



SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



TRANSPORTO REGIONALE

Volontà popolare e bricolage

Editoriale di Valérie Boillat,
vice-presidente SEV



Più di trent'anni fa, il popolo svizzero ha accettato l'iniziativa delle Alpi volta a trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. L'anno scorso, una chiara maggioranza ha detto sì a una Svizzera neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050. La strada da percorrere per raggiungere questo obiettivo è ancora lunga. Una cosa è certa: il settore dei trasporti ha un ruolo essenziale da svolgere! Le emissioni di gas serra prodotte dal trasporto privato devono essere ridotte drasticamente. Il trasporto pubblico (TP) è una delle soluzioni. Dobbiamo quindi promuoverlo.

La volontà popolare ha ripetutamente chiarito che la Svizzera deve investire nel trasporto pubblico. Il risultato è che oggi la Svizzera dispone di una rete che fa invidia a molti Paesi. Naturalmente, possia-

mo ancora fare meglio. Le finanze della Svizzera sono solide. Non ha problemi di debiti. Al contrario, negli ultimi anni, dice l'USS: «La Confederazione, i Cantoni e i Comuni hanno accumulato capitale proprio per oltre 100 miliardi di franchi senza alcuna necessità economica». È quindi incomprensibile che il Consiglio federale voglia improvvisamente risparmiare in modo massiccio. Si tratta di una visione a breve termine, totalmente scollegata dalla realtà del cambiamento climatico e sociale. Le proposte di risparmio avanzate da un gruppo di sedicenti esperti sono inappropriate e pericolose.

L'intera infrastruttura del trasporto pubblico potrebbe collassare. L'eliminazione dei sussidi per i treni notturni è solo la punta dell'iceberg. I risparmi nel trasporto regionale viaggiatori (TRV) sono

più drammatici. La Confederazione vuole spendere molto meno di quanto sia necessario per mantenerli in funzione – oltre 300 milioni di franchi in meno rispetto a quanto proposto dall'UFT – rischiando un massiccio deterioramento dei servizi. Anche l'annuncio del ritiro delle sovvenzioni per l'elettificazione delle flotte di autobus è catastrofico. Se mancano le risorse finanziarie necessarie, il personale sarà il primo a risentirne, con un peggioramento delle condizioni di lavoro, un aumento delle malattie e delle assenze, e un peggioramento del servizio per i cittadini. Dobbiamo costringere il Consiglio federale a fare marcia indietro, affinché abbandoni queste misure di riduzione dei costi. Abbiamo un interesse comune con i Cantoni e le aziende di trasporto a invertire questa tendenza.

FFS Cargo

Il coinvolgimento dei dipendenti nella riorganizzazione è essenziale.

2

Conferenza CCL

Le BAR devono rimanere parte integrante del CCL di FFS e FFS Cargo.

3

No a EFAS

Intervista al presidente VPOD Christian Dandrès sulla modifica di Legge.

7

Annunci sul giornale SEV

A partire dal 2025, il SEV si occuperà nuovamente della riservazione degli annunci sul giornale SEV e altri canali. La pubblicità per l'anno 2025 non sarà più riservata da Fachmedien Zürichsee Medien AG. È ora possibile inserire annunci nella newsletter del giornale SEV (portata: 23.250 lettori). L'indirizzo di contatto per le inserzioni che appariranno a partire da gennaio 2025 è il seguente:

zeitung@sev-online.ch

Inquilini: due volte no

Invece di affrontare una volta per tutte l'attuale carenza di alloggi e di garantire che gli affitti siano accessibili, il Parlamento sta cedendo all'avidità della lobby immobiliare e vuole erodere ulteriormente i diritti degli inquilini. Ecco dove stiamo andando! Il 24 novembre dobbiamo dire un secco NO a questo attacco agli inquilini e, di conseguenza, ai salariati. L'obiettivo della lobby immobiliare è quello di cacciare gli inquilini dalle loro case, per poi riaffittarle a un prezzo più alto, introducendo una serie di motivi arbitrari (USS e www.attaque-locataires-non.ch).

Organizzazione del lavoro più autonoma

Secondo uno studio pubblicato oggi dall'istituto di ricerca sull'opinione pubblica Sotomo, i lavoratori vogliono che si tenga maggiormente conto dei loro desideri e che ci sia meno «flessibilità unilaterale». Per quanto riguarda le varie forme di flessibilità nella gestione dell'orario di lavoro, la priorità assoluta è la possibilità di spostare l'inizio o la fine delle giornate lavorative. Ad esempio, gli intervistati vorrebbero poter dormire più a lungo o avere il tempo di allenarsi al mattino, oppure lasciare il lavoro prima per dedicarsi ai propri hobby o ai doveri familiari.

I lavoratori non vogliono lavorare più notti e domeniche e disapprovano il lavoro serale. Non vogliono nemmeno la deregolamentazione del diritto del lavoro. Come per l'orario di lavoro, un'alta percentuale di lavoratori in Svizzera vorrebbe poter scegliere più liberamente il proprio giorno lavorativo. Un terzo delle persone vorrebbe che il proprio datore di lavoro fosse più flessibile sui giorni di lavoro, mentre due terzi vorrebbero che la situazione attuale rimanesse invariata.



Da dx: Alexander Muhm, CEO di FFS Cargo; Peter Moor, moderatore; Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV e Peter Kämpfer, presidente centrale AS.

FFS CARGO

Strategia di crescita o di smantellamento?

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Questa era la domanda provocatoria alla quale Alexander Muhm, direttore di FFS Cargo, e Philipp Hadorn, segretario sindacale responsabile del Team Cargo del SEV, hanno dato le loro risposte, dibattendo del futuro della filiale merci delle FFS e del traffico a carri completi isolati lo scorso 3 ottobre, presso la sede di FFS Cargo a Olten.

Il dibattito è stato organizzato dalla sottofederazione AS al ristorante del personale all'Aarepark. Nonostante fosse stato annunciato con poco anticipo, ha riunito una buona quarantina di colleghi, confluiti anche da altre sedi per porre molte domande. Il compito di moderarlo è toccato a Peter Moor, giornalista specializzato in temi ferroviari.

Riorganizzazione e aiuti federali

Il tema è quanto mai attuale: Alexander Mumm ha infatti confermato che presso FFS Cargo un team di 45 persone sta elaborando il progetto «G-ensis» che punta a rendere più efficienti diversi processi, per conseguire risparmi dell'ordine di 60 milioni l'anno. Il Parlamento sta invece discutendo la revisione della legge sul trasporto merci, che prevede la concessione di contributi d'esercizio a chi svolge il traffico a carri completi isolati (TCCI), quindi in primo luogo a FFS Cargo. Per il periodo 2026-2029 sono previsti 260 milioni di franchi, ovvero circa 65 milioni all'anno. Il Consiglio federale intende poi sostenere l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale (DAC) con 180 milioni di franchi dal 2026 al 2032. A partire dal 2026, sono previsti contributi di 50 milioni di franchi all'anno, invece degli attuali 25, destinati ai gestori di impianti per il trasbordo e il carico, nonché contributi sino a un massimo di 10 milioni di franchi all'anno (invece dei 6 attuali) per i costi non coperti di prestazioni di trasporto merci ordinate dai Cantoni. Tutti questi aiuti dovrebbero essere finanziati dalla quota della Confederazione sugli introiti della tassa sul traffico pesante (TTPCP), che altrimenti confluisce nel fondo per le infrastrutture ferroviarie (FIF).

Il 24 settembre, il Consiglio degli Stati ha sostenuto gran parte della posizione del Consiglio federale, mentre la decisione del Consiglio nazionale cadrà in dicembre.

L'obiettivo dell'autosufficienza economica

Alexander Muhm ha sottolineato come il

Consiglio federale non intenda indennizzare a tempo indeterminato il TCCI come servizio pubblico, ma limitarsi a finanziarne una trasformazione per renderlo in grado di operare reinvestimenti. Peter Moor ha però ricordato come nel dibattito di entrata in materia al Consiglio degli Stati sia emersa la consapevolezza che il TCCI non possa essere gestito in modo autosufficiente. «Questo sistema non funziona senza sovvenzioni», ha detto citando il Consigliere agli Stati argovese Thierry Burkart, presidente del PLR svizzero e dell'associazione dei trasportatori stradali Astag. Philipp Hadorn ha dapprima dovuto riconoscere che «I contributi d'esercizio sono certamente molto positivi, ma sono in effetti pensati solo per una fase di transizione. È un peccato, visto che vi sono già stati numerosi tentativi di riorganizzazione per rendere il TCCI autosufficiente, ma senza successo». Ha quindi criticato «FFS Cargo per aver di nuovo prospettato qualcosa che difficilmente potrà essere raggiunto, creando premesse molto difficili. Vi è un grande rischio che altri tagli e riduzioni vadano a compromettere in modo fondamentale le possibilità del trasferimento e del trasporto merci su ferrovia».

Tre provvedimenti

«La capacità di reinvestimento può essere raggiunta con tre provvedimenti», ha ribattuto Muhm. «Il primo è la partnership con i nostri clienti, che può contemplare aumenti dei prezzi. Il secondo è il cambiamento del modello di produzione. Alla critica di Philipp Hadorn che lo stiamo riducendo troppo, rispondo che lo stiamo invece ottimizzando per ridurre i costi. Il terzo provvedimento sono gli investimenti nella tecnologia. Ci mancano 2,4 miliardi di investimenti. Di recente, abbiamo stanziato i primi milioni per l'acquisto di nuove locomotive di linea. Gli investimenti sono necessari per ridurre i costi d'esercizio». Muhm ha scherzato, dicendo che a volte si sente come un direttore di museo, perché il materiale rotabile è obsoleto e ammortizzato: «Di solito, in questa fase si dovrebbero conseguire begli utili, mentre noi registriamo ogni anno 90 milioni di perdita, che rappresentano il nostro deficit strutturale».

«Quindi, se ho capito bene, nonostante facciate tutto correttamente, vi mancano 90 milioni di entrate», ha chiesto Peter Moor. «Sì», ha confermato Muhm, «Soprattutto perché i prezzi attuali alla lunga non coprono i costi di produzione». La Confederazione è per il momento disposta a coprire le perdite del TCCI fino a quando la legge sul trasporto merci non

avrà portato i suoi effetti, ma non è d'accordo di promuovere in modo permanente l'economia tramite il TCCI. «La Confederazione ha indicato che vi sono aziende che fanno 2,8 miliardi di utili all'anno, chiedendo quindi perché le FFS dovrebbero sovvenzionarle con 3-6 milioni». Molte aziende potrebbero permettersi aumenti di prezzo, dato che fanno capo alla ferrovia per opportunismo. «Ma quale sarà la contropartita dei clienti, se sono chiamati a pagare di più?» ha voluto sapere Peter Moor. «La contropartita che siamo in grado di offrire è la consapevolezza che potranno continuare a contare su di noi», ha risposto Muhm. «Mi dispiace, ma non possiamo fare molto di più.» Salvo casi isolati, la discussione con i clienti non riguarda la qualità, perché FFS Cargo è, ad esempio, molto puntuale. Ma molti clienti non erano sin qui disposti a pagare di più. La Confederazione investirà mezzo miliardo nei prossimi cinque anni, FFS Cargo deve migliorare l'efficienza di 60 milioni e i clienti devono contribuire con 50 milioni all'anno. «E probabilmente lo faranno. Essi sanno fare i loro conti e sono consapevoli di cosa ricevono da noi» ha affermato Muhm, ammettendo tuttavia di prevedere una perdita di volume di circa il dieci per cento a vantaggio della strada.

Perdita di volume malefica

«Una perdita di volume del genere può essere molto dannosa per il futuro del trasporto merci», ha avvertito Philipp Hadorn. Pur riconoscendo che i prezzi possono essere puntualmente adeguati e i punti di servizio rivisti laddove non vi sono possibilità di migliorare la redditività, ha tenuto a precisare che «può essere conveniente continuare a garantire un servizio su richiesta, senza che un piccolo cliente debba sostenere da solo tutti i costi, grazie al contributo finanziario di altri». Nel TCCI è importante mantenere una massa critica, affinché il sistema rimanga sostenibile dal punto di vista economico. «E, in generale, i volumi nel trasporto merci stanno aumentando e la ferrovia deve partecipare equamente a questa crescita, anche per proteggere l'ambiente e la popolazione e per alleggerire il traffico su strada».

Coinvolgere il personale

Philipp Hadorn e alcuni partecipanti intervenuti nella discussione hanno infine rivolto un accorato appello di coinvolgere per davvero il personale in questa riorganizzazione, tenendo conto delle obiezioni e approfittando delle sue conoscenze dettagliate e della sua esperienza.

PHILIPP HADORN risponde

«G-ensis» da sola non trasferisce le merci su rotaia

? Dopo le numerose riorganizzazioni degli ultimi anni presso FFS Cargo, è davvero sensato e opportuno rinnovare completamente l'azienda con «G-ensis»?

Gli sviluppi non sono di per sé negativi. I cambiamenti sono processi normali nelle aziende e nella società. Diventa discutibile quando una trasformazione sostituisce un'altra e i processi vengono ridefiniti prima ancora che le riorganizzazioni precedenti siano state completate, per non parlare di una valutazione adeguata. I cambiamenti dovrebbero essere continui e non dipendere dallo slancio di un singolo CEO, la cui poltrona viene solitamente ceduta a un successore durante l'attuazione. Questo è ciò che è successo a FFS Cargo. E più volte.

In questo momento mi sembra importante essere chiari con i politici, i collaboratori e i clienti: FFS Cargo può e

vuole continuare a portare avanti il trasferimento del trasporto merci su rotaia anche in futuro, anche con il trasporto a carro singolo. Oltre al nuovo materiale rotabile, ciò richiede ulteriori investimenti – digitali e analogici – come pure un legislatore e dei clienti disposti a trasferire il trasporto merci su rotaia.

FFS Cargo e i suoi collaboratori dimostrano che il trasferimento delle merci su rotaia è effettivamente possibile. E poiché si tratta di un importante servizio pubblico, deve essere finanziato come tutti i servizi pubblici: in parte dai diretti beneficiari e in parte dalle casse pubbliche. Questo è l'unico modo per proteggere le generazioni future dal caos del traffico e dal collasso climatico!

Philipp Hadorn è segretario sindacale e al SEV è responsabile, tra l'altro, del team del trasporto merci.

Hai una domanda? Scrivici a giornale@sev-online.ch

CONFERENZA CCL FFS E FFS CARGO

«Il trasporto pubblico è la nostra passione»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La seconda conferenza CCL si è svolta l'8 ottobre presso la sede centrale di Unia all'Egghölzli di Berna e ha visto i 130 delegati discutere molto animatamente sul futuro dei CCL FFS e FFS Cargo. Essi hanno deciso all'unanimità che le regolamentazioni specifiche settoriali per la durata del lavoro (BAR) devono restare una componente integrata nel CCL.

«Noi vogliamo prorogare e migliorare il contratto collettivo – ha detto in apertura della conferenza il vicepresidente SEV Patrick Kummer che ne ha diretto i lavori – come ha deciso l'ultima conferenza CCL. Da allora, non è cambiato nulla. Entro fine ottobre, le parti sociali hanno la possibilità di disdire unilateralmente il CCL, imponendo di condurre trattative per il suo rinnovo. Se non viene inoltrata alcuna disdetta, il CCL attuale viene automaticamente prorogato, con la

possibilità di essere disdetto ogni anno. Vi sarebbe anche la possibilità di concordare una proroga di durata da definire».

Le BAR fanno parte del CCL

Nelle ultime settimane, le FFS hanno suscitato incertezze con la loro richiesta di incorporare le BAR dal CCL. Secondo il SEV, questa richiesta non ha fondamento giuridico, a meno di disdire anche il CCL. Le BAR possono essere rinegoziate in ogni momento, ma non possono essere disdetto in modo unilaterale o indipendente dal CCL. «È senz'altro opportuno mantenere questo legame tra BAR e CCL», ha spiegato il segretario sindacale SEV Jürg Hurni, ripercorrendo le circostanze che hanno portato alla loro elaborazione. «Senza le BAR, diverse categorie, quali per esempio i macchinisti, gli assistenti alla clientela o la polizia ferroviaria, non potrebbero lavorare con le modalità d'orario attuali. Le regolamentazioni della durata del lavoro sono state elaborate in modo specifico per ogni settore proprio per tener conto delle

particolarità alle quali questi sono confrontati».

«Credo di sapere perché le FFS vogliono disdire le BAR – ha commentato in toni molto accesi un collega, suscitando convinti applausi – Vogliono semplicemente spremerci come limoni e noi non dobbiamo permetterlo». Sono seguiti altri interventi molto chiari e dai toni combattivi: «Spesso ci si dimentica chi è che permette, con molta passione, al trasporto pubblico di questo paese di svolgere la propria funzione».

Decisione unanime

«Noi siamo senz'altro disposti, nella nostra qualità di partner sociale, a negoziare le singole BAR – ha affermato Patrick Kummer, – fermo restando che eventuali modifiche hanno bisogno dell'accordo di tutte le parti sociali». Per chiarire in modo definitivo la questione, anche nei confronti delle FFS, i delegati sono stati chiamati a votare sulla domanda: «Le regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro devono rimanere una componente integrata nel CCL?». Il verdetto non avrebbe potuto essere più chiaro: tutti i delegati hanno votato SI.

I delegati si sono espressi in modo altrettanto chiaro in favore di un miglioramento del CCL. «La carenza di personale e l'elevata fluttuazione in diversi settori non sono casuali – ha indicato un collega – in temi come la conciliabilità tra vita privata e professionale, la tutela della salute e altri dobbiamo ottenere chiari miglioramenti».

Il CCL ha diversi punti che devono essere rivisti e la conferenza dello scorso aprile aveva approvato numerose proposte in merito. «Siamo così pronti se le FFS dovessero effettivamente disdire il CCL a fine ottobre», ha concluso Patrick Kummer.

Rivendicazioni salariali

La conferenza CCL ha anche discusso delle trattative salariali per il 2025, per le quali il SEV ha rivendicato la compensazione integrale del rincaro attuale, il recupero del ritardo sul rincaro accumulato nei due ultimi anni e la messa a disposizione dei mezzi finanziari necessari per garantire gli aumenti individuali secondo il sistema salariale.

Aggiornamento

Dopo la conferenza CCL, Patrick Kummer e Markus Jordi, responsabile del personale delle FFS, hanno ripreso le discussioni bilaterali sul futuro del CCL, discussioni ancora in corso al momento di andare in stampa.



Decisione unanime: le BAR devono rimanere parte integrante del CCL.

MICHAEL SPAHR

© MANU FRIEDRICH

Il 28 ottobre, un ampio comitato di partiti politici, sindacati (tra cui il SEV) e altre organizzazioni ha presentato l'iniziativa «Un salario vitale. Per un salario minimo nella città di Berna». Nonostante una perdita intermedia di 1600 firme presso la cancelleria comunale, il comitato è riuscito comunque a presentare più di 7400 firme grazie a un'ampia solidarietà da parte della popolazione. **Il salario minimo dovrebbe essere di 23,80 franchi** e contribuire a combattere la povertà. In vigore a Neuchâtel dal 2017 (20 franchi), nel Giura dal 2018 (20), a Ginevra dal 2020 (23 poi 24), in Ticino dal 2021 (19,50). Sono in corso iniziative in vari cantoni (VD, VS, FR in particolare) e città (Bienne) per chiedere un salario minimo legale.

Con i nuovi regolamenti sulle rendite di vedovanza, il Consiglio federale intende abolirne o ridurne molte di quelle attuali. Ad essere colpite sono soprattutto le donne. Questo smantellamento delle prestazioni con il pretesto dell'uguaglianza è inaccettabile per l'Unione Svizzera dei Sindacati (USS), poiché **comporta una grande insicurezza per le persone colpite e scatena paure esistenziali**. Il concetto concreto proposto dal Consiglio federale per la rendita transitoria per vedove/i senza figli a carico è inadeguato, così come le misure speciali per vedove/i anziani minacciati dall'insicurezza, critica l'USS. Per il resto, è d'accordo con il progetto, che mette sullo stesso piano uomini e donne, nonché coppie sposate e conviventi. Il genitore superstite riceverà la vedovanza fino al compimento del 25° anno di età del figlio più giovane.

COLPI DI DIRITTO

Un aiuto non deve per forza costare caro

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

Nonostante sia ancora relativamente caldo, l'estate è finita. Le foglie sugli alberi hanno oramai preso i colori dell'autunno e le giornate si sono accorciate. Si torna a trascorrere più tempo tra le mura di casa, ripensando alla leggerezza della stagione appena conclusa. Ecco allora che può farsi strada un velo di pessimismo e sarebbe bello sapere se ci sono posti che potrebbero darti una mano.

Il SEV è a vostra disposizione per questioni legate all'attività professionale. Questo è il suo principale punto di forza. Spesso però la vita ci riserva altre sfide che vanno oltre il lavoro. Qui di seguito vogliamo darvi un breve elenco di possibili aiuti:

- **Quando abbiamo bisogno di qualcuno che ci ascolti in una situazione di crisi o di lutto:** Telefono Amico, Hotline di sostegno: numero 143; Seelsorge.net: offerte di sostegno in base alla propria credenza e confessione religiosa.

- **In caso di problemi in relazione con la salute, in particolare con l'AI o la SUVA:** Pro Infirmis - www.proinfirmis.ch nelle varie sedi in Svizzera.

- **Quando come persona anziana ci si trova in una situazione di vita difficile:** Pro Senectute - www.prosenectute.ch / nelle varie sedi in Svizzera.

- **Se si deve affrontare una situazione economica precaria:** Antenna sociale e/o consulenza finanziaria comunale, eventualmente con il servizio sociale del datore di lavoro.

Esistono inoltre i più disparati gruppi di auto-aiuto. Sotto Autoaiuto Svizzera (www.autoautosvizzera.ch) ci sono gruppi di persone che si riuniscono per condividere le proprie esperienze.

Anche su Facebook e le altre reti sociali si trovano gruppi e forum su vari temi. Se trovate quello giusto va bene, ma occorre sempre prestare una certa cautela.

La vita è una sfida continua. Non sempre le cose vanno come si vorrebbe, ma con il giusto sostegno diventano un po' più facili.

POLITICA DEI TRASPORTI

Al Traffico regionale viaggiatori servono 3850 milioni

Markus Fischer. Per il SEV è incomprensibile che il Consiglio federale voglia sostenere le prestazioni del Traffico regionale viaggiatori (TRV) solo con 3'496 milioni di franchi negli anni dal 2026 al 2028, invece dei 3850 milioni di franchi calcolati dall'Ufficio federale dei trasporti. «Riteniamo che la riduzione di circa il 10% del fabbisogno di compensazione calcolato in modo accurato e comprensibile dall'UFT sia sbagliata in termini di politica dei trasporti, sociale e climatica», scrive il SEV nella sua risposta alla procedura di consultazione. «Il segnale lanciato attraverso i tagli lineari, che si basano esclusivamente su criteri di politica finanziaria, è dannoso per il TRV. Si mettono in discussione i miglioramenti dei servizi e della qualità, si aumenta inutilmente la pressione economica sulle imprese di trasporto e sul loro personale e si ritarda il potenziamento dei trasporti, indispensabile per la politica climatica». Il SEV chiede pertanto che il credito d'impegno parte della Confederazione resti di 3850 milioni di franchi come calcolato dall'UFT.

In secondo luogo, il SEV chiede che il carovita venga compensato sull'importo totale del credito per il TRV (Confederazione e Cantoni), pari a circa 7700 milioni di franchi.

In terzo luogo, il SEV chiede alla Confederazione di riconsiderare la sua prassi nei confronti delle linee del TRV che non soddisfano i requisiti minimi di efficienza economica: «Se viene attribuita la funzione di sviluppo ai sensi dell'art. 5 dell'Ordinanza sul trasporto viaggiatori (OTV), deve essere garantito e cofinanziato dalla Confederazione ai sensi dell'art. 7 dell'Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV) a condizione che questa linea sia prevista nel

concetto cantonale di servizio di trasporto pubblico, anche se non viene raggiunto un indice di copertura dei costi di almeno il 20% - o del 10% nel caso di linee che servono allo sviluppo di base. La Confederazione dovrebbe quindi sospendere la direttiva sulla sostenibilità economica minima e ordinare le prestazioni per gli anni dal 2025 al 2028 per i quali è stata inserita una previsione».

In quarto luogo, il SEV chiede alla Confederazione di garantire che vengano indennizzate anche le linee che servono a decongestionare i centri urbani e gli snodi primari del trasporto pubblico, come in particolare le linee di autobus tangenziali. «Tali linee hanno senso in termini di politica dei trasporti e rispondono alle attuali esigenze dei clienti. Per poter sfruttare il potenziale di domanda a medio termine, è necessario che la frequenza di servizio sia interessante anche al di fuori delle ore di punta. In futuro, la decisione se tali linee costituiscono un esubero di offerta dovrà basarsi principalmente sul potenziale di trasferimento».

Sbloccare i finanziamenti per i veicoli elettrici e i treni notturni

Nella sua risposta alla consultazione sulle disposizioni di attuazione della revisione della legge sul CO₂, il SEV chiede inoltre al Consiglio federale di rivedere la sua discutibile decisione di bloccare le sovvenzioni per le tecnologie a trazione elettrica e i treni notturni, misure già approvate dal Parlamento. Molte aziende di trasporto, infatti, hanno già pianificato l'acquisto di veicoli contando su queste sovvenzioni per il prossimo anno. Le FFS, dal canto loro, hanno già fatto grandi passi avanti nei lavori preparatori per i nuovi collegamenti ferroviari notturni.

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2025

Pronti per il futuro

Chantal Fischer È stato pubblicato il programma di formazione 2025. Come ogni anno, Movendo, l'istituto di formazione sindacale, offre un'ampia gamma di programmi di formazione continua su temi legati al mondo del lavoro. Anche il SEV ha messo a punto un programma speciale per i suoi membri per il prossimo anno. Si affida a programmi già collaudati - come i corsi sull'introduzione alla legge sull'orario di lavoro e i corsi modulari per i membri attivi delle sottofederazioni e delle sezioni - ma propone anche nuovi entusiasmanti corsi su temi come il rapporto con i social media, l'intelligenza artificiale e le finanze personali nelle diverse fasi della vita. I corsi di formazione del SEV sono molto orientati alla pratica. I docenti dei corsi sono spesso ancorati a entrambi i mondi: quello professiona-

le e quello sindacale. Alcuni corsi sono molto frequentati e si riempiono rapidamente. Vale sicuramente la pena di iscriversi in fretta.

Corsi di formazione

Trovi tutti i corsi per il 2024 scansionando questo codice QR:



CONGRESSO ITF

Nella solidarietà globale



Da destra a sinistra: Lillian Obimo (comitato direttore di Kapers), Janine Truttmann (SEV), Sandrine Nikolic-Fuss (presidente di Kapers) e Patrick Kummer (SEV).

Chantal Fischer. Il 46° Congresso mondiale della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti (ITF) si è tenuto a Marrakech dal 13 al 19 ottobre. Vi hanno partecipato più di 2000 rappresentanti dei sindacati dei trasporti di oltre 150 Paesi per definire una strategia comune per i prossimi cinque anni. Il SEV, in quanto membro della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), e quindi una delle voci europee, era presente con una delegazione: Patrick Kummer, vicepresidente del SEV e capo della delegazione, Janine Truttmann, rappresentante del Comitato femminile del SEV e Giorgio Tuti, presidente della sezione ferroviaria dell'ETF. L'ITF copre tutti i settori del trasporto pubblico, dalle ferrovie all'aviazione civile, ai porti e alla navigazione. Tra le tante discussioni, la proposta dell'EVG, il sindacato tedesco dei trasporti, merita di essere menzionata per il SEV. Il leader dell'EVG Martin Burkert si è espresso con forza contro lo smantellamento della Deutsche Bahn. L'EVG ha chiesto maggiori investimenti nelle infrastrutture e ha messo in guardia dalle conseguenze negative dello smantellamento, come il dumping salariale. Il congresso dell'ITF ha sostenuto questa posizione. «Il SEV è

sempre stato a favore di un trasporto pubblico forte e finanziato in modo sostenibile. La privatizzazione non è nell'interesse della popolazione, come dimostrano molti esempi in Europa», ha chiarito il vicepresidente del SEV Patrick Kummer. Il SEV ha sostenuto questa proposta.

Anche la guerra in Ucraina e il conflitto in Medio Oriente sono stati oggetto di molte discussioni emotive.

In particolare, è emersa la questione di come un'organizzazione globale come l'ITF possa posizionarsi in questa situazione come organizzazione mantello dei sindacati dei trasporti israeliani e palestinesi. «I sindacati rappresentano gli interessi di tutti i lavoratori. Fanno parte della società civile che soffre maggiormente dei conflitti violenti», ha sottolineato Patrick Kummer. «Il movimento sindacale non deve lasciarsi dividere dai belligeranti, ma deve rimanere unito nella solidarietà globale». Al congresso si sono svolte anche le elezioni. Tra gli altri, la nostra collega Sandrine Nikolic-Fuss, presidente di Kapers, è stata eletta presidente dell'Aviazione civile all'interno del Comitato regionale europeo.

SOTTOFEDERAZIONE RPV, CONFERENZA DEI PRESIDENTI

Il dialogo è importante per il reclutamento dei soci

Servizio stampa RPV. Il Presidente centrale (CP) Danilo Tonina ha inaugurato la Conferenza dei presidenti a Bönigen, in concomitanza con la riunione del Comitato centrale.

Le prime informazioni amministrative sono state immediatamente seguite dalle prime novità del mondo dei media delle FFS. I presenti che non le avevano ancora viste hanno potuto dare una prima occhiata alla nuova locomotiva di linea per il trasporto merci. Le locomotive provengono da Stadler Rail e dovrebbero essere consegnate alle FFS a tappe tra il 2027 e il 2035. La locomotiva consentirà di gestire il trasporto merci in modo più efficiente e sostituirà definitivamente l'obsoleta Re 420 (meglio conosciuta come Re 4/4). Come riportato anche su Cargo Flash del 18.09.24, le nuove locomotive Vectron sono già disponibili da oggi per il trasporto FFS Cargo. Qui si

Intanto si sta procedendo alla formazione di circa 550 macchinisti, in modo che le prime loco-

motive siano in grado di far circolare i treni merci sulle rotaie verso la fine dell'anno

L'importanza del reclutamento dei membri

Stefanie Fürst, segretaria sindacale SEV e responsabile dei giovani e del reclutamento ha parlato proprio del reclutamento dei soci. I partecipanti hanno lavorato in gruppi con al centro il SEV e il reclutamento dei membri. Da un'analisi è emerso il motivo per cui molte persone si sono iscritte al SEV. Molti colleghi anziani ci hanno detto che fino a poco tempo fa non c'erano dubbi sul fatto che avrebbero aderito al SEV. L'adesione è spesso legata ai valori della collaborazione, della lotta, dei successi, della fiducia e dell'apprezzamento. Questi valori possono essere declinati ancora oggi e anche in varie forme. Il CCL FFS e FFSCargo SBB come pure le BAR sono in prima linea quando si parla di lotta, collaborazione e successo. La fiducia si riflette nei nuovi membri e

il loro numero è positivo. L'apprezzamento si riflette nel reclutamento e i migliori reclutatori vengono premiati per i loro sforzi. Tuttavia, percepiamo tutti questi valori insieme, soprattutto quando si tratta di trattative sul CCL o sulle BAR; il reclutamento è e resterà sempre un punto centrale, perché solo insieme siamo forti.

Stefanie Fürst ha chiesto ai gruppi il motivo per cui i nuovi membri si iscrivono al SEV. Tutti i gruppi hanno citato la protezione giuridica privata «Coop Multi», seguita dai corsi di formazione offerti da Movendo e dal SEV e dal forte coinvolgimento del SEV in diversi CCL, soprattutto in quello delle FFS. Si è inoltre ritenuto che sui valori sanciti dai CCL FFS e FFS Cargo non si può sindacare e che occorrerà lottare per defenderli. Il fatto che anche gli apprendisti (gratuitamente) e i pensionati (metà della quota associativa) traggano vantaggio dall'adesione al SEV è stato citato come motivo e non dovrebbe essere tralasciato quando si tratta di reclutare o mantenere i membri. È pure emersa l'importanza della coesione e del rispetto reciproco all'interno delle diverse categorie professionali.

Le campagne promozionali dovrebbero continuare a svolgersi direttamente sul posto per mostrare il contatto personale e l'apprezzamento. La visita di Stefanie Fürst ha sottolineato l'importanza delle campagne di reclutamento al giorno d'oggi. In passato, l'adesione al SEV era scontata; oggi, la propaganda e il dialogo attivo sono necessari.

La sicurezza è un tema che ci tocca e ci accompagna costantemente. L'incidente di Berna-Weiherrmannshaus, in cui è morto un giovane collega di manovra, ci sta ancora molto a cuore.

Nonostante questo incidente e altri incidenti, il progetto pilota di riduzione della velocità di manovra a 20 km/h è stato annullato il 7 ottobre 2024. Sulla base delle analisi effettuate, FFS Cargo punta su WaRa (comunicazione di manovra, funzione di avviso di manovra) e su una maggiore consapevolezza e azione nell'area dei binari. Poiché la velocità di manovra è fissata nel regolamento di esercizio del treno (FDV), il rispetto del regolamento è responsabilità personale dei dipendenti alla guida del veicolo.

Le preoccupazioni espresse dalle sezioni riguardano soprattutto i salari e la carenza di personale, che sono già state riconosciute o trasmesse ai dipartimenti competenti. Il Train Centre Controlling (TCC) e l'integrazione dei piani per le varie stazioni sono fonte di preoccupazione, in quanto i piani potrebbero essere adottati senza conoscere le condizioni locali. La sezione di Ginevra ha presentato una petizione alla direzione delle FFS in merito ai locali per le pause e ai lunghi tragitti di lavoro. La situazione viene ora esaminata e si cerca di ottenere dei miglioramenti. Alla sezione di Basilea manca un membro del Comitato. Se siete interessati, contattate un membro del Comitato della sezione di Basilea.

Le date importanti per il 2025 sono indicate sul sito uv-rpv.ch/aktuell/termine. Nel 2025 la Giornata sulla Migrazione sarà organizzata. Stiamo cercando delegati CCL per FFS Cargo, un membro per la Commissione Migrazione, una collega per la Commissione donne e una persona per la GPK (Commissione di verifica della gestione) per la sottofederazione RPV a partire dal 2025. Chiunque sia interessato può contattare il presidente centrale Danilo Tonina.

SOTTOFEDERAZIONE PV, ASSEMBLEA DEI DELEGATI

La comunicazione è fondamentale



Alex Bringolf. La 108a Assemblea dei delegati (AD) della PV si è svolta a Berna a inizio ottobre. Aprendo i lavori, dopo i saluti di rito l'attuale presidente dell'AD Max Krieg ha espresso solidarietà per chi ogni giorno soffre per il protrarsi e l'aggravarsi dei conflitti in corso. In seguito ha presentato la nostra ospite, Edith Graf-Litscher, segretaria SEV e membro del CdA FFS.

Originaria di San Gallo, ha seguito le orme del padre e del nonno con una carriera alle FFS come dirigente d'esercizio, aderendo anche al SEV. In seguito è diventata segretaria sindacale, per essere eletta più tardi in Consiglio nazionale. Al momento rappresenta il personale nel Consiglio d'amministrazione FFS. Le esperienze maturate nella Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del CN sono utili a Edith negli incontri con il consigliere federale Albert Rösti del DATEC, con l'UFT e in Parlamento su temi quali i negoziati con l'UE e l'apertura nel traffico internazionale. Riguardo all'UFT, le acque si sono un po' calmate con l'arrivo della nuova direttrice; v'è da augurarsi che le FFS possano nuovamente parlare la stessa lingua con questo Ufficio federale.

Il CdA FFS è contrario a cogliere soltanto i vantaggi di talune situazioni. Secondo il «rapporto Gaillard» la Confederazione deve risparmiare cinque miliardi di franchi, con tagli che dovrebbero toccare anche il traffico merci. Il

responsabile Cargo, Alexander Muhm, ha già evidenziato le conseguenze sui costi per i grandi clienti. Ora il Consiglio degli Stati ha stanziato più risorse, Edith Graf-Litscher spera che il Consiglio nazionale segua a ruota, così da evitare altre 650 000 corse supplementari di veicoli pesanti.

Di recente vi è stato un dibattito in relazione a nuove infrastrutture ferroviarie, definite da qualcuno «investimenti insensati». La nostra ospite ha voluto distinguere tra quelli che sono i progetti con un orizzonte di tempo 2035 - 2050 e l'importanza della manutenzione e dell'esercizio. Vista la lunghezza delle procedure, le risorse devono essere allocate per tempo e, ovviamente, occorre spendere in modo sensato i soldi del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FiF).

Il CdA evita tuttavia di esprimersi su singoli progetti, che di fatto competono alla politica. Alcuni membri del CdA mostrano poco interesse per gli attuali negoziati sul CCL, non avendo grandi conoscenze in materia. In quest'ambito, come segretaria SEV Edith potrà quindi giocare buone carte. Un elevato grado di organizzazione riveste un ruolo importante, sindacati forti possono portare i loro argomenti con la necessaria competenza e pressione.

Mobbing e molestie sessuali sono presenti in seno all'azienda più di quanto si potesse finora immaginare. Per Edith occorre un servizio di

segnalazioni ben funzionante, per poter combattere efficacemente tale fenomeno. Ancora oggi ha innumerevoli contatti con il personale, che le sono utili per la sua attività nel CdA. Dopo che i delegati hanno accolto con un forte applauso l'intervento della gradita ospite, il presidente centrale Roland Schwager le ha consegnato un piccolo omaggio per la sua presenza tra noi.

L'assemblea ha in seguito ricordato i colleghi defunti Bernard Demierre, già presidente PV Ginevra e vicepresidente PV, e Marco Blaser, ex presidente PV Buchs-Coira. Approvato anche il preventivo 2025, che dovrebbe chiudere in leggera perdita. Il collega Daniel Trolliet subentrerà dal 2025 a Jean-Pierre Genevay quale nuovo membro del Comitato centrale. Egli siederà anche nel Comitato SEV, suo sostituto sarà il collega Alex Bringolf. Al Congresso SEV 2025 verrà stralciata una proposta della PV Zurigo, che chiedeva di poter depositare l'AG FVP e di pagarlo con valuta Reka. Poiché tali richieste non sono ancora state realizzate, come PV proponeremo nuovamente questo tema al prossimo Congresso. La sezione PV Uri chiede invece che le app «Fairtiq» e «EasyRide» conteggino al massimo il prezzo di una carta giornaliera FVP quando viene superato un certo limite di costi. Entrambe le proposte sono state accettate. Ha fatto molto discutere la recente notizia secondo cui verranno soppresse le carte per più corse (CPC). Durante l'estate l'UTP ha stabilito che queste saranno ancora vendute, mentre si cercano soluzioni alternative.

La PV insisterà affinché anche chi non possiede uno smartphone o ha poca dimestichezza con il digitale possa comunque continuare a viaggiare. Intanto vediamo scomparire i distributori automatici e viene limitata anche la vendita dei biglietti sui bus. Benché oltre il 90 per cento dei titoli di trasporto sia emesso «online», dev'essere possibile viaggiare anche a chi paga ancora in contanti.

Continua a far discutere il finanziamento della 13a AVS. Mentre il Consiglio federale ha optato per un aumento dell'IVA, il Consiglio svizzero degli anziani (CSA) vorrebbe maggiori prelievi sui salari. Roland Schwager ha ricordato come l'AVS sia in buona salute, considerati gli «errori di calcolo» emersi di recente.

La giornata di formazione delle donne SEV del 15 novembre avrà come tema la «Riforma delle rendite e gli effetti sulla mia vita». Ci sono ancora posti liberi. Nel 2026 la Commissione donne festeggerà i suoi 40 anni di esistenza.

Dulcis in fundo, abbiamo saputo che dal prossimo anno la Cassa pensioni FFS non dedurrà più direttamente dalle rendite i premi di cassa malati degli assicurati Atupri.

Con un ringraziamento ai delegati e ai proventi traduttori simultanei, Max Krieg ha infine chiuso questa interessante e vivace Assemblea.

SUBAPPALTO TPG

Il SEV ottiene ragione

Yves Sancey. A settembre, il SEV ha presentato un reclamo all'ufficio di conciliazione del Cantone di Ginevra, denunciando pratiche discriminatorie da parte delle imprese subappaltatrici dei tpg nell'applicazione di un meccanismo di valorizzazione dell'anzianità del personale (aumento salariale di 100 franchi ogni tre anni, anziché ogni cinque, con effetto retroattivo). Nonostante questa misura sia stata proposta dal GEST (Raggruppamento delle imprese subappaltatrici dei tpg), alcune direzioni aziendali hanno deciso unilateralmente di limitare il numero di anni di lavoro o di circoscrivere l'applicazione del nuovo meccanismo solo ad una parte del personale. Nonostante le diverse richieste del SEV tra febbraio e aprile 2024, le direzioni aziendali non hanno risposto. Il SEV è stato quindi costretto a rivolgersi alla CRCT (Camera delle relazioni collettive del lavoro). La CRCT ha dato ragione al sindacato e ha chiesto alle aziende di applicare questo meccanismo di valutazione dell'anzianità a tutto il personale, senza limiti di anni di lavoro. Le aziende si sono impegnate a seguire la raccomandazione della CRCT. Si tratta di una vittoria per il personale interessato e di un significativo aumento del suo potere d'acquisto. Tuttavia, la lotta continua per migliorare le condizioni di lavoro di tutti i dipendenti delle aziende subappaltatrici dei tpg. Il SEV ha indetto una serie di incontri per rinegoziare l'attuale CCL. Il primo incontro si terrà il 31 ottobre.



Pensionati/e FFS
Sezione Ticino e Moesano



Il Comitato sezione SEV PV Ticino e Moesano è lieto di invitarvi al tradizionale

PRANZO di NATALE

**Giovedì 5 dicembre 2024 dalle ore 11.15
Hotel Unione, Via H. Guisan 1, Bellinzona**

MENU

Aperitivo con stuzzichini misti

Antipasto misto Unione

Sminuzzato di vitello ai funghi di Parigi e gratin di patate

Sfoglia alle mele con gelato alla vaniglia

Acqua, vino e caffè

Prezzo speciale fr. 50.–

Intrattenimento musicale con Flavio Caldelari e lotteria gratuita

L'invito è aperto anche ai pensionati VPT Ticino.

Iscrizioni entro il 30 novembre a:

Marco Hefti 078 846 91 73 heftimarco@gmail.com

Massimo Piccioli 079 505 11 07 pimax1954@bluewin.ch

Treni consigliati che si fermano in tutte le stazioni:

da Airole partenza 10.02 Faido 10.21 Biasca 10.45 Bellinzona arrivo 11.00

da Locarno partenza 10.33 Bellinzona arrivo 10.55

da Chiasso partenza 10.20 Mendrisio 10.34 Lugano 10.55 Bellinzona arrivo 11.13

Chi ha intolleranze è pregato di comunicarlo al momento dell'iscrizione.

Cari soci, vi attendiamo numerosi, anche con le vostre mogli o rispettivi mariti.

Comitato SEV PV

AS Ticino

14.11

Assemblea generale ordinaria

Il Comitato AS Sezione Ticino invita tutte le colleghe ed i colleghi all'Assemblea generale ordinaria annuale che si terrà:

Giovedì 14 novembre ore 18.30 presso il Ristorante "Casa del Popolo" a Bellinzona.

Ordine del giorno: 1. Apertura e saluto del Presidente sezione, lista di presenza; 2. Approvazione ordine del giorno; 3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori; 4. Approvazione verbale dell'ultima assemblea; 5. Breve relazione del Presidente; 6. Discussione, domande al Presidente Centrale AS - Sig. Peter Käppler; 7. Rapporto del cassiere; 8. Nomine nel comitato AS Ticino; 9. Consegna distintivi 25° e 40° d'appartenenza a SEV / AS; 10. Attualità sindacali con un collega del Segretariato regionale ticinese SEV; 11. Eventuali.

Al termine sarà offerto un rinfresco al quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea.

Chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro l'11.11.2024** al seguente indirizzo E-Mail: **vanni.nembrini@sbb.ch**

Donne

15.11

Giornata di formazione delle Donne SEV

Anche quest'anno si terrà la giornata di formazione delle Donne SEV.

Quando? Venerdì 15 novembre.

Dove? All'Hotel Bern di Berna

Di cosa si discuterà? Il tema sarà «Punto della situazione sulla riforma AVS e le ripercussioni che avrà sulla mia vita». Con Gabriela Medici, esperta USS per il settore delle assicurazioni sociali.

Per info e iscrizioni:

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

VPT Locarno

21.11

Assemblea e cena di sezione

il comitato della sezione VPT Locarno informa che **giovedì 21 novembre** si terrà l'assemblea annuale della sezione, al termine seguirà una cena.

Dove? Al Ristorante Al Parco di Muralto

Quando? Alle 18.30 inizio dell'Assemblea, dalle ore 20 cena di sezione offerta a tutti i soci e ricca lotteria.

Ordine del giorno: 1. Saluto del presidente; 2. Nomina di 2 scrutatori; 3. Nomina presidente del giorno; 4. Relazione del presidente; 5. Presentazione dei conti 2023 da parte del cassiere Luca Giudici; 6. Relazione della verifica della gestione e approvazione dei conti; 7. Adeguamento quote / Cena sezionale; 8. Nomina del comitato; 8.1 del presidente; 8.2 dei membri di comitato; 9. Relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini; 10. Consegna benemerente; 11. Eventuali.

Iscrizioni entro e non oltre il 15 novembre a:

Giulia Vosti (segretaria di sezione):

Mail: vosti.giulia@gmail.com
Tel. 076 504 71 76

oppure a Giuseppe Argiro:
Mail: giuseppeargiro@bluewin.ch
Tel. 076 710 01 76

ZPV

21.11

Assemblea regionale Regione centro

L'assemblea regionale ordinaria della sottofederazione ZPV, regione Centro, avrà luogo il **21 novembre** all'Hotel Unione di Bellinzona con inizio alle **ore 10:20**. Dalle ore 09:45 la sezione offrirà caffè e cornetto.

L'attenzione è rivolta alle informazioni più recenti. Ospiti interessanti forniranno informazioni su temi di attualità. I rappresentanti della Commissione del personale parleranno del loro lavoro.

Sono cordialmente invitati tutti i membri interessati della ZPV, gli apprendisti e i pensionati.

Per il pranzo che seguirà l'assemblea, siete pregati di iscrivervi nella lista esposta nei vostri locali del personale. I pensionati e gli ospiti sono pregati di annunciarsi a Roberto Mocchi, 0512 81 70 14; Marco Belloli, 0512 81 69 29 oppure all'indirizzo email ticino@zpv.ch

27.11

Assemblea regionale RhB

L'assemblea regionale ordinaria della sottofederazione ZPV RhB avrà luogo il **27 novembre** al **Ristorante Argo**, Gartenstrasse 16, a Coira con inizio alle **ore 08:20**. Dalle ore 08:00 la sezione offrirà caffè e cornetti.

I nostri interessanti ospiti, Renato Fasciati (Direttore RhB), Beatrice Baselgia (membro del Consiglio di amministrazione RhB) e Christoph Rudin (Ufficio relazioni) forniranno informazioni sulla situazione politica. Jonah Schwendener (Commissione del personale) parlerà del suo lavoro.

Sono cordialmente invitati tutti i membri interessati della ZPV, gli apprendisti e i pensionati.

Per il pranzo che seguirà l'assemblea, siete pregati di iscrivervi nella lista esposta nei vostri locali del personale. I pensionati e gli ospiti sono pregati di annunciarsi ad Alexander Butzerin, 079 647 55 16.

LPV Ticino

03.12

Assemblea generale

Il **3 dicembre alle 16** si terrà l'assemblea generale della LPV sezione Ticino.

Dove? Alla Casa del Popolo di Bellinzona

Ordine del Giorno: 1. Rapporto del presidente; 2. Intervento del segretario regionale; 3. Rapporto del cassiere; 4. Fissazione quota annuale; 5. Presentazione proposte per assemblea dei delegati e congresso SEV; 6. Designazione dei delegati; 7. Nomine e riconoscimenti; 8. Eventuali.

Al termine dell'Assemblea sarà **offerta una cena su prenotazione**. Chi desidera partecipare è pregato di **confermare la propria presenza entro il 22 novembre** a: Vincenzo Cartulano, +41 51 281 67 92

vincenzo.cartulano@sbb.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, 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, Tiefenaustasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, fachmedien.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG,

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: 22 novembre 2024

Chiusura redazionale: 12 novembre, ore 10.00.

Agenda 13 / 24

NO A EFAS IL 24 NOVEMBRE

Vincere contro la lobby della salute

 **Yves Sancey**
yves.sancey@sev-online.ch,
con services Publics, ssp-vpod

Il 24 novembre i cittadini e le cittadine voteranno su una riforma dell'assistenza sanitaria, nota come EFAS (finanziamento uniforme delle prestazioni), imposta dalla lobby delle assicurazioni. La VPOD e l'USS la considerano pericolosa per il personale curante, per la qualità dell'assistenza e per l'aumento dei premi. Invitano a votare «no» all'EFAS, che comporterà la perdita del controllo democratico a favore degli assicuratori e delle loro logiche di profitto e guadagno. Christian Dandrès, presidente VPOD, fa il punto della situazione.

Quale la posta in gioco di questa votazione?

Christian Dandrès: Il 24 novembre si gioca il futuro del sistema sanitario. Con il voto sulla controriforma della LAMal (EFAS, vedi riquadro), la popolazione può porre fine alla sottomissione del settore sanitario alla logica del mercato e al potere delle casse malati. Abbiamo ottenuto due vittorie sul fronte delle nostre pensioni (approvazione della 13esima pensione AVS e bocciatura della LPP 21). Abbiamo sconfitto la lobby delle assicurazioni sulla vita. Con EFAS, dobbiamo vincere contro la lobby della salute. L'EFAS sta applicando la stessa determinazione di voler smantellare i progressi sociali del secolo scorso - AVS, LAMal e protezione degli inquilini - al settore sanitario.

Quale la logica dietro EFAS?

L'EFAS mette in discussione la logica dell'assicurazione sociale, che dovrebbe garantire una protezione universale agli assicurati, e la sostituisce con un razionamento delle cure per coloro che hanno solo un'assicurazione di base; tutto ciò accompagnato da un aumento dei profitti per i «grandi attori» del sistema (compagnie assicurative, cliniche, farmaceutica).

Con EFAS, quindi, i premi non si abbasseranno?

No, comporterà un aumento dei premi e dei contributi diretti degli assicurati. Anche «santésuisse» non ne fa mistero. Alcuni Cantoni hanno approfittato dei lavori parlamentari per scaricare le proprie responsabilità sul finanziamento delle cure. L'EFAS ridurrà i finanziamenti di oltre la metà per le cure ospedaliere e della metà in media per l'assistenza agli anziani (cure a domicilio e case per anziani). Un settore, quello degli anziani, caratterizzato da un crescente bisogno di finanziamento a causa dell'invecchiamento della popolazione e dell'aumento delle malattie delle persone molto anziane.

Qual è l'impatto della chiave di ripartizione nazionale EFAS, che vedrà le casse malati finanziare il 73,1% dei costi sanitari totali rispetto al 26,9% dei Cantoni?

Con il pretesto della «semplificazione», l'EFAS darà alle casse malati il controllo dell'intero sistema. I Cantoni rinunceranno alle loro responsabilità a favore delle casse malati, che diventeranno il principale interlocutore degli ospedali e

degli istituti di cura. I Cantoni dovranno pagare non meno di 13 miliardi di franchi delle nostre imposte, oltre ai 38 miliardi di franchi di premi che le compagnie assicurative già gestiscono. Questo potere esorbitante degli assicuratori è il cuore del problema, data la loro opacità, i loro costi operativi e i loro continui conflitti di interesse.

Quindi non c'è nulla di buono da aspettarsi sia per il personale curante, sia per i pazienti?

L'EFAS estenderà all'assistenza agli anziani la stessa logica finanziaria che sta facendo aumentare i premi, minando le condizioni di lavoro del personale sanitario e portando gli ospedali pubblici sull'orlo della bancarotta. L'attuale revisione della LAMal prosegue questa logica: la redditività al posto della qualità dell'assistenza agli anziani. La campagna contro l'EFAS è importante quanto quelle appena vinte per l'AVS e la LPP. Si tratta di solidarietà e dignità umana.

EFAS: di che si tratta?

Il finanziamento uniforme dei servizi di assistenza (ambulatoriale e stazionaria), meglio noto con l'acronimo tedesco EFAS, è una delle maggiori riforme della LAMal previste negli ultimi anni.

Con l'EFAS, le casse malati dovranno gestire, oltre ai premi, anche il denaro dei contribuenti. I Cantoni invieranno agli assicuratori 13 miliardi di franchi di denaro dei contribuenti con i migliori saluti. Finora questi soldi venivano utilizzati per finanziare direttamente gli ospedali, ma ora saranno versati agli assicuratori, che finanzieranno il 73% di tutta la spesa sanitaria, mentre i Cantoni ne finanzieranno il 27%. Mentre la quota dei Cantoni per l'assistenza ospedaliera (qualsiasi trattamento che richieda ai pazienti di passare la notte in ospedale) scenderà dal 55% al 27%, la quota dei Cantoni per l'assistenza ambulatoriale salirà dallo 0% al 27%. L'obbligo per i Cantoni di contribuire a questi costi è l'argomento dei sosteni-

tori dell'EFAS. Ciò significherebbe premi più bassi, meno costosi ricoveri ospedalieri e più interventi ambulatoriali. Ma è davvero così?

Con l'EFAS, così come è stata presentata al popolo, stiamo facendo una scommessa. Se lo slancio nel settore ambulatoriale sarà più forte a lungo termine, i Cantoni che attualmente partecipano pagheranno di più di quanto pagherebbero con lo status quo. La quota finanziata dalle imposte piuttosto che dai premi pro capite aumenterà quindi, il che è auspicabile. Ma se è vero il contrario, cioè se le cure di lunga durata crescono più delle cure acute nel lungo periodo, accadrà il contrario. I Cantoni verseranno al sistema sanitario meno di quanto fanno oggi, mentre ai contribuenti che pagano i premi verrà chiesto di pagare ancora di più. Per l'USS, dato l'invecchiamento della popolazione, ci sono buone ragioni per credere che sarà così.
ysa con ssp-vpod e USS.



AL MUSEO DOPO 111 ANNI

Tibert Keller

Questo vagone d'epoca del 1913 della ferrovia di montagna Lauterbrunnen-Mürren (BLM), fotografato il 4 maggio di quest'anno, lascia per la prima volta la sua casa per trasferirsi al Museo dei Trasporti di Lucerna. Il

motivo è la completa modernizzazione della funicolare, lunga quattro chilometri, tra Grütschalp e Mürren, che sta per essere completata. Tre nuove unità multiple sostituiranno i veicoli esistenti, anche a causa

dell'aumento della tensione della linea aerea. La seconda parte della BLM, inaugurata nel 1891, è la funivia Lauterbrunnen-Grütschalp, che nel 2006 ha sostituito la funicolare originale. tibert.ch

?

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe**1. Con quanti soldi la Confederazione intende sostenere l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale dal 2026?**

- a. Non lo vuol sostenere.
- b. Con 180 milioni di franchi.
- c. Con 335 milioni di franchi.

2. Cosa deve rimanere parte integrante del CCL delle FFS?

- a. BAR
- b. CLUB
- c. PUB

3. Dove si è tenuta quest'anno la conferenza dell'ITF?

- a. Marrakech
- b. Monaco
- c. Meiringen

4. Quando si voterà sulla modifica della legge sull'assicurazione malattia?

- a. 12 novembre 2024
- b. 24 novembre 2024
- c. 2 dicembre 2024

Potete rispondere alle domande del concorso entro
martedì 12 novembre 2024;

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch
Su internet: www.sev-online.ch/quiz
Inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

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 12/2024:
b/c/b/b

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Jeannette Wilpert** di **Kölliken**, membro PV Olten e dintorni.

SULLE ORME DI ...

Cornelia
Nagy-Baruffa,
macchinista

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Cornelia Nagy-Baruffa è macchinista della ferrovia Sihltal – Zurich – Uetliberg (SZU). Ha trovato la sua carriera dopo aver completato un apprendistato commerciale e una formazione nel settore della logistica. Oggi guida, tra l'altro, il pittoresco percorso dell'Uetliberg e ama la varietà del suo lavoro. È anche impegnata nel SEV; nelle sue vesti di membro del Comitato della sua sezione si batte per la solidarietà e per buone condizioni di lavoro.

Una tipica giornata di lavoro per Cornelia inizia presto, spesso all'alba. Lo spettacolare percorso dell'Uetliberg – la linea 10 della S-Bahn – è ciò che rende il suo lavoro così affascinante. «Non si incontrano solo persone, ma anche animali come ghiandaie, cervi e scoiattoli», racconta. Le albe e i tramonti mutevoli che sperimenta durante i suoi viaggi, ma anche la vista sull'Uetliberg, dove Cornelia fa una breve pausa, sono sempre un momento speciale. La ferrovia dell'Uetliberg è una delle ferrovie a scartamento normale più ripide d'Europa, con una pendenza fino al 79 per mille.

Abilità manuali

Oltre alla tratta sull'Uetliberg, Cornelia percorre anche la S4 dalla stazione centrale di Zurigo a Langnau-Gattikon, dove sono ancora in uso i vecchi treni RPZ. Questo richiede una certa abilità manuale e rende il suo lavoro quotidiano molto diversificato.

Mantenere la calma

Ci sono anche momenti di stress, come quando si verificano guasti tecnici. Infatti, uno di questi incidenti si verifica proprio mentre la redattrice del Giornale del SEV sta viaggiando in cabina di guida: sulla linea Langnau – Gattikon – Zurigo HB, un segnale rimane «chiuso» davanti a una barriera. Di conseguenza, il treno non può partire. Auto e pedoni aspettano, alcuni visibilmente impazienti, davanti alla barriera chiusa.

Cornelia prende la radio e informa la centrale operativa. Ora è il momento di essere calme e mantenere il sangue freddo, compilare il rapporto e informare i passeggeri: «Non possiamo ancora partire a causa di un guasto alla segnaletica, continueremo tra qualche minuto; grazie per la vostra pazienza e buona giornata», dice al microfono. Via radio, intanto, riceve l'istruzione di proseguire «a vista», a passo d'uomo. L'interruzione ritarda il treno e con esso il treno in direzione



EVA SCHMID

opposta. Arrivati alla stazione centrale di Zurigo, mancano pochi minuti alla partenza successiva. «Un guasto tecnico richiede sempre la massima concentrazione e prontezza», spiega Cornelia, che da gennaio 2025 trasmetterà la sua esperienza agli apprendisti in qualità di formatrice.

Scambi arricchenti al SEV

Il SEV e Cornelia sono legati da legami stretti. È la presidente dei/delle macchinisti/e ed è membro del Comitato della sezione SEV Sihltal. Cornelia è entrata a far parte del SEV durante il suo periodo di lavoro come macchinista alle FFS. «Nel SEV posso scambiare idee che vanno al di là del mio campo professionale, sia con i conducenti di autobus e tram che con i capitani dei battelli: è un arricchimento incredibile», spiega Cornelia.

Collaborazione costruttiva

Cornelia apprezza particolarmente la solidarietà e il sostegno del sindacato, soprattutto nelle trattative con l'azienda. Nonostante le piaccia il suo lavoro e il sostegno del sindacato, le sfide non mancano, comprese quelle che riguardano specificamente le donne. «È importante rimanere uniti, anche quando le cose si fanno difficili», sottolinea l'impegnata militante sindacale. Anche la collaborazione costruttiva con la direzione azien-

dale è importante per lei, «Purché sia sempre basata su principi etici». Alla SZU, una piccola azienda ferroviaria con 250 dipendenti, le persone si conoscono personalmente. Il responsabile di linea di Cornelia è egli stesso un macchinista, cosa che lei vede come un grande vantaggio: «Il mio responsabile di linea capisce il mio lavoro quotidiano e le sfide che ne derivano».

Natura, fede e coesione

Nel tempo libero, Cornelia ama stare in mezzo alla natura. Ama le escursioni e le arrampicate con il marito e si diverte ad andare in moto. È una persona legata alla famiglia: anche i suoi genitori e i suoi fratelli svolgono un ruolo importante nella sua vita. La domenica la si può trovare spesso alla «Vivakirche» di Zurigo, dove trae forza dalla comunità e dalla sua fede. Quest'ultima caratterizza anche la sua visione dell'umanità e il modo in cui tratta gli altri: «Vedo prima di tutto il lato positivo, mi piace aiutare e credo che noi donne in particolare dobbiamo sostenerci a vicenda».

Per Cornelia Nagy-Baruffa, il suo lavoro di macchinista non è solo un lavoro, ma una passione che la riempie di nuove esperienze ogni giorno. La natura, le persone e la varietà rendono questo lavoro qualcosa di davvero molto speciale per lei.

VIGNETTA

Tomz

