ragione, mentre noi ci troveremo confrontati con situazioni difficili nella messa in atto delle nostre istruzioni di lavoro.

Al momento gli effettivi del personale treno a livello svizzero presentano una sottodotazione di circa 100 unità, che a sua volta moltiplica le prestazioni ZK (scorta di treni con un solo agente). Le FFS prevedono che la situazione si attenuerà in qualche misura entro agosto 2024, noi tuttavia ci chiediamo se in rapporto con la fluttuazione vengano prese in considerazione risorse sufficienti.

Il nuovo coordinatore della Ferrovia retica, Adrian Weibel, ha tra l'altro riferito delle difficoltà in relazione con i treni a destinazioni multiple, che da dicembre 2023 circolano tra Landquart e Scuol / Davos, ma anche dei risultati delle trattative salariali. È stato possibile ottenere un aumento generalizzato dei salari dell'1,8% come pure adattamenti individuali dell'1,0%. In aggiunta, ogni dipendente riceverà un premio unico come ringraziamento per lo straordinario risultato annuo del 2023.

Riguardo ai negoziati sul CCL, dovremo riflettere sulle rivendicazioni che vogliamo presentare. Andranno tenute in considerazione le proposte in sospeso ma anche tematiche specifiche alle FFS.

ORE SUPPLEMENTARI DA SWISSPORT

Successo parziale e ricorso

Markus Fischer. Nel luglio 2019, il sindacato del personale di terra SEV-GATA, in collaborazione con un suo membro, è riuscito a intentare una causa contro Swissport Zurich chiedendo un risarcimento per diverse ore supplementari come tempo di lavoro. In dicembre 2023, il tribunale di Bülach ha accolto alcune delle rivendicazioni, ma ha respinto in particolare il risarcimento per i controlli di sicurezza. SEV-GATA sta quindi portando avanti il caso.

In particolare, il tribunale ha dovuto decidere in merito al pagamento dei seguenti tempi supplementari da parte di Swissport Zurich:

- Tempo per il controllo di sicurezza quando si entra nell'area protetta dell'aeroporto (airside),

- Tempo di viaggio dal controllo di sicurezza alla timbratura e all'ingresso nell'area di lavoro (ubicazione dei veicoli per il trasporto dei bagagli) e preparazione al lavoro (impostazione e messa in funzione della radio e del palmare, registrazione del numero del veicolo nel sistema, test del veicolo), nonché il tempo di viaggio dall'area di lavoro all'uscita dall'airside dopo il lavoro,

- «Lavoro amministrativo», ovvero lettura di e-mail, informazioni e documenti, non-

ché sessioni di formazione via Internet,

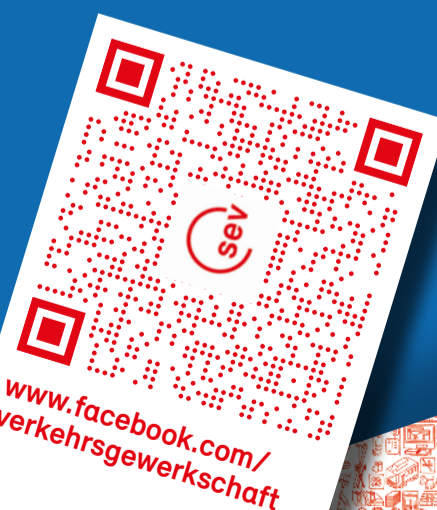
- Tempo per indossare e togliere gli abiti da lavoro prima e dopo il lavoro.

A dicembre, il tribunale di Bülach ha stabilito che il tempo richiesto per il lavoro amministrativo deve essere compensato, così come il tempo di viaggio da e per l'area di lavoro. «È interessante notare che Swissport fino ad ora non abbia conteggiato come tempo di lavoro la totalità del tempo trascorso tra due timbraggi, e che la preparazione del lavoro è pure esclusa dal conteggio», constata Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA.

Il tribunale ha respinto tuttavia le altre rivendicazioni, in particolare l'inclusione del passaggio attraverso il controllo di sicurezza come orario di lavoro. SEV-GATA ha quindi presentato ricorso all'Alta Corte di Zurigo, perché il pagamento dei controlli di sicurezza è importante per tutti i lavoratori del settore. «Il tribunale di Bülach non riconosce quanto i controlli di sicurezza in aeroporto richiedano tempo al personale», afferma il segretario sindacale Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA. «Ed è fondamentale sbagliato che il personale debba sacrificare involontariamente il proprio tempo senza essere compensato».



Unisciti a noi su Facebook!



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



LPV

25/26.3 Formazione

Cosa? Corso di preparazione all'esame periodico della LPV.

Devi fare presto un esame periodico? Non vuoi imparare a memoria le prescrizioni e i regolamenti da solo? Allora sarai sicuramente interessato ai corsi di preparazione all'esame periodico della LPV! Qui puoi aggiornarti con i colleghi e prepararti per l'esame sotto la guida di formatori professionisti.

Quando? Il corso si svolge su due giorni, il **25 e il 26 marzo**.

Dove? A Bellinzona.

Costi: membri LPV: Fr. 50 (secondo le condizioni generali); **NON membri:** Fr. 650. Sono **inclusi:** documentazione del corso, pranzo, rinfreschi durante le pause, bevande.

Congedo formazione: secondo i CCL FFS, FFS Cargo, SBB CINT, BLS e SOB, il congedo formazione può essere richiesto per questi due giorni di corso.

Iscrizione: lpv-sev.ch/it/servizi/kurse-periodische-pruefung/scartamento-standart/

PV

21.3 Assemblea generale ordinaria

Il Comitato PV sezione Ticino e Moesano vi invita all'Assemblea generale ordinaria pensionati/e FFS.

Quando? Giovedì **21 marzo 2024 ore 10**.

Dove? Al Ristorante Casa del Popolo di **Bellinzona**

Ordine del giorno:

1. Apertura Assemblea e approvazione ordine del giorno;
2. Nomina presidente del giorno;
3. Relazione di un ospite esterno sul tema «Attenzione truffe»;
4. Nomina di scrutatori;
5. Approvazione verbale Assemblea generale del 30 marzo 2023;
6. Rapporti:
 - 6.1 della Presidente sezionale;
 - 6.2 del Cassiere;
 - 6.3 della Commissione di verifica della gestione. Discussione e approvazione dei rapporti.
7. Preventivo 2024;
8. Nomine statutarie:
 - 8.1 della / del Presidente sezionale;
 - 8.2 del Comitato;
 - 8.3 della Commissione di verifica della Gestione (1 membro + 1 sup-

plente);

8.4 di un rappresentante all'Assemblea dei Delegati PV.

9. Modifiche al Regolamento di gestione PV (articoli: 2.2, 3.2, 12 e 14);
10. Attualità sindacali con un rappresentante del Segretariato SEV;

11. Consegnati attestati di benemerente SEV;

12. Eventuali.

Il verbale dell'Assemblea generale 2023 e il testo del nuovo regolamento di gestione PV saranno a disposizione per consultazione prima dell'inizio.

Avviso importante: farà seguito il pranzo (offerto per i partecipanti all'AG).

Per ragioni organizzative chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 15 marzo a:**

Sopraceneri al cassiere Alberto Rusconi tel. 079 230.32.16 alberto.rusconi@ticino.com

Sottoceneri al vicepresidente Massimo Piccioli, tel. 079 505 11 07 imax54@bluewin.ch.

Come di consueto **seguirà la cena in comune**. Per motivi organizzativi vi chiediamo di **annunciare la vostra presenza entro il 31 marzo** a uno dei membri di comitato:
Brian Quadri, +41 76 402 80 87;
José Morales, +41 79 230 06 03;
Mirco Camponovo, +41 79 461 84 67

Ricerca membro di Comitato

La **sezione RPV Ticino** è alla ricerca di un/a membro per completare il comitato di sezione.

Ci piacerebbe trovare qualcuno/a del personale di manovra che lavori al di fuori della Stazione di Chiasso Smistamento. Lo scopo è quello di migliorare la presenza sindacale su tutto il territorio. Gli/le eventuali interessati/e possono annunciarsi a:

Brian Quadri (Presidente RPV Ticino); +41 76 402 80 87

José Morales; +41 79 230 06 03

Mirco Camponovo; +41 79 461 84 67

RPV

06.4 Assemblea generale ordinaria

Siamo lieti di invitarvi all'annuale Assemblea generale ordinaria della RPV sezione Ticino.

Quando? Sabato **6 aprile alle 17.30**.

Dove? All'oratorio di **Riva San Vitale** (Via Settala 9).

Ordine del giorno:

1. Apertura riunione;
2. Approvazione ultimo verbale;
3. Rapporto presidenziale;
4. Rapporto del cassiere e dei revisori;
5. Approvazione dei conti;
6. Intervento sindacale del Segretario Angelo Stroppini;
7. Nomina di 1 membro di comitato;
8. Giornata del manovrista;
9. Proposte al comitato;
10. Eventuali.

Lavori Ticino

11.4 Assemblea generale

Caro/a collega, siamo lieti di invitarvi all'annuale assemblea statutaria della nostra sezione.

Quando? Giovedì **11 aprile**, ritrovo alle **17.15**, Assemblea dalle 17.45 alle 20. Seguirà un **apericena offerta**.

Dove? Al Ristorante Millefiori di **Giubiasco** (Viale Stazione 7, a 100m dalla stazione FFS).

Ordine del giorno:

1. Saluto di apertura e comunicazioni;
2. Nomina scrutatori;
3. Verbale assemblea autunnale 26.10.2023;
4. Rapporti annuali attività 2023:
 - a. Presidente;
 - b. Cassiere;
 - c. Commissione di verifica della gestione;

d. Approvazione dei rapporti e discarico del Comitato sezionale;

5. Elezioni periodo amministrativo SEV 2025-2028;

a. Organi statutarie e delegati della sezione;

b. Altri mandati SEV;

6. Onoreficenze;

7. Programma e iniziative 2024 sezione SEV Personale Lavori Ticino;

8. Attualità sindacale:

a. Trattative CCL FFS;

b. Infrastruttura;

9. Varie ed eventuali.

I documenti statutarie dell'assemblea saranno consultabili sul sito della sezione www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/ e saranno comunque disponibili sul posto. Chi volesse anticipare sollecitazioni e proposte, e soprattutto comunicare la propria disponibilità per assumere un ruolo attivo negli organi o quale delegato della nostra sezione per il prossimo periodo amministrativo SEV, può scriverci e presentare la propria candidatura all'indirizzo mail del presidente sezionale davide.perini@hotmail.com

Iscrizione: per motivi organizzativi ti preghiamo di annunciarti **entro lunedì 8 aprile** al cassiere sezionale **Tiziano Fontebasso:** fontetiz04@gmail.com; 079 894 46 69.

SEV

27.9 Giornata della Migrazione

La commissione del SEV per la migrazione ha il piacere di invitarvi alla Giornata della Migrazione.

Quando? il 27 settembre dalle 9.00.

Dove? All'Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, a Olten.

Riserva la data, ulteriori info seguiranno sui prossimi numeri del Giornale SEV e sul sito:

sev-online.ch/it/il-sev/immigrati/giornata-della-migrazione/

Agenda 3/24

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2 670 copie;

totale: 32 416; certificata il 10.10.2023

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

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

Prossima edizione: 28 marzo 2024.

Chiusura redazionale: 19 marzo, ore 10.00.

COMITATO CENTRALE PV

Ottenuto un rincaro sulle rendite

Alex Bringolf. Il presidente centrale Roland Schwager ha accolto a Zurigo i membri della CVG per l'annuale revisione dei conti e l'esame dell'attività 2023, durante la mattinata. Nel pomeriggio ha fatto seguito la prima riunione del Comitato centrale. Dalla revisione è emerso che la contabilità è tenuta in modo corretto, come conferma anche il relativo rapporto. Grazie a Daniel Pasche per il suo primo bilancio annuale da neo cassiere.

Con la sua richiesta di un rincaro sulle rendite, la sezione PV di Basilea aveva dato lo spunto all'Assemblea dei delegati. In seguito il Comitato centrale ha trasmesso questa rivendicazione al Consiglio di fondazione della CP FFS, che nella sua seduta a inizio dicembre ha approvato il versamento di un'indennità unica di rincaro. Un grande grazie va al collega Aroldo Cambi per aver sostenuto con forza la nostra richiesta. L'im-

porto sarà versato a marzo alle pensionate e ai pensionati. Un buon risultato, che è pure un valido argomento per la PV, affinché i nuovi pensionati si convincano di restare nel SEV. La PV si impegna anche per la loro previdenza di vecchiaia.

Il rapporto di attività PV 2023 è stato inviato alle sezioni ed è inoltre pubblicato sul nostro sito Internet nelle tre lingue. Grazie ai due traduttori Serge Anet e Franco Panzeri e al curatore della pagina web, Roland Julmy, che assicura sempre in tempi rapidi l'aggiornamento del sito. Il CC è veramente soddisfatto di questa collaborazione.

Dopo la rinuncia di Giuseppe Meienberg, al quale il CC formula auguri di buona salute, i rapporti con il Ticino saranno curati dal PC.

La maggior parte delle sezioni ha già adattato il proprio regolamento di gestione alla nuova legge sulla protezione dei dati.

Preghiamo tutte quelle che ancora non lo avessero fatto ad aggiornarlo e a far approvare le modifiche alle rispettive assemblee generali. Da metà/fine febbraio verranno inviati gli attestati di appartenenza al SEV. Nel rispetto delle nuove disposizioni sulla privacy, non abbiamo potuto allegare all'invio un appello in favore dell'iniziativa per la 13esima AVS; non tutti i nostri membri, infatti, accettano di ricevere propaganda politica.

Roland Schwager sarà assente all'estero per vacanze fino al 9 marzo prossimo. Nel frattempo verrà sostituito dal vicepresidente Jean-Pierre Genevay, i cui dati di contatto si trovano al sito web della PV. La CVG e il CC augurano a Roland vacanze tranquille e rilassanti. La prossima riunione del CC avrà luogo il 19 marzo a Yverdon, con i presidenti sezionali della Romandia.

OPUSCOLO

Il settore bus non gode affatto di buona salute



Valérie Boillat ha a cuore il miglioramento della salute dei nostri colleghi autisti, peggiorata negli ultimi 12 anni. L'opuscolo del SEV fornisce alcune cifre, e alcune indicazioni in tal senso.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

I risultati dell'ultima inchiesta del SEV sulle condizioni di lavoro e di salute nel settore degli autobus sono ora disponibili in un opuscolo appena pubblicato dal SEV. I risultati sono presentati in modo semplice e chiaro per essere compresi dal maggior numero possibile di persone. L'opuscolo, che sarà ampiamente distribuito sul campo, è uno strumento al vostro servizio, ma è stato anche pensato per convincere i dirigenti e le autorità pubbliche dell'urgente necessità di trovare soluzioni.

Dopo il 2010 e il 2018, il SEV ha condotto nel 2022 la terza indagine sulle condizioni di lavoro e di salute nel settore degli autobus, in collaborazione con Unisanté, SSP/VPOD e syndicom. I risultati sono stati pubblicati qualche mese fa sotto forma di articoli scientifici. Ora sono disponibili sotto forma di un opuscolo appena pubblicato dal SEV. I risultati sono presentati in termini divulgativi sotto forma di grafici, analisi, commenti e proposte sindacali.

Chiffre allarmanti

I dati sono sufficientemente preoccupanti da indurre il SEV a lanciare l'allarme. In 12 anni la situazione è peggiorata drasticamente.

Secondo l'indagine, più di un conducente su due accusa dolori muscolari alle spalle o al collo (56,7%), stanchezza anomala (51,4%), mal di schiena (50%) e problemi di sonno (46,2%). Più di un conducente su tre soffre di stress (43,1%), irritabilità (34,5%) e mal di testa (31,8%).

Rischi organizzativi

Perché il personale di guida degli autobus ha così tanti problemi di salute? Secondo Unisanté, il centro universitario di medicina generale per la salute pubblica di Losanna, «vista l'alta percentuale di alcuni problemi di salute abbastanza specifici, è possibile pensare che questi problemi siano legati all'ambiente di lavoro». Il fatto stesso di stare seduti per lunghi periodi e di dover eseguire movimenti ripetitivi crea disagi, malattie e dolori, in particolare alla schiena, al collo, alle spalle e agli arti superiori, ma anche agli arti inferiori. Il personale di guida è inoltre esposto a una serie di rischi organizzativi, come orari di lavoro lunghi e irregolari, lavoro durante le ore di punta, durante il fine settimana, lavoro notturno e turni spezzati, a cui si aggiungono gli straordinari.

È stato dimostrato che gli effetti del lavoro notturno e degli orari irregolari influiscono sulla sonnolenza, sulla qualità e sulla durata del sonno e sulla sindrome metabolica (pressione alta, iperglicemia, grasso corporeo e livelli di colesterolo anormali). Inoltre, influisce sulla salute psi-

cologica, sulle prestazioni cognitive, sull'obesità e sul diabete di tipo 2.

L'ambiente di lavoro stressante è un'altra categoria strettamente legata a problemi di sicurezza, come incidenti e alterchi con altri utenti della strada e passeggeri. Inoltre, nell'ambiente di lavoro del personale di guida sono presenti numerosi rischi fisici, chimici e biologici, che comportano l'esposizione a rumore, vibrazioni, inquinamento atmosferico e LED.

In Svizzera, rispetto alla popolazione generale, il personale addetto alla guida presenta un rischio maggiore di mortalità per cancro ai polmoni, cancro gastrointestinale e suicidio.

I fattori di sofferenza

I nostri colleghi sono esposti a una serie di vincoli che vengono percepiti come faticosi. Le tre condizioni di lavoro più gravose sono le giornate lavorative (ampiezza) di oltre 10 ore, il comportamento dei ciclisti e i lunghi periodi senza accesso ai servizi igienici.

Essere a disposizione del datore di lavoro per più di 10 ore al giorno ha un forte impatto sulla vita dei/delle dipendenti, rendendo praticamente impossibile la vita associativa, le attività sportive e incidendo pesantemente sulla loro vita familiare. Per quanto riguarda il lavoro di oltre 10 ore al giorno, è impressionante notare che se si sommano le persone che lo trovano «faticoso» a quelle che lo trovano «molto faticoso»,

si arriva a oltre l'80% delle persone intervistate. Questo dimostra che le campagne del SEV «10 ore bastano» e «Servizi igienici, non cespugli» devono continuare.

Il comportamento dei ciclisti e l'aggressività degli utenti della strada si collocano al 2° e al 5° posto come elementi più stressanti. Questi problemi erano già stati individuati nell'indagine del 2018, ma sono aumentati notevolmente per quanto riguarda i ciclisti. Il tempo trascorso al volante per più di 4 ore è considerato al 4° posto tra gli elementi più penalizzanti. Muoversi e alzarsi è essenziale, ma i tempi di percorrenza al capolinea sono troppo brevi.

È in preparazione una quarta indagine Unisanté (TRAPHEAC) per il 2024. Ci consentirà di monitorare in modo più approfondito un ampio gruppo di autisti di autobus e di valutare i rischi per la salute associati al loro lavoro. Accoglietela con favore!

L'opuscolo è disponibile in tre lingue. Verrà distribuito ai nostri colleghi e alle nostre colleghe e potrà essere scaricato anche dal nostro sito web. È uno strumento di reclutamento, ma anche un modo per convincere i dirigenti e le autorità pubbliche dell'urgenza di trovare soluzioni.

▶ [Link per scaricare l'opuscolo: tinyurl.com/ys9kk5s9.](https://tinyurl.com/ys9kk5s9)



LAC DE LA GRUYÈRE

Omar Cartulano

Mi piace il mese di marzo in Svizzera. Le giornate iniziano ad allungarsi per davvero, il sole ti scalda il giusto, ma c'è ancora tempo di

godersi la neve e gli sport invernali. La vita però inizia a rifiorire pian piano e i paesaggi si fanno a strisce.

A volte non capisci più dove e quando sei. Ma se hai ormeggiato bene, sei pronto ad affrontare tutto!

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Che si può fare contro la carenza di personale per il SEV?

- Salari competitivi, maggiori indennità per il lavoro a turni, notturno e nei weekend.
- Bonus più alti per i responsabili delle risorse umane.
- Ridurre gli orari.

2. Il SEV rifiuta il mandato negoziale dell'UE perché...

- Ci sarebbe il caos del traffico nella zona di confine.
- L'UE ha comunque bisogno di riforme.
- C'è il rischio di dumping salariale.

3. Il nuovo sondaggio SEV riguarda...

- I servizi di assistenza all'infanzia al di fuori della famiglia.
- La compatibilità tra vita privata e professionale nel lavoro a turni.
- Attività per il tempo libero per chi assiste le famiglie.

4. La carenza di personale di FFS Cargo fa sì che...

- Le aziende straniere stanno entrando sempre più nel mercato.
- Mancano montatori di linee di contatto, macchinisti B100 e personale di manovra.
- Il materiale rotabile deve essere venduto.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 19 marzo 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; 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 2/2024:
b/a/a/b

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da: **Lukas Spaar di Heiden**, membro **VPT Südostbahn**.

SULLE ORME DI...

Priska Zimmermann, accoglienza e segreteria di direzione



Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Sul mezzogiorno il servizio di accoglienza della Aare Seeland mobil (asm) a Langenthal è chiuso e dunque tranquillo. Ad attendermi con molto calore in questo martedì c'è comunque Priska Zimmermann, collaboratrice della segreteria di direzione di asm e dal 2019 responsabile del centralino. Dal 2023 è inoltre presidente della più giovane sezione SEV: la VPT asm.

Priska accoglie giornalmente le domande dei clienti sui temi più disparati, si va dagli oggetti dimenticati alle domande sull'attuale situazione dell'esercizio di treni e autobus, dai titoli di trasporto alle fatture. «Si tratta in primo luogo di prestare ascolto alle richieste delle e dei clienti. Devo essere attenta agli eventuali problemi e spesso posso gestire e risolvere direttamente molte cose», spiega Priska.

La cordiale 60enne ha alle spalle un apprendistato di commercio. Rispondendo a un annuncio di lavoro è approdata ad asm, ossia l'ex gruppo OSST, la società di gestione delle singole ferrovie che nel 1999 sono poi confluite nella Aare Seeland mobil SA. Era il 1997, un periodo in cui abitava con la sua famiglia di quattro persone in una casa situata nei pressi dell'azienda, ciò che le permetteva di conciliare bene lavoro e vita privata. Agli esordi era stata attiva al backoffice dell'ufficio viaggi di asm, dove si occupava del conteggio dei viaggi e di vari altri compiti amministrativi. Data la breve distanza dal posto di lavoro, spesso nei fine settimana dava una mano ad approntare e a risistemare i tavoli della «carrozza buffet», un veicolo storico ferroviario.

Il cambiamento all'interno dell'azienda è avvenuto nel 2009, da quando Priska ha assunto la funzione di assistente di direzione, completando in parallelo la relativa formazione. Dieci anni più tardi è infine passata al servizio di accoglienza ma, se c'è bisogno, di quando in quando assicura ancora i rimpiazzi come assistente di direzione. «Dapprima mi sono dovuta abituare al fatto che all'accoglienza vi è più movimento, con un continuo via vai di gente», ci dice parlando della sua odierna posizione, che svolge al 60 per cento. Ma di sicuro non ci si annoia.

Pur conoscendo da tempo il SEV, Priska ha deciso di entrare a farne parte solo nel 2016: in quanto «impiegata d'ufficio» aveva forse meno occasioni di contatto e problemi rispetto a chi lavora nelle classiche professioni ferroviarie e

automobilistiche. Per lei tuttavia la solidarietà fra le singole categorie di lavoratori è molto importante. Da anni Priska siede nella commissione del personale di asm, dove rappresenta le colleghe e i colleghi dell'amministrazione e dei servizi centrali.

Quando ha ripreso la carica di presidente della CoPe le è sembrato logico seguire un corrispondente corso di formazione Movendo. Questo le ha consentito di osservare un po' più da vicino il SEV e ciò che offre, questo l'ha convinta ad aderire al sindacato. «Nel frattempo ho frequentato diversi corsi e imparato molto». Membro di comitato della sua sezione dal 2022, in una fase transitoria quale presidente di sezione designata, unitamente al comitato sezionale e alla segretaria sindacale SEV Katrin Leuenberger, Priska ha avviato l'istituzione della nuova sezione VPT asm, di cui è ufficialmente alla testa dal 1° gennaio 2023.

Della sezione unica dice: «Dopo la fusione delle due entità locali VPT Oberaargau e VPT Seeland in una sola, per noi era importante che anche in comitato fossero rappresentate entrambe le regioni. Abbiamo un comprensorio piuttosto esteso, con membri provenienti da differenti sedi e da altrettanto diversi rami professionali.

Ovviamente la presidenza di una sezione SEV ha richiesto un certo periodo di avviamento. Però a Priska piace molto preparare le riunioni e collaborare con un comitato davvero ben affiatato. La precedente attività di volontariato come segretaria di un gruppo sportivo per persone disabili le ha del resto consentito di maturare esperienze in strutture associative complesse. Conoscenze che le sono molto utili per il lavoro nel sindacato. La nostra simpatica interlocutrice apprezza in particolare la buona collaborazione con il SEV: «Uno scambio franco e costante è importante per la coesione». Ugualmente interessanti per lei sono le informazioni dalle altre regioni e zone del Paese che riceve regolarmente sui canali di comunicazione del SEV. Ciò che affascina Priska è «Il grande privilegio offerto a tutti i membri SEV di essere invitati a esprimersi». Ad esempio nelle discussioni annuali sulla retribuzione. «Dove esiste una cosa così altrove?», ci fa osservare. Grazie al SEV, asm ha al suo fianco un partner sociale forte. Priska però non presenzia alle trattative salariali con i vertici aziendali. Essendo troppo vicina alla direzione, vuole evitare possibili conflitti d'interesse.

Oggi Priska, che ha due figli ormai adulti, vive con suo marito a Lotzwil. Ama cucinare all'aperto e godersi il suo giardino, ma compie volentieri anche viaggi in Svizzera e all'estero.

«SONNES-TRICHTER»

Timothy Hoffman

