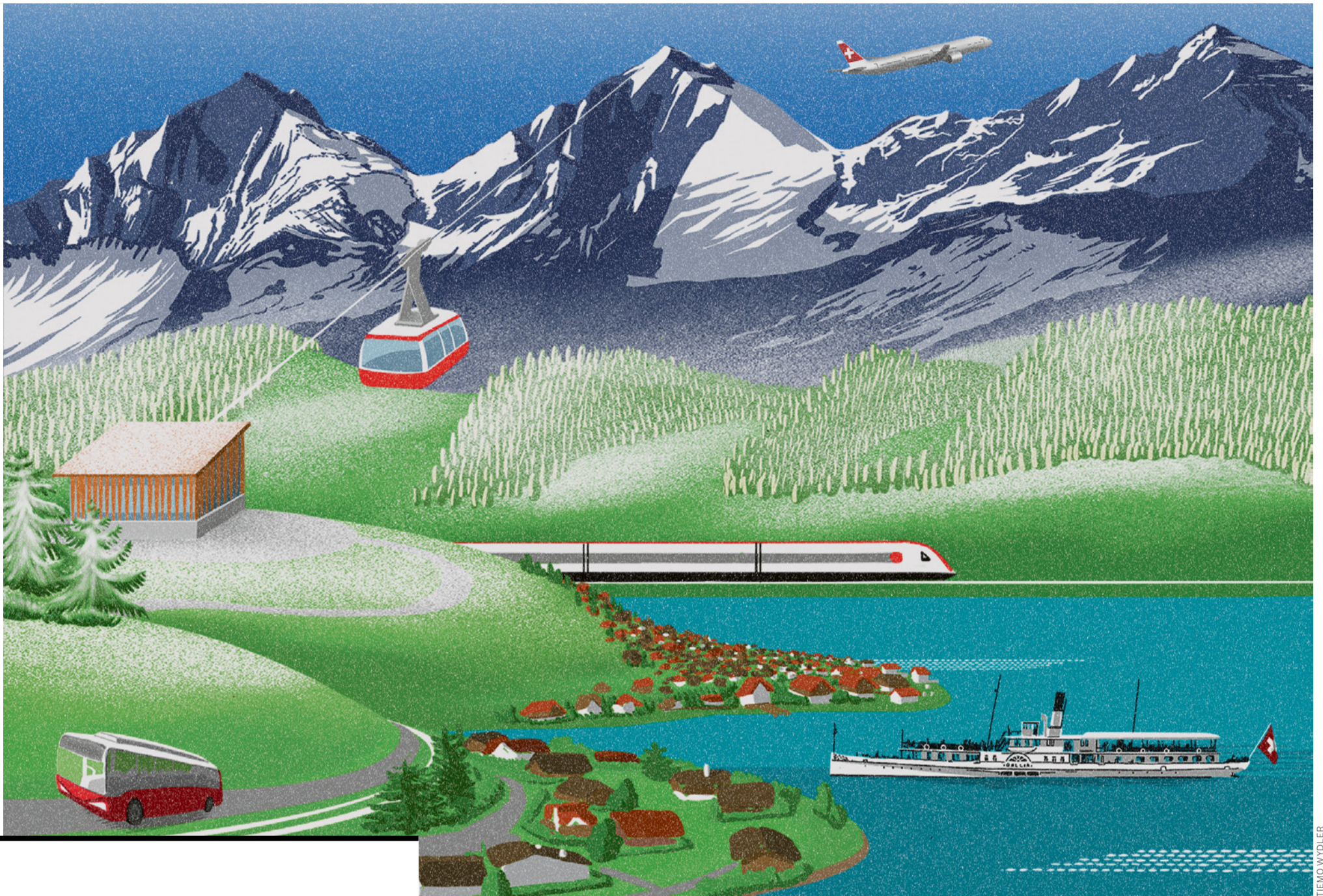




SEV N.15

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



TIEMO WYDLER

PROSPETTIVE E BILANCI

Possiamo essere orgogliosi

Editoriale di Michael Spahr,
responsabile comunicazione SEV

▶ pp. 3 e 4

L'anno 2024 entrerà nella storia del movimento sindacale svizzero. Mai prima d'ora i sindacati erano riusciti a far approvare dalle urne un'iniziativa di politica sociale. Il fatto che la maggioranza degli elettori e delle elettrici abbia detto sì alla tredicesima AVS è un fatto storico.

Questo non è l'unico successo di cui noi sindacalisti/e possiamo essere orgogliosi/e. Abbiamo vinto altre due votazioni sulla previdenza: siamo riusciti a sconfiggere alle urne la riforma antisociale della LPP e l'iniziativa per l'innalzamento dell'età pensionabile. Questo è stato possibile solo perché abbiamo condotto una campagna comune. Abbiamo dimostrato alla potente lobby finanziaria del Parlamento federale che i cittadini e le cittadine non sono disposti a sopportare tutto.

Il 2024 è stato anche un anno di

successi per il sindacato. Abbiamo rinnovato e migliorato numerosi contratti collettivi di lavoro. Abbiamo raggiunto l'obiettivo di prolungare il CCL con FFS e FFS Cargo nonostante le condizioni difficili. Abbiamo anche aumentato la pressione sulle aziende di trasporto affinché facciano finalmente di più per combattere le aggressioni e la violenza nei confronti del personale dei trasporti pubblici. Le FFS hanno risposto e, insieme a noi, hanno lanciato una campagna per un maggiore rispetto.

Nel 2025 non ce ne staremo con le mani in mano. Il SEV lancerà anche una campagna per l'intero settore. Tutti i/le dipendenti di tutte le aziende e di tutti i settori, dalle ferrovie agli autobus, ai tram e ai battelli, sono quotidianamente confrontati con comportamenti sconsiderati da parte dei passeggeri e degli altri utenti della strada.

Ecco perché il prossimo anno ci concentreremo sulla lotta per una maggiore sicurezza e rispetto sul posto di lavoro. Il 25 novembre 2025 celebreremo i 25 anni della «Carta contro la violenza». Questo deve essere un nuovo inizio per luoghi di lavoro migliori e più sicuri nel trasporto pubblico.

Ma il 2025 ci porterà anche altre sfide. Le misure di austerità previste dalla Confederazione minacciano in particolare il Traffico regionale viaggiatori. Dobbiamo opporre resistenza. L'anno prossimo anche la questione europea ci terrà con il fiato sospeso. Dobbiamo rispondere alle spinte di liberalizzazione di parte della Commissione UE con condizioni ben disciplinate.

Ma per ora durante le feste godiamoci i successi ottenuti e prepariamoci a un combattivo 2025. Buona fortuna!

Pensioni

Per le grandi casse pensioni dei TP le prospettive sono rosee secondo Cambi.

2

Ciao Jürg

Uno sguardo al passato con il sindacalista ed ex-assistente alla clientela Hurni.

5

Fret francese

Smantellamento e liberalizzazione della Fret SNCF allarmanti per la Svizzera.

11

Infrastruttura ferroviaria

Il credito di 16,4 miliardi di franchi per l'esercizio e la manutenzione degli impianti ferroviari in Svizzera dal 2025 al 2028 è stato finalizzato. Dopo l'approvazione preliminare del Consiglio nazionale, anche il Consiglio degli Stati ha approvato all'unanimità l'importo nella sessione attuale. Ciò rappresenta un aumento di circa 2 miliardi di franchi rispetto al periodo precedente. Sono stati approvati anche i contributi agli investimenti per le strutture private di trasporto merci. Si è discusso del fabbisogno finanziario aggiuntivo di 14 miliardi di franchi per la fase di espansione del 2035. L'obiettivo è eliminare i colli di bottiglia e introdurre nuove frequenze nel trasporto ferroviario.

Contratto TPG valido

Il 21 novembre, il Parlamento cantonale ginevrino ha approvato al secondo tentativo il contratto di servizio 2025-2029 per l'azienda di trasporto pubblico ginevrina TPG. «Siamo lieti che il buon senso abbia prevalso», afferma la segretaria sindacale del SEV Aurélie Lelong. Poco meno di tre settimane fa, il credito totale di 19 miliardi di franchi era stato impedito da un emendamento.

Molestie sessuali

In Svizzera, un lavoratore su due – per lo più donne – subisce molestie sessuali o sessiste sul posto di lavoro. È quanto emerge da un nuovo studio commissionato dal governo. Secondo lo studio, le molestie si verificano in diversi ambienti di lavoro, soprattutto nei settori a forte contatto con i clienti. Sebbene il 95% dei datori di lavoro prenda sul serio le molestie sessuali, la metà di essi continua a registrare casi del genere. L'USS chiede linee guida a tolleranza zero e una formazione regolare.

Buone Feste!

La redazione del SEV augura a tutti i lettori e le lettrici un sereno e felice periodo festivo. Buone Feste a tutti coloro che si occupano dei trasporti e un felice 2025! Il prossimo giornale SEV sarà pubblicato il 24 gennaio. Vi terremo informati sugli eventi importanti attraverso il sito web, i social media e la newsletter.



MANU FREDERICH / MICHAEL SPAHR

CASSA PENSIONE

Condividere il successo con gli assicurati

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il Presidente del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS, Aroldo Cambi, cederà il suo incarico a Markus Jordi nel 2025 e assumerà la carica di Vicepresidente. La Cassa pensioni FFS è ben posizionata e consente anche ai pensionati di partecipare al suo successo. Intervista con Aroldo Cambi su Cassa pensioni e finanze.

Aroldo, dopo quattro anni lasci la carica di Presidente del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS. Il tuo posto sarà assunto da Markus Jordi, (ancora) responsabile delle risorse umane delle FFS. Perché?

Si tratta di una procedura consueta. Ogni quattro anni, quando inizia un nuovo mandato, i due membri del Consiglio direttivo si scambiano i ruoli. Negli ultimi quattro anni, io ero il Presidente in qualità di rappresentante dei lavoratori e Markus Jordi era il Vicepresidente in qualità di rappresentante dei datori di lavoro. Ora è il contrario. In realtà non cambia molto. Il Consiglio direttivo, cioè Markus e io, e l'amministratore delegato, Iwan Lanz, preparano le attività che poi vengono discusse e approvate dal Consiglio di fondazione. Negli ultimi quattro anni abbiamo lavorato molto bene insieme e sono certo che potremo continuare questa proficua collaborazione.

Quali sono i frutti di questa collaborazione?

Ho ottime notizie per gli assicurati: l'anno prossimo potremo farli partecipare al successo della Cassa pensioni FFS. I pensionati riceveranno una rendita una tantum, il cui importo può arrivare fino alla tredicesima o addirittura alla quattordicesima pensione mensile. L'importo esatto di questo supplemento dipende dalle condizioni in cui sono stati pensionati. Gli assicurati attivi beneficiano di un tasso d'interesse più elevato: invece del tasso minimo LPP dell'1,25%, ricevono dal 3 al 4%. Questi sono i frutti di una strategia di investimento di successo, ma anche di un nuovo modello di partecipazione che abbiamo sviluppato e introdotto nel Consiglio di fondazione. Il prerequisito per tali distribuzioni è che la Cassa pensioni abbia un elevato tasso di copertura e che si realizzi una performance che ci permetta di partecipare alle eccedenze. Questo modello di partecipazione significa che tali contributi pensionistici possono ora essere distribuiti sistematicamente, tenendo conto delle condizioni sopra citate. Per me personalmente, tenere conto dei pensionati è stata una priorità

molto, molto importante fin dall'inizio.

Cosa è successo negli ultimi quattro anni?

Quattro anni fa ci siamo lasciati alle spalle una campagna elettorale molto estenuante. La fiducia tra i rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori si era incrinata. Ma poi ci siamo riconciliati. Oltre a introdurre il modello di partecipazione, abbiamo anche adattato la nostra strategia di investimento. Ora operiamo con un profilo di rischio/rendimento ottimizzato e otteniamo una performance attesa più elevata. Allo stesso tempo, la Cassa pensioni FFS è estremamente stabile e il grado di copertura è elevato. Questo sviluppo positivo è stato possibile solo perché, dopo il difficile periodo iniziale, ci siamo resi conto molto rapidamente che è nell'interesse di tutti abbattere le barriere interne, avvicinarsi gli uni agli altri e mettere la nostra missione al centro. Il fatto che alla fine gli assicurati ne traggano beneficio è dovuto anche alla presenza di una buona rappresentanza sindacale nel Consiglio di fondazione. Sono molto dispiaciuto che il rappresentante del SEV e macchinista delle FFS Marjan Klatt sia stato bocciato nelle elezioni del Consiglio di fondazione di tre mesi fa. Era molto competente e un membro importante del team.

Negli ultimi anni avete dovuto affrontare diverse crisi. Come siete riusciti ad avere così tanto successo nonostante queste difficoltà?

Abbiamo sempre mantenuto la calma e non ci siamo mai fatti prendere dal panico. Quando abbiamo iniziato, eravamo nel bel mezzo della pandemia di Covid. Poi è arrivato l'attacco della Russia all'Ucraina nel 2022. Le due grandi crisi hanno avuto un impatto a breve termine sui mercati finanziari. Ma siamo molto professionali e stabili. La nostra strategia di investimento si è dimostrata valida e le crisi dei mercati non hanno avuto alcun impatto sui nostri risultati a lungo termine. Siamo riusciti a superarle con serenità.

Aroldo, tu non sei solo nel Consiglio di fondazione e nel Comitato di investimento della Cassa pensioni FFS, ma anche in quella di Symova. Symova è la cassa pensioni di molte ITC. Qual è la situazione?

Anche qui stiamo ottenendo buoni risultati. La performance degli investimenti è da anni superiore alla media e il tasso di copertura è elevato per molte ITC. Tuttavia, non disponiamo ancora di un modello di partecipazione che ci consenta di distribuire sistematicamente i rendimenti aggiuntivi agli assicurati. Ma stiamo lavorando sodo per introdurre tale modello. Sono fiducioso che gli assicurati di Symova ne beneficeranno anche in futuro, se le prestazioni saran-

no adeguate. Il presupposto per questo è la continuità sia nel Consiglio di fondazione che nella Direzione generale.

Il Consiglio della Fondazione Symova sarà eletto ex novo nel 2025. Cosa significa questo per l'ulteriore sviluppo?

Come abbiamo visto con la Cassa pensioni delle FFS, è importante avere una forte rappresentanza dei dipendenti. Grazie a Vincent Brodard e a me, finora l'abbiamo avuta. Vincent si dimette a causa dell'età e io mi ricandido. Abbiamo proposto Melanie Piller come sostituta di Vincent. È un'eccellente esperta di assicurazioni sociali che lavora anche per il SEV. Se verrà eletta, non avrà bisogno di una lunga introduzione, ma sarà in grado di contribuire subito a dare forma all'organizzazione. Ha una grande esperienza. Purtroppo negli ultimi anni abbiamo avuto un forte ricambio di dirigenti. Nel frattempo, la situazione si è calmata e sono convinto che in futuro avremo lo stesso successo alla Symova come alla Cassa pensioni FFS.

Ultima domanda: sei soprattutto l'amministratore finanziario del SEV. Qual è la situazione nella nostra organizzazione?

Molto buona. Grazie all'aumento molto moderato delle quote di un anno fa, siamo riusciti a tenere sotto controllo il deficit strutturale. Poiché siamo molto attenti alle nostre risorse, siamo sulla buona strada. Tre anni fa abbiamo registrato un'inversione di tendenza per quanto riguarda i soci e stiamo tornando a crescere in termini di soci attivi. Questo è molto promettente.

Elezioni del Consiglio di fondazione Symova

Le elezioni del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni Symova si svolgeranno all'inizio del 2025. Symova assicura il personale di 46 aziende, tra cui molte imprese di trasporto concessionari come BLS, SOB, TransN, RBS e VZO.

Anche Symova ha una rappresentanza sia dei datori di lavoro, sia del personale. Il SEV ha un membro proveniente dalla Svizzera tedesca e uno dalla Svizzera francese. Aroldo Cambi fa parte del Consiglio di fondazione della Svizzera tedesca e si ricandida. Vincent Brodard faceva parte del Consiglio di fondazione per la Svizzera francese e si dimette per raggiunti limiti di età. Melanie Piller è stata scelta per la sua successione. Il SEV ha infatti candidato l'esperta di assicurazioni sociali di Friburgo.

MATTHIAS HARTWICH risponde

Il personale non deve risentirne

Il Consiglio federale presenterà probabilmente a breve i risultati dei negoziati della Svizzera con l'UE. Cosa significa per il SEV?

Per noi, in quanto sindacato del personale del trasporto pubblico, ciò significa che terremo sotto controllo la situazione: dobbiamo verificare esattamente cosa significhino i risultati dei negoziati per i nostri colleghi, le nostre colleghe e l'utenza.

L'apertura del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri deve seguire regole precise. Vale il seguente principio: leggi svizzere su binari svizzeri. Ciò significa: trasporto ferroviario internazionale di passeggeri preferibilmente solo in cooperazione, altrimenti devono essere applicati standard di sicurezza e salariali svizzeri. L'orario cadenzato e l'integrazione tariffaria in Svizzera non devono essere sacrificati in nessun caso.

In caso di apertura del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, non dobbiamo assolutamente mettere a rischio il collaudato sistema di trasporto pubblico svizzero. Puntualità, affidabilità e vicinanza ai viaggiatori devono rimanere. Altrimenti non ci potrà essere un sì. Come SEV non accetteremo alcun accordo con la Commissione UE che esponga i clienti a tariffe variabili, inaffidabilità e mancanza di puntualità. E in nessun caso permetteremo che vengano messi a rischio le persone che oggi gestiscono il trasporto ferroviario in Svizzera. Il SEV potrà votare a favore solo se ci sarà la garanzia che il trasporto pubblico continuerà a funzionare bene e che il personale sarà pagato e trattato secondo regole e condizioni svizzere.

Matthias Hartwich è il presidente del SEV. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivici a: giornale@sev-online.ch.

TRAFFICO REGIONALE VIAGGIATORI

Dove vuole tagliare il Consiglio Federale

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il Consiglio federale vuole realizzare risparmi nel Traffico regionale viaggiatori (TRV) nei prossimi tre anni e tre volte: nel budget federale 2025, nel credito d'impegno 2026-2028 per il TRV e, in terzo luogo, attuando le proposte del gruppo di esperti guidati da Gaillard: cancellazione delle sovvenzioni per gli autobus elettrici, abolizione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali per le aziende di autobus da subito invece che nel 2030 e aumento del grado di copertura dei costi del TRV a partire dal 2027. Simon Burgunder, coordinatore politico del SEV, spiega qual è la posta in gioco.

Il Consiglio federale vuole ridurre il credito TRV del 2025 dello 0,7%. Quali sarebbero le conseguenze?



Simon Burgunder spiega i piani di risparmio nel TRV.

Simon Burgunder: L'impatto di questo taglio sulle imprese di trasporto (IT) sarebbe probabilmente piuttosto limitato, poiché l'intero processo di ordinazione per il 2025 è stato completato da tempo, i contratti di prestazione sono stati firmati e la compensazione è quindi effettivamente garantita alle IT. L'Associazione dei Trasporti Pubblici (VöV) non prevede un deficit di finanziamento sulla base del riscontro delle imprese di trasporto pubblico. Ciò non è avvenuto lo scorso autunno con il credito TRV 2024, motivo per cui il SEV ha combattuto i tagli con la VöV, anche con una petizione al Parlamento. Il Parlamento ha poi aumentato il credito di 55 milioni. Una buona collaborazione tra i gruppi di interesse è fondamentale.

Quali sarebbero le conseguenze della riduzione del credito d'impegno TRV 2026-2028 prevista dal Consiglio federale?

Per questi tre anni, l'Ufficio federale dei trasporti aveva inizialmente calcolato in modo molto accurato e comprensibile il fabbisogno di compensazione in 3850 milioni. Il Consiglio federale ha poi ridotto questo credito di 354 milioni, cioè di quasi il 10%. Si tratta di un importo elevato, tanto più che tutti le IT dicono che il limone è stato spremuto. L'efficienza non può essere aumentata ulteriormente. Tagliare il personale è irresponsabile! Per questo il SEV chiede l'importo originario di 3850 milioni.

Come se non bastasse, il Consiglio federale vuole attuare le proposte del gruppo di esperti guidati da Gaillard, in alcuni casi già nel 2025?



Il 27 novembre, la **Conferenza dei direttori dei trasporti pubblici (CTP)** si è **opposta** «Con forza ai tagli al fondo per le infrastrutture ferroviarie e ai risparmi nel trasporto regionale viaggiatori. Queste misure di riduzione dei costi mettono a rischio il futuro sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e il mantenimento degli attuali servizi di trasporto pubblico. Non solo contraddicono la volontà popolare, ma minano anche gli obiettivi climatici della Svizzera». L'impegno dei Cantoni è importante.



MICHAEL SPAHR

L'UFT ha confermato che la fase di sviluppo ferroviario 2035 costerà **30 miliardi** di franchi anziché i 16 miliardi previsti. I motivi sono il fallimento della compensazione del rollo nei treni a due piani e la necessità di un'infrastruttura più resiliente: i tempi di percorrenza e di sequenza dei treni sono stati pianificati in modo troppo stretto per un utilizzo «robusto». Sono necessari più aree di stazionamento, binari, punti e spazio per i passeggeri nelle stazioni. L'inflazione è stata sottovalutata. Speriamo che il personale previsto sia sufficiente...

Sì, innanzitutto il Gruppo Gaillard vuole cancellare le sovvenzioni per l'acquisto di autobus elettrici, che il Parlamento ha previsto nell'ambito della legge sul CO₂ per gli anni dal 2025 al 2035, fino a 47 milioni di franchi all'anno. Ora il Consiglio federale non vuole nemmeno iniziare a erogare questi fondi. Ciò significa che le IT dovranno vedere come finanziare gli autobus elettrici, alcuni dei quali già ordinati per il 2025, senza questi fondi. Il VöV ha protestato in modo forte e chiaro e in parlamento c'è resistenza: nel dibattito sul budget del 5 dicembre, il Consiglio nazionale ha chiesto al Consiglio federale di non bloccare questi fondi e ha aumentato il credito TRV 2025 dello 0,7%. Inoltre, la proposta del Gruppo Gaillard di non rimborsare più alle aziende di autobus le imposte sugli oli minerali entrerà in vigore già nel 2025, anziché dal 2030 come previsto, il che corrisponde a circa 80 milioni di franchi all'anno che le IT dovrebbero risparmiare! In terzo luogo, il Gruppo Gaillard vuole ridurre la compensazione federale per il TRV del 5% a partire dal 2027.

Come può funzionare?

Per farlo, o le imprese di trasporto dovranno

no aumentare l'efficienza, anche se il limone è già stato ampiamente spremuto. Oppure si dovrebbero aumentare le tariffe per gli utenti. Oppure si dovrebbe ridurre il servizio, ad esempio riducendo o cancellando le linee. Le opzioni due e tre sono molto impopolari presso l'opinione pubblica e i politici, quindi le IT sono evidentemente sotto pressione. La domanda cruciale è la seguente: come reagiranno le imprese di trasporto in questa situazione? Vorranno risparmiare sui dipendenti e sulle loro condizioni di lavoro? Questo per noi è chiaramente inaccettabile, dato che in molte IT c'è già una carenza di personale, in parte dovuta a orari di lavoro irregolari nei fine settimana e di notte. A ciò si aggiungono altri fattori di stress, come le aggressioni o l'aumento dello stress nel traffico stradale. I sondaggi condotti sui/sulle conducenti di autobus dimostrano che il loro duro lavoro fa ammalare molti di loro. Dobbiamo quindi dire chiaramente alle IT che non devono peggiorare le condizioni di lavoro e non devono fare offerte al ribasso. I politici devono rendersi conto che il TRV può funzionare correttamente solo con buone condizioni di lavoro, con dipendenti motivati e qualificati.

Oustrail mette in guardia dai tagli al TRV

In occasione del suo 20° colloquio, tenutosi il 29 novembre al Club 44 di La Chaux-de-Fonds, Oustrail, la lobby ferroviaria della Svizzera francese, si è concentrata sulla minaccia di tagli al trasporto regionale viaggiatori (TRV) da parte della Confederazione, con un credito d'impegno insufficiente per il periodo 2026-2028.

La protesta dei politici di ogni schieramento e del mondo economico è stata palpabile. Due giorni prima della conferenza, la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) aveva espresso la sua ferma opposizione alle misure di riduzione dei costi. I vari oratori hanno ribadito la necessità di rispettare la volontà popolare in termini di cambiamento climatico e di investimenti nel trasporto pubblico. Questi risparmi mettono a rischio l'offerta di servizi, soprattutto nelle regioni periferiche, che sono già svantaggiate dall'attuale tasso di copertura dei costi, e un aumento di questo tasso sarebbe catastrofico per il mantenimento degli attuali servizi. Ueli Stückelberger (UTP) ha sottolineato le crescenti aspettative di un trasporto pubblico efficiente in tutto il Paese.

Antonio Massa, responsabile della gestione



YVES SANCEY

I tagli previsti da Berna nel TRV non piacciono a Oustrail.

finanziaria del trasporto pubblico nel Cantone del Giura, ha mostrato come questi tagli comprometterebbero il momento molto positivo della regione del Giura, che ha portato a un aumento dei servizi e dei passeggeri e a una riduzione dei costi per chilometro. L'UFT è rimasto cauto, parlando più di redditività che di difesa del servizio pubblico. La vicepresidente del SEV Valérie Boillat ha chiarito che è fuori discussione che i dipendenti siano la variabile di adeguamento per realizzare questi risparmi. Alla fine, c'era un certo ottimismo sul fatto che l'austerità sarebbe stata respinta. Yves Sancey

ASSEMBLEA DEI DELEGATI USS

Più diritti, meno flessibilizzazione



Ralph Kessler mentre parla delle aggressioni al personale dei TP.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La lotta per il miglioramento delle leggi che regolano il lavoro è stata al primo posto sull'ordine del giorno dell'Assemblea dei delegati USS il 29 novembre. I delegati hanno inoltre votato varie risoluzioni. Anche il SEV ha fatto sentire la sua forte presenza.

Battaglia vinta per la 13esima rendita AVS, una dura campagna contro la riforma della LPP e, più di recente, contro i due progetti che miravano a limitare il diritto di locazione: questi i grandi successi politici dell'anno sindacale 2024. Li ha ricordati con orgoglio il presidente dell'Unione sindacale svizzera, Pierre-Yves Maillard, sottolineando, sull'esempio della Stahl Gerlafingen e dell'opposizione ai licenziamenti di massa, quanto siano importanti al momento l'impegno e la lotta sindacale. Nel 2025 l'USS intende battersi per una legge sul lavoro più favorevole ai lavoratori. Al contempo tuttavia i sindacati non dovranno abbassare la guardia di fronte ai continui attacchi ai diritti dei salariati.

«È incredibile quali idee la maggioranza borghese porti in parlamento. Secondo loro dovremmo lavorare di più, magari 17 ore al giorno, come pretendono taluni rappresentanti politici», ha chiosato il segretario centrale USS Luca Cirigliano. «Per far passare a tutti i costi le aperture domenicali, alcuni membri del parlamento vogliono addirittura anticipare di tre mesi le vendite del periodo di Avvento! E di recente un deputato dei Verdi liberali ha chiesto che per chi guadagna più di 7000 franchi al mese venga abolita la legge sul lavoro.» Per i delegati dell'USS è chiaro che non si può ulteriormente ridurre la tutela

delle lavoratrici e dei lavoratori. Al contrario, l'accento va posto di nuovo e maggiormente sul potenziamento dei loro diritti. Oltretutto è necessario migliorare in linea generale la conciliabilità tra vita professionale e privata. I delegati hanno tra l'altro chiesto:

Piani di servizio: pianificazione vincolante con almeno quattro settimane di anticipo; cambiamenti solo nei casi urgenti, con un supplemento sul salario di almeno il 50 per cento.

Rinuncia a turni spezzettati: nessuna pausa prolungata sul mezzogiorno senza l'accordo dei lavoratori (per es. nella vendita o nei servizi), unitamente a misure di protezione contro le condizioni climatiche estreme (per es. arresto dell'attività sui cantieri in caso di canicola).

Durata del lavoro: soppressione delle giornate lavorative superiori alle dieci ore e almeno due fine settimana liberi al mese per tutti.

Supplementi di almeno il 50 per cento per lavoro notturno e il sabato e la domenica.

Registrazione delle ore di lavoro: rilevamento completo e trasparente, inclusi i tempi di preparazione, di viaggio e per il cambio degli abiti.

Protezione dei giovani: limitazione delle ore supplementari e prolungamento delle vacanze per gli apprendisti. In una ulteriore risoluzione, i giovani dell'USS chiedono almeno otto settimane di vacanza l'anno per gli apprendisti.

Protezione giuridica: estensione della legge sul lavoro a tutti i settori, incluso il personale di volo, dei servizi di pulizia e del servizio pubblico.

Protezione dalle aggressioni: provvedimenti contro la violenza e le molestie nei rami della gastronomia, i trasporti, gli ospedali e altre attività di servizio pubblico.

La grande importanza per il SEV dell'ultima richiesta è stata sottolineata dal delegato SEV e presidente centrale ZPV Ralph Kessler nel suo intervento: «Da gennaio a settembre 2024 le FFS registrano 1279 casi di attacchi al personale (minacce e atti di violenza). Il 75 per cento di questi casi riguarda gli addetti al controllo dei titoli di trasporto, il 10 per cento la polizia dei trasporti e il personale della sicurezza, il 5 per cento ciascuno il personale di locomotiva, degli sportelli e di pulizia. La violenza contro il personale dei TP non tocca solo i dipendenti delle FFS bensì l'insieme del trasporto pubblico in Svizzera.» Per tale ragione questo fenomeno diventerà uno dei temi principali per il SEV, sia al Congresso sia in occasione di una giornata d'azione particolare fissata per il 25 novembre 2025. La «Charta della sicurezza nei trasporti pubblici» sottoscritta da tutte le imprese di trasporto, avrà allora 25 anni.

I delegati hanno poi discusso del tema legato al potere d'acquisto. Nelle contrattazioni sui salari l'USS raccomanda di non portare quale unico argomento l'indice nazionale dei prezzi al consumo, bensì di mettere sul tavolo anche altri dati, quali gli aumenti dei premi delle casse malati. Riguardo al finanziamento della 13esima AVS, l'USS continua nel suo impegno affinché questa non venga realizzata soltanto con un incremento dell'IVA. In tema di rapporti con l'Europa, l'USS ha deciso di tenere un'assemblea dei delegati straordinaria non appena si conoscerà l'esito dei negoziati con l'UE.

L'AD ha pure approvato il preventivo 2025, e proceduto a varie nomine sostitutive in diversi gremi. La nuova incaricata per la parità di genere del SEV, Sibylle Lustenberger, prenderà ora posto nella Commissione femminile dell'USS e avrà un seggio anche nel Comitato.

COMITATO SEV

Preparativi per il Congresso del 2025

Michael Spahr. Lo scorso 6 dicembre, il Comitato SEV si è incontrato per l'ultima seduta del 2024.

Il presidente del Comitato Danilo Tonina ha dato il benvenuto ai membri e ha annunciato i cambiamenti per il 2025: la ZPV sarà rappresentata da Susanne Kratzer in seno al Comitato direttivo. Jordi D'Alessandro sarà il nuovo membro supplente del Comitato direttivo al posto di Carmine Cucciniello. Jean-Pierre Genevay si dimette da rappresentante della PV e sarà sostituito da Daniel Troillet. Per quanto riguarda la VPT, Aurélien Mouche sostituisce Roger Maurer come membro supplente del Comitato esecutivo. La Commissione Migrazione sarà rappresentata da Robert Martinez e da Yuri de Biasi, nel ruolo di sostituto. Subentrano Eugenio Tura e al membro supplente Roger Gander.

I membri del Comitato hanno ratificato il nuovo CCL con Auto AG Uri.

Il Comitato ha discusso i punti all'ordine del giorno del Congresso, che si terrà il 12 e 13 giugno 2025. In occasione dell'82° Congresso ordinario del SEV saranno eletti i membri di importanti organi per il mandato dal 2025 al 2029: Comitato SEV, direzione sindacale, Commissione di verifica della gestione. Verranno inoltre definiti testi di orientamento per i prossimi quattro anni. Inoltre, il rapporto sociale guarderà agli anni 2022-2025. Altri punti importanti all'ordine del giorno sono le mozioni congressuali e le modifiche statutarie. I punti all'ordine del

giorno del Congresso saranno pubblicati sul prossimo giornale il 24 gennaio 2025.

La prevista revisione dello Statuto e dei regolamenti definirà in modo più dettagliato anche la nuova frequenza del Congresso e le ripercussioni di questa decisione. A partire dal 2025, il Congresso si terrà solo ogni quattro anni. Al suo posto, negli anni in cui non si terrà il Congresso, verrà convocata un'Assemblea dei delegati, che sarà in grado di prendere decisioni importanti in modo tempestivo. I dettagli di tutte le modifiche saranno pubblicati in un secondo momento, in modo che i delegati possano prenderne conoscenza e decidere sulla revisione dello Statuto e dei regolamenti in occasione del Congresso.

Dimissioni Valérie Boillat

La vicepresidente del SEV Valérie Boillat si dimetterà alla fine di marzo 2025. Al SEV aveva assunto la direzione del settore delle ITC all'inizio del 2024 ed è stata coinvolta in importanti trattative CCL, come quelle presso l'Auto AG Uri. Ha inoltre promosso il lavoro su temi trasversali al settore e la riorganizzazione delle responsabilità. Purtroppo Valérie Boillat ha deciso di lasciare il SEV. Matthias Hartwich desidera ringraziare fin d'ora Valérie Boillat per il suo impegno al SEV. Nei prossimi mesi si cercherà il/la suo/a sostituto/a (vedi annuncio a pagina 10).

COLPI DI DIRITTO

Tempo parziale nella LdL



Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

Beat si sta formando per diventare macchinista. Beat è anche padre e condivide i compiti di cura dei figli con la moglie. Vorrebbe quindi un carico di lavoro dell'80% per l'imminente impiego a tempo indeterminato. Beat vorrebbe godere del 20% che gli consente di lavorare a tempo parziale in un giorno fisso della settimana. Il suo datore di lavoro accetta in linea di principio il carico di lavoro a tempo parziale, ma a condizione che Beat chieda con due mesi di anticipo quando e come desidera usufruire dei prossimi giorni a tempo parziale. Il datore di lavoro terrà conto della sua richiesta, ma si riserva il diritto di non onorarla o di farlo solo parzialmente, se necessario. È tutto legale?

Il trasporto pubblico è caratterizzato dal fatto che il lavoro viene svolto tutti i giorni della settimana e talvolta anche di notte. I dipendenti non hanno orari di lavoro regolari e quindi non hanno periodi di riposo regolari. Per questo motivo, gli orari di lavoro e di riposo, così come le norme sulla tutela della salute in generale, sono regolati dalla Legge sulla durata del lavoro (LdL). Nonostante la flessibilità, i dipendenti devono beneficiare di un periodo di riposo garantito.

Tuttavia, la Legge sulla durata del lavoro (LdL) riconosce solo i modelli di orario di lavoro analoghi a una settimana di 6 e 5 giorni e non disciplina il lavoro a tempo parziale. Succede quindi che – come nel caso di Beat – il datore di lavoro accetti in linea di principio il lavoro a tempo parziale, ma poi non solo voglia definire il carico di lavoro dell'80% (cioè l'obiettivo di orario di lavoro concordato contrattualmente), ma anche come Beat debba usufruire del restante 20% di tempo libero. La Legge sulla durata del lavoro non lo prevede. E se anche il contratto di lavoro non lo prevede, Beat deve concordare con il datore di lavoro le modalità di fruizione del restante 20% (ossia il giorno a tempo parziale).

Oltre al lavoro a tempo parziale come giorno fisso della settimana, esistono altre opzioni per il lavoro a tempo parziale, come giornate lavorative più brevi o ferie più lunghe. Indipendentemente dal tipo di lavoro a tempo parziale in questione, è necessario un accordo tra il datore di lavoro e il/la dipendente in cui siano stabilite le relative condizioni quadro. Ciò include il numero di giorni a tempo parziale e la loro durata, ma anche la loro pianificazione nel calendario annuale. Per motivi di trasparenza, i giorni di part-time dovrebbero essere elencati in un conto separato.

INTERVISTA CON JÜRIG HURNI PRIMA DEL SUO PENSIONAMENTO

«La solidarietà è importante»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dopo 30 anni alle FFS, di cui 28 come accompagnatore della clientela e 16 anni al SEV come responsabile del traffico viaggiatori FFS, a fine anno il segretario sindacale Jürg Hurni andrà in pensione.

Come mai sei diventato ferroviere? Hai seguito qualche esempio?

No, in famiglia non vi era nessuno che lavorava in ferrovia. I miei erano contadini, ma io fin da piccolo volevo diventare conduttore. L'ho scritto anche in un tema in classe e durante le passeggiate scolastiche ho sempre seguito il lavoro del personale treno. Nel 1978, al termine della scuola, mi sono quindi annunciato per l'apprendistato di conduttore, ma le FFS non assumevano, per cui ho dapprima svolto un alunno di esercizio e lavorato alla stazione di smistamento di Bienne e solo nel 1980 ho potuto iniziare la formazione di conduttore. Nel 1991 ho poi seguito la formazione di capotreno e lavorato come tale al deposito di Bienne sino al 1° gennaio 2009, quando sono passato al SEV come segretario sindacale.

Quali erano gli aspetti della professione che ti piacevano di più?

Ho sempre apprezzato il contatto con i passeggeri, il fatto di poter viaggiare in tutta la Svizzera, il fascino della borsa rossa da capotreno e la varietà di questa professione. All'epoca, il personale treno accompagnava tutti i treni viaggiatori, diretti e regionali, ma anche treni merci e raccoglitori. Bisognava pertanto svolgere le manovre nelle stazioni, calcolare i rapporti di frenatura ecc. D'altra parte, già allora vi erano clienti difficili, per lo più ubriachi. Questi problemi erano senz'altro molto meno frequenti di oggi, ma costituivano comunque l'aspetto meno piacevole della professione.

Erano tempi in cui il conduttore era una figura autorevole...

Assolutamente sì, e questa autorevolezza era espressa anche dall'uniforme, completata dal cappello con le righe.

Ma non ti dava fastidio tutto il fumo che dovevi inalare sui treni?

È vero che in alcuni scompartimenti fumatori quasi non ci si vedeva. Era certo spiacevole, ma allora erano situazioni normali.

Al SEV spesso traducevi riunioni in simultanea. Hai acquisito le tue conoscenze linguistiche sui treni?

Ho imparato il francese a scuola. Poi ho approfondito le mie conoscenze a Bienne e a Delémont, dove ho lavorato due anni al termine dell'apprendistato. Un mese dopo il rientro a Bienne, sono stato trasferito per sei mesi a Zurigo. Allora, i trasferimenti erano una cosa comune.

Ma ti senti di consigliare questa professione a chi esce dalla scuola?

Penso che la professione di accompagnatore o accompagnatrice della clientela sia ancora attrattiva, anche se vi sono aspetti che l'azienda dovrebbe ripensare, come gli orari irregolari, in particolare di notte, al sabato e alla domenica, con le loro conseguenze sulla salute e sulla vita sociale. Anche gli stipendi, dato che quelli iniziali, a seconda dell'età e della formazione precedente, non superano di molto i 4000 franchi. Soprattutto laddove qualcuno ha già una certa esperienza lavorativa, magari anche a contatto con la clientela e dispone di conoscenze linguistiche, non sono certo attrattivi. E il lavoro irregolare è più facilmente sopportabile da chi è un po' più maturo/a che dai giovani, per i quali la possibilità di uscire il sabato sera ha tutt'altra importanza.

Parli per esperienza?

Da giovane, suonavo in una banda, ma con il



Azione «Sempre in due in galleria» in occasione dell'apertura della galleria di base del Lötschberg.

trasferimento a Delémont ho dovuto smettere, a causa proprio degli orari, oltre che della distanza. Ho poi giocato a calcio nella squadra dei ferrovieri. Quello che posso anche consigliare alle dipendenti e ai dipendenti dei trasporti pubblici che amano lo sport è l'attività dell'unione sportiva svizzera dei trasporti pubblici USFS.

Come mai sei diventato membro del SEV e poi sindacalista attivo?

All'inizio dell'apprendistato, mi hanno attribuito a una stazione dove il capostazione era attivo nel SEV. Il primo giorno mi ha chiesto: «Ma sei già membro del SEV?» e in un attimo abbiamo liquidato la questione. Per me non è però mai stato un obbligo, in quanto ho sempre creduto nell'importanza della solidarietà tra il personale delle ferrovie. La mia è quindi stata un'adesione convinta. Nel 1985 ho assunto il primo incarico in seno alla ZPV Bienne: trascrivere i turni e affiggerli agli albi. Con il supporto del presidente sezionale, ho poi svolto anche altri incarichi, sino ad assumere la presidenza. In seguito, sono stato eletto in comitato centrale, dove ho rappresentato il 1° circondario. L'allora presidente centrale Jakob Tribelhorn mi ha sempre incoraggiato sino all'elezione a vicepresidente e, quando lui ha lasciato la sua carica nel 2006, gli sono subentrato. Sono stato anche membro e poi presidente della commissione del personale treno e, in parallelo, ho frequentato la scuola sindacale.

Come presidente centrale, nel 2007, hai organizzato anche azioni memorabili ...

In numerose stazioni vi erano le cassette arancioni per il licenziamento dei treni guaste che non venivano riparate nonostante i ripetuti annunci del personale treno. Ciò andava a scapito della puntualità e della sicurezza. La ZPV ha quindi apposto degli autocollanti con la scritta: «Le FFS non riparano questa cassetta, per cui il personale non può garantire una partenza puntuale». In seguito, all'apertura ufficiale della galleria di base del Lötschberg a Visp, abbiamo esposto uno striscione in cui abbiamo chiesto che tutti i treni che attraversano lunghe gallerie siano accompagnati da almeno due agenti e abbiamo comunicato il messaggio «Sempre in due in galleria» al Consigliere federale e ministro dei trasporti Moritz Leuenberger in persona. Infine, abbiamo manifestato contro le aggressioni al personale, portando un bracciale con la scritta «Stop alle aggressioni». Purtroppo, quest'ultimo è un problema tutt'ora attuale, rilanciato e peggiorato dalla decisione delle FFS del 2020 di rinunciare all'accompagnamento integrale dei treni a lunga percorrenza con due agenti, che la ZPV aveva in precedenza ottenuto.

Dal 1° gennaio 2009 sei diventato sindacalista professionista e ti sei occupato della divisione del traffico viaggiatori delle FFS, con i suoi 14 000 dipendenti. Ma quali erano esattamente i tuoi compiti?

Ero a capo della delegazione alle trattative per il traffico viaggiatori e in questa veste, oltre

alle trattative ricorrenti per il CCL, in sedici anni sono stato chiamato a esaminare e valutare oltre 200 progetti, sui quali non doveva esprimersi solo il SEV, ma tutt'e quattro i partner sociali. Io avevo anche il compito di coordinare queste posizioni. A ciò si aggiungono i casi di assistenza individuale e di protezione giuridica, divenuti sempre più esigenti nel corso degli anni. Già nel 2011, con l'adozione del sistema salariale Toco, vi era stata un'autentica marea di richieste di protezione giuridica, che si è ripetuta nel 2016 con l'elaborazione dei nuovi profili professionali nel settore Operation, nell'ambito della quale sono state riviste e rivalutate numerose funzioni, per esempio nella manutenzione del materiale rotabile.

Adesso non possiamo evidentemente parlare di tutti i problemi e di tutti i progetti. Ma cosa puoi dirci sulla mancanza di effettivi?

È un problema ricorrente in diverse categorie. Per esempio, ogni due anni ci si è ritrovati con una mancanza di personale di locomotiva e di accompagnamento della clientela, che perdura tutt'ora. Alle FFS, la mancanza di personale specializzato si è aggravata negli ultimi anni, complice il fatto che il lavoro irregolare e nei fine settimana non semplifica l'assunzione di forze nuove...

E sul personale temporaneo?

Fa male constatare come presso le FFS il personale temporaneo non venga impiegato solo per coprire le punte di lavoro, cosa in sé comprensibile, ma anche per tentare di ridurre i costi, come nella pulizia carrozze. Anche negli stabilimenti industriali si fa sovente ricorso al personale temporaneo.

Sull'indennità «per lavori sporchi»?

Nella primavera del 2019, le FFS hanno voluto sopprimere l'indennità per lavori gravosi di 1 franco e 45 centesimi per la pulizia dei WC nei treni viaggiatori. Il SEV è insorto con successo, suscitando anche un'ampia eco mediatica e ha ottenuto un'ottima soluzione per il personale della pulizia.

Si parla poi spesso della «Disumanizzazione» della ferrovia

Nonostante le resistenze del SEV, negli ultimi anni le FFS hanno chiuso numerosi punti di vendita e soppresso l'accompagnamento di numerosi treni, come dal 2013 sui Rheintalexpress tra San Gallo e Coira. Il contratto sociale ripreso nel CCL ci ha permesso di evitare licenziamenti e il SEV ha sempre sollecitato le FFS a cercare soluzioni, ma questa «disumanizzazione» di stazioni e di treni non migliora certo la sicurezza oggettiva, né quella percepita dai viaggiatori. Sui treni, e in seguito nelle stazioni, si è così fatto ricorso a controlli sporadici e alla polizia ferroviaria. Alcuni anni fa, hanno anche tentato di esternalizzare e privatizzare quest'ultima, ma senza successo. Ora, la polizia ferroviaria è di nuovo integrata nelle FFS ed è

stata dotata delle competenze necessarie per svolgere il proprio compito, trovando una valida collocazione nell'ambiente delle forze dell'ordine. Gli agenti sono così stati dotati di un'arma di servizio, ormai indispensabile e richiesta anche dai nostri membri e ora si sta riflettendo all'adozione del Taser. Anche qui vi è però il limite della mancanza di effettivi...

Se volessi esprimere tre auspici nei confronti delle FFS?

Direi: la difesa del partenariato sociale; la considerazione delle osservazioni da parte del personale, delle CoPe e del SEV sui vari progetti e che ogni progetto sia seguito da una fase di consolidamento che permetta anche ai dipendenti di tirare il fiato.

Numerose segretarie e segretari sindacali hanno lasciato ultimamente il SEV, dopo un periodo relativamente breve. Ma cosa richiede questa professione?

Soprattutto spalle larghe, solidità e il piacere del contatto umano. Per trattare le questioni delle FFS è ovviamente un vantaggio se si dispone di un'esperienza professionale nel settore. E non da ultimo bisogna essere disposti a viaggiare spesso e a far fronte a giornate di lavoro talvolta piuttosto lunghe.

Cosa auguri al SEV?

Il SEV è il sindacato del personale dei trasporti e deve continuare a potersi impegnare per buone condizioni di lavoro e per un buon funzionamento di tutto il trasporto pubblico.

Quale sarà il tuo ultimo giorno di lavoro al SEV e chi ti succederà?

Il mio ultimo giorno di lavoro è stato il 28 novembre, dato che avevo ancora delle vacanze arretrate. Mi succederà René Zürcher, mentre Susanne Oehler riprenderà la coordinazione generale delle elezioni delle CoPe.

E le tue aspettative da pensionato?

Sono molto lieto di avere più tempo per la mia famiglia, in particolare per i miei quattro nipoti, oltre che per me stesso. D'altra parte, mi mancherà il contatto diretto con i membri e con le colleghe e i colleghi di lavoro.

Jürg Hurni



Jürg è nato nel dicembre del 1961, cresciuto in una fattoria del Seeland, è entrato alle FFS nell'aprile del 1978, per svolgere un alunno di esercizio, seguito nel 1980 da una formazione di conduttore. Nel 1991 è diventato capotreno. Ha svolto diverse funzioni in seno alla sezione ZPV Bienne, sino ad assumerne la presidenza. È stato rappresentante del 1° circondario nel comitato centrale, poi vicepresidente e finalmente presidente centrale ZPV dal 2006. Dal 2001 al 2008 ha presieduto la CoPe FFS superficie del personale treno. È diventato segretario sindacale del SEV il 1.1.2009, incaricato delle questioni FFS. Si è occupato anche di casi di protezione giuridica, ha coordinato le elezioni delle CoPe e svolto traduzioni scritte e in simultanea dal francese al tedesco. Passerà al beneficio della pensione dal 1.1.2025. È sposato, ha due figli adulti, una figliastra e quattro nipoti. Nel tempo libero si occupa della famiglia, di giardinaggio e gli piace leggere.

VALLORBE

Il museo ferroviario Gyger festeggia 50 anni

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Da 50 anni, il Museo degli oggetti ferroviari delle FFS di Vallorbe (VD), o Museo Gyger, dal nome del suo creatore e curatore, Robert Gyger, possiede una collezione tanto unica quanto insolita, che merita una visita. Il SEV ha fatto un tour nel museo per voi.

Robert Gyger si è appassionato al mondo delle ferrovie fin da bambino. «Vivevo vicino alla stazione e ho iniziato a collezionare ogni sorta di oggetti e meccanismi legati ad essa. Con il tempo la collezione è cresciuta e mi è venuto in mente di esporre il tutto in un museo dedicato», spiega. Durante i 42 anni di carriera alle FFS, dal 1969 al 2009, che lo hanno portato dalla manutenzione alla guida delle locomotive, ha potuto raccogliere una grande varietà di materiale.

Sempre con il consenso della direzione, ha avuto il diritto di «curiosare» per raccogliere e restaurare oggetti importanti di questo patrimonio. «Per anni ho raccolto oggetti dalle stazioni, dai depositi e dalle officine delle FFS». Già prima di entrare alle FFS, aveva progettato di concludere la sua carriera a Vallorbe, pensando che sarebbe stato più facile trovare un posto dove esporre tutta la sua collezione. Nel 1972, quando il direttore del distretto andò in pensione e lasciò il suo ufficio, gli vennero offerte due stanze in una baracca di legno del 1913, tra la stazione internazionale di Vallorbe e quello che allora era il deposito delle locomotive. Lo spazio non era enorme, ma era sufficiente a Robert per allestire il suo museo, inaugurato ufficialmente nel 1974. Il museo ha un unico accesso attraverso il percorso del Chemin du Réservoir, per motivi di sicurezza, essendo molto vicino ai binari.

Gli appassionati di storia ferroviaria possono ammirare diverse centinaia di reperti. Ci sono berretti e borse dei ferrovieri, morsetti, pezzi di locomotive a vapore ed elettriche, cartelli e segnali, un vecchio sedile a panchina, due cabine di pilotaggio complete di locomotive e un'antica campana di stazione ancora perfettamente funzionante. Una vera sala delle meraviglie per gli amanti della ferrovia.

All'età di 80 anni, Robert Gyger è orgoglioso di aver creato questo luogo, che ha visto 45 000 visitatori. Con la sua passione e il suo lavoro ha salvato dall'oblio e dalla distruzione un prezioso patrimonio di oltre 30 000 oggetti.

Le visite sono organizzate su richiesta (021/843.18.75), tra maggio e ottobre, per singoli e gruppi. Le visite sono possibili anche in inverno, ma i locali non sono riscaldati.



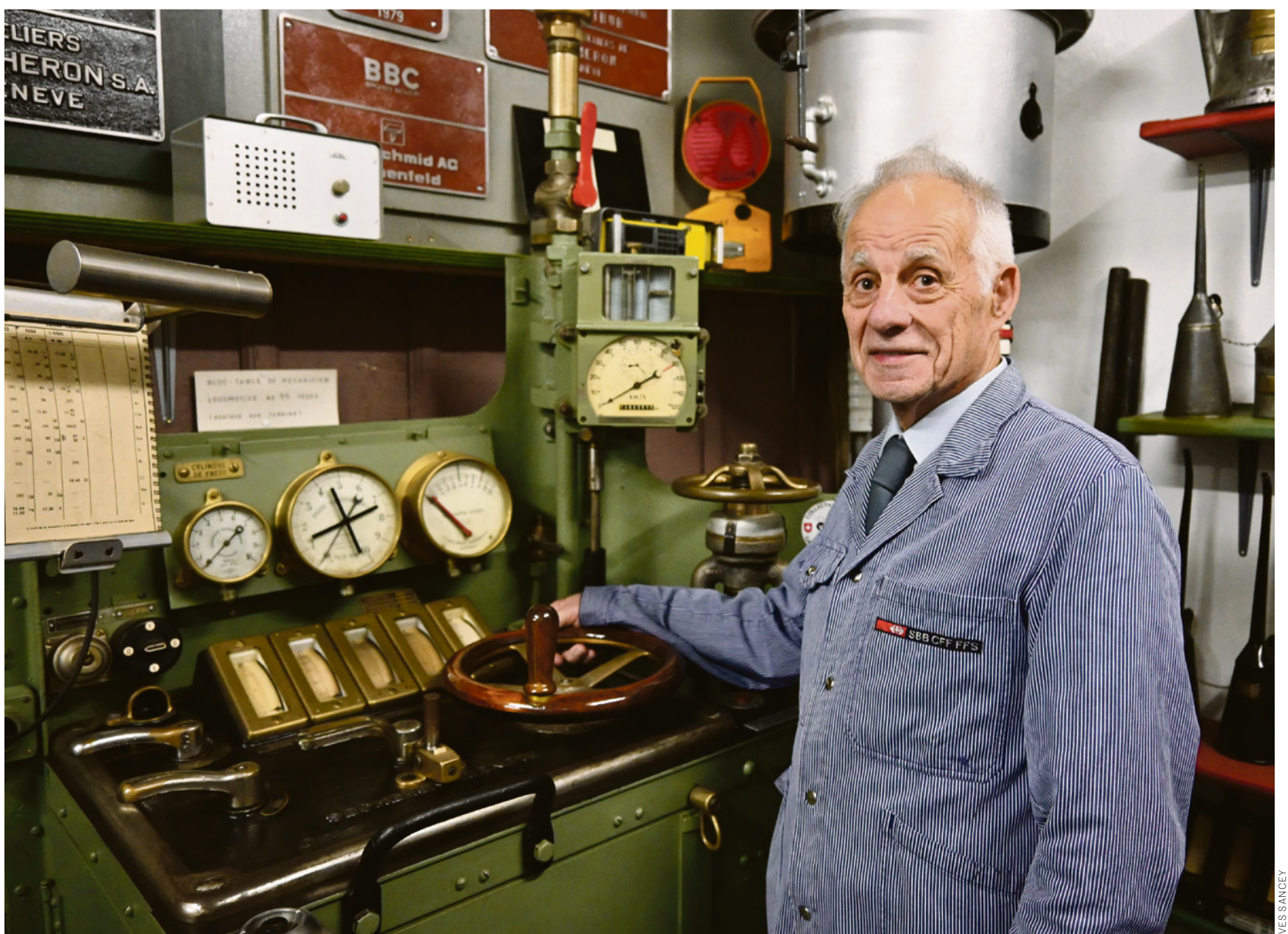
Una vera caverna di Alibaba ferroviaria, si trova di tutto al Museo Gyger.



Un ricordo per i visitatori.



Robert all'entrata del suo museo.



Robert Gyger fa una pausa davanti a un posto di guida completo di una locomotiva.

CENTRALE ELETTRICA FFS

Elettroshock a Nant-de-Drance

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Ai dipendenti di lunga data delle FFS della centrale idroelettrica di Nant-de-Drance, nelle Alpi vallesane, è stato offerto un nuovo posto di lavoro presso Hydro Exploitation SA. Una volta superato lo shock per l'annuncio di questa acquisizione, e avendo riscontrato problemi nei nuovi contratti, si sono organizzati e hanno chiesto al SEV di corregarli e migliorarli.

All'inizio di settembre, la direzione della centrale idroelettrica di Nant-de-Drance, nel Vallese, ha organizzato un incontro con i responsabili delle risorse umane delle FFS. È stato comunicato loro che, in seguito alla fine del mandato di gestione di Nant-de-Drance da parte delle FFS, sarebbero stati convocati per un colloquio per ricevere il nuovo contratto con Hydro Exploitation SA.

La notizia è stata uno shock per i sedici dipendenti della centrale sotterranea di pompaggio, il cui 36% è di proprietà delle FFS, il secondo azionista. Le FFS hanno negoziato direttamente con Hydro Exploitation per rilevare il personale. Ciò è in linea con il CCL, che prevede l'offerta di una posizione adeguata in caso di soppressione di un posto di lavoro. Naturalmente, il personale avrebbe potuto anche rimanere presso le FFS, ma in una sede diversa, lontana dalla piccola valle del Trient. L'inqui-

tudine era grande: che cosa avrebbe fatto Hydro Exploitation? A quali condizioni li avrebbe ripresi Hydro Exploitation?

Dopo 14 anni di lavoro, l'impianto è stato messo in funzione nell'estate del 2022. L'annuncio improvviso di un cambio di datore di lavoro dopo tutti questi anni di costruzione e solo due anni di funzionamento sembrava incomprensibile e ingiusto. Le FFS avevano cercato di rassicurarli sul fatto che non avrebbero perso nulla: anche se il CCL di Hydro era meno tutelante di quello delle FFS, i loro salari sarebbero stati aumentati e la progressione sarebbe stata migliore.

« Bonus tunnel »

Situata a 600 metri di profondità, la centrale pompa e turbina l'acqua tra i due bacini di Emosson e Vieux Emosson. Vi si accede attraverso la centrale di Chatelard, che è e rimane al 100% di proprietà delle FFS, così come i suoi dipendenti. Nant-de-Drance ha una capacità di 900 megawatt, l'equivalente di una centrale nucleare come Gösgen. Funziona come una gigantesca batteria, immagazzinando 20 milioni di kWh e reimmettendoli nella rete quando la domanda è maggiore. Seppellita nella cavità della montagna, la centrale si trova in una caverna sotterranea. Costellata di gallerie, è un vero e proprio labirinto. Ci vogliono quasi sei chilometri di gallerie per arrivarci. Questo significa che i dipendenti non vedono quasi mai la luce del giorno. Lavorare in condizioni not-



Le incertezze legate al cambio di datore di lavoro hanno gettato i dipendenti nell'insicurezza.

turne può avere ripercussioni sul loro morale. Alcuni dipendenti se ne sono andati per questo motivo. Hanno ricevuto un "bonus tunnel" per compensare questo lavoro faticoso. Cosa succederà con questa acquisizione?

Esaminando attentamente i nuovi contratti, alcuni dipendenti sono rimasti molto sorpresi dalle proposte fatte. Spesso si basavano su false descrizioni delle mansioni e su livelli salariali proposti che non erano corretti o non corrispondevano alle loro mansioni. Il personale si è quindi rivolto al SEV, che è intervenuto presso le FFS. «Gli errori sono stati corretti da Hydro, ma in alcuni casi gli adeguamenti salariali sono stati di appena un franco al mese, il che non sembra un comportamento serio», denuncia Vincent Barraud, segretario sindacale responsabile delle FFS in Svizzera romanda.

Per quanto riguarda i salari, la promessa di un aumento non era del tutto falsa, ma non lo era nemmeno se si teneva conto del famoso bonus. I dipendenti potevano constatare che gli stipendi erano stati sì aumentati da Hydro, ma non in modo significativo. Il "bonus del tunnel", invece, era stato ridotto. «L'aumento di stipendio compensa la riduzione del bonus, ma non tiene conto dell'anzianità e dell'esperienza. Alla fine, quindi, non c'è alcun guadagno retributivo, per non parlare della perdita dei vantaggi del CCL FFS e dell'AG FVP», osserva Vincent Barraud.

Ben organizzato, il personale è riuscito a dimostrare che le sue condizioni di lavoro non

sarebbero migliorate, ma peggiorate.

Petizione e incomprensione

Il malcontento è sfociato nel desiderio di porre rimedio a questa ingiustizia consegnando una petizione a Hydro Exploitation, in cui si chiedeva in particolare di tenere conto dell'esperienza. Nel frattempo, il personale di Nant-de-Drance ha ricevuto un'e-mail dalle Risorse Umane delle FFS a Renens in cui si intimava di firmare i nuovi contratti entro la fine di settembre, anche se era stato concordato con il responsabile delle Risorse Umane di Berna che sarebbe stato concesso un termine fino alla fine di ottobre.

«Il SEV si rammarica molto che possano verificarsi tali malintesi, in quanto potrebbero minare la fiducia che esiste tra le FFS e il sindacato», deplora Vincent Barraud.

Dopo aver presentato la petizione a Hydro, il personale di Nant-de-Drance ha infine accettato le nuove condizioni di lavoro proposte per il 1° gennaio 2025, pur constatando che il CCL di Hydro è meno esteso nelle sue tutele, in particolare per quanto riguarda i licenziamenti, le vacanze e la malattia. Potranno beneficiare dei loro AG FVP per un altro anno. Per Barraud, «Questo è l'ennesimo promemoria dell'importanza di avere un CCL forte, che vada oltre le questioni salariali per offrire una buona protezione, buone condizioni di lavoro e condizioni di acquisizione che siano negoziate e confacenti».

COMMISSIONE MIGRAZIONE

Cambiamenti al comitato SEV

Chantal Fischer. La segretaria sindacale del SEV Besa Mahmuti ha condotto l'ultima riunione della Commissione migrazione nel 2024, caratterizzata dalle elezioni per il nuovo mandato dal 2025 al 2029. Besa ha introdotto la riunione con alcune parole sulla sua concezione della democrazia. «La democrazia è libertà: siamo fortunati a poter dire ciò che vogliamo e a votare per chi vogliamo», ha sottolineato. Molti seggi di importanti commissioni devono essere confermati o occupati ex novo. Ad esempio, Julia Melikjanz di AS e Robert Martinez della VPT saranno confermati come delegati al Congresso SEV. Besa Mahmuti (d'ufficio) e Eugenio Tura continueranno a rappresentare il SEV nella Commissione migrazione dell'USS.



CHANTAL FISCHER

Alla fine si è verificato un cambiamento in una posizione chiave. I presenti hanno eletto Robert Martinez come nuovo membro del Comitato del SEV per la Commissione migrazione. Egli sostituisce Eugenio Tura, che lascerà il Comitato SEV dopo oltre 12 anni. Yuri De Biasi di TS viene eletto come membro supplente.

Besa Mahmuti ringrazia Eugenio a nome della Commissione migrazione per il suo impegno negli ultimi anni e gli augura ogni bene.

Nel corso della riunione del 28 novembre si discuterà anche di possibili mozioni congressuali e di un sistema presso i Transports

publics genevois (TPG) che remunera i vari fattori di carico di lavoro con minuti di compensazione. Il cosiddetto misuratore di penalità funziona come un conto di tempo. Per i criteri particolarmente gravosi, che il SEV ha sviluppato insieme al TPG, i dipendenti possono compensare il tempo accumulato o ottenerlo come bonus finanziario. Questo sistema non dovrebbe più essere necessario con la revisione dei turni di servizio, ma al più tardi con il cambio di orario nel 2025.

La riunione della Commissione Migrazione si conclude con un pranzo in comune.

BLS

Misure salariali

Chantal Fischer. Il Comitato centrale della BLS si è riunito a Berna il 3 dicembre. I circa 40 presenti hanno deciso il mandato per le trattative salariali e hanno discusso le loro idee per un nuovo sistema retributivo.

La segretaria sindacale del SEV, Katrin Leuenberger, ha presieduto la sessione mattutina e poco dopo l'inizio della riunione ha salutato Christian Hurni e Denise Soliman, delle HR di BLS, venuti a presentare la loro offerta di assegni per la custodia dei bambini. Dall'anno prossimo, gli assegni per la custodia dei bambini in Svizzera aumenteranno, in quanto la Confederazione ha innalzato il tasso minimo. La BLS versa già ai suoi dipendenti di prima nomina contributi più elevati di quelli previsti dalla legge. In futuro, l'azienda vorrebbe prendere in considerazione anche i secondi dipendenti, a beneficio di altre 300 famiglie. Dopo varie domande e la discussione, il voto in plenaria è stato chiaro: l'offerta è stata accettata perché considerata equa e una semplificazione del sistema attuale, che contribuirebbe anche a rendere la BLS più attrattiva sul mercato del lavoro.

Katrin ha poi riferito sullo stato delle trattative salariali di quest'anno con la BLS. Ci sono stati due cicli di negoziati, l'ultimo dei quali si svolgerà il giorno successivo alla riunione del Comitato centrale. Per concludere le trattative è necessario un mandato dei membri del Comitato centrale. «Il margine di manovra della BLS è in gran parte esaurito: dobbiamo decidere qui se accettare l'offerta così com'è o se intendiamo ricorrere al Tribunale

arbitrale», spiega Katrin. Per lei, «Il risultato è positivo per il settore, anche se non siamo riusciti a trovare un accordo sull'inflazione accumulata» (si veda il riquadro). Le opinioni erano divise in sala. Alla fine ha prevalso quella che un tribunale arbitrale non avrebbe prodotto un risultato migliore.

Dopo diversi tentativi falliti, la BLS vuole discutere nuovamente di un nuovo sistema retributivo l'anno prossimo. Il SEV non si oppone a questo progetto, ma rimane vigile, perché comporta anche numerosi rischi. I primi incontri tra le parti sociali si dovranno tenere in gennaio e febbraio. Per il SEV è chiaro che i lavoratori devono essere coinvolti il prima possibile.

Il risultato salariale

0,8% di compensazione generale dell'inflazione

0,2% per le indennità
- 22 franchi invece di 20 per i pasti fuori sede

- 15,50 franchi invece di 13,50 per i «pic-nic»

- 19 franchi invece di 17 per le indennità di trasferta del personale dei treni e delle locomotive

0,9% per gli aumenti individuali secondo il sistema salariale

0,3% per il premio unico di 300 franchi
Totale delle misure salariali: 2,2%. A cui si aggiunge l'adattamento delle indennità per persone a carico.

HELVETIA

Consigli per fare shopping online in tutta sicurezza

A cosa devo prestare attenzione quando faccio acquisti online?

Grazie allo shopping online ci si può far spedire i prodotti a casa in modo semplice e comodo. Per di più, pagare è molto semplice, ad es. con una carta di credito. Tuttavia, anche i truffatori ne approfittano.

Attenzione ai negozi falsi

I negozi online fasulli hanno spesso un aspetto professionale. Pertanto, accertatevi che il sito web su cui volete effettuare l'ordine disponga di un certificato di sicurezza (https nell'URL) e se sussistono condizioni generali e una denominazione ufficiale. Verificate la presenza di marchi di qualità come «Trusted Shops» e leggete le recensioni degli altri clienti: se qualcosa sembra troppo bello per essere vero, fate attenzione. Potrebbe trattarsi di uno shop fasullo.

Furto di dati tramite phishing

I negozi falsi sono concepiti con due finalità: incassare i vostri soldi senza consegnarvi nulla o rubare i vostri dati di accesso privati (nome utente, password) o i dati della vostra carta di credito. Così «pescano» i vostri dati e ne fanno un uso improprio. Fate quindi attenzione alle offerte allettanti.

Come proteggersi dalle frodi su Internet

Osservate con spirito critico le offerte e i siti web allettanti e sfruttate le funzioni di sicurezza del fornitore della carta di credito. Ad esempio, se utilizzate l'autenticazione a due fattori tramite app, potete avere anche una panoramica delle vostre spese. Se so-



spettate un eventuale abuso dei vostri dati, potete richiedere il blocco immediato della vostra carta di credito o dei vostri conti.

Per ogni evenienza: la Cyber assicurazione

Se scoprite una truffa, denunciatela immediatamente alla stazione di polizia locale. La Cyber assicurazione dell'Helvetia copre i danni economici derivanti. Siete protetti anche se effettuate un ordine online ma non ricevete la merce o se la vostra identità viene usata in modo abusivo su Internet. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV sono lieti di rispondere alle vostre domande sulla Cyber assicurazione e di trovare insieme a voi la soluzione assicurativa giusta per le vostre esigenze. Troverete ulteriori informazioni a riguardo su www.helvetia.ch/sev.

AMSA

CCL rinnovato per 4 anni



La consegna delle firme del rinnovato CCL

SEV. Il Contratto Collettivo di Lavoro (CCL) attualmente in vigore presso l'Autolinea Mendrisiense (AMSA) quest'anno era in scadenza. Il Sindacato SEV, consapevole dell'importanza di mantenere un CCL di qualità nel trasporto pubblico, già nei primi mesi di quest'anno ha ragionato su come muoversi in merito. Con i propri fiduciari sono state prese in considerazione le problematiche ed è stata data forma alle possibili richieste da portare al tavolo di discussione con la Direzione. Sono poi seguiti degli incontri con OCST, l'altro partner firmatario del CCL AMSA, e con la Commissione del Personale, allo scopo di condividere le richieste. In agosto poi sono cominciati gli incontri con la Direzione. Durante gli intensi colloqui è stato tematizzato il contesto che stiamo vivendo. Quello lavorativo nel quale gli autisti AMSA si trovano ad operare, sempre più esigente: traffico sempre più intenso e utenti della strada, in particolar modo ciclisti e utilizzatori di trottinette, sempre più indisciplinati e spericolati. D'altra parte

quello finanziario dei committenti del trasporto pubblico, Confederazione e Canton Ticino, in questi ultimi anni uno dei non più semplici a causa delle ristrettezze finanziarie. Va sottolineato che lungo tutto il periodo delle trattative entrambe le parti hanno comunque sempre espresso la propria ferma intenzione di voler assicurare al personale un CCL solido, che offra garanzie sociali e salariali. Questa volontà si è infine concretizzata sotto forma di un rinnovo del CCL per ulteriori 4 anni, ovvero almeno fino al 31 dicembre 2028, fondamentalmente nella sua forma attuale. Le uniche modifiche di sostanza, apportate dando seguito alle richieste del personale, riguardano adeguamenti ai giorni di compensazione e alle indennità notturne e festive. Contemporaneamente hanno pure avuto luogo le annuali trattative salariali. A tal proposito, ci si è accordati per un'adeguata compensazione del rincaro. Il 24 ottobre poi l'assemblea del personale a grandissima maggioranza ha ratificato il risultato di entrambe le trattative.

SEZIONE VPT LOCARNO

Sezione forte e motivata

SEV L'assemblea tenutasi lo scorso 21 novembre al ristorante Al Parco di Muralto ha nominato Giuseppe Argirò nuovo presidente sezionale e provveduto a completare con nuovi volti il già rodato comitato. La sezione locarnese si conferma forte, unita e pronta ad affrontare le nuove sfide, come quella del rinnovo contrattuale.

L'assemblea era attesa, anche perché in programma vi era la nomina del presidente di sezione. La folta partecipazione, oltre 70 persone, non ha deluso le attese. Partecipazione che è pure stata un'attestazione di stima verso il lavoro sindacale fatto dalla locale sezione in collaborazione con il segretariato di Bellinzona. Il lavoro di prossimità svolto da alcuni membri di comitato, in particolare dal motivato collega Giuseppe Argirò, ha permesso alla sezione di Locarno di crescere ulteriormente nel corso del 2024. Non è dunque un caso che Giuseppe Argirò sia stato votato all'unanimità come presidente sezionale. Non nascondendo una certa emozione per la fiducia ricevuta, il nuovo presidente di sezione ha ringraziato ricordando che avrà bisogno di tutti per poter svolgere al meglio il suo lavoro. Particolari ringraziamenti sono pure stati rivolti a Patrick Capiaghi che ha ricoperto la carica di presidente negli ultimi quattro anni e che

ora si è messo a disposizione per la funzione di vicepresidente. Il nuovo comitato, che designerà le funzioni in una prossima riunione, sarà composto da Giulia Vosti, Giovanna Palumbo, Giuseppe Argirò, Patrick Capiaghi, Fabrizio Frusetta, Ilija Rasic, Domenico Ferrazzo, Luca Giudici e Damiano Laloli.

L'assemblea ha poi approvato i conti presentati in modo ineccepibile dal cassiere sezionale Luca Giudici e accolto l'aumento della quota sezionale di 2 franchi mensili per permettere l'organizzazione del pranzo di Natale e delle apprezzate azioni annuali sui posti di lavoro. Nel suo intervento, il sindacalista Angelo Stroppini ha comunicato il prossimo inizio delle trattative per il rinnovo del CCL aziendale ricordando il ruolo centrale della coesione tra i membri e l'importanza del mantenimento di un alto grado di sindacalizzazione. Sul rinnovo verranno organizzate delle assemblee alle quali il personale sarà invitato. Infine, Angelo ha informato in merito alle richieste salariali inoltrate in Direzione con copia al Consiglio di amministrazione.

La serata si è conclusa in allegria con l'ottima cena e la sempre gradita lotteria i cui premi sono stati organizzati con grande impegno, in particolare dalla collega Giulia Vosti alla quale vanno i sentiti ringraziamenti.

Dagli ombrelli alle polo, dalle borse a tracolla ai coltellini tascabili...



Nel nostro **negozio online** troverete tanti fantastici articoli SEV.

Ora potete pagare i vostri ordini con **carta di credito, PostFinance e Twint.**



www.sev-online.ch/shop

ASSEMBLEA REGIONALE ZPV - REGIONE CENTRO

«Oggi sotto attacco è il tempo di lavoro»

Veronica Galster. Il 21 novembre si è tenuta all'Hotel Unione di Bellinzona l'assemblea regionale della regione centro, un'assemblea ricca di contenuti e molto partecipata, con oltre una quarantina di presenti.

Ha aperto l'assemblea il presidente della sezione ZPV Ticino, Roberto Mocchi, che ha dato il benvenuto alle colleghe e ai colleghi con una breve introduzione sul ruolo dei castelli di Bellinzona nelle battaglie passate, facendo un parallelismo con le lotte odierne del sindacato: trattative salariali in corso, rinnovo del CCL che non era così scontato, trattative sulle BAR che inizieranno tra non molto, insomma, non bisogna mai abbassare la guardia.

È poi stata la volta di Fabrizio Farei, assicuratore di Helvetia, che ha brevemente illustrato e ricordato i vantaggi per i membri SEV presso l'assicurazione per la quale lavora, vantaggi che si possono trovare elencati sul sito del SEV alla voce «Vantaggi».

Ralph Kessler, presidente centrale della ZPV, ha quindi ringraziato la ZPV sezione Ticino per l'organizzazione, per poi entrare nel vivo degli argomenti che riguardano la sottofederazione. Dapprima si è soffermato sulla questione della sicurezza, ritenendo la campagna delle FFS contro la violenza nei trasporti pubblici un po' poco incisiva: «Spero non serva solo a tranquillizzare la coscienza di alcuni manager», ha detto. La questione della violenza è un problema: le FFS stesse hanno affermato che succedono circa 10 casi di violenza al giorno (minacce e vie di fatto), di cui una buona parte vede coinvolto il personale treno. Kessler ha ricordato che si tratta di reati perseguibili d'ufficio e che i procedimenti penali che ne derivano possono anche durare piuttosto a lungo.

Ha poi affrontato la questione della carenza di personale portando l'esempio dello scorso mese di agosto, quando in tutta la Svizzera molti depositi si sono trovati a lavorare con sotto effettivi importanti. Le FFS avevano promesso un riequilibrio, ma mancano ancora tra le 70 e le 80 unità e in alcuni depositi la situazione è al limite. Per chi ha



molte ore sul proprio saldo, si vedrà di risolvere la situazione individualmente, ognuno con il proprio capoteam. Secondo Kessler, non stupisce che si faccia fatica a trovare personale, se si guardano i salari d'entrata in relazione ai turni che vengono richiesti.

Durante l'estate è stata inoltre fatta un'inchiesta tra il personale, che ha dato origine a un catalogo di rivendicazioni con temi che riguardano molti settori. Kessler ha concluso il suo intervento complimentandosi con le colleghe e i colleghi per il lavoro svolto: il 2024 è infatti stato un anno record per il reclutamento nella ZPV, con 123 nuovi membri. Ha poi ricordato che dal 2025 non ci sarà più la Commissione centrale e che quindi questa è stata l'ultima assemblea in questa forma.

Ha quindi preso la parola il segretario sindacale del SEV, Angelo Stroppini che, da ex agente del personale treno ha ricordato come siano cambiate le cose dal 1987 (quando ha iniziato lui a lavorare in ferrovia) ad oggi. «Com'è cambiato il vostro lavoro? - ha chiesto - C'è probabilmente un maggior comfort, ma ci sono stati anche cambiamenti meno positivi. La clientela, ad esempio è cambiata: c'era molto più rispetto una volta. La sicurezza è cambiata. Non può però esistere che qualcuno abbia paura ad andare a lavorare e non basta una campagna lanciata dalle FFS per farvi sentire più sicuri!».

Oggi è cambiato anche il rapporto con il tempo di lavoro, si chiede sempre più flessibilità, adattabilità,

bisogna essere veloci, concorrenziali e costare sempre meno, ha proseguito Stroppini: «Oggi gli attacchi alle condizioni di lavoro sono sul tempo di lavoro: vi rubano il tempo! È l'unico aspetto attaccabile, perché se toccano i salari ve ne andate. E questo non lo constato solo nelle FFS, ma anche nelle imprese concessionarie di trasporto. Non è un caso che nel rinnovo del CCL le FFS volessero attaccare le BAR».

Nelle trattative per il rinnovo del CCL, il SEV ha però dimostrato ancora una volta il suo pragmatismo e la sua efficacia: «Il SEV non è spettacolare, non facciamo spesso grandi azioni con bandiere, ma siamo efficaci! E perché siamo così efficaci? Perché abbiamo una grande forza data dai numeri di personale sindacalizzato al SEV», ha spiegato il segretario sindacale. Occorre quindi agire collettivamente a livello sindacale, anche per mettere i paletti necessari affinché la liberalizzazione nel settore ferroviario, che difficilmente si riuscirà a fermare, non venga fatta sulle spalle dei lavoratori.

Ha infine preso la parola Gian Marco Blattner, presidente della CoPe KB Ticino, che ha spiegato come il 2025 sarà un anno di forte coinvolgimento in vari grandi progetti, ha poi toccato le questioni regionali, come la ristrutturazione di Chiasso, i parcheggi per le donne e altri temi ancora in sospeso.

Al termine dell'assemblea è stato offerto un aperitivo e chi ha voluto, ha potuto fermarsi a gustare un buon pranzo in compagnia.

AS SEZIONE TICINO

Restiamo vigili

SEV. Lo scorso 14 novembre alla Casa del Popolo di Bellinzona ha avuto luogo l'assemblea generale della sezione AS Ticino. Alla presenza del segretario sindacale SEV Thomas Giedemann, i colleghi hanno eletto Jonathan Sulmoni presidente del giorno. Dopo l'approvazione del verbale dell'assemblea del 30 novembre 2023 e il ringraziamento al segretario Attilio Albertini per l'eccellente redazione, si è passati alla relazione del presidente sezionale Vanni Nembrini. Questi ha espresso la sua soddisfazione per come si sono concluse le trattative di rinnovo del CCL presso FFS e FFS Cargo, ovvero con la proroga della loro durata fino almeno al 31 dicembre 2028. Ha inoltre informato del fatto che nel corso della prossima estate il presidente centrale Peter Käppler passerà il testimone. Il successore designato è Andreas Lüdin e l'augurio unanime dei presenti in sala è che il canale di dialogo tra la presidenza centrale e la periferia ticinese si mantenga vivo come in questi ultimi anni. Si è poi passati alle nomine delle varie posizioni nel comitato sezionale. Come presidente è stato confermato Vanni Nembrini, come vicepresidente Franco Luca, come cassiere Nenad Lazarevic, come membri Davide Orsini e Jonathan Sulmoni. L'assemblea ha inoltre eletto Flavio Serrano quale segretario in sostituzione di Attilio Albertini, che nel corso del 2025 passerà al beneficio della pensione dopo essere stato instancabil-

mente presente in comitato per oltre 20 anni, nonché Daniele Machado quale nuovo membro. La parola è poi passata al segretario sindacale SEV Thomas Giedemann, il quale ha cominciato la sua relazione segnalando come gli obiettivi di risparmio perseguiti dalla Consigliera Federale Karin Keller-Sutter abbiano preso di mira pure il finanziamento dei trasporti pubblici (TP), in particolare, come già lo scorso anno, gli indennizzi al trasporto regionale viaggiatori. Il SEV si sta già mobilitando per evitare sia un ridimensionamento dell'eccellente sistema di TP esistente in Svizzera che un possibile peggioramento delle condizioni di lavoro di chi vi opera. Riguardo al rinnovo dei CCL FFS e FFS Cargo, ha ricordato che le Ferrovie federali hanno già espresso il desiderio di rinegoziare alcune regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR). Considerato che le FFS nei mesi scorsi non avevano fatto mistero della loro intenzione di voler aumentare la produttività del personale, e sappiamo che questo significa peggioramento delle condizioni di lavoro, caloroso è l'invito a stare in campana e a continuare a sostenere i propri rappresentanti al tavolo delle trattative. Infine, Thomas Giedemann ha confermato per il 3 dicembre la presenza del Sindacato SEV alla centrale d'esercizio di Pollegio. Una volta finiti i lavori assembleari, si è poi passati ad uno sfizioso apericena offerto dalla sezione.

SOTTOFEDERAZIONE RPV

«Nel 2025 saremo contestati come sindacato»

Servizio stampa SFRPV La commissione centrale RPV si è riunita lo scorso 11 novembre online. Ha dapprima analizzato diverse newsletter, in particolare delle FFS e di FFS Cargo. Adi Bucher diventerà dal 1.1.2025 il nuovo capo del personale e membro della direzione del gruppo FFS. Markus Jordi, che ha ricoperto queste cariche per 17 anni, riprenderà da inizio 2025 la presidenza del consiglio specialistico della scuola superiore della Svizzera nordoccidentale.

I partners sociali FFS, SEV, transfair, VSLF e AQTP hanno raggiunto un accordo per la proroga dei contratti collettivi di lavoro, che manterranno così la propria validità sino a fine 2028. Le parti hanno inoltre convenuto di rivedere a tappe le regolamentazioni settoriali specifiche sulla durata del lavoro (BAR) per adeguarle alle mutate esigenze con le quali sono confrontate le FFS.

In seguito, la commissione centrale ha discusso del nuovo effettivo dei membri, fissatosi in 1154, delle questioni di attualità riportate dalle sezioni e delle prospettive del SEV per il 2025, anno in cui il sindacato sarà chiamato a confrontarsi con molti temi. Uno dei principali sarà il congresso che si terrà a Berna in giugno. Nel campo della politica dei

trasporti, dovremo ancora combattere la minaccia delle misure di risparmio nel traffico regionale viaggiatori, nonché seguire il futuro del trasporto merci su ferrovia e le trattative con l'Unione europea, che potrebbero portare all'apertura del traffico viaggiatori internazionale. Dovremo quindi far valere le nostre condizioni e posizioni a tutela del personale, facendoci trovare pronti a organizzare e indire manifestazioni e campagne.

Sicurezza sul lavoro sulla locomotiva Siemens BR 193

Questa locomotiva è dotata di una cabina di guida inclinata in avanti. Secondo le PCT R 300.4, art. 1.7.4, è consentito entrare tra i veicoli solo quando questi sono fermi e i respingenti sono in contatto. Se la BR 193 deve essere assicurata con le staffe d'arresto, queste vanno posate direttamente davanti alle ruote. La tavola d'avvertimento per staffe d'arresto deve essere fissata al gancio di trazione. I predellini frontali non possono essere utilizzati per la manovra, che deve essere eseguita dalla cabina di guida. La sottofederazione RPV augura a tutti un sereno periodo d'Avvento, buone Feste e un buon Anno.

SOTTOFEDERAZIONE AS - SETTORE VIAGGIATORI

Tra addii e nuovi inizi nella gestione del settore

Servizio stampa settore viaggiatori AS. Nell'ultima riunione del settore Viaggiatori, lo scorso 20 novembre, la designazione delle funzioni dirigenziali vacanti dal 2025 ha costituito il punto principale.

Fortunatamente, per rimpiazzare l'attuale verbalista Diana Oertig e il responsabile del settore V Clemens Cola abbiamo potuto trovare rispettivamente René Näf e Erich Habegger. Entrambi fanno parte della sezione AS Est. A lungo

era parso che la funzione di responsabile del settore sarebbe rimasta vacante. Poi, come vuole la buona tradizione sindacale, all'assemblea autunnale della sezione Erich Habegger si è detto disponibile a riprendere questa importante carica. Assistendo in qualità di ospite alla riunione del settore, egli si è potuto fare un'idea del lavoro che lo attende e conoscere colleghe e colleghi. Ha inoltre avuto l'opportunità di esporre i suoi desideri e auspi-

ci. Parimenti, con l'aiuto di Diana, durante la seduta René Näf ha mosso i primi passi nella redazione del verbale. Ora i due colleghi sono pronti ad assumere le rispettive funzioni.

Affidiamo quindi fiduciosi il settore Viaggiatori in nuove mani, mentre cogliamo l'occasione per porgere alle colleghe e ai colleghi della Sottofederazione i migliori auguri di serene e buone feste e un buon inizio di anno nuovo.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA LPV TICINO

«CCL e aumenti salariali non piovono dal cielo»

SEV. Lo scorso 3 dicembre presso la Casa del Popolo di Bellinzona ha avuto luogo l'assemblea generale ordinaria della sezione LPV Ticino. Come primo passaggio dei lavori assembleari, i numerosi colleghi accorsi hanno eletto Günter Gloor quale presidente del giorno. La parola è poi passata al presidente sezionale Marco Magistro, che ha tenuto la sua relazione. Questi ha condiviso con i presenti le proprie riflessioni su come coinvolgere ancora di più i colleghi e le colleghe, in particolare i più giovani. Fondamentale è continuare a trasmettere i valori del Sindacato, facendo passare con costanza i messaggi essenziali, come ad esempio il fatto che nemmeno uno dei Contratti Collettivi di Lavoro attualmente in vigore è piovuto dal cielo, o che alcun aumento salariale è un regalo da parte delle aziende. Piuttosto questi sono frutto del lavoro sindacale, che per giungere a maturazione necessita di partecipazione, di tempo, di perseveranza e di solidarietà. Concetti alquanto distanti dall'immediatezza e dalle illusorie apparenze di non poche dinamiche del giorno d'oggi, che contagiano un po' tutti, giovani e meno giovani. Concetti in contrapposizione all'individualismo che in questi tempi viene spinto artificialmente all'eccesso. Tuttavia è bene continuare a ribadire che si i tempi, e con essi il mondo del lavoro, cambiano, ma la regola dell'unione che fa la forza resta valida e immutata. Si è poi parlato del

clima non molto sereno che si è venuto a creare presso i macchinisti TILO. La sequenza di casi di segnale che ha avuto luogo quest'anno ha innescato reazioni da parte della direzione che hanno lasciato tutti perplessi. L'impressione è che più che una legittima e doverosa analisi a 360 gradi sulle cause che hanno portato a questa situazione, sia stato posto in essere un intervento prevalentemente disciplinare. L'auspicio di tutti è che si possa avviare un approccio più inclusivo nell'affrontare la problematica: in tal caso, sia il sindacato SEV che la sezione LPV Ticino metteranno volentieri a disposizione le proprie competenze. Si è poi passati al rapporto del cassiere Vincenzo Cartulano il quale, come confermato dai revisori, ha gestito i conti sezionali in maniera ineccepibile. Riguardo alle nomine, sono da segnalare delle importanti novità. Il collega Gabriele Bianchi ha deciso di fare un passo indietro e di uscire dal comitato. L'assemblea ha ringraziato Gabriele per il suo lavoro, con un pensiero particolare al grande impegno profuso nella traduzione del libretto delle prescrizioni PCT. Al suo posto, in qualità di vicepresidente è stato eletto Alan Tettamanti. Inoltre l'assemblea ha avuto il piacere di eleggere la collega Natalia Sobol in qualità di nuovo membro di comitato. Terminati i lavori assembleari, si è passati ad una piacevole e gustosa cena in compagnia, offerta dalla sezione.

Formazione

Corsi di preparazione agli esami periodici

La SEV-LPV offrirà anche nel 2025 dei corsi di preparazione agli esami periodici. Sotto la guida di istruttori, macchinisti ticinesi con molti anni di esperienza professionale, potrai approfondire le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro.

Dove: Ogni corso si svolge su due giorni, a Bellinzona, presso la Casa del Popolo.

Quando: 16/17.01.2025; 31.03/01.04.2025; 01/02.09.2025.

Corsi misti P / G

Costo: I corsi sono gratuiti per i membri del SEV.

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: sul sito movendo.ch ->Kurse ->SEV Kurse für Lokpersonal

Agenda 15 / 24

I NOSTRI MORTI

Cartaro Filiberto, anni 95

Giornale del SEV

Pianificazione 2025

L'anno prossimo il giornale del SEV tornerà a essere pubblicato ogni tre settimane, con una lunga pausa estiva di sette settimane.

N° 1	24 gennaio	N° 9	11 luglio
N° 2	14 febbraio	N° 10	29 agosto
N° 3	7 marzo	N° 11	19 settembre
N° 4	28 marzo	N° 12	10 ottobre
N° 5	17. aprile	N° 13	31 ottobre
N° 6	9 maggio	N° 14	21 novembre
N° 7	30 maggio	N° 15	12 dicembre
N° 8	23 giugno		

Piano dettagliato su www.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, 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: Sindacato del personale dei trasporti SEV, Pubblicità, casella postale, 3000 Berna 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, sev-online.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG,

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: 24 gennaio 2025

Chiusura redazionale: 14 gennaio, ore 10.00.



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

Il Sindacato del personale dei trasporti SEV è il sindacato di riferimento per il personale dei trasporti pubblici e conta circa 37 000 membri.

A partire dal 1° aprile 2025 o per data da convenire cerchiamo:

Vicepresidente SEV presso il segretariato centrale a Berna (80 – 100% o tempo parziale in top-sharing)

In qualità di membro della direzione sindacale, sarà corresponsabile della direzione generale del sindacato SEV e avrà la responsabilità diretta dei settori dell'organizzazione che gli/le saranno attribuiti e che comprendono l'elaborazione delle questioni sindacali e di quelle in relazione ai contratti collettivi di lavoro delle imprese di trasporto pubblico concessionarie.

Nel suo ruolo mantiene regolari e stretti contatti con le aziende, i diversi gremi e le autorità nel solco dello spirito del partenariato sociale. Lavorerà inoltre a stretto contatto con i funzionari e le funzionarie di milizia del SEV. Potrà anche assumere altri incarichi e mandati. Sarà assistito/a da un team di professionisti sul posto di lavoro presso il segretariato centrale a Berna e nei segretariati regionali.

Lei ha svolto una formazione superiore nel campo della conduzione e della gestione di associazioni o ONG/ONP e seguito ulteriori formazioni. Un'esperienza pluriennale in una posizione dirigenziale, preferibilmente in un sindacato o in un'organizzazione non governativa affine, costituirà un criterio preferenziale. Lei dispone di validi contatti con il mondo sindacale, attribuisce grande importanza alla rappresentanza degli interessi dei nostri associati e delle nostre associate e sa agire in modo flessibile in base a situazioni puntuali. Lei è un'abile stratega, in grado di valutare le situazioni in modo analitico, sistematico, globale e interconnesso.

Gestisce i settori di sua competenza e il suo team in modo costruttivo, coerente e autorevole. Per questa posizione manageriale richiediamo assertività, esperienza nella negoziazione e capacità di lavorare in gruppo, oltre a un'ottima conoscenza di una seconda lingua nazionale. Offriamo quindi un'attività esigente e stimolante a una persona di talento, in grado di gestire i conflitti e di creare consensi.

Il/la vicepresidente sarà inizialmente designato/a dal Comitato SEV e successivamente sarà nominato/a dal Congresso su raccomandazione del Comitato SEV. Il Congresso si terrà nell'estate del 2025.

Per rispecchiare la diversità dell'organizzazione nella direzione sindacale, invitiamo in particolare le donne e le persone provenienti dalle diverse regioni linguistiche (d/f/i) della Svizzera a candidarsi per questa entusiasmante posizione. È possibile anche il top-sharing, a condizione che il/la candidato/a sia adeguatamente qualificato/a.

Offriamo un ruolo di responsabilità stimolante, in cui competenze e spirito di iniziativa saranno valorizzati. Offriamo inoltre condizioni di impiego e di lavoro moderne e adeguate alla posizione.

Interessato/a? Per ulteriori informazioni contattare Matthias Hartwich, presidente SEV: 079 945 57 26.

Inviare la candidatura completa informato elettronico ad Angela Meili, responsabile del personale SEV. Mail: angela.meili@sev-online.ch.

Per saperne di più sul SEV, consultare il sito www.sev-online.ch



FRET SNCF

Ultima possibilità, poi liquidazione



Maïa Courtois, Basta! (<https://basta.media>), con **Yves Sancey**.
Articolo su: <https://urlz.fr/tiG2>
yves.sancey@sev-online.ch

I ferrovieri francesi si sono mobilitati il 21 novembre e hanno annunciato uno sciopero rinnovabile per il 12 dicembre. È la loro ultima possibilità di fermare quella che considerano la liquidazione di FRET SNCF (trasporto merci della SNCF). Vista dalla Svizzera (vedi riquadro), la situazione è allarmante.

Gli alberi sono spuntati tra i rottami delle locomotive nella stazione di smistamento di Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime). È qui che Stéphane Lachèvre, un ferroviere, è cresciuto. Proprio come i suoi genitori prima di lui. La SNCF era il principale datore di lavoro dei 30mila abitanti di questa periferia di Rouen, non lontano da Le Havre. Ma il centro di smistamento ha chiuso nel 2010. «È stato uno shock», ricorda il ferroviere. Da allora, la stazione di smistamento di Sotteville è diventata «Un cimitero di locomotive». Per i treni alla fine del loro viaggio o per quelli in buone condizioni che la SNCF non fa più circolare perché non c'è abbastanza traffico.

Molte altre stazioni di smistamento in Francia sono l'emblema di questo deterioramento del trasporto ferroviario merci. Dopo anni di graduale apertura alla concorrenza di quello che era un monopolio pubblico, lo Stato si prepara a dare

il colpo di grazia. Fret SNCF, che rappresenta il 50% dell'attività e 4.500 ferrovieri, sarà liquidata il 31 dicembre. Dopo 28 anni di fedele servizio, Stéphane Lachèvre non sarà più un macchinista Fret SNCF.

Trasferiti al settore privato senza garanzie

Dal 1° gennaio 2025, lui e i suoi 4.500 colleghi saranno automaticamente trasferiti in due nuove filiali. Hexafret, dedicata alle attività di trasporto merci, assorbirà oltre 4.000 persone. Technis accoglierà oltre 500 addetti alla manutenzione delle locomotive. Un tuffo nell'ignoto. Per quindici mesi le condizioni di lavoro dei ferrovieri addetti al trasporto merci dovrebbero essere mantenute, ma dopo non ci saranno più garanzie. Nella speranza di bloccare la liquidazione, giovedì 21 novembre i sindacati CGT, Unsa, Sud e CFDT hanno indetto uno sciopero. Poiché il governo e la direzione della SNCF non hanno risposto alle loro richieste, i sindacati minacciano uno sciopero che può essere esteso dalla sera dell'11 dicembre. Un ultimatum.

L'esigenza di una moratoria

Tra le rivendicazioni principali: oltre a una moratoria sulla procedura di dismissione di Fret SNCF, che sta portando alla sua liquidazione, lo sciopero si concentra anche sulla necessità di una legge di pianificazione pluriennale degli investimenti per le infrastrutture ferroviarie e di un dibattito in Parlamento sul futuro di Fret SNCF.

Il governo afferma di rispondere solo alle ingiunzioni europee. Ma riavvolgiamo il nastro: nel gennaio 2023, la Commissione europea ha annunciato l'apertura di un'indagine sullo Stato francese per sospetto di aiuti di Stato illegali versati a Fret SNCF tra il 2005 e il 2019 e non conformi alle regole della concorrenza. Gli aiuti pubblici da restituire ammontano a 5 miliardi di euro. Per evitare di dover pagare questo conto salato, l'ex ministro dei Trasporti Clément Beaune ha annunciato nel maggio 2023 che Fret SNCF sarebbe stata divisa in due filiali.

«È una vigliaccheria politica», afferma Julien Troccaz di Sud Rail. Le conclusioni dell'indagine europea non sono ancora state comunicate. Quando lo saranno, e se verrà effettivamente presentata una richiesta di rimborso, ci sarà ancora tempo per contestarla, insistono i sindacati. Soprattutto perché la sostenibilità economica del modello che prevede due filiali privatizzate è discutibile. Inoltre, una finestra di opportunità si è aperta con un cambio di incarico: Teresa Ribera, ministra spagnola socialista ed ecologista, è diventata il 1° dicembre la nuova vicepresidente della Commissione europea responsabile della concorrenza. I sindacati ritengono che il governo francese potrebbe negoziare con lei un cambiamento di rotta.

L'incertezza per il prossimo anno genera la sensazione che «Tutti siano abbandonati a loro stessi», afferma Mikaël Meusnier, macchinista da oltre 20 anni e segretario del sindacato dei

ferrovieri CGT di Perpignan. I ferrovieri più anziani «Si rendono conto che tutto ciò che è stato fatto con Fret SNCF altro non è che il laboratorio di ciò che accadrà altrove, in altri servizi e settori», sostiene Sébastien Mourgues, controllore di treni e segretario generale del sindacato dei ferrovieri CGT in Languedoc-Roussillon. «Ecco perché oggi sono così arrabbiati».

Aiuti statali in Svizzera

«Le sovvenzioni praticate e previste in Svizzera per il trasferimento del trasporto merci alla ferrovia dovrebbero e potrebbero essere messe sotto pressione se la legge europea venisse adottata», afferma il segretario sindacale Philipp Hadorn, responsabile di questo dossier. «Se ci sono interpretazioni contrarie - aggiunge - questo deve essere chiarito prima dell'adozione». Inoltre, il futuro del trasporto merci in Svizzera è preoccupante alla luce della riorganizzazione «G-ensis» di FFS Cargo, che rischia di ridurre in modo irresponsabile i servizi di trasporto e i posti di lavoro. La proposta del Gruppo Gaillard di rinunciare alla prevista promozione aggiuntiva del trasporto merci non rispetta gli obiettivi prioritari in termini di politica climatica e dei trasporti. In Parlamento si stanno formando maggioranze che riconoscono l'importanza sociale ed ecologica di questa proposta. ysa



STAZIONI DEL BUS FUTURISTE

Omar Cartulano

Negli ultimi anni le fermate dei bus costruite all'epoca dell'Unione Sovietica sono state al centro di alcune pubblicazioni di fotografi occidentali. Una diversa dall'altra, colorate, imponenti o minimaliste, spesso hanno linee molto futuriste e un alto

valore architettonico, ma giacciono per lo più in disuso e appaiono destinate a finire in macerie. Esempi incredibili di modernismo sovietico, come quella che ho incontrato nella città armena di Hradzan, costruita a fine anni '70.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. L'anno prossimo, gli/le assicurati/e alla CP FFS riceveranno...

- Una partecipazione agli utili realizzati dalla CP FFS
- Un trenino FFS in miniatura
- Un coltellino svizzero con logo FFS

2. Il gruppo di esperti Gaillard vuole togliere gli incentivi per...

- L'acquisto di treni solari
- La costruzione di palestre per il personale di guida
- L'acquisto di bus elettrici

3. Il collega Jürg Hurni va in pensione. Da giovane...

- Suonava il corno a Bienne
- Giocava a calcio nell'associazione sportiva dei ferrovieri
- Giocava a ping-pong nel Seeland

4. Andrea Cosenza passeggia lungo i binari alla ricerca di...

- Pannes e difetti del sistema
- Funghi, in particolare porcini
- Metalli preziosi, con un metal detector

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 14 gennaio 2025**;

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 14/2024:
b/a/b/c

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Franz Eggmann**, di San Gallo, membro **PV San Gallo**.

SULLE ORME DI...

Andrea Cosenza, ispettore di tratta alle FFS

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Chi controlla che i binari e la segnaletica siano in ordine, funzionino correttamente e i treni possano circolare in tutta sicurezza? Gli ispettori di tratta, una professione poco conosciuta, ma molto importante. Ecco in breve in cosa consiste questo lavoro, svolto ancora camminando lungo i binari, verificandone lo stato con i propri occhi.

Incontriamo Andrea Cosenza a casa sua, perché il suo non è un lavoro che si può seguire «in diretta» accompagnandolo mentre cammina lungo i binari a caccia di qualche difetto da sistemare. Andrea, infatti, è ispettore di tratta alle FFS, cioè si occupa, con i suoi colleghi, di tutto ciò che concerne la circolazione dei treni. Ogni giorno, ispeziona visivamente e a piedi tra i 9 e i 13 km di binari, inserisce in una banca dati eventuali difetti e controlla se quelli già noti sono rimasti stabili o sono peggiorati. «In base alla pericolosità e al danno, diamo istruzioni su

come proseguire con la circolazione, – spiega – se il danno è grave facciamo scattare il picchetto, altrimenti diamo indicazioni su come procedere».

Un lavoro minuzioso non privo di rischi

Mentre stiamo parlando, Andrea riceve una chiamata dal responsabile impianti che gli chiede chiarimenti su quanto rilevato in mattinata, poi mi mostra lo schema sulla base del quale ha lavorato la mattina: un insieme di linee che spiega essere la stazione di Bellinzona. «Devi conoscere esattamente quello che fai e dove sei per capire dove sarai quando ti chiameranno per dirti di uscire dai binari. La stazione di Bellinzona è forse una delle più difficili, non ci sono molte vie di fuga», spiega Andrea. Per fare la tratta in sicurezza, infatti, questa deve essere sbarrata: «Io ho il mio 'tour' da ispezionare – prosegue – e decido gli sbarramenti più comodi per me, richiedo di bloccare il treno, ma appena mi chiamano devo uscire, è questione di secondi, per questo è importantissimo avere una visione d'insieme per riuscire ad essere al posto



VERONICA GALSTER

giusto al momento giusto».

In cosa consiste il suo lavoro concretamente? Ispezione, misurazione scambi con i calibri di controllo degli scambi, controlli delle sagome limiti, controllare che i lavori siano stati eseguiti a regola d'arte, valutare se la situazione rimane stabile o peggiora. Le informazioni vengono in seguito passate al responsabile impianti, che si occupa delle tempistiche per sistemare eventuali danni.

Andrea spiega che da qualche anno si sta cercando di sostituire il controllo visivo a piedi con un sistema informatico che constata i difetti tramite una fotocamera, ma per il momento sono ancora lui e i suoi colleghi a percorrere le tratte da ispezionare, un lavoro che viene svolto per buona parte in solitaria e non privo di rischi, anche se lui parla di «rischio controllato». In Ticino gli ispettori di tratta sono divisi in due sedi, una a Balerna e una (quella di Andrea) a Biasca: «Generalmente noi facciamo dal Ceneri ad Airolo, ma può capitare di essere mandati nel Sottoceneri e viceversa. In quel caso però si è sempre accompagnati da

qualcuno che conosce bene la tratta».

L'importanza del sindacato

«Faccio parte del sindacato SEV da quando sono entrato in ferrovia. La nostra azienda a livello di condizioni di lavoro è una delle migliori in Svizzera, ma sono cosciente che questo è anche grazie a quanto è stato negoziato e ottenuto negli anni dai partner sociali. È solo con il sindacato che possiamo migliorare o almeno sperare di mantenere la situazione attuale», dice Andrea.

Non di solo lavoro

Le sue passioni sono lo sci e la pesca, ma ora ha due figli piccoli (di 2 e 5 anni) e per il momento ha messo queste passioni nel cassetto: «Sono nato ad Airolo, praticamente in inverno avevo sempre gli sci ai piedi, ma confido che quando i miei figli saranno più grandi potremo andare assieme a sciare, anche se mia moglie non è una grande amante dello sci». Gli piace anche il buon vino, da scoprire direttamente dai produttori visitando i vigneti in giro per il mondo.

NATALE IN FAMIGLIA

Bertschy

