



SEV N.2

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



TRAFFICO MERCI

Ci sono visione e futuro

*Editoriale di Philipp Hadorn
segretario sindacale SEV, Team Cargo*



Il traffico merci è volatile e i volumi da trasportare su strada e ferrovia dipendono dall'umore di consumatori e investitori. Attualmente, stiamo vivendo una breve fase di calma, ma per i prossimi due decenni è prevista una crescita di circa il 40%. Da tempo il SEV chiede di aumentare la quota del trasporto su ferrovia, per rispetto di clima, traffico e occupazione.

FFS Cargo ha sempre fatto registrare dei disavanzi, sin da quando era parte integrante delle FFS, in seguito nei 20 anni di autonomia crescente e pure nell'attuale fase di reintegrazione nel gruppo. Sono stati adottati concetti diversi, vi è stata una successione di riorganizzazioni incomplete e gli esperimenti di inserire partner privati nella proprietà sono falliti. Solo tre fattori sono rimasti costanti: la riduzione dei volumi trasportati, i tagli del personale e i deficit.

Il trasporto merci su rotaia è innegabilmente una questione di volontà politica e la popolazione

svizzera desidera per il traffico interno la stessa cosa espressa chiaramente alle urne con l'Iniziativa delle Alpi: il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. È però altrettanto evidente che né le aziende che assegnano incarichi di trasporto, né i loro clienti sono disposti a coprire integralmente i costi di trasporto. I prezzi del trasporto merci su strada risultano meno elevati rispetto a quelli della ferrovia. La scelta è ovvia. Per questo motivo, il trasporto merci su rotaia è in caduta libera, ad eccezione del traffico di transito che beneficia di misure statali a favore del trasferimento.

Con il progetto G-ensis, FFS Cargo intende continuare a limitarsi a reagire a questa situazione con provvedimenti quali lo snellimento dei processi e la riduzione e l'armonizzazione dell'offerta e del materiale rotabile, mettendo in conto la perdita di traffici e riduzioni di personale. A causa della recessione economica, 80 posti a tempo pieno

verranno tagliati già quest'anno e un quinto della forza lavoro entro il 2030, sempre per perseguire il miraggio di raggiungere un giorno l'autosufficienza economica.

Il SEV punta invece su una FFS Cargo in grado di partecipare alla crescita, al progresso tecnologico, al know-how, allo sviluppo e al potenziamento del personale, nonché alla ricerca di soluzioni per il raggiungimento degli obiettivi climatici attraverso un chiaro trasferimento del traffico.

Ora è il momento di decidere se continuare ad applicare tagli radicali basati su di un'illusione, oppure se lottare uniti affinché un trasporto merci su rotaia ben organizzato possa dimostrare la sua indiscussa rilevanza sistemica, grazie a un finanziamento equo come parte del servizio pubblico.

Bisogna perseguire questa plausibile visione, ricordando anche che, grazie al nostro CCL, nessuno deve temere per il proprio meritato salario.

Politica pericolosa

Il presidente del SEV, Matthias Hartwich, parla della situazione mondiale.

2

Accordo con l'UE

AD straordinaria dell'USS: salari e servizio pubblico sono da proteggere.

5

Tempo parziale

Tra desiderio di aumentarlo e insidie della legge sull'orario di lavoro.

7

Aperture domenicali

Alla fine di gennaio, la Commissione per gli affari economici del Consiglio nazionale (CER-N) ha approvato una proposta del Cantone di Zurigo per aumentare il numero di aperture domenicali dalle attuali quattro a dodici: praticamente una domenica al mese. «La triplicazione delle aperture domenicali mette a rischio la salute dei dipendenti e rappresenta un attacco alla domenica libera dal lavoro», scrive l'USS. Inoltre non rispetta le decisioni democratiche, dato che in votazione la popolazione rifiuta regolarmente le aperture domenicali. L'USS chiede quindi «Un chiaro no a questo piano antisociale».

Azioni ingannevoli

Da quest'anno le regole previste dall'ordinanza sull'indicazione dei prezzi (Oip) per azioni e promozioni sono state allentate. Il cambiamento consentirà ai rivenditori di fissare prezzi gonfiati per un breve periodo di tempo, e poi pubblicizzare una «promozione» basata su questo presunto prezzo normale per un periodo illimitato. Unica regola: la merce deve essere stata effettivamente offerta al prezzo più alto per 30 giorni consecutivi.

Treni esteri: occhio ai limiti

Se avete in programma un viaggio all'estero in treno, prestate attenzione alle dimensioni e al numero di bagagli che vi portate. Nel settembre 2024, infatti, la francese SnCF ha inasprito le regole sui bagagli: sui treni Tgv Inoui all'interno della Francia si possono portare al massimo due grandi bagagli di 70x90x50 cm e un piccolo bagaglio a mano. Chi ha più bagagli paga un supplemento da 50 a 150 euro. Sui Tgv Ouigo, invece, è consentito un solo bagaglio grande, mentre sui Tgv Lyria non c'è un numero massimo, ma i singoli bagagli non possono essere più di 90x30 cm. Limitazioni anche su Eurostar Londra: due bagagli grandi (max 85 cm di lunghezza) e uno piccolo, per ogni bagaglio aggiuntivo 40 euro; Eurostar altri paesi: due bagagli grandi (75x53x30), ogni bagaglio aggiuntivo costa 30 euro; Frecciarossa: ammessi due bagagli con lunghezza, larghezza e profondità totali di 161 cm, non sono ammessi bagagli extra.



MATTHIAS HARTWICH

«Una sorta di Robin Hood al contrario»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Matthias Hartwich ha assunto la carica di presidente del SEV due anni fa. In questo periodo sono avvenute molte cose. In particolare, alcuni avvenimenti delle ultime settimane devono far riflettere.

Matthias, dall'avvento al potere di Donald Trump negli USA viviamo settimane movimentate. Alla sua investitura, Elon Musk ha esibito il saluto nazista. Cosa hai provato in quel momento?

Per chi è nato in Germania come me, è veramente un atto ripugnante. In Germania esiste anche un partito che tende a ridimensionare il fascismo di Hitler e che sta facendo campagna con Musk. È nauseante constatare come personaggi così interferiscano nelle elezioni anche al di fuori degli Stati Uniti, per esempio nelle elezioni del Bundestag in Germania e nel resto dell'Europa. Assistiamo a ingerenze oltre le frontiere impensabili sino a pochi anni fa.

In tutta Europa, partiti basati sull'autoritarismo, invece che sulla democrazia, stanno prendendo il sopravvento. Sono al potere in Italia, in Olanda detengono la maggioranza, in Svezia controllano ormai il governo e in Austria potrebbero giungere al potere tra poco tempo. Stanno avanzando anche in Francia e in Germania. Cosa significa per i sindacati?

Anche se i sindacati non fanno politica di partito, questa situazione è opprimente, poiché i partiti di estrema destra perseguono per lo più valori agli antipodi di quelli che animano i sindacati. Questa gente punta alla de-solidarizzazione della società. Noi vogliamo solidarietà, l'unione e non essere aizzati gli uni contro gli altri, come invece fanno loro che vogliono liberalizzare, privatizzare e proteggere i ricchi, anziché i poveri. Sono una sorta di Robin Hood perversi che vogliono «togliere ai poveri per dare ai ricchi». Così abbiamo sgravi fiscali per i superricchi e aumenti dei premi di cassa malati, di imposte e tasse per la maggioranza di lavoratrici e lavoratori. Allo stesso tempo, questi partiti si lamentano in continuazione, in ogni microfono e davanti a ogni telecamera, di non potersi più

esprimere, per poi abusare e minare la libertà di espressione con affermazioni oltraggiose.

In Svizzera, abbiamo ormai da tempo una maggioranza di centro destra, che sta viepiù polarizzando la discussione e si dimostra sempre meno disposta al compromesso, come confermano i recenti tentativi di ostacolare il finanziamento della tredicesima rendita AVS decisa dal popolo. In passato, si cercava di più il dialogo. L'AVS è nata proprio grazie al fatto che è stata voluta sia dalla destra che dalla sinistra. Come valuti questa situazione?

Il governo borghese, di destra e liberale della Svizzera è comunque molto distante da un governo fascista. Da noi, contrariamente a quanto avviene in diverse regioni della Germania o di altri paesi europei, non mi devo preoccupare se un amico o un'amica di carnagione scura esce di casa la sera. Tuttavia, la politica neoliberale degli ultimi 40 anni ha lasciato impronte anche da noi. Anche qui assistiamo a uno spostamento delle risorse dal basso verso l'alto e a un calo della quota del reddito nazionale di lavoratrici e lavoratori. I partiti di estrema destra non criticano però questo sistema economico, ma si limitano a cercare capri espiatori e danno la colpa alle e ai migranti per tutto ciò che non funziona. Non credo che la Svizzera rischi di diventare fascista, ma dobbiamo comunque fermare il neoliberismo, perché è la causa principale delle distorsioni sociali. Non si tratta tanto di partiti, ma di un cambiamento di mentalità: la ricchezza estrema è raramente il frutto di impegno e lavoro duro, ma viene quasi sempre da eredità, speculazioni e regali fiscali.

In un recente sondaggio di un quotidiano, Svizzeri e Svizzeri hanno indicato numerose possibilità di risparmiare, ma pochissime di queste riguardano i trasporti pubblici. Il nostro settore può quindi considerarsi al sicuro da misure di risparmio e restrizioni?

Purtroppo, nessuno può veramente considerarsi al sicuro dalle mire di queste persone ossessionate dalla liberalizzazione, a meno di essere un ricco erede o un multimilionario. Per una parte della Commissione europea, liberalizzazione e privatizzazione sono quasi diventate dogmi, che non risparmiano nemmeno il trasporto pub-

blico, in particolare il trasporto ferroviario, sia merci che passeggeri. Nei paesi a noi vicini, le imprese ferroviarie vengono pressoché smantellate, il traffico merci trasferito dalla ferrovia alla strada e si promuovono privatizzazioni e liberalizzazioni, nonostante tutti gli studi dimostrino che questi modelli hanno clamorosamente fallito ovunque.

A pagare a caro prezzo per questi errori sono i contribuenti e, in misura ancora maggiore, l'ambiente. Nei paesi in cui si è privatizzato e liberalizzato, la popolazione si trova a dover finanziare infrastrutture degradate e a subire un servizio scadente, poco puntuale e inefficiente.

In Svizzera, la situazione di base è migliore, anche perché qui si è puntato più sulla cooperazione che sulla concorrenza. Tuttavia, questo non significa che non ci siano pressioni. L'apertura del trasporto passeggeri internazionale e i tentativi della ministra delle finanze di risparmiare nel trasporto regionale rappresentano dei rischi.

Quest'ultimo aspetto implicherebbe una riduzione dell'offerta e della qualità o un peggioramento delle condizioni di lavoro per i dipendenti – o entrambe le cose. Per questo, dobbiamo restare vigili anche su questo fronte.

Due anni fa, quando hai assunto la funzione di presidente del SEV, hai affermato che «Senza attriti, non ci sono scintille» per illustrare la necessità di un atteggiamento combattivo per accendere la passione per il nostro settore. Cosa ci dici oggi?

La lotta non deve essere fine a sé stessa. Un fuoco può riscaldare, o illuminare il cammino nella notte, ma può anche sfuggire al controllo e ridurre in cenere quanto ottenuto. Quale organizzazione democratica, per ottenere i risultati richiesti dai nostri membri, abbiamo bisogno di dialogo e di confronto, sia al nostro interno, sia verso l'esterno, ma anche della capacità di condurre campagne e lotte di successo. Fortunatamente, l'obiettivo principale dei nostri membri, ossia fornire un trasporto pubblico di elevata qualità, va a vantaggio anche di tutta la popolazione. Ha però anche un suo prezzo e richiede quindi un confronto a livello sociale. È qui che il SEV è chiamato a operare ogni giorno e, se necessario, io sono pronto anche a provocare scintille. Ogni tanto, ci vuole qualcuno che accenda il fuoco.

FFS CARGO

No a riduzioni di personale e traffico

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Con il titolo «Pianificazione del personale FFS Cargo», il 3 dicembre l'affiliata delle FFS per il traffico merci ha informato la comunità di trattative (CT), formata da SEV, Transfair, VSLF e AQTP, sulla prevista riduzione di circa un quinto del personale da qui al 2030. Ora la CT esige che i tagli di posti di lavoro e l'intera riorganizzazione denominata «G-ensis» siano sospesi. «Questo perché si imbroccerebbe una strada sbagliata», sottolinea il preposto segretario sindacale SEV Philipp Hadorn.

La riduzione del personale è solo una delle misure di «G-ensis», con le quali l'azienda intende abbattere i costi interni per 60 milioni di franchi l'anno, così da eliminare l'attuale deficit strutturale e ripristinare la propria capacità di reinvestimento. Poiché negli ultimi mesi vi è stato un calo del traffico dovuto alla negativa congiuntura economica, FFS Cargo vuole tagliare già quest'anno 80 posti a tempo pieno.

FFS Cargo punta inoltre a «ottimizzare» la rete del traffico a carri isolati (TCI) mediante una riduzione del numero di punti di servizio, finestre temporali di servizio più flessibili, migliori rotazioni di locomotive e maggiori quantitativi trasportati. Il vecchio materiale rotabile andrà sostituito con veicoli più moderni a bassa manutenzione, riducendo il numero di tipologie dei carri e le loro quantità. Ulteriori guadagni di

efficienza dovranno venire dall'automazione e dalla digitalizzazione.

Secondariamente, aumentando le tariffe FFS Cargo intende incassare circa 50 milioni in più all'anno, mettendo già in conto la perdita di clienti. L'azienda calcola che aumentando i prezzi e ridimensionando la rete TCI, andrà perso a favore della strada fino al 15% del volume di trasporti.

In terzo luogo, FFS Cargo spera nei contributi della Confederazione, la quale prevede una revisione della legge sul trasporto di merci, già approvata in settembre al Consiglio degli Stati e che a marzo giungerà sui banchi del Nazionale. Questi contributi tuttavia sono limitati nel tempo.

L'autonomia finanziaria è irrealistica

La CT ha chiesto una procedura di consultazione e il 10 gennaio si è espressa sul progetto di riorganizzazione. Nella sua risposta essa critica prima di tutto l'obiettivo illusorio dell'autonomia finanziaria. «Dalla sua fondazione nel 1999 FFS Cargo SA ha continuato a puntare – attraverso innumerevoli ristrutturazioni – alla propria autosufficienza in materia economica, senza mai riuscirci», ricorda Philipp Hadorn, che al SEV è responsabile del dossier Cargo. «Il motivo è che il traffico merci su gomma deve pagare solo limitatamente i propri costi, e gode quindi di un notevole vantaggio di competitività rispetto alla rotaia.»

Il progressivo smantellamento della rete TCI legato alle ristrutturazioni ha avuto come effetto



il continuo calo della quota di FFS Cargo sul volume complessivo del traffico merci in Svizzera. Il SEV giudica perciò in modo critico l'ulteriore prevista riduzione di questa rete, così come i tagli di personale e di veicoli ferroviari. «In effetti, il SEV riconosce e sostiene gli sforzi di FFS e di FFS Cargo nel voler ricevere da Berna risorse supplementari per il traffico merci su rotaia, ma la limitazione nel tempo delle sovvenzioni è sbagliata, perché appunto il TCI non potrà mai essere finanziariamente autonomo», continua Hadorn. A mente del SEV quindi bisogna che le sovvenzioni non siano a tempo determinato e abbiano l'appoggio della maggioranza. Anche la Svizzera deve raggiungere gli obiettivi climatici, e in questo senso il traffico merci su rotaia, rispettoso dell'ambiente, dà un prezioso contributo.

Tagliare sul personale è inopportuno e dannoso

Come per l'obiettivo dell'autonomia finanziaria, anche nel voler ridurre il personale FFS Cargo va oltre uno scopo comprensibile. Nella sua presa di posizione la CT annota che il numero di dipendenti si è già oggi così assottigliato che le previste soppressioni o la non rioccupazione di posti disponibili potrebbero presto portare a carenze di personale. «Già attualmente vi sono segnali che i collaboratori soffrono molto per il carico di lavoro, il che comporta rischi e ulteriori assenze», sottolinea Hadorn. Occorre inoltre temere una perdita di conoscenze tecniche che in un secondo tempo l'azienda potrebbe pagare caro, come del resto è accaduto anche con altre

riorganizzazioni. Anche in considerazione della digitalizzazione e dell'automazione in corso, bisogna andare cauti con tagli affrettati di personale, prima che i nuovi processi e le tecniche di lavoro si siano dimostrati efficaci nella pratica.

Il progetto «G-ensis» dev'essere sospeso

«Le prospettate misure di riduzione non sono opportune sia nel breve termine, tanto meno per aumentare la quota della ferrovia sul trasporto di merci in Svizzera. Chiediamo pertanto che tutte le misure di ristrutturazione e l'attuazione di 'G-ensis' siano interrotte», riassume Philipp Hadorn. Che aggiunge: «l'attuale debolezza della congiuntura deve e può essere assorbita con altri provvedimenti.» La CT termina la sua risposta con un avvertimento: «Se la progettata trasformazione fosse attuata, non saremmo in grado di contenere la prevedibile energia negativa tra il personale, un grave rischio per l'esistenza dell'azienda, e di supportare le misure di attuazione.»

FFS Cargo ha ribadito il 15 gennaio di voler proseguire sulla strada intrapresa, dichiarandosi però disponibile «a rivalutare in particolare la superficie della produzione» e a estendere il cronoprogramma, per chiarire con la CT le domande che ha posto. Per il resto, FFS Cargo vuole «prendere in considerazione in tutti gli ambiti le possibilità esistenti per una prosecuzione degli impieghi» e «che la riduzione di posti avvenga ovviamente in modo socialmente accettabile. In quest'ambito cerchiamo anche il dialogo all'interno delle FFS o con le ferrovie partner».

Si veda anche l'editoriale a pagina 1.

+

-

Nel quarto trimestre del 2024, il trasporto ferroviario di viaggiatori in Svizzera ha nuovamente stabilito un record di 5,89 miliardi di passeggeri-chilometro (il 4,5% in più rispetto al quarto trimestre del 2023), secondo l'UTP. Con 2,88 miliardi. In termini di tonnellate-chilometro nette, il trasporto merci su rotaia è leggermente aumentato: dello 0,8% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e del 5,0% rispetto al terzo trimestre del 2024. Resta da vedere se il suo sviluppo negativo degli ultimi mesi è definitivamente terminato.

Il Consiglio federale ha approvato le misure di austerità presentate a settembre conformemente alle proposte del gruppo di esperti Gaillard, che ammontano a 2,7 miliardi di franchi per il 2027 e 3,6 miliardi di franchi, per il 2028. Per l'USS, sono sproporzionati e si applicano in modo troppo unilaterale (oltre il 90%) alla spesa. Esse riguardano anche il trasporto regionale di viaggiatori (ma non più la promozione di motorizzazioni alternative), l'estensione della rete ferroviaria e i treni notturni transfrontalieri.



Nuovo record per il trasporto ferroviario di passeggeri nel quarto trimestre 2024.

RENÉ ZÜRCHER risponde

Partenza automatica discutibile

Sull'IR 13 nella valle del Reno, le FFS vogliono togliere agli assistenti alla clientela il compito di dare il segnale di partenza al personale di locomotiva se non vengono raggiunti gli obiettivi di puntualità. Cosa ne pensa il SEV?

Il processo di partenza del treno è estremamente importante dal punto di vista della sicurezza, non solo per i clienti, ma anche per tutto il personale che lavora accanto al treno, ad esempio per caricare bagagli e biciclette. La responsabilità di assicurarsi che tutto sia a posto spetterebbe, come nel traffico regionale, al solo personale di locomotiva. Tuttavia, nel traffico regionale i treni sono generalmente più corti e non superano i 300 metri, come spesso accade nel traffico a lunga percorrenza. L'autorizzazione alla partenza è una questione delicata, ancor più dopo la tragica morte di un collega durante la procedura di partenza a Baden nel 2019. Dopo questa tragedia, le procedure sono state adattate per alcuni tipi di veicoli (VU IV e IC2000) al fine di ridurre il più possibile i rischi. Il resto della flotta

FFS consente tecnicamente la circolazione senza l'intervento degli assistenti alla clientela, ma una buona visione dell'intera lunghezza del convoglio è un evidente vantaggio per la sicurezza. Sarebbe una negligenza mettere in secondo piano la sicurezza rispetto alla puntualità. Altri criteri che possono mettere a repentaglio la puntualità non devono essere ignorati. Inoltre, confrontare i tempi di fermata dei treni delle FFS con quelli delle SOB è come confondere il burro con la ferrovia. Il materiale rotabile delle due compagnie ha un comportamento, in particolare in materia di chiusura delle porte, e una reattività incomparabili (Stadler per la SOB e Alstom/Bombardier per le FFS). Allo stesso tempo, le FFS stanno attualmente lavorando a una revisione del processo di partenza "orientato alla clientela" (KOA), che non ha alcun legame diretto con ciò che potrebbe essere fatto sulla linea IR13.

René Zürcher è segretario sindacale del SEV e responsabile del dossier sul trasporto passeggeri FFS. Avete una domanda per lui o per il SEV? Scriveteci a giornale@sev-online.ch



ELEZIONI SUPPLETTIVE COPE

Candidature entro l'11 marzo

Susanne Oehler e Markus Fischer
susanne.oehler@sev-online.ch

FFS e FFS Cargo hanno dato inizio alle elezioni suppletive per le commissioni del personale (CoPe). Siamo alla ricerca di candidati per posti vacanti nelle seguenti commissioni:

- **CoPe divisione viaggiatori, mercato traffico viaggiatori:** circondario elettorale supporto del mercato (1 seggio).

- **CoPe superficie, mercato traffico viaggiatori:** mercato VS/VGB Zurigo ovest (1 seggio); Mercato

VS/VGB Lemano est (1 seggio).

- **CoPe divisione viaggiatori, produzione traffico viaggiatori:** circondario elettorale UHR (1 seggio); circondario elettorale TPO (1 seggio).

- **CoPe superficie produzione traffico viaggiatori:** BP-KB (1 seggio); UHR SAN RZA (1 seggio); UHR SAN Ginevra (1 seggio); UHR SI Yverdon (1 seggio); Supporto Bellinzona & Pollegio (1 seggio); Supporto Produzione SUP (1 seggio); BP-Cleaning regione centro/sud (1 seggio); BP-condotta dei treni centro/sud (1 seggio); BP-condotta dei treni est (1 seggio).

- **CoPe divisione Infrastruttura:** circondario elettorale Supporto: I-SQU, I-HR, I-F, I-DET (1 seggio).

- **CoPe superficie Infrastruttura:** Orario ed esercizio (FUB): Gestione dell'esercizio regione centro (1 seggio, garantito per la direzione del traffico ferroviario); Gestione dell'esercizio regione sud (1 seggio); Intervento regione ovest (1 seggio); Intervento regione est (1 seggio).

- **Disponibilità e manutenzione (VU):** Sorveglianza I-VU-UEW (1 seggio). Acquisti, supply chain e produzione: sicurezza sui cantieri I-ESP-BSI (1 seggio). Energia I-EN, Finanze I-F, Human Resources I-HR,

Sicurezza/qualità/ambiente I-SQU, sviluppo della divisione I-DET (1 seggio).

- **CoPe divisione settori centrali/Immobili:** circondario elettorale KB/IM (1 seggio riservato per IT).

- **CoPe superficie Immobili Facility Management:** circondario elettorale IM-FM-centro (1 seggio).

- **CoPe superficie FFS Cargo:** superficie ovest (2 seggi); superficie centro (2 seggi); superficie AM (1 seggio); Aarepark (1 seggio).

Chi può candidarsi?

Per potersi candidare, bisogna essere impiegati nel circondario elettorale in questione, assoggettati al CCL FFS/FFS Cargo, avere un rapporto di lavoro di durata illimitata, concluso l'eventuale periodo di prova e un grado d'impiego di al minimo il 50 per cento.

Come possono candidarsi i membri del SEV?

I membri SEV non hanno bisogno di raccogliere firme a sostegno, a condizione di essere proposti dal SEV. I membri SEV interessati dovrebbero per favore annunciarsi al più presto, ma in ogni caso entro l'11 marzo alla presidenza delle proprie sottofederazioni SEV oppure al o alla responsabile SEV della rispettiva divisione, all'indirizzo: PeKo-sbb@sev-online.ch.

Questo è il nuovo indirizzo mail comune per tutti i responsabili di divisione del SEV, appositamente creato per le elezioni CoPe. **Vi preghiamo di annunciarvi in via elettronica alle FFS solo dopo esservi accordati con la sottofederazione o con il SEV.**

Per il SEV, le elezioni vengono coordinate da Susanne Oehler, mentre i responsabili per le singole divisioni sono:

- **René Zürcher** per il mercato e la produzione del traffico viaggiatori,
- **Michael Buletti** per l'Infrastruttura,
- **Susanne Oehler** per i settori centrali / Immobili,
- **Philipp Hadorn** per FFS Cargo.

Perché candidarsi?

Il lavoro nelle CoPe è importante, poiché vi dà la possibilità di verificare, unitamente ai sindacati, che le regole del CCL vengano rispettate e applicate correttamente. I membri delle CoPe hanno inoltre la facoltà di presentare direttamente ai superiori le richieste delle loro colleghe e dei loro colleghi. Nella loro attività, i membri delle CoPe incontrano numerose colleghe e numerosi colleghi e possono approfondire le loro conoscenze sul funzionamento dell'azienda. *Potete trovare ulteriori informazioni sulle CoPe sull'Intranet FFS/FFS Cargo.*

COLPI DI DIRITTO

Fine del rapporto di lavoro su base convenzionale

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

Cosa devo fare se il mio datore di lavoro mi offre un accordo di licenziamento?

La maggior parte dei CCL negoziati dal SEV contiene obblighi rigorosi in materia di licenziamento. Spesso il CCL prevede che prima di un licenziamento ordinario (che rispetta il termine di preavviso) debba essere dato un ammonimento con minaccia di licenziamento. Allo stesso modo, il Codice delle obbligazioni prevede periodi di protezione contro il licenziamento quando una persona è in situazione di incapacità lavorativa. Per aggirare queste tutele, alcuni datori di lavoro propongono di firmare un accordo di licenziamento con i propri dipendenti. È legale? A cosa bisogna prestare attenzione se il datore di lavoro vi presenta un accordo di questo tipo?

L'art. 341 comma 1 del Codice delle Obbligazioni (CO) - che stabilisce che il/la dipendente non può rinunciare a pretese derivanti da disposizioni inderogabili della legge o di un contratto collettivo di lavoro durante la durata del contratto o nel mese successivo alla sua scadenza - non impedisce alle parti di risolvere

il contratto di comune accordo se lo desiderano. Il Tribunale federale lo ha ribadito in una sentenza del 2022 (TF 8C_176/2006). È quindi possibile negoziare un accordo di licenziamento come mezzo per porre fine a un contratto di lavoro.

Tuttavia, occorre prestare la massima attenzione affinché una delle parti non approfitti della posizione di debolezza dell'altra per imporre condizioni contrarie alle disposizioni imperative del diritto del lavoro, nonché alle disposizioni di un contratto o di un CCL. Un tale accordo potrebbe essere illegale.

Ecco alcuni punti importanti da tenere a mente (l'elenco non è esaustivo). Innanzitutto, si tratta di un accordo. Ciò significa che entrambe le parti accettano tutti gli elementi in esso contenuti, con piena consapevolezza dei fatti. Quando è il datore di lavoro a fare la proposta, deve concedere al lavoratore un periodo di riflessione sufficiente (alcuni giorni) e non può costringerlo a firmare sotto pressione (TF 4A-364/2016 considerandi 3.1). Se una delle parti non è d'accordo con il contenuto dell'accordo, questo non può essere concluso.

La giurisprudenza richiede anche che, quando il lavoratore rinuncia a pretese esistenti - ad esempio, se si trova all'interno di un periodo di protezione legale contro il licen-

ziamento - ciò deve essere compensato da una concessione di pari valore da parte del datore di lavoro; ad esempio, un'indennità di licenziamento, il cui valore copre la retribuzione a cui il lavoratore avrebbe diritto durante il periodo di protezione.

È inoltre importante tenere presente che un accordo di uscita viene spesso preso in considerazione dall'autorità che concede il diritto all'indennità di disoccupazione come una dimissione e non come un licenziamento. Ciò può comportare una penalità per la disoccupazione in base al principio della colpa. Per evitare ciò, deve essere chiaro dall'accordo che esso deriva principalmente dalla volontà del datore di lavoro. Per i/le frontalieri/e, gli accordi di licenziamento negoziati in Svizzera non sono generalmente riconosciuti dalle autorità di disoccupazione del Paese d'origine, che possono penalizzare pesantemente i/le dipendenti che perdono il lavoro.

Se avete dei dubbi sulla validità di un accordo proposto dal datore di lavoro, è fondamentale conoscere i vostri diritti. Il servizio giuridico del SEV può fornirvi tutte le informazioni necessarie su questo argomento e aiutarvi a negoziare accordi di licenziamento che rispettino i vostri diritti.

SWISS

Petizioni sul turno notturno continuo

Markus Fischer. Come riportato brevemente sul Giornale del SEV del 24 gennaio, il 90% dei dipendenti di Swiss che fanno il turno notturno continuo nella manutenzione degli aerei a Kloten ha firmato una petizione che chiede il mantenimento della collaudata rotazione 5-5: 5 giorni con un turno notturno di 10 ore ciascuno sono seguiti da 5 giorni di riposo. Questo ciclo 5-5 è molto comodo per i molti dipendenti che si recano in Svizzera dall'estero, ma è anche apprezzato dai «locali» che hanno scelto consapevolmente questo modo di lavorare.

Il problema è che la Seco tollererà il superamento dell'orario massimo di lavoro nell'attuale funzionamento 5-5 con turni di 10 ore solo fino alla fine del 2025. «La riduzione dell'orario di lavoro del turno notturno continuo a 9 ore, in conformità con le normative Seco, per i firmatari avrebbe le seguenti conseguenze potenzialmente negative: più giorni di lavoro e/o meno ferie/festività e/o più giorni aggiuntivi e/o una riduzione dello stipendio e/o la possibilità di un nuovo piano di turni molto probabilmente svantaggioso per il personale (a parità di obiettivo annuale - ndr)», si legge nella petizione. Per questo motivo, gli interessati chiedono una proroga del permesso di esenzione e hanno incaricato SEV-GATA di condurre una campagna in tal senso.

Nel frattempo, anche il 74% dei dipendenti di Swiss a Ginevra, ha firmato una petizione con la stessa richiesta. Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV e presidente del settore dell'aviazione SEV-GATA, ha già contattato la Seco. Il sindacalista ha aggiunto: «Swiss è anche consape-



Consegna della petizione di Zurigo da parte del dipendente di Swiss Oliver Hochstrasser (sin.) a Philipp Hadorn.

vole del fatto che molti colleghi turnisti non hanno il loro centro di vita con la famiglia ecc. in Svizzera e che un sistema di pianificazione dei turni adeguato è un requisito fondamentale per il loro impiego in Svizzera». Per la Seco, il sistema 5-5 non è un problema in linea di principio, ma chiede una riduzione del numero di ore. Probabilmente anche Swiss dovrà muoversi in questa direzione, perché le indennità orarie potrebbero benissimo soddisfare l'obiettivo annuale e la tutela della salute». A partire da metà marzo si terranno colloqui con Swiss sul sistema dei turni e sarà presente anche SEV-GATA.

Elezioni CoPe

Per completare la commissione del personale di Swiss è stato necessario organizzare un nuovo scrutinio. I nostri membri SEV-GATA **Nicole Neuenhöfer** e **Sava Nestorov** si sono candidati per la rielezione. Grazie! Le elezioni si svolgeranno dal 24 febbraio al 13 marzo. Swiss ha informato gli aventi diritto al voto il 10 febbraio.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI USS SULL'UE

Proteggere il servizio pubblico e i salari



I delegati approvano la risoluzione a favore dei negoziati..

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

I sindacati possono accettare un accordo tra la Svizzera e l'UE solo se vengono garantiti i salari e il servizio pubblico. I delegati e le delegate dell'Unione sindacale svizzera (USS) sono d'accordo su questo punto. In occasione dell'assemblea straordinaria, svoltasi a Berna il 31 gennaio 2025, i/le delegati/e hanno approvato una risoluzione in tal senso.

«Quando acquisto un biglietto del treno in Germania, è come se comprassi un biglietto della lotteria», dice il presidente del SEV Matthias Hartwich davanti ai/alle delegati/e dell'USS. «Non sai dove dovrai improvvisamente cambiare treno, quando o se arriverai mai a destinazione. Queste sono le conseguenze della liberalizzazione e della privatizzazione delle ferrovie. E noi non vogliamo queste condizioni qui in Svizzera». Il SEV e tutti gli altri sindacati sostengono il riavvicinamento all'Europa in linea di principio, ma non a qualsiasi prezzo. Il presidente della VPT Gilbert D'Alessandro lo chiarisce in poche parole: «Siamo europei convinti, ma non ci piace la Commissione europea, che si è fatta becchino delle conquiste sociali». La perdita della sicurezza sociale, del resto, è una delle ragioni per cui le forze di estrema de-

stra stanno crescendo in tutta Europa.

Diritto svizzero su binari svizzeri

Con la possibile apertura del traffico ferroviario internazionale di viaggiatori a lunga distanza, l'USS chiede che le garanzie negoziate possano essere attuate in modo completamente autonomo. Le condizioni salariali e lavorative svizzere devono essere garantite in ogni momento. Il modello di cooperazione deve continuare a essere consentito, l'integrazione tariffaria deve essere assicurata e l'assegnazione delle tracce ferroviarie deve essere garantita sotto la sovranità svizzera. Deve valere il seguente principio: diritto svizzero su binari svizzeri. «Come sindacato del servizio pubblico, non possiamo sostenere alcuna soluzione che metta a repentaglio il funzionamento del nostro sistema di trasporto pubblico, che peggiori la sicurezza e porti a un peggioramento del bilancio ambientale», afferma il presidente dell'AS Peter Käppler. «Siamo preoccupati anche per la situazione del trasporto merci. La privatizzazione delle aziende statali voluta dalla Commissione UE sta portando a uno spostamento dalla ferrovia alla strada». Circa una dozzina di relatori e relatrici hanno chiarito che la preoccupazione è grande anche in altri settori.

La «regola delle spese UE», ad esempio, è molto problematica. Secondo questa regola, le aziende straniere in Svizzera devono pagare le

spese di vitto e alloggio secondo le tariffe del loro Paese d'origine («Spese polacche in Svizzera»). Non si tratta solo di un sacco di soldi che i dipendenti perdono. Si tratta anche di mettere a repentaglio un alloggio dignitoso e la sicurezza sul lavoro. Se la disponibilità economica dei lavoratori è troppo bassa, infatti, dovranno dormire e mangiare in furgoni o nei cantieri.

Anche l'accordo sull'elettricità recentemente negoziato è fonte di preoccupazione. L'obiettivo è quello di dare alla Svizzera pieno accesso al mercato interno europeo dell'elettricità. In cambio, il mercato svizzero dell'elettricità deve essere completamente liberalizzato. Al posto dell'attuale fornitura di base per le famiglie e le piccole imprese, rimarrebbe solo un «modello di scelta» disfunzionale. Ciò indebolirebbe gravemente il servizio pubblico integrale nel settore elettrico. E con esso la stabilità dei prezzi a lungo termine per i piccoli clienti e la sicurezza della pianificazione per i gestori delle reti di distribuzione.

Rivendicazioni concrete

Il 20 dicembre 2024, il Consiglio federale ha dichiarato conclusi i negoziati con la Commissione europea. Gli obiettivi dei negoziati sarebbero stati raggiunti. Tuttavia, i dettagli rimangono tuttora sconosciuti. La Confederazione ha comunque dichiarato di essere pronta a condurre negoziati di politica interna con i sindacati e

i datori di lavoro.

I sindacati partecipano ora a queste trattative con rivendicazioni concrete. Oltre alle richieste del SEV sul traffico ferroviario internazionale di viaggiatori, sono stati definiti i seguenti punti: responsabilità del committente e responsabilità dei committenti per le violazioni dei loro subappaltatori, tempi di elaborazione più brevi per i cantoni, rinegoziazione del regolamento sulle spese, contratti collettivi di lavoro più generalmente vincolanti, migliore protezione contro il licenziamento per i professionisti che si impegnano per buone condizioni di lavoro e per la sicurezza sul lavoro, migliore status per i dipendenti temporanei e nessuna liberalizzazione del mercato dell'elettricità.

I sindacati svizzeri sono sostenuti dalle loro consorelle europee. Esther Lynch, Segretaria generale della Confederazione Europea dei Sindacati (CES), lo dice chiaramente nel suo video messaggio: «La CES è fermamente al fianco dei sindacati svizzeri quando si tratta di difendere i diritti dei lavoratori e di mantenere forte il servizio pubblico».

Nella risoluzione adottata dai delegati e dalle delegate al termine dell'incontro, si afferma chiaramente che è necessario avviare subito negoziati che si profilano difficili. Se i salari e il servizio pubblico non saranno tutelati, è improbabile che l'accordo della Svizzera con l'UE venga approvato.

MODELLO DI CARRIERA INTERVENTO FFS

«Vogliamo una soluzione equa»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Con una petizione, i macchinisti delle locomotive B100 di Intervento FFS hanno chiesto di essere equiparati ai colleghi di FFS Cargo e di Infrastruttura Disponibilità e Manutenzione (I-VU). Dopo oltre due anni, nel dicembre 2024 è entrato in vigore un nuovo modello di carriera. Il nuovo modello comporta un miglioramento per 150 dipendenti, ma non risolve la richiesta principale della petizione.



Treno antincendio e di soccorso FFS

Nella primavera del 2022, i macchinisti e le macchiniste B100 (conducenti di locomotiva di treni fino a 100 km/h) di Intervento FFS (Intervention SBB) hanno presentato una petizione per ottenere la parità di trattamento con i macchinisti B100 di Cargo e I-VU (Disponibilità e Manutenzione) e un ulteriore riconoscimento monetario per il loro lavoro. In precedenza - sempre su iniziativa del SEV - erano state attuate diverse misure presso Cargo e I-VU, che hanno migliorato lo stipendio dei macchinisti

di locomotive B100: presso Cargo, il livello dei requisiti è stato innalzato da F a G al raggiungimento di determinati criteri. Presso I-VU è stata introdotta un'indennità di 3.000 franchi all'anno.

La questione di come trattare i/le macchinisti/e B100 di Intervento FFS (vedi riquadro) è rimasta senza risposta, soprattutto perché è stata respinta l'introduzione di un indennità simile

all'I-VU. A seguito della petizione, un gruppo di lavoro ha affrontato la questione e ha sviluppato un nuovo modello di carriera per Intervento in vigore dal 1° dicembre 2024.

Per circa 150 dipendenti, ciò comporta un miglioramento monetario della loro funzione: le funzioni di capogruppo e di funzionario sono state innalzate di un livello di requisiti, rispettivamente da F a G e da G a H, il che

comporta uno stipendio massimo più elevato e, di conseguenza, maggiori possibilità di sviluppo. Inoltre, la qualifica di guida B100 TFF (conducenti di veicoli a motore) può ora essere mantenuta a livello di capogruppo. Ciò significa che, a differenza del vecchio modello, i sergenti e i sergenti maggiori possono continuare a guidare i treni antincendio e di soccorso. D'altro canto, la funzione di soldato macchinista non sarà presa in considerazione nel nuovo modello di carriera di Intervento rimarrà al livello di requisito F senza alcuna remunerazione monetaria aggiuntiva, sebbene questa funzione comporti una grande quantità di compiti e responsabilità supplementari.

«Il nuovo modello di carriera di Intervento ha effetti positivi per circa 150 persone, che il SEV accoglie con grande favore», afferma il segretario sindacale SEV Michael Buletti. «Tuttavia, la richiesta centrale della petizione - migliori condizioni monetarie per i macchinisti/soldati delle locomotive B100 - rimane irrisolta». Il SEV è attualmente in contatto con gli interessati e sta esaminando i prossimi passi da compiere. «Rimangono

in campo e continueremo a batterci per una soluzione equa», ha proseguito Buletti.

Un altro punto del nuovo modello di carriera di Intervento FFS è l'introduzione delle descrizioni delle mansioni. In precedenza, le singole funzioni erano registrate in modo specifico nelle descrizioni delle mansioni. Ora, le singole mansioni vengono riassunte in modo più incisivo e le funzioni sono descritte in termini molto più generali. Il SEV è tuttavia molto critico nei confronti di questo sviluppo.

Intervento FFS

Intervento FFS (Intervention SBB) è un'unità di soccorso professionale con 16 sedi in tutta la Svizzera. In caso di incidente sulla ferrovia o nelle sue vicinanze, Intervento FFS si impegna a garantire il ripristino sicuro e rapido di una situazione ordinata e supporta i servizi di emergenza pubblici. Con circa 350 dipendenti, Intervento FFS è pronta a intervenire 24 ore su 24 e dispone di oltre 80 veicoli di soccorso su rotaia e su strada.

ZENTRALBAHN E FERROVIA BRIENZ ROTHORN

Aiuti federali dopo il maltempo a Brienz

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 12 agosto 2024, la grande tempesta di Brienz ha causato ingenti danni alla Zentralbahn e alla ferrovia Brienz Rothorn. Il Giornale SEV si è chiesto se e in che misura la Confederazione fornisce assistenza finanziaria alle ferrovie in caso di danni naturali.

L'infrastruttura ferroviaria della Zentralbahn è stata allagata per una lunghezza di circa 1,5 chilometri e a tratti è stata completamente distrutta, comprese le strutture del tunnel di Brienz. In alcuni punti, i binari sono stati ricoperti fino a cinque metri di detriti, legno e fango, il che significa che è stato necessario sgomberare molto materiale. Fortunatamente nessun dipendente o viaggiatore è rimasto ferito e nessun materiale rotabile è stato danneggiato. Dopo aver ripulito gli impianti, sono stati eseguiti lavori di riparazione sui binari danneggiati, sugli impianti a fune e di sicurezza e su altre apparecchiature elettriche, nonché sulle fondamenta e sui tralicci delle linee aeree. È stato necessario liberare dal fango e sostituire parzialmente singoli componenti dell'infrastruttura, come i motori dei deviatori, e rivestire nuovamente alcune rotaie.

La linea tra Meiringen e Interlaken Ovest è rimasta chiusa fino al 24 novembre e le fermate sono state servite da autobus sostitutivi. La ristrutturazione della ferrovia, l'assistenza ai clienti e la perdita di introiti nel trasporto passeggeri sono costati alla Zentralbahn circa 6 milioni di franchi, sebbene questi servizi fossero assicurati. Per l'assistenza ai clienti sono stati impiegati i dipendenti della Zentralbahn e i dipendenti stagionali della Ferrovia Brienz Rothorn, mentre i lavori di sgombero e riparazione sono stati eseguiti principalmente da imprese edili oltre che dai dipendenti della



Linea ferroviaria centrale vicino al tunnel di Brienz due giorni dopo la tempesta.

Zentralbahn. I costi di riparazione dell'infrastruttura ferroviaria sono stati di circa 6 milioni di franchi.

La Zentralbahn stipula un contratto di servizio quadriennale con la Confederazione per la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. Esso prevede pagamenti annuali alla Zentralbahn. Se questo denaro non viene utilizzato in un anno, confluisce in una riserva speciale ai sensi dell'art. 67 della legge federale sulle ferrovie (Lferr). Questo viene utilizzato se i costi superano l'indennizzo in un determinato anno, ad esempio a causa di danni naturali. Su richiesta, la Confederazione può assumersi questi costi aggiuntivi e pagarli con il fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Poiché la Zentralbahn dispone di riserve sufficienti ai sensi dell'art. 67 Lferr, la Confederazione non ha contribuito a questi costi.

Un aiuto per la BRB

La Ferrovia Brienz Rothorn (BRB), invece, non riceve normalmente alcun contributo dalla Confederazione per l'esercizio e la manutenzione della sua infrastruttura perché, in quanto ferrovia turistica, non ha funzioni di accesso. Tuttavia, grazie all'art. 59 Lferr, ha

potuto richiedere un aiuto finanziario alla Confederazione dopo la tempesta del 12 agosto e riceverà dalla Confederazione un milione di franchi per la riparazione dell'infrastruttura ferroviaria, che costerà circa 5 milioni di franchi. Il Cantone di Berna contribuirà con 1 milione di franchi. L'appello alle donazioni della BRB ha raccolto 1 milione di franchi.

Lungo 2,2 chilometri, si sono verificati gravi danni strutturali al tracciato, alle fondamenta in pietra e al drenaggio. Inoltre, si sono verificati vari smottamenti, erosione del suolo e accumulo di detriti in diversi punti. Anche la massicciata è stata danneggiata per 1,4 chilometri. A metà ottobre, i danni principali ai binari erano stati riparati e 28 delle 35 aree compromesse erano state riparate. L'esercizio dovrebbe essere nuovamente possibile dall'inizio di maggio a Planalp e dall'inizio di giugno a Rothorn Kulm. La perdita di entrate potrà essere quantificata solo quando sarà disponibile il bilancio 2024. BRB ha potuto continuare a impiegare tutto il personale internamente (lavori di manutenzione, assistenza ai lavori sui binari, ecc.) o prestarlo a società partner (ad es. Zentralbahn). Non è stato utilizzato il lavoro a tempo ridotto.



Linea BRB tra il Planalpfluhntunnel e la stazione intermedia di Planalp il 16.8.24

La Confederazione può aiutare tutte le ferrovie

«La Confederazione può concedere alle imprese ferroviarie che hanno subito gravi danni causati dalle forze della natura aiuti finanziari per il ripristino o la sostituzione di impianti danneggiati o distrutti e per i lavori di sgombero», recita l'art. 59 della legge federale sulle ferrovie (Lferr). In altre parole, si applica una formulazione facoltativa - anche per le linee ferroviarie che assicurano solo un collegamento capillare, che non collegano località non abitate tutto l'anno o che non trasportano volumi significativi di merci, anche se, ai sensi dell'art. 49 Lferr, la Confederazione non fornisce di norma alcun servizio per tali linee e non conclude alcun accordo di servizio.

L'Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF) precisa all'art. 39: «Gli aiuti finanziari di cui all'articolo 59 Lferr possono essere versati se la riparazione dei danni supera le possibilità

finanziarie dei gestori dell'infrastruttura, in particolare se essa genererebbe nel conto annuale costi non coperti superiori al 20 per cento dell'indennità annua per l'esercizio o a un milione di franchi». Le FFS coprono quindi i danni naturali fino a 1 milione di franchi all'anno.

«Le FFS e le altre 34 ferrovie con contratto di servizio sono trattate allo stesso modo», scrive l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) in risposta a una richiesta di informazioni. Ogni caso viene esaminato singolarmente secondo il seguente iter: richiesta di aiuto finanziario da parte del gestore dell'infrastruttura (GI), esame iniziale e richiesta di documenti da parte dell'UFT, consegna dei documenti e delle prove necessarie (GI), esame e decisione (UFT), addendum al contratto di prestazione (UFT e GI), pagamento (UFT). Per le ferrovie che non hanno un accordo di servizio, viene emesso un provvedimento invece di un supplemento all'accordo di servizio.

VIOLENZA CONTRO UN AUTISTA DI BUS

Una solidarietà esemplare

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Abdelali «Ali» Karafi è un autista di autobus tpf da 11 anni. La violenta aggressione verbale di cui è stato vittima per mano di un passeggero ha provocato una notevole manifestazione di sostegno da parte degli utenti dell'autobus. Ecco la storia.

Quando l'ho incontrato dieci giorni dopo l'aggressione, Ali pensava di stare bene. Senza dubbio la sua esperienza ventennale come autista di camion e la sua formazione come mediatore interculturale gli hanno permesso di non farsi condizionare troppo dalla violenza. Tuttavia, questo padre dalla mentalità aperta e ap-

passionato lettore è ancora scosso e pensa spesso a ciò che è appena accaduto.

Tutto è iniziato sabato 25 gennaio intorno alle 20.00. Aveva appena lasciato la stazione di Friburgo con il suo autobus della linea 6. Alla fermata successiva, alcuni passeggeri sono scesi, altri sono saliti. Dopo un po' ha chiuso le porte. Poi ha sentito un grido riecheggiare dal fondo dell'autobus: «Figlio di p...!», grida un passeggero. Lui lo sente, ma non pensa che sia diretto a lui. Il passeggero, probabilmente ubriaco, gli si avvicina con in mano una bottiglia di vino e una tazza. Poi gli lancia una marea di insulti: «Figlio di p., mi hai tagliato la mano...». Le parole sono confuse, ma l'aggressività era tale che i passeggeri hanno reagito e gli hanno chiesto di

calmarsi. Questo è stato fatto anche da Ali. Vedendo che l'individuo non si calmava, anzi, ha allertato la centrale operativa. Un cliente scioccato ha chiamato la polizia. Dopo un tempo che è sembrato lunghissimo, l'uomo ha finalmente lasciato l'autobus prima dell'arrivo della polizia.

Ali era scioccato, ma per senso di responsabilità professionale ha proseguito il viaggio per non ritardare altri passeggeri. I passeggeri dell'autobus sono rimasti colpiti dalla sua calma nel gestire l'aggressione di fronte alla violenza verbale gratuita.

Johanna è stata una delle persone che hanno assistito all'incidente. In una lettera agli autisti tpf ha scritto: «Sabato ho visto un autista che veniva insultato. Ho visto il dolore e lo stress sul suo volto. Tornata a casa, ero mol-

to preoccupata per questo incidente e volevo lanciare una contro-azione. Ho creato (...) due cartoline e (il giorno dopo) ho viaggiato per quattro ore sulla linea 6, intervistando i passeggeri».

Più di quaranta persone di tutte le età hanno poi firmato il biglietto e aggiunto alcune parole di incoraggiamento: «Grazie per esservi alzati così presto e aver lavorato fino a tarda ora per servirci», «Grazie per la vostra pazienza, la vostra disponibilità e la vostra professionalità», «Siamo con voi», «Un lavoro indispensabile che merita di essere messo in evidenza», «Continuate così», «Coraggio a voi», «Quando piove, quando nevicava, voi ci siete per noi. Grazie».

Non siamo riusciti a rintracciare la Johanna che ha lanciato questo esem-

plare movimento di solidarietà dopo l'accaduto, ma il suo approccio è stato molto apprezzato da Ali e da tutti i suoi colleghi autisti presso i tpf.

Il SEV ha fatto della questione della violenza contro il personale dei trasporti pubblici un tema centrale per il 2025. Si tratterà di trovare il modo di ridurre questa violenza e di garantire il miglior sostegno possibile ai colleghi che si trovano comunque a dover affrontare queste situazioni, in quel momento e nei giorni successivi all'attacco. Dobbiamo ricordare che, come previsto dall'articolo 59 della Legge sul trasporto passeggeri, frutto di una lunga battaglia sindacale, tali atti sono perseguiti d'ufficio.

Sta a noi, sindacati e aziende, essere all'altezza del senso civico di Johanna.

LEGGE SULLA DURATA DEL LAVORO

«Servono nuove regole per il lavoro a tempo parziale nel trasporto pubblico»

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

In questa intervista, Regula Pauli, segretaria sindacale del SEV ed esperta della Legge sulla durata del lavoro (LdL), fa luce sulle sfide che devono affrontare i/le dipendenti a tempo parziale nel settore dei trasporti pubblici. La legge non riconosce il lavoro a tempo parziale, con conseguenze di vasta portata per i/le dipendenti di questo settore

La LdL è stata approvata nel 1971, quando il lavoro a tempo parziale era poco diffuso in Svizzera. La legge, che regola tra l'altro l'orario massimo di lavoro settimanale e i periodi di riposo, rende giustizia alla situazione dei lavoratori e delle lavoratrici a tempo parziale?

Regula Pauli: No, perché la LdL e la relativa ordinanza sulla legge sulla durata del lavoro e sull'orario di lavoro (OLdL) non riconoscono il lavoro a tempo parziale, che non è incluso nella LdL o nella OLdL. Per questo è ancora



Regula Pauli.

più importante cercare il dialogo con le parti sociali e concordare una regolamentazione del lavoro a tempo parziale. Da un lato, si tratta di rendere attrattivo il lavoro a tempo parziale e, dall'altro, di tutelare il personale affinché non vengano degradati a manovalanza flessibile e a basso costo per le aziende.

Quali norme la LdL garantisce affinché i/le dipendenti a tempo parziale nel settore dei trasporti pubblici non siano svantaggiati in termini di orario di lavoro, straordinari e assenze per malattia?

In realtà, non esiste una normativa corrispondente, poiché la LdL e l'OLdL

non riconoscono il lavoro a tempo parziale. In pratica, ciò può significare che un/una dipendente decide di ridurre il proprio carico di lavoro con l'idea di ottenere ulteriori giorni di riposo. Tuttavia, poiché non lo ha concordato espressamente, può significare che deve comunque lavorare in media 5 giorni a settimana, ma che gli vengono semplicemente assegnati i turni più brevi.

Quali sono le sfide e le incertezze per i/le dipendenti a tempo parziale nel settore dei trasporti pubblici per quanto riguarda i giorni di part-time (fissi) e gli straordinari?

Poiché la LdL e l'OLdL non riconoscono il lavoro a tempo parziale, non viene regolamentato nulla. Pertanto, il numero di giorni di part-time, la loro durata, l'eventuale orario di chiusura del turno di servizio prima del giorno di part-time, ma anche la questione se il/la dipendente abbia diritto a più domeniche o giorni festivi liberi dal lavoro grazie al part-time, dovrebbero essere regolamentati.

Le aziende rispettano fedelmente le disposizioni della LdL?

Fedelmente è una parola grossa. In questo senso assoluto, devo rispondere negativamente alla domanda. Tuttavia, non è detto che si riscontrino regolarmente violazioni sistematiche della LdL. È quindi ancora più importante che i colleghi e le colleghe che lavorano nell'ambito della LdL ne conoscano il sistema, il significato e lo scopo, nonché le disposizioni più importanti. A questo punto, posso raccomandare i corsi sulla LdL che offriamo ai nostri membri (vedi agenda SEV: www.sev-online.ch).

Quindi c'è ancora margine di miglioramento?

Sì, c'è. È quindi ancora più importante dialogare con le nostre parti sociali in merito alla struttura della durata del lavoro e all'applicazione delle eccezioni e sollevare nelle trattative questioni come «I turni di 10 ore bastano». Questa richiesta va oltre le disposizioni della LdL ma è importante per garantire la sicurezza e la tutela della salute.

Hai domande?

Scrivici a giornale@sev-online.ch

Focus della Commissione Donne: lavoro a tempo parziale, conciliabilità e salute

Anche la Commissione Donne del SEV si sta occupando intensamente delle sfide del lavoro a tempo parziale e chiede migliori condizioni per i/le dipendenti a tempo parziale dei trasporti pubblici. I turni irregolari rendono difficile conciliare vita privata e vita professionale e mettono a dura prova la salute. La Commissione Donne è particolarmente critica quando i/le dipendenti a tempo parziale non possono ridurre i turni nei fine setti-

mana e nei giorni festivi a causa della carenza di personale o vengono utilizzati come «manovalanza flessibile». Il sondaggio del SEV sulla conciliabilità tra vita privata e lavoro a turni ha mostrato che c'è un grande bisogno di lavori a tempo parziale sia tra le donne che tra gli uomini. La Commissione è a favore di una regolamentazione chiara che renda il lavoro a tempo parziale più pianificabile e più equo per tutte e tutti.

PUBBLICITÀ

Investire e assicurarsi un bonus fino a 1000 CHF

Investa nella nostra Soluzione d'investimento* e benefici dei vantaggi di una gestione patrimoniale e della nostra pluriennale esperienza in materia di investimenti. Scelga tra quattro strategie d'investimento sostenibili e sfrutti le opportunità di rendimento offerte dai mercati finanziari.



Offerta speciale per i soci di SEV!
cler.ch/sev

Ha diritto al bonus per due anni dall'apertura della Soluzione d'investimento e a partire da un investimento di 10000 CHF. Riceve un bonus del 10% sui versamenti aggiuntivi, fino a un massimo di 500 CHF all'anno. Il bonus viene investito automaticamente nella sua Soluzione d'investimento. cler.ch/sev

* Le informazioni relative alla Soluzione d'investimento hanno esclusivamente scopi pubblicitari. La Soluzione d'investimento Banca Cler viene gestita sotto forma di fondo strategico con vari comparti. Per il prospetto e il Documento contenente le informazioni chiave rimandiamo al sito cler.ch

È ora di parlare di soldi.

Bank
Banque
Banca

CLER

Formazione

Corsi di preparazione agli esami periodici

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: 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

Discussione e approvazione dei conti e dei rapporti

6.Preventivo 2025

7.Nomine:

7.1 di un supplente nella CVG

7.2 di due rappresentanti della sezione all'AD PV e al Congresso SEV

8. Attualità sindacali con un rappresentante del segretariato SEV

9. Consegna degli attestati di benemerita SEV

10. Eventuali

Il verbale dell'Assemblea generale 2024 sarà disponibile in sala prima dell'inizio

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

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

- **Sopraceneri** al cassiere Alberto Rusconi, tel. 079 230 32 16, alberto.rusconi@ticino.com

- **Sottoceneri** al vicepresidente Massimo Piccioli, tel. 079 505 11 07 pimax54@bluewin.ch.

PV

20.03.

Assemblea generale ordinaria

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

Quando: il 20 marzo **alle 10**

Ordine del giorno:

1. Apertura assemblea e approvazione ordine del giorno ;
2. Relazione di una collaboratrice ALVAD sul «mantenimento della memoria»
3. Nomina di scrutatori
4. Approvazione verbale ultima assemblea (21 marzo 2024)
5. Rapporti
 - 5.1 della presidente
 - 5.2 del cassiere
 - 5.3 della commissione di verifica della gestione (CVG)

PV

03.04.

Torneo scala 40

Come ogni anno a grande richiesta la sezione PV Ticino e Moesa organizzerà il torneo di scala 40.

Quando: giovedì 3 aprile, **ore 10:00**

Dove: al Ristorante Meridiano di **Castione**.

Iscrizioni: **entro il 27 marzo** ai seguenti colleghi:

Massimo Piccioli, tel. 079 505 11 07

Rusconi Alberto, tel. 079 230 32 16

Costi: l'iscrizione al torneo con menu del giorno, caffè e bibite a pranzo, sarà di **Fr. 30.-** Aspettando di vedervi numerosi, il comitato PV vi saluta cordialmente.

PV TICINO E MOESANO

Vacanze Termali ad Abano Terme



Eliana Biaggio, presidente SEV-PV Come ogni anno dal 27 dicembre al 6 gennaio abbiamo organizzato il soggiorno termale all'Hotel Paradiso ad Abano Terme con una buona partecipazione di soci e simpatizzanti.

Lo staff dell'hotel ci ha accolti con grande disponibilità e ognuno di noi ha potuto usufruire delle varie proposte: fanghi, bagni termali, spa, palestra, serate danzanti e ottima cucina.

Ha coinvolto con una sana competizione anche il torneo di Scala 40 vinto da Luigi Casartelli, seconda Adriana Meroni, terza Francesca Pedraglio e quarto Bruno Cereghetti. La premiazione del torneo si è svolta durante un simpatico aperitivo con la partecipazione di tutto il gruppo.

Grande veglione di Capodanno festeggiato con un'ottima cena, bella musica e regali

da parte della direzione. A capodanno abbiamo assistito ad un bellissimo Concerto con musiche di Strauss, Verdi, Puccini e Bizet, nel nuovo Teatro Pietro d'Abano, completamente ristrutturato.

In un pomeriggio soleggiato abbiamo organizzato una gita sui Colli Euganei con degustazione di vini e olio all'Enoteca Monte Fasolo, nel comune di Cinto Euganeo. Da questa altura la vista panoramica si estende sulla pianura veneta e si intravede Venezia.

Frequenti le visite ai mercati di Abano e Montegrotto, come pure le passeggiate in Centro che nel periodo natalizio è animato da vari spettacoli di canti e giochi di luci.

Grazie a tutti i partecipanti e un augurio a chi, per motivi di salute, non ha potuto partecipare.

Arrivederci al prossimo anno.

I FERROVIERI TEDESCHI CHIEDONO

Insieme per la ferrovia!



Il 3 febbraio, il sindacato ferroviario EVG ha manifestato a Berlino con lo slogan «Il futuro della ferrovia funziona solo insieme» contro lo scioglimento della Deutsche Bahn e per maggiori investimenti nelle infrastrutture ferroviarie. La manifestazione, con oltre 1500 partecipanti (anche del SEV) era volta anche contro una politica economica neoliberista e contro l'estremismo di destra.

Agenda 2 / 25

CONDOGLIANZE

Il Comitato Personale lavori Ticino esprime le sue più sentite condoglianze al collega **Davide Perini** per la perdita del padre.

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2.448 copie; totale: 30.996; certificata il 13.01.2025

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, giorinale@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: 7 marzo 2025

Chiusura redazionale: 25 febbraio, ore 10.00.

VA IN SCENA LA FERROVIA

Chi troppo frena... resta sul quai



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Silvan Rechsteiner è un drammaturgo. È stato assistente alla clientela presso le FFS e membro del SEV. Nella sua opera autobiografica «Wer bremst, bleibt – Weichen und Wirren eines Zugbegleiters» (Chi frena, resta: gli scambi e la confusione di un capotreno), il basilese descrive il conflitto interiore di un trentenne diviso tra i suoi sogni e la realtà. Lo spettacolo è stato presentato in anteprima al Theater Basel il 5 febbraio. La redazione del SEV era presente.

«Wer bremst, bleibt – Weichen und Wirren eines Zugbegleiters» è un'opera profonda che affronta i temi dell'immobilità e del cambiamento in modo fresco e moderno. La storia è incentrata su Bruno (interpretato da Dominic Hartmann), un capotreno intrappolato nella sua routine quotidiana tra viaggi ripetitivi e incontri con i passeggeri. In realtà, sogna di diventare un attore, ma non è sicuro che questo lo renderebbe «veramente felice». Ma il momento di fermarsi – di frenare – porta a un confronto esistenziale che spinge il pub-

blico a riflettere sulle proprie scelte di vita.

La ricerca della felicità nella vita

L'amore di Bruno, Marta (interpretata da Katharina Gieron), che incontra durante un turno di lavoro come assistente alla clientela, fa parte di questo processo di ricerca, introspezione e definizione della rotta. Al contrario di Bruno, Marta persegue il sogno di una vita, quello di allevare pecore a Manitoba, in Canada. Il personaggio della vivace consulente professionale signora Brenner (interpretata da Barbara Colceriu), che più o meno casualmente mostra ai suoi clienti le possibilità di carriera e impartisce loro anche la saggezza della vita come «life coach», entra in scena come attrice cantante Amalia, che accompagna ripetutamente Bruno nella sua ricerca della felicità nella vita.

«Wer bremst, bleibt – Weichen und Wirren eines Zugbegleiters» cattura l'ambivalenza tra il desiderio di cambiamento e la paura di essere «messi da parte». Con una sottile miscela di umorismo tagliente e serietà riflessiva, il pubblico viene condotto in un viaggio personale ma universale.

Da capotreno a drammaturgo

Silvan Rechsteiner, che all'età di 18 anni era

già addetto ai treni presso il deposito delle FFS di Basilea dopo aver concluso l'apprendistato commerciale a Login, viaggia spesso sull'Intercity Basilea-Zurigo e sull'Eurocity per Domodossola. Trova ispirazione nei momenti tra le stazioni ferroviarie. L'alternanza tra sosta e movimento non solo dà forma al suo attuale lavoro teatrale, ma anche alla sua vita. Ha studiato scrittura scenica all'Università delle Arti di Berlino e scrittura drammaturgica a Zurigo. Le sue opere sono pubblicate da Rowohlt Theater Verlag di Amburgo.

Il viaggio continua – prossima tappa: Winterthur

«Wer bremst, bleibt» è stato creato durante il periodo trascorso da Rechsteiner come drammaturgo interno (stagione 2023/2024) al Theater Basel. Già candidato al Premio tedesco per il teatro giovanile e al Premio berlinese per il giovane pubblico nel 2024 con lo spettacolo «Mosaik», il viaggio continua con una prossima tappa a Winterthur.

Rechsteiner sta attualmente accompagnando la produzione del suo prossimo lavoro «All das nichts?», una passeggiata scenica che ha scritto per l'opera da camera «Jakob Lenz» per

il Teatro di Winterthur.

Viaggiare tra binari e palcoscenici

Silvan Rechsteiner preferisce trascorrere il suo tempo libero guardando serie, leggendo buoni libri e andando a teatro. Per lui, ogni opera teatrale, ogni storia è un pezzo del puzzle che stimola la sua creatività. L'organizzazione libera del suo tempo rappresenta per lui un vantaggio dell'essere autore. Spesso scrive mentre viaggia in treno. Per lui, il teatro e il treno sono mondi di pari valore che si assomigliano: «In teatro sei un ingranaggio, in ferrovia è come in teatro: sempre in movimento, ma allo stesso tempo molto strutturato». Il basilese non vuole che il suo tempo trascorso come assistente alla clientela vada perso, anzi: «Potrei immaginare di fare un tour una volta al mese». Durante il suo periodo di lavoro come assistente alla clientela, è stato membro del SEV. Ha apprezzato molto l'atmosfera di solidarietà e di coesione tra i colleghi, ma anche la certezza: «Quando si arriva al dunque, il sindacato mi copre le spalle».

Ulteriori informazioni su Silvan Rechsteiner, il suo lavoro e lo spettacolo in corso: silvanrechsteiner.ch



GNÖÖGAR FÜÜDINI

François Graf

Dal 2017 sto conducendo un'indagine fotografica sulle tradizioni viventi in Svizzera, legate o meno al Carnevale. Mi interessa in particolare all'aspetto pagano di queste tradizioni. Personaggi e altri miti. Questa immagine è stata scattata a

Bratsch, un villaggio dell'Alto Vallese, nel febbraio 2024. Questa tradizione è nota fin dall'inizio del XIX secolo. Il suo nome è Gnöögar Fүүdini. All'epoca, le persone si vestivano con abiti logori, si spalmavano il viso con grasso, fuliggine e farina bianca e si lega-

vano in vita delle campane, sostituite da campanacci quadrati. Membro dell'officina www.strates.ch e fotografo professionista impegnato, François Graf trova nel suo lavoro una gamma di espressioni per la sua militanza.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Di quale eroe parla Matthias Hartwich nell'intervista?

- a. Guglielmo Tell
- b. Paperino
- c. Robin Hood

2. Quali sono gli obiettivi di FFS della partenza autonoma dei treni?

- a. L'introduzione dell'intelligenza artificiale
- b. Avere meno contravventori
- c. Aumentare la puntualità

3. Cosa chiedono i sindacati nell'accordo con l'UE?

- a. La tutela dei salari e del servizio pubblico
- b. Meno migrazione
- c. Privatizzazione del trasporto ferroviario

4. Cosa non disciplina ancora la legge sull'orario di lavoro?

- a. Il licenziamento
- b. Il lavoro a tempo parziale
- c. I giorni di riposo

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 25 febbraio 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 1/2025:
a/c/c/a

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Patric Meienhofer**, di **Inkwil**, membro **VPT asm**.

SULLE ORME DI...

Giuseppe Lanini, formatore di apprendisti costruttori di binari

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Giuseppe Lanini si occupa della formazione pratica di base (1°anno) degli apprendisti costruttori di binari presso Login: «Trattandosi di un ambito pericoloso, quello della costruzione di binari, gli apprendisti seguono un primo anno di base durante il quale li si rende attenti alla sicurezza e alla manualità degli attrezzi», spiega.

Giuseppe Lanini ha iniziato come costruttore di binari 35 anni fa, dopo un apprendistato come muratore. In ferrovia ha avuto l'opportunità di occupare diversi posti, ma sempre nel settore dei binari: «Ho fatto tutta la gavetta, da macchinista, al lavoro d'ufficio, al capo-team ... e nel 2020 ho deciso di accettare questa sfida come formatore. Ogni tot anni ho bisogno di cambiare e ho pensato che sarebbe stato utile passare il mio bagaglio d'esperienza ai giovani». Il lavoro è variato, ogni anno il gruppo di giovani cam-

bia: lo scorso anno ha avuto la prima ragazza apprendista costruttrice di binari, quest'anno ha nove allievi, un gruppo piuttosto eterogeneo per età, esperienze e culture: «Mi piace lavorare con i giovani, a volte mi insegnano anche ad affrontare le situazioni da un'altra prospettiva o con altri metodi di lavoro. Sono sempre aperto a discutere con loro sulle varie possibilità».

Dopo 5 anni, Giuseppe è ancora entusiasta della sua scelta lavorativa, che ogni anno lo mette di fronte ad una nuova sfida con un nuovo gruppo di apprendisti. Da un paio d'anni ha deciso di portare subito i ragazzi, già al primo anno, su dei cantieri reali: questo li motiva e aiuta a creare spirito di gruppo e collaborazione. Sentendolo parlare, si capisce che Giuseppe è davvero motivato nel suo lavoro, anche se ammette che a volte, nel quotidiano, gli manca un po' il confronto con altri adulti formatori.

Cosa fa un costruttore di binari?

Il costruttore di binari si occupa di tutto ciò che riguarda l'infrastruttura ferroviaria, ma-



VERONICA GALSTER

nutenzione binari e rinnovi. La tecnologia avanza e sempre di più ci si appoggia a macchinari in grado di svolgere il lavoro, ma una buona parte di esso viene ancora svolto manualmente e comprende anche tutta una serie di misurazioni. Insomma, è un lavoro molto manuale, ma per il quale occorre anche usare parecchio la testa: «È un lavoro di grande precisione, dobbiamo stare attenti ai millimetri, ed è anche un lavoro di squadra, in un mondo sempre più individualista», spiega Giuseppe, che prosegue: «Quando ho iniziato in ferrovia c'era proprio la squadra con la quale si lavorava sempre e si creava un certo tipo di rapporto con i colleghi, oggi invece ogni giorno cambi colleghi ed è più difficile creare quello spirito di collaborazione che c'era una volta».

L'importanza del sindacato a favore del bene collettivo

Giuseppe non è entrato subito nel sindacato all'inizio della sua carriera, ma quando ha iniziato ad interessarsi dei temi sindacali li ha

presi seriamente e oggi è un membro molto attivo del SEV: «Sono venuto a conoscenza del sindacato quando sono entrato nella Commissione del personale, circa una decina d'anni dopo aver iniziato a lavorare alle FFS, oggi sono membro della Commissione Centrale della sottofederazione Personale Lavori (BAU), nella quale mi occupo principalmente delle questioni romande e ticinesi. Lì ho anche portato avanti con successo l'idea di inserire gli apprendisti già nella sottofederazione di riferimento, in modo da riuscire a farli crescere e costruire il sindacato del futuro».

Per lui il sindacato è importante come forza a favore del bene collettivo: più si è, meglio è per portare avanti con successo delle rivendicazioni, ma anche per difendere determinate condizioni di lavoro.

Al di fuori del lavoro, Giuseppe è membro di un patriziato che si occupa della gestione del territorio, ama fare lunghe escursioni con il suo cane e, saltuariamente, pratica anche il ciclismo.

TRASPORTO DIVINO

Bertschy

