

SEV N.10

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



BILDMONTAGE MICHAEL SPAHR

NO ALLA RIFORMA DELLA LPP

Il contrario di quanto ci serve

Editoriale di Aroldo Cambi,
Amministratore finanze del SEV

► p. 3

Sino a circa tre anni fa, eravamo confrontati con le conseguenze a lungo termine della crisi finanziaria del 2008, scatenatasi a seguito del collasso della banca di investimenti Lehman Brothers, che aveva generato una crisi finanziaria, bancaria e di liquidità a livello mondiale. Per evitare il peggio, le banche centrali sono intervenute in tutto il mondo con un aumento illimitato e mai visto in precedenza del denaro a disposizione. Ciò ha però comportato una diminuzione generalizzata dei tassi d'interesse sino a un livello negativo. Per molti attori in cerca di rifinanziamento è stata un'autentica manna, poiché potevano accedere a capitali a costo zero. Chi invece doveva investire, era confrontato con una situazione maledettamente difficile, in quanto nel migliore dei casi i soldi potevano essere investiti a reddito zero, oppure si doveva addirittura pagare per farlo. E in questa situazione vi erano anche le casse pensioni.

Per loro stessa natura, le casse pensioni devono infatti investire in strumenti che fruttano un certo interesse. Si sono quindi trovate sotto pressione per conseguire i rendimenti necessari e ciò le ha portate a ridurre le prestazioni agli assicurati, che sono oggi chiamati a pagare uno scotto molto elevato per una crisi finanziaria di cui non portano colpa alcuna.

Questa epoca di tassi d'interesse negativi è però terminata. A livello mondiale viviamo oggi di nuovo un periodo d'inflazione e di tassi d'interesse quasi normali. Le casse pensioni che hanno saputo operare con una strategia d'investimenti adeguata godono di una buona salute finanziaria e in alcuni casi sono persino prospere. Tassi di copertura del 110 - 120 per cento sono tornati ad essere la regola.

Ma perché allora nel 2024 si propone questa riforma? Analizzando la situazione in modo razionale e basandoci sui fatti, dobbiamo concludere che non vi sono motivi vali-

di. A questa mancanza di ragioni si aggiunge un paradosso: la riforma riguarda il regime obbligatorio della LPP, andando così a colpire gli assicurati con un livello di copertura minimo. I promotori di questa riforma vogliono quindi intervenire laddove le rendite non sono nemmeno sufficienti per garantire un'esistenza dignitosa. Un approccio paradossale e rivoltante.

Gli assicurati hanno già pagato un prezzo estremamente elevato per gli errori altrui. La situazione attuale risulta già inaccettabile, senza andare ancora a peggiorare il livello delle rendite tramite una riforma del tutto irragionevole e che va assolutamente respinta.

La LPP non ha bisogno di riforme che comportano ulteriori riduzioni di prestazioni, ma di iniziative che rimettano al centro gli interessi degli assicurati tramite provvedimenti volti a restituire credibilità e dignità al secondo pilastro. Qualsiasi altro approccio deve essere combattuto con tutte le forze!

Autunno caldo

Matthias Hartwich illustra le prossime sfide per il SEV.

2

Riapertura

Il GBT torna in esercizio: abbiamo imparato la lezione?

4

Manovra

RPV Ginevra: una petizione sostenuta dalla quasi tutto il personale.

5

UFT inasprisce la sicurezza

L'Ufficio federale dei trasporti ha inasprito i requisiti di sicurezza per le gallerie ferroviarie in servizio chiedendo, tra le altre cose, una migliore segnaletica di evacuazione. Secondo le imprese ferroviarie, responsabili per la sicurezza nelle gallerie e per l'attuazione delle prescrizioni, nei prossimi anni saranno equipaggiate con nuovi segnali 134 delle circa 1800 gallerie ferroviarie esistenti in tutta la Svizzera.

Sale il divario salariale

Il divario salariale aumenta. Nel 2023, il divario salariale medio tra gli stipendi più bassi e quelli più alti delle 36 maggiori aziende svizzere è di 1:143, rispetto all'1:139 dell'anno precedente, secondo lo studio annuale di Unia sui divari salariali. In altre parole: la persona meno pagata dell'azienda deve lavorare 143 anni per guadagnare un anno di stipendio del CEO. Nel 2023, quindi, i top manager hanno di nuovo intascato somme consistenti e gli azionisti hanno ricevuto un totale di 45 miliardi di franchi in dividendi, rispetto ai 44,3 del 2022, mentre i salari della maggior parte dei lavoratori ristagnano o aumentano solo leggermente.

Nuovi treni in arrivo

Nuovo ordine per Stadler: SSIF, l'impresa che gestisce il lato italiano della ferrovia Locarno - Domodossola, la quale «Ha potuto sottoscrivere nei giorni scorsi un ulteriore contratto portando complessivamente a quattro il numero di elettrotreni a quattro veicoli ordinato a Stadler» precisa un comunicato. L'investimento, 35,7 milioni di euro, è garantito dalla rimodulazione dei fondi europei PNRR. L'amministratore delegato di SSIF, Daniele Corti, citato nella nota, ha sottolineato come il rinnovo della flotta della sua società avvenga contemporaneamente a quanto stanno facendo le Ferrovie autolinee regionali ticinesi FART, l'azienda che gestisce la Centovallina su suolo svizzero. Le FART hanno infatti sottoscritto un contratto con la stessa Stadler nel dicembre del 2020 per la produzione di otto nuovi convogli.

L'AUTUNNO 2024 DEL SEV

«La politica non può scordare il personale!»



Matthias Hartwich, presidente del SEV: «Non facciamo politica di partito, ma quando è necessario dobbiamo intervenire a livello politico».

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il prossimo 21 settembre i sindacati scenderanno in piazza a Berna per manifestare a favore di un aumento dei salari. Il SEV chiede più sicurezza per il personale e maggiori investimenti nel trasporto pubblico invece di nuove misure di austerità. Un'intervista al presidente Matthias Hartwich sulle sfide che attendono il SEV nell'autunno 2024.

Perché i membri del SEV dovrebbero partecipare alla grande manifestazione sindacale sui salari in programma il 21 settembre?

Ci sono molte ragioni per partecipare e non solo per i salari. Negli ultimi anni abbiamo avuto aumenti degli stipendi ragionevolmente buoni, ma c'è ancora un divario di potere d'acquisto per molte persone. L'inflazione derivante dalle grandi crisi degli ultimi anni non è stata assorbita ovunque. Inoltre, i costi dell'assicurazione malattia stanno esplodendo. Allo stesso tempo, c'è la minaccia di tagli alle casse pensioni. La 13esima AVS deve arrivare al più presto. Salari e pensioni più alti non fanno bene solo alla popolazione, ma anche all'economia. Stimolano la domanda e, in ultima analisi, aiutano tutti. È tempo che i cittadini e le cittadine di questo Paese tornino a condividere la prosperità creata.

Tuttavia, vogliamo anche approfittare della manifestazione per richiamare l'attenzione sulla situazione della sicurezza del personale dei trasporti pubblici. Chiediamo una migliore protezione del personale contro le aggressioni. Il personale in prima linea, cioè alle biglietterie, sui treni, sui tram e sugli autobus, è sempre più esposto alle aggressioni. Questa situazione deve cambiare. Dobbiamo quindi investire nella sicurezza. È una questione di soldi, risorse e tempo.

Ed è proprio qui che si profilano nuovi problemi.

Tutta l'Europa ci invidia per il nostro trasporto pubblico. Da un lato, ovviamente, si tratta del Traffico a lunga distanza, ma anche del Traffico regionale viaggiatori. E qui la Consigliera federale Karin Keller Sutter ci minaccia ancora una volta con misure di austerità. Ciò significa che a medio termine ci sarà un vuoto di finanziamenti. Questo è un onere multiplo per i cittadini. Meno soldi nel sistema possono significare prezzi più alti, servizi più scadenti e una maggiore pressione sulle condizioni di lavoro. Questo è fatale, perché abbiamo già difficoltà ad attirare persone nelle professioni del trasporto. Alcuni dipendenti hanno enormi problemi di salute. Per questo motivo abbiamo appena lanciato un nuovo sondaggio sulla salute del personale degli autobus per chiarire quali sono i bisogni più urgenti.

Ci sono quindi molte ragioni per scendere in piazza. Una manifestazione è sempre anche un'azione politica. Come sindacato dobbiamo essere politici?

Di certo non facciamo politica di partito. Ma bisogna rendersi conto che nei parlamenti cantonali, ma anche in quello federale, si decidono molte cose che riguardano direttamente le condizioni di lavoro nel trasporto pubblico. Non dobbiamo rimanere in silenzio. Se qualcosa viene deciso in quelle sedi e poi le aziende ci dicono che non è possibile corrispondere un aumento di stipendio perché sono state decise misure di riduzione dei costi, non possiamo semplicemente rassegnarci. In altre parole, dobbiamo impegnarci politicamente senza fare politica di partito.

Lo stesso vale per l'Europa. Non siamo noi a poter dire alla politica di concordare questo o quello con l'Europa, ma dobbiamo assicurarci

che se c'è un accordo con l'Unione europea, questo non avvenga a spese del personale del trasporto pubblico. Questo è il classico lavoro sindacale.

Tra l'altro faremo anche una campagna per il No alla riforma della LPP in votazione il 22 settembre. Siamo infatti convinti che questa riforma sia dannosa per i/le dipendenti.

Parliamo di Europa. Ci sono novità per quanto riguarda i negoziati sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale?

È ovvio che la Commissione europea ha un'agenda diversa da quella della Confederazione svizzera. Credo che dopo il fallimento dei negoziati di qualche anno fa, tutti concordino sul fatto che un fallimento sarebbe difficile e bloccherebbe molti dossier per gli anni a venire. Quello che vedo al momento è che c'è una grande volontà da parte di tutti i soggetti coinvolti di raggiungere un accordo praticabile.

Il trasporto pubblico in Svizzera è esemplare. È puntuale, affidabile ed economico. Tutto questo non deve essere messo in discussione in nessun caso. Per questo motivo stiamo alzando la voce. Non si tratta di politica partitica, ma di dire: vogliamo che ciò che i nostri colleghi e le nostre colleghe garantiscono ogni giorno, vale a dire un trasporto pubblico affidabile, buono ed economico, sia regionale che a lunga percorrenza, continui a esistere anche in futuro, a prescindere da come sarà l'accordo con l'Unione europea. Non cederemo di un millimetro per quanto riguarda gli interessi dei nostri colleghi e delle nostre colleghe.

Una discussione avviata da un ex dirigente delle FFS nei media è incentrata sull'ampliamento della ferrovia. Un gruppo che si definisce esperto di trasporti pubblici chiede una moratoria sull'ampliamento della ferrovia. Cosa ne pensi di questa richiesta?

Una cosa è chiara: solo il fatto che il trasporto ferroviario sia adeguatamente finanziato in Svizzera ha portato a una ripartizione modale molto migliore rispetto ad altri Paesi europei. La mobilità è più economica ed ecologica quando è garantita dal trasporto pubblico. Ciò richiede continui investimenti, sia per le nuove costruzioni che per la manutenzione. Si tratta di denaro ben speso, perché va a beneficio della società e dell'ambiente. Tuttavia, è anche importante che il personale abbia una parte equa. Non si può permettere che l'ampliamento aumenti il carico di lavoro. Il personale sta già raggiungendo i propri limiti. È necessario che il personale sia sufficiente, che le condizioni di lavoro siano buone, che i turni siano decenti e che ci sia la possibilità di conciliare lavoro e vita privata. In breve: gli investimenti nel trasporto pubblico devono sempre essere anche investimenti nel personale.

Manifestazione
21.9.2024

Sabato 21 settembre 2024 ci incontreremo alle 13.30 sulla Schützenmatte, accanto alla stazione di Berna. Sfileremo poi attraverso il centro della città fino alla Bundesplatz, dove si terrà la parte finale con discorsi e concerti alle ore 15. **Circolerà un treno speciale gratuito dal Ticino, diretto a Berna attraverso la galleria di base del San Gottardo, per info vedi l'agenda a pagina 8 di questo Giornale o vai sul sito: www.sev-online.ch. Il treno speciale di rientro partirà da Berna alle 16.22.**

RIFORMA LPP

Verifica dei fatti riguardo la votazione sulla cassa pensioni

Yves Sancey/Michael Spahr/USS
michael.spahr@sev-online.ch.ch

Il 22 settembre l'elettorato svizzero voterà sulla riforma della Legge sulla previdenza professionale (LPP). Il SEV ha sostenuto il referendum e dice no a questa riforma che vuole farci pagare di più per ricevere di meno. Risposte ad affermazioni e domande.

Perché i sindacati hanno inizialmente sostenuto la riforma?

Le parti sociali avevano elaborato congiuntamente una proposta di riforma che era stata accolta dal Consiglio federale. Avrebbe garantito le rendite per tutti e modernizzato la LPP. Inoltre, grazie a un supplemento di rendita finanziato in modo solidale avrebbe non solo garantito le rendite dei lavoratori particolarmente penalizzati negli ultimi anni, ma anche migliorato immediatamente le rendite delle donne senza elevati costi aggiuntivi. Ma il Parlamento ne ha fatto un progetto di smantellamento.

Chi ci guadagna di più dalla riforma?

Solo il mercato finanziario, i broker e le compagnie di assicurazione beneficineranno della riforma. Potranno continuare a guadagnare molto di più, poiché non ci sarà alcun freno ai costi di gestione patrimoniale (vedi grafico). Negli

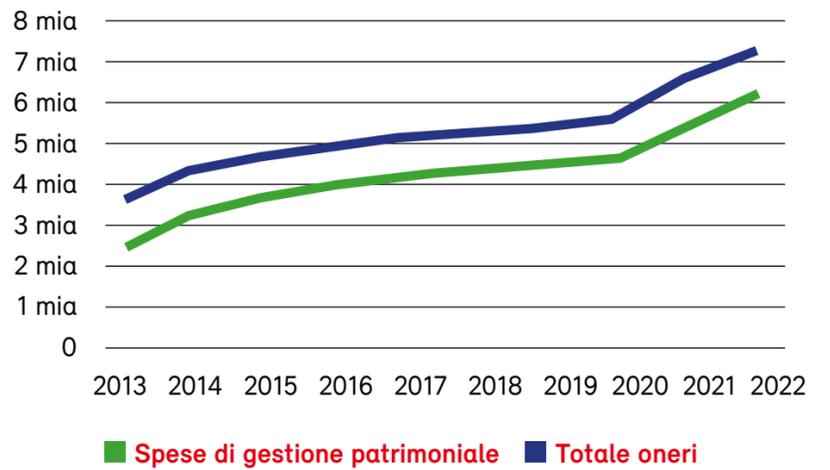
ultimi vent'anni i gruppi assicurativi hanno registrato un utile di 9 miliardi di franchi grazie ai nostri contributi alla previdenza professionale. Il Parlamento lo ha consentito. Già oggi, le banche, i dirigenti e gli esperti fatturano ogni anno alle casse pensioni 7 miliardi di franchi per i loro servizi. Il potenziale di risparmio è enorme!

Bisogna alzare le rendite!

In effetti, da una decina d'anni le rendite del 2° pilastro sono in calo. Oggi i pensionati ricevono mediamente una rendita mensile di 300 franchi inferiore rispetto a 15 anni fa; questo significa una perdita di 3.600 franchi all'anno! Eppure, nello stesso arco di tempo i contributi salariali sono aumentati del 14 per cento. Tuttavia, invece di migliorare le cose, il Parlamento le ha peggiorate! Con la fregatura della LPP elaborata dal Parlamento, la riforma comporterà tagli alle rendite fino a 3.200 franchi all'anno a fronte di aumenti delle deduzioni salariali obbligatorie. I costi salariali aumenteranno fino a 2.400 franchi all'anno. Ciò è dovuto alla misura principale della riforma: la riduzione dal 6,8 al 6 per cento del cosiddetto tasso di conversione e quindi dell'ammontare della rendita.

Dovremmo quindi pagare più contributi alla LPP, anche se ogni franco versato garantirà una rendita inferiore? La garanzia delle prestazioni verrà indebolita e a rimetterci saranno tutti i dipendenti.

I costi nel 2° pilastro sono quasi raddoppiati



Non sono i dipendenti a beneficiare della riforma, bensì mercato finanziario, broker e assicurazioni.

Occorre garantire un futuro al nostro sistema pensionistico...

Dobbiamo restare calmi di fronte ai messaggi allarmisti, come hanno mostrato le previsioni di deficit dell'AVS dell'Ufficio federale delle assicurazioni sociali, basate su degli errori di calcolo di 4 miliardi. La situazione finanziaria delle nostre casse pensioni in realtà è eccellente: gestiscono una fortuna di 1.100 miliardi di franchi, ovvero 400 miliardi in più rispetto a dieci anni fa, e hanno accumulato più di 150 miliardi di riserve. In breve: le casse pensioni hanno denaro a sufficienza, ma gli assicurati ricevono sempre meno.

Più donne accederanno al 2° pilastro...

La riforma della LPP è venduta come favorevole per le donne in ragione dell'abbassamento della soglia d'entrata al 2° pilastro (da 22.050 a 19.845 franchi), che permetterà a molte lavoratrici a tempo parziale o a basso reddito di ricevere una rendita LPP. Tuttavia, nella realtà questa riforma è un costoso imbroglio soprattutto per le donne, che saranno chiamate pesantemente alla cassa e vedranno dolorosamente calare ulteriormente il loro salario netto. E questo senza che venga garantita una rendita di vecchiaia maggiore. Queste rendite basse necessiteranno delle prestazioni complementari. Alla fine del mese, non cambierà perciò nulla.

Come possiamo migliorare le rendite delle donne?

Le rendite troppo basse delle donne nel 2° pilastro sono una conseguenza diretta del lavoro non retribuito delle madri. Infatti permane l'enorme lacuna pensionistica nel secondo pilastro dovuta a interruzioni dell'attività lavorativa e alla distribuzione iniqua del lavoro non retribuito. Per migliorare le rendite delle donne dobbiamo quindi introdurre anche nel 2° pilastro ciò che ha già dato buoni frutti nell'AVS: uno splitting coerente degli averi di vecchiaia e il riconoscimento del lavoro di accudimento. Finché una riforma si occuperà solo del salario assicurato, il problema delle lacune di previdenza non potrà essere risolto!

La riforma ridurrà i contributi salariali dei lavoratori anziani, migliorando le loro prospettive sul mercato del lavoro.

Al contrario: la loro situazione potrebbe addirittura peggiorare. Oggi le casse pensioni con molti lavoratori anziani ricevono contributi dalle casse con molti giovani pari a circa 200 milioni all'anno. La riforma eliminerebbe questa perequazione. Si continua a sostenere che l'aumento dei contributi professionali crea problemi con l'avanzare dell'età, ma non è così. Una parte delle casse pensioni ha già oggi un sistema di contributi indipendenti dall'età. Inoltre, i 45enni sarebbero colpiti in misura molto maggiore rispetto ai 55enni. Per loro, infatti, i contributi aumenterebbero del 50% in un colpo solo. Nemmeno la riforma vi porrebbe rimedio.



La Commissione Trasporti e Telecomunicazioni del Consiglio degli Stati ha approvato, con alcune modifiche, la proposta del Consiglio federale di revisione totale della legge sul trasporto merci. L'obiettivo è quello di fornire un sostegno finanziario al traffico a carri completi isolati per un periodo limitato di otto anni, con la possibilità di una proroga. Per i primi quattro anni sono previsti 260 milioni di franchi svizzeri, oltre a contributi illimitati per il trasbordo e il carico. Il progetto sarà ora sottoposto al plenum degli Stati.

All'inizio di agosto, l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali ha ammesso che **le previsioni dell'AVS erano sbagliate**. I suoi scenari erano troppo pessimistici. Le previsioni di deficit erano fino a 4 miliardi di franchi in eccesso ogni anno. Per il sindacato svizzero del servizio pubblico, queste previsioni di bilancio hanno avuto un **ruolo centrale nella campagna "AVS 21"**, che è stata adottata per pochi voti nel settembre 2022. Cifre realistiche avrebbero prodotto un risultato diverso. L'USS sostiene quindi le richieste dei sindacalisti che chiedono l'annullamento della votazione.



PETER KÄPPLER risponde

Sportelli chiusi, servizio pubblico debole

Le FFS stanno chiudendo gli sportelli di altre sei stazioni. Negli ultimi 20 anni ne è scomparsa più della metà nelle stazioni ferroviarie servite. Perché il SEV si oppone a queste chiusure?

essere ulteriormente disumanizzato. Per il personale, perdere la possibilità di lavorare nella propria regione significa allungare il tragitto per raggiungere il posto di lavoro.

I punti vendita nei grandi centri hanno già raggiunto i loro limiti, i lunghi tempi di attesa infastidiscono i clienti e sono molto stressanti per il personale. Gli uffici nelle regioni sono quindi un servizio molto gradito.

Altre aziende di trasporto come BLS, RhB e TPF stanno perseguendo una strategia diversa e mantengono con successo i loro punti vendita regionali. Ci sono quindi buoni esempi di come può funzionare. Chiediamo quindi alle FFS di ripensare la loro strategia.

Peter Käppler è presidente della sottofederazione AS del SEV. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivi a giornale@sev-online.ch.

Nelle regioni, la chiusura delle biglietterie con personale presente è un peggioramento del servizio pubblico, perché i clienti sono costretti a recarsi nei grandi centri per ottenere consigli e servizi. Non tutti i servizi ferroviari, infatti, sono ottenibili online o per telefono.

Inoltre i punti vendita costituiscono un importante legame con la clientela. Questa rinuncia alla presenza sul territorio comporta anche uno svantaggio di mercato per il trasporto pubblico, se gli sportelli regionali perdono il loro punto di contatto per la consulenza sui trasporti. Il trasporto pubblico non deve

COLPI DI DIRITTO

Modifica unilaterale del contratto

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

Giovanni si rivolge al servizio di protezione giuridica del SEV e racconta al telefono in modo sconvolto quanto gli è accaduto sul lavoro. Da oltre vent'anni lavora nel settore privato presso lo stesso datore di lavoro. Ha sempre svolto il suo lavoro in modo impeccabile. In modo del tutto inaspettato, il suo datore di lavoro lo ha informato di essere costretto a ridurre il grado di occupazione dal 100% al 60% per motivi organizzativi, ovviamente con una corrispondente riduzione dello stipendio.

Il datore di lavoro minaccia anche di rescindere il contratto di lavoro di Giovanni se non accetta la riduzione del grado di occupazione. Allo stesso tempo, però, il datore di lavoro ha aumentato il grado di occupazione di due dipendenti più giovani con la stessa funzione di Giovanni.

Giovanni si sente trattato ingiustamente e vorrebbe sapere se le azioni del datore di lavoro sono lecite e se può difendersi dalla riduzione della percentuale lavorativa annunciata unilateralmente.

Se il datore di lavoro intende modificare unilateralmente il rapporto di lavoro e allo stesso tempo minaccia il dipendente di licenziamento nel caso in cui non accetti il peggiora-

mento delle condizioni di lavoro, si parla di licenziamento con preavviso. Secondo la dottrina e la prassi giuridica, il licenziamento con preavviso come mezzo per riorganizzare le condizioni di lavoro è generalmente ammissibile e valido. Tuttavia, il presupposto è che le condizioni di lavoro meno favorevoli non possano essere applicate immediatamente, ma solo dopo la scadenza del periodo di preavviso.

In determinate circostanze, tuttavia, le comunicazioni di licenziamento possono essere abusive. Il Tribunale federale ritiene che un licenziamento con preavviso di modifica sia abusivo se serve a esercitare pressioni per ottenere una modifica

contrattuale dannosa per i dipendenti e non giustificabile oggettivamente. Secondo il Tribunale federale, un licenziamento con preavviso di modifica non può essere oggettivamente giustificato, in particolare se non vi sono ragioni operative o di mercato per la modifica delle condizioni di lavoro.

Spetta al dipendente dimostrare che il licenziamento non è dovuto a ragioni operative o di mercato. Questa prova è naturalmente difficile da fornire. Tuttavia, nel caso in esame, il datore di lavoro avrà difficoltà a rendere seriamente credibile al tribunale il fatto di aver comminato l'avviso di licenziamento per motivi operativi o legati al mercato, soprat-

tutto perché ha aumentato la percentuale lavorativa di due dipendenti più giovani con la stessa funzione nello stesso periodo dell'avviso di licenziamento.

Se Giovanni riesce a dimostrare un comportamento abusivo, il tribunale obbligherà il datore di lavoro a pagare una multa, il cui importo è a discrezione del tribunale.

In sintesi, va notato che le modifiche unilaterali ai rapporti di lavoro di diritto privato sono generalmente consentite, nel rispetto del periodo di preavviso. Se non ci sono ragioni oggettive, in particolare commerciali, che rendono necessaria una modifica del contratto, il datore di lavoro è passibile di una sanzione per licenziamento ingiusto. Nonostante il comportamento abusivo, il licenziamento rimane valido.

Giovanni ha quindi la possibilità di accettare il preavviso di licenziamento e di continuare a lavorare per il suo precedente datore di lavoro con un livello di occupazione e di retribuzione ridotto dopo la scadenza del periodo di preavviso. Al contrario, può rifiutare la modifica del contratto, intraprendere un'azione legale e chiedere il pagamento di una penale per pratiche lavorative scorrette.

TUNNEL DI BASE DEL SAN GOTTARDO

Dopo un anno si torna in galleria

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch.ch

A poco più di un anno dal deragliamenti di un treno merci, la galleria di base del San Gottardo (GBT) sarà finalmente rimessa completamente in esercizio lunedì 2 settembre. L'incidente e la parziale chiusura del tunnel hanno creato non pochi problemi all'importante via di collegamento tra il sud e il nord, non solo a livello svizzero. Fortunatamente i danni, seppur ingenti, sono stati solo materiali e nessuno si è fatto male. Vediamo quali misure saranno messe in atto per ridurre al minimo il ripetersi di un simile incidente e cosa propone il SEV.

Era il primo pomeriggio del 10 agosto 2023 quando hanno cominciato ad arrivare notizie che era successo qualcosa nella galleria di base del San Gottardo. Le prime informazioni erano confuse e frammentarie, non si capiva bene l'entità del danno, le FFS inizialmente parlavano di una riapertura nel giro di qualche ora, poi qualche giorno. In poco tempo al nostro giornale sono arrivate le prime fotografie di quello che era successo all'interno del tunnel ed è subito stato chiaro che non sarebbe stata questione di pochi giorni.

L'incidente

Un treno merci (che circolava sotto responsabilità di FFS Cargo) composto da due locomotive e trenta carri merci di vario tipo, proveniente da Chiasso e diretto a Basilea, è deragliato. Più precisamente, nel rapporto intermedio del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) sull'accaduto sta scritto: «Circa 10 km dopo l'ingresso nel portale sud della galleria di base del San Gottardo un frammento si staccava dalla ruota del primo assile in direzione di marcia dell'11°carro, seguito a breve distanza da altri frammenti di ruota. (...) Da quel momento in poi l'assile pende-

va in diagonale sotto il carro. Il treno merci proseguiva la corsa per altri 4 km circa senza lasciare grandi danni sull'infrastruttura (...). Poco prima della stazione multifunzionale di Faido (...) si staccava un ultimo frammento di ruota. L'assile, sospeso in posizione obliqua sotto il carro, urtava le traverse monoblocco in cemento armato davanti al deviatore di cambio corsia di Faido, distruggendo tutti i meccanismi di azionamento dello scambio. Il danneggiamento dello scambio provocava il deragliamenti e parziale ribaltamento in galleria dei successivi sedici carri merci. Il convoglio si spezzava in due tra il 13° e il 14° carro e alcuni vagoni finivano sul binario deviato». Questi vagoni sono andati a schiantarsi contro il portone che divide le due canne della galleria, distruggendolo.

Il macchinista è stato recuperato indenne secondo il protocollo d'intervento in galleria. I danni materiali sono stati ingenti, ma nessuno si è fatto male e non ci sono state fuoriuscite di sostanze pericolose.

A partire dal 13 agosto, la canna est ha potuto essere riaperta al traffico merci a velocità ridotta, dopo l'installazione di un portone di cambio binario mobile. In questo modo erano disponibili delle tracce per 100 treni merci, mentre 30 treni merci e tutti i treni viaggiatori hanno continuato ad essere deviati sulla linea di montagna.

Rapporto intermedio del SISI e raccomandazioni a breve termine

Come avviene in questi casi, il SISI ha avviato un'inchiesta per stabilire le cause dell'incidente. Nel suo rapporto intermedio ha comunicato all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) i primi esiti dell'indagine e le relative raccomandazioni riguardo alle misure d'urgenza da mettere in atto per prevenire altri incidenti di questo tipo. Ha inoltre raccomandato di trasmetterle all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) e all'autorità di sorveglianza svedese, Paese dove il carro è immatricolato.



Ispezione dopo il deragliamenti nella Galleria di base del San Gottardo.

Misure previste da FFS e a livello internazionale

Nel comunicato stampa del 27 giugno scorso, nel quale annunciavano la rimessa in esercizio completa del tunnel di base per il 2 settembre prossimo, le FFS hanno anche brevemente esposto le misure che intendono mettere in atto per prevenire eventi analoghi e ridurre le conseguenze. Nel comunicato si legge: «Sono necessarie misure per individuare tempestivamente il fabbisogno di manutenzione dei treni, tramite la raccolta di dati sullo stato e dati immagine e il potenziamento degli impianti di controllo dei treni. Per individuare tempestivamente un deragliamenti, le FFS stanno valutando la possibilità di installare appositi rilevatori sulla tratta, all'altezza dei cambi di binario all'interno e prima della galleria». Questo però potrà essere fatto solo a medio termine. L'unica misura immediatamente applicabile che le FFS menzionano è la riduzione della velocità a 160 km/h per il cambio di binario in prossimità dei portali prima della galleria di base del San Gottardo, questo per ridurre le conseguenze in caso di un evento simile. Una misura che però, aggiungiamo noi, non avrebbe cambiato molto nell'incidente dello scorso anno, dato che i treni merci non raggiungono nemmeno una velocità di 160 km/h.

Secondo il rapporto intermedio del SISI, il deragliamenti è stato causato dalla rottura del disco di una ruota. La procedura avviata a livello europeo dall'UFT ha portato al declassamento del tipo di ruota che ha provocato lo sviamento e altri di tipo simile in «ruote non più termostabili», il che comporta procedure più severe in caso di segni di sovraccarico termico.

La posizione del SEV

Il SEV reputa che queste misure vadano nella giusta direzione, ma siano comunque troppo timide. Se è incontrovertibile che la sicurezza

assoluta non esiste, ciò non toglie che si possa implementare misure più incisive per diminuire il più possibile il rischio.

Pertanto il SEV propone le seguenti ulteriori misure:

- devono circolare sulla rete ferroviaria svizzera solo carri merci con valvole di detezione di sviamento (valvole DET), ovvero un accorgimento tecnico elaborato all'indomani dello sviamento di Zurigo Affoltern nel 1994, già collaudato e montato su un certo numero di vagoni cisterna (frenatura d'emergenza, meccanica tramite la condotta principale o digitale con allarme al macchinista);

- in tutte le stazioni di confine vengono introdotti controlli acustici sistematici ai dischi delle ruote dei treni di tutte le imprese di trasporto ferroviario che entrano in Svizzera (ad esempio da parte dei TKC - i controllori tecnici di FFS Cargo);

Il lungo periodo necessario a rimuovere i carri danneggiati e i seguenti lavori di ripristino hanno ridotto la capacità di esercizio della galleria di base. Tuttavia l'esistenza della "vecchia" linea di montagna del San Gottardo ha permesso di contenere i disagi, sia nel traffico viaggiatori che in quello merci. Non va dimenticato che dopo l'inaugurazione del tunnel non poche voci si erano alzate, anche internamente alle FFS, ipotizzando la chiusura della linea panoramica, ritenuta oramai superflua, opinione clamorosamente smentita dopo l'incidente dell'agosto 2023.

Di fondamentale importanza è stato anche l'impegno dei ferrovieri di tutti i settori per mantenere l'esercizio e ripristinare, anche in condizioni difficili, l'operatività della galleria ferroviaria più lunga al mondo. Anche il personale che ha lavorato sui treni deviati attraverso la linea di montagna del San Gottardo ha dovuto affrontare una serie di problematiche, come ad esempio modifiche dell'ultimo minuto ai turni o turni più lunghi.

PERSONALE DI MANOVRA

Petizione RPV Ginevra



Consegna della petizione, corredata da 59 firme, il 16 luglio a Berna.

Markus Fischer. La sezione SEV RPV di Ginevra chiede migliori condizioni di lavoro per gli impiegati del servizio di manovra della stazione di Ginevra Cornavin. Dei poco più di 60 interessati, 59 hanno sottoscritto la petizione, che è poi stata consegnata ai responsabili delle FFS a Berna lo scorso 16 luglio. Il presidente sezionale Qamil Lutfiu (2° da sinistra nella foto) unitamente ai segretari sindacali SEV Jürg Hurni (a destra) e René Zürcher (a sinistra) hanno consegnato le loro richieste a Claudio Pellettieri, responsabile del settore Condotta dei treni e manovra (ZFR) della divisione Produzione P (PP-BP), e Sandra Stooss, business partner HR della Produzione ferroviaria (PP-BP).

La petizione richiama in sostanza tre criticità:

- I tempi di lavoro sono estremamente irregolari: molti turni sono o troppo lunghi (oltre le dieci ore), essendo intervallati da lunghe pause, oppure troppo corti (non più di sei ore). Una situazione che conduce a sovraccarico e pone difficoltà nel conciliare vita professionale e privata. Per questo la petizione chiede una verifica dei piani di servizio in modo da assicurare tempi di lavoro più equilibrati e prevedibili.

- I casi di malattia tra il personale sono aumentati notevolmente, fatto che è dovuto presumibilmente alla stanchezza e allo stress, provocati dai turni irregolari e dai

lunghi orari di lavoro. «Per tale ragione è importante adottare provvedimenti volti a risolvere almeno in parte questi problemi di salute», chiede la petizione.

- In terzo luogo, si chiede che vengano predisposti locali per le pause adeguati, con la necessaria dotazione di base, affinché il personale vi possa davvero riposare. Oggi questo è impossibile nei locali di Montbrillant. Non c'è paragone, ad esempio, con i locali per il personale di locomotiva, che, si ricorda, è pur sempre parte della medesima unità aziendale (ZFR) e che dispone addirittura di poltrone «Stressless».

Le condizioni poco attrattive causano molte partenze

La delegazione del SEV ha fatto notare come i turni di lavoro eccessivamente impegnativi non portino soltanto a problemi di salute e a giorni di assenza, ma siano anche alla base di numerose partenze fra il personale. «Di conseguenza, gli investimenti fatti per formare giovani colleghe e colleghi non saranno mai paganti», osserva René Zürcher. «Anche per questa ragione servono condizioni di lavoro più attrattive.»

I rappresentanti sindacali hanno altresì criticato i turni che terminano nelle prime ore del mattino di giorni liberi e che impediscono di conciliare vita privata e lavoro. Questi turni dovrebbero finire prima.

SWISS

Successi sindacali grazie alla tenacia

Anche nel primo semestre 2024, Swiss ha fatto registrare un risultato molto positivo, che non ha però ammorbidito le posizioni dell'attuale dirigenza, neppure nei confronti di richieste urgenti di miglioramento. Ciò nonostante, negli ultimi mesi SEV-GATA ha saputo conseguire alcuni successi sindacali:

- Indennità per il pieno di carburante: 51 collaboratori ricevono ora un'indennità di CHF 50.00 / mese.

- Correzioni salariali: il Follow-up delle disposizioni esecutive ai modelli salariali ha permesso, tramite la richiesta di verifica, di aumentare gli stipendi di sei colleghe e colleghi dal 1° luglio 2024 (costi aggiuntivi totali per Swiss di CHF 24 000 / anno).

- Indennità per lavoro all'estero: alcuni membri hanno segnalato a SEV-GATA che Swiss aveva infranto i diritti di informazione sindacale, emettendo minacce di licenziamento sotto forma di disdette-modifica che avrebbero portato al licenziamento in caso di mancata sottoscrizione. Queste modifiche comportavano la riduzione dell'indennità per soggiorni all'estero per alcuni gruppi di personale che poteva raggiungere l'equivalente di uno stipendio mensile. L'intervento del sindacato ha permesso di trovare una soluzione per evitare queste perdite a tutti gli interessati, che ricevono inoltre un posto di lavoro sostitutivo a Zurigo nel caso preferissero rinunciare alle attività all'estero.

Sono pure iniziati i preparativi per le trattative salariali 2025. Swiss può senz'altro permettersi aumenti degni di questo nome, ma il risultato negativo delle trattative dello scorso anno con Swiss e Swissport Zürich deve insegnarci che, per ottenere quanto ci spetta, può essere necessaria una resistenza collettiva anche molto dura. Al tempo stesso, queste trattative offrono al nuovo CEO di Swiss l'occasione di dare una prova concreta della sua volontà di avere rapporti corretti con le parti sociali. SEV-GATA è pronto!

Philipp Hadorn, Presidente di SEV-GATA e segretario sindacale del SEV

«Un risultato solido»

Swiss International Air Lines ha chiuso il primo semestre 2024 con un risultato operativo di 264,2 milioni di franchi, in calo di circa il 22% rispetto al primo semestre dell'anno record 2023. Gli introiti hanno raggiunto i 2,7 miliardi di franchi, superando del 5,5% quelli dello stesso semestre 2023. Secondo Swiss, si tratta di un «risultato solido» e il calo dell'utile sarebbe dovuto a due motivi principali: «In primo luogo, la situazione del mercato si è normalizzata con l'eliminazione delle lacune di capacità che l'anno scorso avevano generato limitazioni dell'offerta. Secondariamente, le spese sono aumentate in particolare per gli aumenti dei salari, delle varie tasse e delle spese per la manutenzione corrente della flotta. A questi si aggiungono gli investimenti nello sviluppo di prodotti e servizi.» Markus Fischer

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Ha iniziato a lavorare al SEV il Primo maggio di quest'anno, giorno della festa del lavoro: da quasi quattro mesi, Marcel Burmeister è il segretario sindacale responsabile dei colleghi della BLS e della Bielersee Schifffahrtsgesellschaft BSG, e ora fa parte anche del Centro di competenza dei salari.

Non è nuovo al lavoro sindacale: dopo aver studiato storia a Berna e aver svolto diversi lavori da studente, Marcel ha lavorato per quattro anni e mezzo presso UNIA Regione Svizzera orientale-Grigioni come segretario sindacale per il settore dell'elettricità e successivamente anche come coordinatore del settore industria. «Certo, ci sono alcune differenze tra UNIA e SEV, ma ci sono molte analogie in termini di obiettivi e modi per raggiungerli nel lavoro sindacale» afferma in modo convinto il 36enne della Svizzera orientale.

Marcel aveva già avuto modo di conoscere il SEV grazie ai contatti avuti in occasione di corsi di formazione e nell'ambito del suo lavoro nel Comitato dell'Unione Sindacale Svizzera (USS) del canton Turgovia. Il desiderio di una nuova sfida, insieme al desiderio della sua famiglia di tornare a Berna da Kreuzlingen, lo hanno infine convinto a candidarsi per il posto di segretario sindacale del SEV.

«La struttura di milizia del SEV è davvero notevole: c'è molta attività e motivazione da parte dei colleghi e delle colleghe a livello di base, il che motiva anche me», osserva Marcel.

La struttura «dal basso verso l'alto» è anche ciò che caratterizza il SEV. «Sono i membri a prendere le decisioni; noi possiamo sostenerli e mobilitarli».

In qualità di referente per i colleghi della BLS, la seconda azienda di trasporti pubblici della Svizzera, Marcel si trova in un ambiente molto eterogeneo, composto da numerosi gruppi professionali, dall'amministrazione ai binari. Questa diversità è anche ciò che gli piace del suo lavoro. «È bello poter fare la differenza, soprattutto con la mia collega Katrin (Leuenberger). «Mi piacciono lo scambio e la collaborazione», sottolinea.

L'inizio non è stato facile nemmeno per Marcel, che ha dovuto familiarizzarsi con un nuovo settore e con le basi legali regolamentate dalla LdL. «Mi sono ambientato bene, ma ho ancora bisogno di conoscere meglio il mondo delle ferrovie e, soprattutto, di conoscere meglio la realtà dei nostri membri in occasione delle discussioni» afferma.

A guidarlo nel suo lavoro quotidiano è la consapevolezza che senza i sindacati si sarebbe ottenuto molto meno per i lavoratori e le lavoratrici dell'azienda e che i sindacati sono ancora fondamentali per adeguare costantemente le condizioni di lavoro ai nuovi sviluppi.

Anche dopo la laurea, si è reso conto di voler lavorare attivamente in un ambiente stimolante. Per questo gli piace tenere a mente una citazione di Erich Kästner: «Non c'è nulla di buono. A meno che non lo si faccia!».

Da luglio Marcel Burmeister vive a Berna con la moglie e i due figli. Gli piace trascorrere il suo tempo libero vicino all'acqua, nell'acqua oppure sull'acqua.

NUOVO VOLTO AL SEV

«È bello poter cambiare le cose»



CHANTAL FISCHER

ZPV

Sempre freschi con la ZPV

Susanne Kratzer. In tutta la Svizzera, i membri della sottofederazione del personale treno della ZPV stanno ricevendo un piccolo regalo rinfrescante. Questo piccolo dono viene solitamente lasciato nei locali del personale e talvolta vicino agli armadietti degli spogliatoi dei membri. Fa parte di una campagna di distribuzione dell'acqua organizzata dalla ZPV. Proprio in un periodo in cui le alte temperature rappresentano una vera e propria sfida per la salute degli assistenti alla clientela, oltre che una dura prova quando devono lavorare nelle vetture con

l'aria condizionata difettosa, all'aperto sotto il sole cocente o nelle sale delle stazioni surriscaldate, è estremamente importante bere a sufficienza per mantenersi in salute. Con questa campagna di distribuzione dell'acqua, la ZPV ringrazia i suoi membri per la loro fedeltà al SEV e alla ZPV e offre a tutti un piacevole refrigerio durante i torridi mesi estivi. Un grande ringraziamento va ai comitati di sezione che hanno contribuito a questa campagna di distribuzione e che si impegnano per il benessere dei nostri membri.

COMMISSIONE CENTRALE ZPV

Azioni per i membri

Servizio stampa ZPV. A giugno si sono svolte alcune giornate di incontri del SEV a livello nazionale, organizzate in stretta collaborazione con le sezioni di diverse sottofederazioni. La prima giornata ha avuto luogo a Briga il 10 giugno, con hot dog e popcorn. Ha poi fatto seguito Lucerna, il 13 giugno, al motto «il SEV tra la gente». L'evento ha riscosso grande risonanza grazie agli hot dog, al caffè e alle torte distribuiti. Altre azioni di propaganda sono poi state organizzate il 21 giugno a Losanna e il 24 dello stesso mese a Basilea. Sotto l'egida della ZPV, c'è ancora un'altra giornata da segnare in agenda, ossia il 12 settembre a Coira, con «mele e tè freddo». In occasione dei colloqui sulle priorità con le FFS, la ZPV ha reclamato che le apprendiste e gli apprendisti di Ginevra, la cui sede di formazione è a Renens, abbiano dovuto seguire il corso sulla sicurezza a Winterthur, così che i loro turni sono durati oltre le 12 ore. Il tempo di lavoro superiore alle 12 ore (si trattava di 12 minuti), è stato poi compensato al 125% e da agosto il corso si terrà al Centre Loewenberg a Morat. La ZPV continua inoltre a opporsi alla pratica dei controlli finali sui treni manovrati su un binario di ricovero a causa della mancanza di binari in stazione. Suscitano sempre discussioni le corse di autobus ordinate in seguito a lavori di costruzione, ma che non sono correttamente pianificate in SOPRE. A volte in questo programma sono stati registrati orari delle corse fittizi, secondo il principio per cui «quel che non va bene, vien fatto

andar bene». Per un conteggio corretto secondo le norme della LDL, ci attendiamo che i tempi siano pianificati in modo preciso e regolare. Nei mesi passati è tornato di attualità il problema della violenza sui treni. In futuro sarà indispensabile assicurare una maggiore presenza e possibilità di intervento della Polizia dei trasporti, in modo da garantire la sicurezza del personale treno e dei passeggeri. Su questo tema la ZPV pone chiare richieste alle FFS. Così non si può né si deve andare avanti! Stupisce il fatto che nonostante l'elevato numero di segnalazioni ESQ in relazione ad atti violenti, ne scaturiscano ben poche denunce, che in sé dovrebbero essere presentate d'ufficio alle autorità. Qui si pone anche la questione di quale sia l'origine della discrepanza tra il numero di annunci ESQ e quello delle effettive denunce; siamo tuttora in attesa di una risposta dalle FFS! Sono previsti per l'autunno i primi test sul campo con il nuovo «processo di partenza orientato alla clientela (KOA)». La ZPV ha forti preoccupazioni riguardo alla sicurezza, tanto più che i macchinisti, attraverso la videocamera situata all'esterno dei veicoli, hanno una visuale piuttosto ristretta. Altri punti in sospeso riguardano il «tempo minimo di sosta», gli «elettrorreni esteri» ecc. In seguito ai feedback dalle sezioni, sono state ridefinite le disposizioni sulle conoscenze linguistiche richieste nei singoli depositi, affinché su questo tema vi siano condizioni d'impiego più chiare e soprattutto uniformi. Dalle nostre commissioni interne ci viene comunicato che sia-

mo sempre alla ricerca di rappresentanti per la ZPV nelle Commissioni donne e migrazione. Se qualcuno è interessato, può annunciarsi a questo indirizzo: info@zpv.ch. La Commissione giovani si è impegnata a ridare slancio a questa struttura. Vi preghiamo di segnarvi ancora queste due date: Giornata della migrazione il prossimo 27 settembre a Olten e Giornata delle donne il 15 novembre 2024 a Berna.

Ferrovia retica: il 7 maggio 2024 si è svolta a Bergün la seduta del comitato regionale. Sono state discusse diverse richieste, ma non è stata inviata alcuna e-mail al team direttivo o ad altri servizi della RhB.

CoPe AC Superficie: durante la sua ultima riunione di Commissione centrale, Thomas Walther è stato ringraziato per i suoi oltre 15 anni e mezzo di presidenza della CoPe Accompanimento clienti superficie. Durante la seduta di costituzione della CoPe, René Furrer è stato designato nuovo presidente e Ruedi Baumann nuovo vicepresidente della già menzionata CoPe. La ZPV si congratula di vero cuore per la loro nomina. Tra l'altro, essa si occupa dei temi relativi alla «successione del tablet». Un altro problema è quello legato all'accesso autonomo delle sedie a rotelle nei treni IC2020 e IC2000, che comporta notevoli difficoltà per le persone con mobilità limitata a causa della differenza di livello tra il piano del veicolo e il bordo del marciapiede.

Dal Comitato SEV viene comunicata la partenza dal SEV a fine giugno di Lucie Waser (responsabile per il settore donne al SEV) e del segretario sindacale di San Gallo, Claude Meier. Besa Mahmuti è la nuova responsabile della Commissione migrazione. *Per finire, vi ricordiamo un'altra data importante, ossia la grande manifestazione nazionale del prossimo 21 settembre a Berna.*

OFFICINE BELLINZONA

Le risposte di FFS, Cantone e Città

Veronica Galster. Prima della pausa estiva, ci eravamo lasciati con l'ultimo numero del nostro giornale SEV scrivendo di Officine di Bellinzona, poiché il 10 giugno le FFS avevano sorpreso Commissione del Personale (CoPe) e sindacati con lo scioglimento unilaterale dell'accordo di Piattaforma (senza alcun preavviso) ritenendo che gli obiettivi di tale accordo siano stati raggiunti e informandone le maestranze pochi minuti dopo aver inviato un comunicato stampa ai media. Decisione e modalità che non sono piaciute al SEV.

Dopo una partecipata Assemblea convocata il 14 giugno, il personale delle Officine ha adottato all'unanimità una risoluzione che chiedeva alle FFS di ritornare sulla decisione, e alla politica di attivarsi presso le ferrovie federali per indurle a mantenere aperto questo importante canale di dialogo (vedi SEV N.8 e SEV N.9). Nel frattempo sono giunte le risposte del CEO delle FFS, Vincent Ducrot, così come quelle del Governo ticinese e della Città di Bellinzona.

Pur riconoscendo il valore aggiunto della Piattaforma di dialogo, Ducrot ritiene che «Con il progetto del nuovo stabilimento ad Arbedo-Castione (NSIF), la relativa salvaguardia del futuro dello stabilimento industriale di Bellinzona e la definizione di almeno 360 posti di lavoro e 80 di apprendistato, lo scopo originario della Piattaforma è stato raggiunto. Come in precedenza, ribadiamo che non ci saranno licenziamenti di dipendenti fissi».

A suo avviso, lo scioglimento della Piattaforma non avrà nessun impatto sul proseguimento dell'obiettivo principale di FFS di sostenere attivamente i dipendenti dello stabilimento industriale nel processo di trasformazione verso il nuovo sito di Arbedo-Castione.

Perciò «Alla luce di questi sviluppi e successi, ci atteniamo alla disdetta dell'accordo», scrive il CEO di FFS, che conclude la lettera affermando che il dialogo è molto importante per le FFS e comunicando che Linus Looser, responsabile della produzione del traffico viaggiatori, è disponibile per un incontro personale.

Nella stessa direzione va la risposta del Governo per mano del Consigliere di Stato Christian Vita: «Grazie alla Piattaforma le parti hanno collaborato con successo e questo ha permesso una comunicazione diretta ed efficace orientata al raggiungimento degli obiettivi prefissati. La decisione di disdire la Piattaforma appare in questo senso una conferma della fine di un periodo straordinario con la volontà di proseguire sulla strada intrapresa».

La Città si allinea al Cantone, riconoscendo l'importanza delle Officine come «Patrimonio umano e socio-economico della nostra regione e della Svizzera italiana» e ritiene che «Le competenze lavorativo-professionali sviluppate nei decenni, devono poter crescere e affermarsi ulteriormente nel tempo a vantaggio di tutti: FFS, maestranze, Città e Cantone».

Il Governo e la Città ritengono in ogni caso opportuno mantenere aperto un canale di informazione e dialogo tra le parti e intendono chiedere alle FFS l'istituzione di un momento di confronto e condivisione, rispettivamente di verifica Cantone Città FFS maestranze da tenersi annualmente.

L'incontro con il responsabile della produzione del traffico viaggiatori Linus Looser è previsto per la fine di settembre, dopo il quale verrà organizzata un'assemblea per aggiornare il personale sugli sviluppi.

Convincere colleghe e colleghi vale doppio!

→ Il SEV si rafforza

→ Il SEV può così difendere meglio i tuoi interessi presso il tuo datore di lavoro

- Ricevi almeno CHF 50.- per ogni collega che hai sindacalizzato/a
- A partire da 3 colleghi/e reclutati/e nel 2024, entri nella cerchia dei migliori, assicurandoti così regali pari a un valore di almeno CHF 100.-.
- Più alto è il numero di nuovi/e associati/e, maggiore sarà la tua ricompensa.
- Se riuscirai ad entrare nella categoria dei migliori reclutatori e delle migliori reclutatrici, avrai diritto ad una sorpresa indimenticabile.



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



Dà una mano al SEV
per diventare più forte.
Contiamo su di te!



**Giornata dei giovani SEV:
Finanze, tutto chiaro?**

«La finanza è forse un argomento noioso?»

«Previdenza vecchiaia, posso pensarci anche quando sarò più vecchio/a?»



Durante questo incontro formativo saranno puntati i riflettori su tutto ciò che c'è da sapere sulla previdenza professionale, assicurazioni, imposte e tutto ciò che occorre affrontare.

Utilizzeremo esempi pratici e daremo ampio spazio al dialogo per approfondire questo argomento apparentemente ostico. Vi mostreremo quali sono le insidie e come potete evitare di incorrervi.

Avrete anche l'opportunità di conoscere altri colleghi del settore dei trasporti pubblici.

Conduzione del corso:

Sia Pollari (SEV)

Stefanie Fürst (SEV, segretaria sindacale responsabili dei giovani)

Quando: venerdì 8.11.2024

Durata: dalle 09.30 alle 15.30 (compreso il pranzo)

Dove: Berna, segretariato centrale del SEV

Parte principale in tedesco con traduzione in francese (Italiano su richiesta).

Destinatari: membri SEV fino a 30 anni

Inscription:



www.sev-online.ch/it/il-sev/giovani/giornata-della-gioventu-sev

SEZIONE PV TICINO e MOESANO (anche pensionati Sezione VPT Ticino)

Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2024 al 6 gennaio 2025

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, malgrado gli aumenti per il soggiorno e per il trasporto, manteniamo lo stesso prezzo:

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

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

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

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia.

Vi chiediamo cortesemente di iscrivervi entro il 15 ottobre 2024 tramite la cedola sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco, eliana.biaggio@hispeed.ch

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

apporre una X se desiderate il pagamento unico entro il 31 ottobre.

Per informazioni su viaggio e vacanze:

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

Per informazioni sul pagamento:

Alberto Rusconi, cassiere, tel. 079 230 32 16



Vacanze a Abano Terme 2024/2025: cedola di iscrizione

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP, Località		
E-mail		
Telefono Casa		
Telefono Natel		
Data di nascita		
Tipo di camera *	<input type="checkbox"/> Doppia <input type="checkbox"/> Singola	<input type="checkbox"/> Doppia <input type="checkbox"/> Singola

* mettere una x nella casella che entra in considerazione

Data: _____ Firma: _____

SONDAGGIO SULLA SALUTE DEGLI AUTISTI

Non dimenticate di compilare il questionario!

SEV. Come riportato nelle nostre ultime edizioni, da giugno Unisanté, il centro universitario di medicina generale e salute pubblica legato all'Università di Losanna, sta conducendo uno studio per comprendere meglio le condizioni di lavoro degli autisti di autobus e l'impatto del loro lavoro sulla propria salute. Se avete dimenticato di compilare il questionario o se vi siete persi la notizia, niente panico! Questa indagine fa seguito alle ultime tre condotte dal SEV. Con questo nuovo studio

▶ Per riempire il questionario, scansiona il codice QR qui di fianco o vai sul sito: <https://trapheac.ch>

avremo dati molto più precisi sulle possibili cause di malattia e saremo in grado di identificare i problemi professionali più preoccupanti. Per la riuscita dell'inchiesta è però molto importante che vi partecipi il maggior numero di persone possibile, quindi cosa aspetti: compila il questionario!

TRAPHEAC unisanté
Transport Personnel Health Cohort Study
Centre universitaire de médecine générale et santé publique de l'Université de Lausanne

STUDIO SULLE CONDIZIONI DI LAVORO DEGLI AUTISTI DI AUTOBUS

TRAPHEAC STA CERCANDO DI CAPIRE LE CONDIZIONI DI LAVORO DEGLI AUTISTI DI AUTOBUS IN SVIZZERA.

Se avete lavorato nel trasporto pubblico per almeno un anno, potete partecipare rispondendo a domande online sul vostro lavoro e sulla vostra salute, anche se non siete più autisti attivi.

Visitate il nostro sito web trapheac.ch e cliccate su **Voglio partecipare**

Tutto ciò che dovete fare è compilare alcuni questionari online, uno all'inizio e un breve follow-up ogni 6-12 mesi. Lo scopo di questo studio è quello di saperne di più sulle condizioni di lavoro nella vostra professione e su come queste possano influire sulla vostra salute. Per qualsiasi domanda, contattateci all'indirizzo trapheac@unisante.ch

«Il SEV è molto presente sui luoghi di lavoro. Buone condizioni di lavoro si ottengono solo se io e il maggior numero di colleghi e colleghi sono iscritti al sindacato.»

Andressa Lourenco Chaves
assistente clienti

Ti aspettiamo!

www.sev.ch

PV TICINO E MOESANO

Auguri Jolanda per i tuoi 100 anni!



Eliana Biaggio Il collega Pierino De Angelis ha portato gli auguri di buon compleanno alla nostra cara socia centenaria Jolanda Pons.

Jolanda è stata festeggiata presso la Casa Anziani Santa Croce di Faido alla presenza del figlio Edo, dei famigliari e dalle autorità cittadine.

Una bella signora centenaria in ottima

forma che ha partecipato con entusiasmo alla sua festa.

Vedova del signor Pons, che era entrato nel nostro sindacato SEV nel 1952, ha sempre mantenuto l'adesione. Grande esempio di devozione e condivisione dei valori sindacali.

Tanti auguri di buona continuazione e di tanta salute!

I NOSTRI MORTI

Rais Paolo; anni 73.

Attenzione: a seguito della nuova legge sulla protezione dei dati, se desiderate che il nome

di un congiunto deceduto venga pubblicato sul nostro giornale, inviate un'e-mail a: 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

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: 20 settembre 2024.

Chiusura redazionale: 10 settembre, ore 10.00.

RPV

08.09.

Giornata del manovrista

Anche quest'anno la sezione della RPV Ticino, organizza l'ormai classica giornata del manovrista.

Quando? Domenica 8 settembre a partire dalle ore 10.30.

Dove? Presso il **Mulino del Daniello a Coldre-rio.**

Programma: 10.30 ritrovo con aperitivo; 12.00 pranzo (grigliata mista con contorno); 13.30 Riffa.

La partecipazione è aperta a tutti gli associati RPV Ticino e macchinisti LPV Ticino con le rispettive famiglie; per motivi organizzativi è d'obbligo confermare la presenza entro il 04 settembre ad uno dei seguenti numeri: 076 402 80 87 Brian Quadri;

079 230 06 03 José Morales

15.11.

Giornata di formazione delle Donne SEV

Anche quest'anno si terrà la giornata di formazione delle donne SEV. Il tema sarà: «Punto della situazione sulla riforma AVS e le ripercussioni che avrà sulla mia vita». Ci sarà Gabriela Medici, esperta USS per il settore delle assicurazioni sociali.

Quando: venerdì 15 novembre

Dove: All'Hotel Bern di Berna.

Per info e iscrizioni:

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

LPV

04/05.09

Corsi di preparazione agli esami periodici

Questo corso, su due giorni, ti permette di approfondire le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro.

Dove: alla Casa del Popolo di **Bellinzona.**

Quando: il 4 e il 5 settembre 2024.

Corso misto P/G

Costo: membri LPV: CHF 50.- (secondo le condizioni generali); non membri: CHF 650.-

Nell'importo sono compresi: documentazione del corso, pranzo e bevande.

Congedo formazione: in base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int, BLS e SOB, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Iscrizioni direttamente sul sito

www.lpv-sev.ch > scegli la lingua italiana > servizi > corsi > esami periodici

Manif nazionale- a Berna

21.09.

Per salari migliori, più sicurezza e niente tagli nel TRV

Sicurezza e salari equi.

Vogliamo più sicurezza per il personale dei trasporti e l'abbandono delle misure di risparmio nel traffico regionale viaggiatori.

Ci ritroveremo alle 13.30 a Berna alla Schützenmatte per una grande manifestazione sindacale. L'arrivo in Piazza federale è previsto per le 15, dove si terranno i discorsi e i concerti.

Partenze treno speciale dal Ticino:

Chiasso 09.40

Mendrisio 09.55

Lugano 10.12

Bellinzona 10.28

Per questioni organizzative è necessario annunciare la vostra partecipazione, a sev-ticino@sev-online.ch indicando numero e nome dei partecipanti e stazione di partenza.

27.09.

Giornata della Migrazione SEV

Per la partecipazione politica e sociale e le pari opportunità sul lavoro.

Quando: venerdì 27 settembre 2024, dalle 9 alle 16:30.

Dove: all'Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, **Olten.**

Chi può partecipare? Tutti i migranti interessati (anche non membri SEV) e tutti i membri SEV interessati.

I temi:

• sostegno a favore dell'iniziativa per la democrazia, «per un diritto fondamentale alla naturalizzazione»;

Formazione

08.11

LDL/OLDL

Il prossimo 8 novembre si terrà una giornata di formazione sulla LDL e OLDL organizzata dal Segretariato SEV di Bellinzona.

Dove: Casa del Popolo di **Bellinzona.**

Contenuti: il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, famigliari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla **legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e rispettiva ordinanza.**

Relatore: Thomas Giedemann, segretario sindacale SEV

A chi si rivolge il corso: membri SEV, in particolare a chi rappresenta il personale nella stesura dei piani di lavoro.

Iscrizione: direttamente sul sito del SEV: sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=333587

Ulteriori info seguiranno.

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

Agenda 10/24

CONDIZIONI DI LAVORO IN MARE

La Svizzera delle crociere sotto ai riflettori



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Quando si parla di crociere, la Svizzera è il leader europeo. Tuttavia, non è solo l'inquinamento atmosferico, ma anche le difficili condizioni di lavoro dell'equipaggio e le inadeguate normative del settore a gettare ombre sulle crociere, anche nella Confederazione. Questo rapporto si basa su una ricerca dell'ONG elvetica «fairunterwegs», che presenta fatti e cifre sull'industria delle crociere in Svizzera.

La Svizzera è una nazione da crociere? Questo non si concilia con l'immagine della Svizzera del cioccolato, degli orologi e delle montagne. Tuttavia, le crociere sono più popolari che mai tra gli svizzeri e la tendenza è in aumento. Quasi 150 000 residenti in Svizzera scelgono questa forma di vacanza e spendono circa 1500 franchi all'anno per una crociera, per un totale di 235 milioni di franchi. Con 42 navi da crociera, 35 000 dipendenti ed emissioni di CO2 di oltre 2 milioni di tonnellate all'anno, la Svizzera è il leader europeo. La flotta da crociera della Germania, invece, è composta da 31 navi,

mentre quella del Regno Unito ne conta solo 27. Rispetto a nazioni tradizionalmente marittime come i Paesi Bassi o la Svezia, il numero di svizzeri che va in crociera è doppio, e la spesa è doppia rispetto alla media europea.

Il settore delle crociere in Svizzera è suddiviso in cinque compagnie con sede nel Paese, che possiedono un totale di 42 navi da crociera. Le più grandi sono MSC Crociere (23 navi), Viking Ocean Cruises (11 navi) e Scienc Luxury Cruises & Tours Cruises (5 navi). Queste cifre dipingono il quadro di un'industria che vale miliardi di euro. Tre compagnie di crociera svizzere operano nel segmento del lusso, una nel turismo di massa e molte fanno pubblicità con promesse ambientali e obiettivi di sostenibilità. Con o senza promesse di sostenibilità, le crociere sono devastanti per l'ambiente e il clima. Le sole crociere svizzere causano emissioni di CO2 pari a circa 2 tonnellate per persona e viaggio all'anno. Estrapolando, ciò equivale a 300 000 tonnellate di CO2 all'anno, che corrispondono all'1% delle emissioni di CO2 generate in Svizzera.

Giornata di lavoro pesante, poco tempo libero

E che dire delle condizioni di lavoro

del personale? Serie televisive come «Traumschiff» o «Verrückt nach Meer» fanno pensare che chi lavora su una nave da crociera abbia fatto centro. In realtà, la vita lavorativa quotidiana sulle navi da crociera è dura e spesso ingiusta. Secondo le ricerche di «fairunterwegs», non ci sono prove che le condizioni sulle navi da crociera svizzere differiscano in modo significativo da quelle di altre compagnie di navigazione. Il giurista Mark Pieth e l'avvocata Kathrin Betz hanno pubblicato insieme il libro «Seefahrtsnation Schweiz» nel 2022 e hanno constatato quanto segue: «In base alla nostra esperienza, il personale marittimo è decisamente interessato a lavorare molto durante la sua permanenza a bordo. [...] Le opportunità di svago e di vita familiare sono molto limitate. Ma c'è un limite al troppo. [...] Spesso i dipendenti marittimi guadagnano solo durante il periodo in cui sono in mare, e non durante le ferie a terra». Gli studi dimostrano che l'elevata pressione lavorativa e la mancanza di opportunità di allontanarsi dal lavoro e dal luogo di lavoro mettono a rischio la salute dei membri dell'equipaggio. Secondo il sindacato internazionale del personale marittimo Nautilus di Basilea, le cucette condivise dall'equipaggio sono spesso molto anguste e anche molto

rumorose, poiché si trovano vicino al motore e di solito sotto il livello dell'acqua. Secondo uno studio, i lavoratori sul ponte delle navi da crociera sono esposti anche ad alti livelli di particolato, come a Pechino o a Santiago.

Regolamentazione del settore inadeguata

La Convenzione sul lavoro marittimo (MLC) ha stabilito degli standard per proteggere i lavoratori nel settore del lavoro marittimo internazionale, prima praticamente deregolamentato. È stata firmata da 93 Paesi, tra cui la Svizzera. Tuttavia, questi standard sono flessibili: sebbene in condizioni normali si applichino giornate di 8 ore, in casi eccezionali è possibile un massimo di 14 ore al giorno e fino a 72 ore alla settimana.

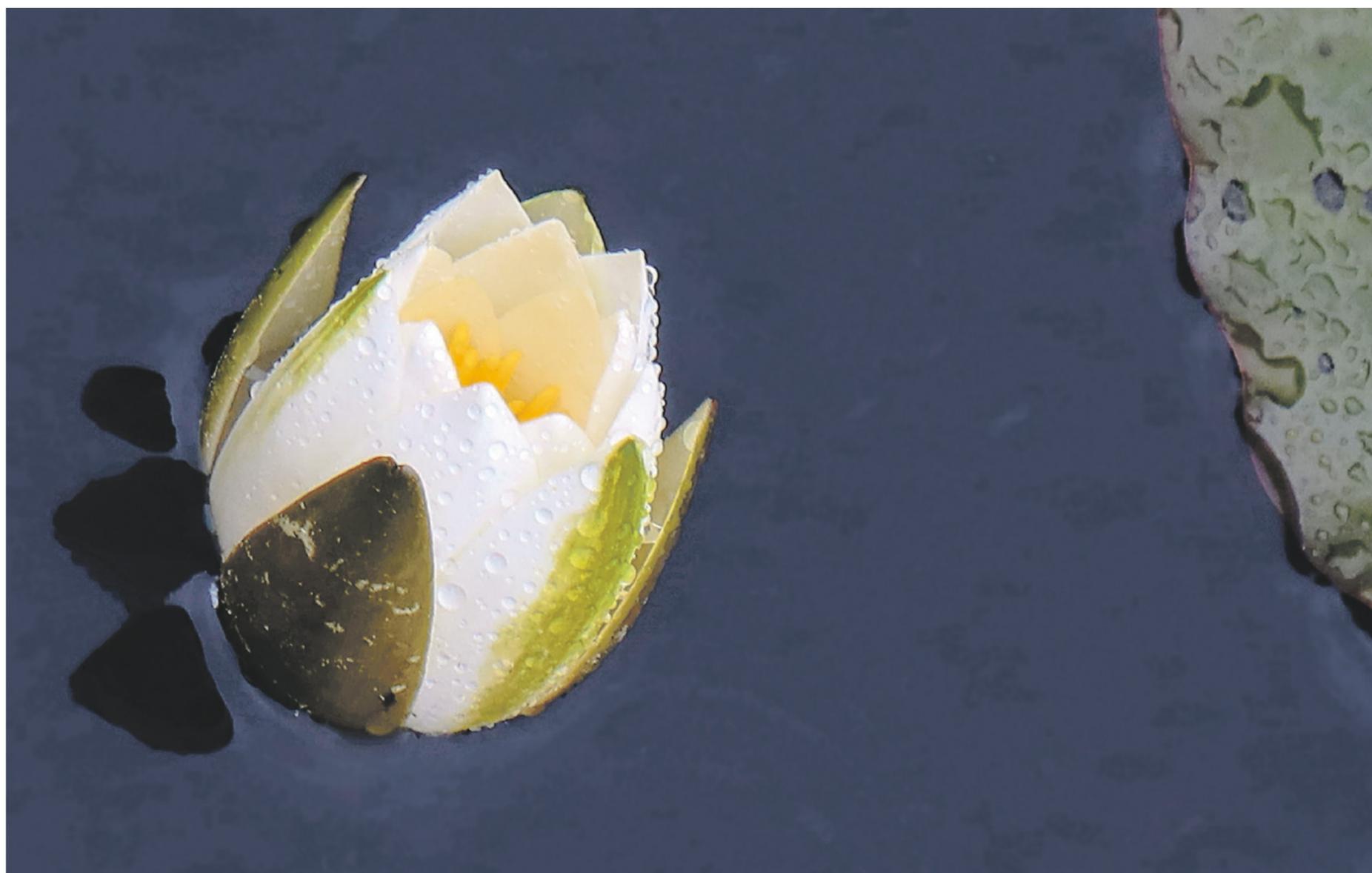
Tuttavia, diversi resoconti dei membri dell'equipaggio indicano che l'applicazione di queste regole è soggetta a un certo grado di arbitrarietà. Le ragioni sono tre: la debolezza dei sindacati in alcuni Paesi di origine dei dipendenti, i contratti a catena internazionali e le diverse giurisdizioni legali a seconda della bandiera sotto la quale la nave salpa. Il fattore decisivo non è quindi la sede legale svizzera della compagnia di navigazione, e in ogni caso nessuna nave da crociera

batte bandiera svizzera.

Controlli difficili, assenza di supervisione

Il controllo del rispetto degli standard sociali e ambientali sulle navi da crociera è una sfida per la Svizzera, paese senza sbocco sul mare. Per questo motivo la Svizzera ha bisogno di una responsabilità aziendale sancita per legge: le compagnie di crociera devono essere obbligate a garantire che le loro filiali o componenti aziendali rispettino i diritti umani e gli standard ambientali. Un'autorità di vigilanza indipendente può controllare questo aspetto e le persone interessate possono fare causa per le violazioni in Svizzera. Finché il Consiglio federale e il Parlamento non agiranno, la Svizzera, in quanto nazione da crociera, rimarrà agli ultimi posti in materia di diritti umani e protezione dell'ambiente.

L'organizzazione svizzera senza scopo di lucro «fairunterwegs» si batte dal 1977 per viaggi equi ed ecologici che aumentino il benessere dei viaggiatori e della popolazione locale e non danneggino il nostro pianeta. «fairunterwegs» ha recentemente aperto i suoi uffici nella Stellwerk, nell'ex stazione ferroviaria di St. Johann a Basilea.



QUESTIONE DI SGUARDI

Anja Meierhans

Guarda di qui, guarda di là. Senti questo, senti quello. Entusiasmo, frustrazione.

Quando si viaggia in Paesi come il Nepal, può succedere di tutto e di

più. L'imprevisto è dietro l'angolo e bisogna imparare a prenderlo nel modo giusto.

In fin dei conti, tutto dipende da come si guarda la situazione...

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Perché la sezione RPV Ginevra ha depositato una petizione?

- Vuole l'annessione di Ginevra alla Savoia.
- Affinché il FC Servette sia campione quest'anno.
- A causa di: turni irregolari, molti casi di malattia per spossatezza e sale pausa inadeguate.

2. I sindacati si oppongono alla riforma della LPP perché...

- con la riforma molti assicurati pagano di più per ricevere meno.
- vogliono far passare il pensionamento per tutti/e a 70 anni.
- le previsioni metereologiche non sono affidabili.

3. Dovete segnarvi la data del 21 settembre perché...

- è il giorno delle elezioni americane.
- è la data nella quale la Francia conoscerà il nome del/della suo/a Primo/a Ministro/a.
- è la data della manifestazione sindacale a Berna per: salari migliori, sicurezza per il personale dei TP e contro i tagli al TRV.

4. Per Rebecca Benz, cosa rappresenta Schiller?

- Il suo poeta e scrittore tedesco preferito.
- Il battello a vapore che pilota sul lago dei Quattro cantoni.
- Una ditta di tecnologia medica svizzera (defibrillatori cardiaci).

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 10 settembre 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 libri del valore di 40 franchi** – sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 9/2024:
b/a/b/c

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da: **Arthur Ritzmann**, di **Zwingen**, membro **PV Basilea**.

SULLE ORME DI...

Rebecca Benz, Capitano SGV

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Non ha mai sognato di diventare capitano. Tuttavia, Rebecca Benz ha trovato il lavoro dei suoi sogni su un battello. In un settore maschile, è una delle poche donne capitano sui laghi svizzeri. Ci racconta cosa le piace tanto del suo lavoro e perché è membro del SEV dall'inizio della sua carriera.

Rebecca viaggia ora sull'imbarcazione ammiraglia della Compagnia di Navigazione del Lago dei Quattro Cantoni (SGV) – la DS Stadt Luzern. Come secondo skipper, affianca Roger Maurer, tesoriere del Comitato centrale della VPT, sul grande battello a vapore. Come capitano del battello a vapore, Rebecca naviga su tutte le imbarcazioni del Lago dei Quattro Cantoni. L'amatissimo DS Schiller, con il suo salone in stile, è il suo battello. Oggi è ancora in cantiere.

Il suo percorso verso l'SGV è stato tutt'altro che pianificato. Dopo una formazione da orafa, ha sentito il desiderio di entrare nel settore sociale, nel quale ha completato uno stage all'età di 25 anni. In quel momento, un collega dell'SGV l'ha contattata perché aveva ancora bisogno di un marinaio. E così una cosa tira l'altra e quest'estate Rebecca sta navigando sul Lago dei Quattro Cantoni per la 23esima stagione.

Come tutti, è passata da marinaio a cassiera, a skipper, a comandante di battello a vapore e infine al grado onorario di capitano, che ha ricevuto nel 2022 insieme al cappello bianco. Come prima donna capitano dell'SGV in assoluto.

Il lavoro dei sogni con una componente sociale

«Non vorrei lavorare da nessun'altra parte», afferma Rebecca con convinzione. Ama il suo lavoro ed è particolarmente entusiasta della varietà legata alla professione. «Nessun giorno è uguale all'altro: c'è un tempo diverso, si naviga su un'imbarcazione diversa, su una rotta diversa e si hanno ospiti diversi, per cui ci si deve sempre rimettere in gioco nel proprio lavoro». E cosa le è rimasto del desiderio di entrare nel mondo del lavoro sociale? «Come capitano, ho la mia imbarcazione, dirigo il mio equipaggio, faccio le valutazioni del personale e accompagno i giovani del mio equipaggio nel loro percorso verso l'esame. È molto di più di una semplice navigazione e si adatta anche alla

mia vena sociale», spiega Rebecca. Il lavoro sulla nave richiede una buona squadra e molti giocatori di squadra. «Sul battello a vapore, in particolare, si devono eseguire manovre complesse, è un'interazione tra il capitano, i marinai e i macchinisti: la squadra deve lavorare insieme, e anche gli ospiti lo notano», continua Rebecca. Sul suo DS Schiller lavora con un'ottima squadra e riceve molti complimenti.

Nel 2007, Rebecca Benz ha completato la scuola commerciale parallelamente al suo lavoro. Questo la aiuta a svolgere il lavoro d'ufficio presso SGV durante l'inverno. In seguito supporta il reparto nautico ed è responsabile dei regolamenti operativi. In inverno copre soprattutto i picchi di lavoro, come i giorni festivi e le assenze per malattia, e quindi viaggia meno.

L'adesione al SEV: un fatto scontato

Rebecca è membro del SEV fin dai primi giorni di lavoro sull'imbarcazione. «Il sindacato è una buona cosa, tutti traggono vantaggio quando il Comitato ottiene qualcosa» afferma con convinzione. Come skipper, è quasi obbligatorio essere membri del SEV per la tutela giuridica professionale, che può anche fornire assistenza con avvocati specializzati in caso di incidente. Rebecca è attualmente un membro «normale» e non è attiva nella sua sezione. Il suo intenso programma di lavoro – fa molti straordinari nella stagione estiva, da aprile a ottobre – non le consente al momento di assumere un ruolo. In inverno, compensa il tempo accumulato e va in viaggio con il marito Roger Benz, anch'egli capitano della SGV. «Ogni anno, a gennaio, andiamo in Algovia per quindici giorni per rilassarci praticando lo sci di fondo o le racchette da neve. Facciamo anche molte gite in città», racconta Rebecca. Per il resto, va spesso a nuotare, anche in inverno e a volte nelle gelide acque (2 gradi) dei laghetti di montagna: «Questo mi dà una certa carica, un'energia speciale», afferma Rebecca.

Donna in un ambiente maschile

Vive con il marito a Lucerna, proprio dietro il cantiere nautico. Oltre ad essere una delle poche donne capitano di DS in Svizzera, è anche un'apprezzata oratrice. «La navigazione è ancora un dominio maschile. Come donna, si ricevono molte attenzioni e riscontri positivi dall'esterno. All'interno, invece, a volte occorre ancora affrontare diverse sfide» conclude Rebecca.



CHANTAL FISCHER

MOBILITÀ

Frida Bünzli

