



SEV N.5

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



AVIAZIONE - GATA

Aeroporto: 20 anni di SEV

▶ p.4 e 5

EDITORIALE di Matthias Hartwich

Salari su, premi giù!

▶ p.2

Ci vediamo alla manifestazione del 1° Maggio? Alcuni ritengono che le celebrazioni e le manifestazioni del Primo Maggio siano ormai superate. Non è così. È un'occasione per incontrare colleghe, colleghi e amici e discutere di questioni sindacali in un'atmosfera rilassata.

Da non dimenticare: all'origine del 1° Maggio come «giornata di lotta per la classe operaia» c'era la campagna per la giornata di 8 ore. Dalla fondazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) a Ginevra (1919), questa rivendicazione è stata anche il contenuto della prima convenzione dell'OIL. Tuttavia, per molti colleghi – non solo nel settore dei trasporti pubblici – le giornate lavorative di dieci o più ore sono ancora «normali». Questo mette a rischio la salute del personale e la sicurezza dei clienti. Per-

tanto, il 1° Maggio è e resta ancora attuale, è ancora importante.

Agli uomini e alle donne che ogni giorno trasportano persone e merci in tutta la Svizzera in modo ecologico e affidabile: vi meritate condizioni di lavoro che vi mantengano in salute. Meritate salari dignitosi. Né l'una né l'altra cosa sono scontate, e noi dobbiamo batterci per questo. Una buona opportunità è quella di partecipare alla manifestazione del 1° Maggio.

Per noi del trasporto pubblico, si tratta di serrare i ranghi per essere politicamente chiari, al di là delle linee di partito: nessun risparmio nel trasporto regionale di passeggeri. Perché ciò significherebbe che il trasporto regionale di passeggeri diventerebbe più costoso e meno attrattivo e le condizioni di lavoro si deteriorerebbero. Occorre anche mantenere il trasporto merci su

rotaia per trasferire le merci dalla strada alla ferrovia, anche per proteggere l'ambiente. E nel dossier europeo la nostra posizione è chiara: nessuna liberalizzazione a scapito del funzionamento del sistema di trasporto pubblico svizzero e delle condizioni salariali e lavorative svizzere.

I premi dell'assicurazione malattia aumentano sempre di più e pesano come macigni soprattutto sulle famiglie e sulle persone con un salario normale: ecco perché occorre abbassare i premi! Da molti anni i lavoratori dipendenti in Svizzera non ricevono gli aumenti di stipendio corrispondenti al lavoro che svolgono. La nostra quota di ricchezza sociale è in calo da anni. Questa situazione deve cambiare. Per cui in occasione del 1° Maggio a chiara voce rivendicheremo l'aumento dei salari. Vi aspettiamo!

Conferenza CCL

130 delegati delle sottofederazioni discutono il CCL FFS / FFS Cargo.

3

Elezioni CoPe

I candidati alle commissioni del personale di FFS e FFS Cargo si presentano.

7

100 anni fa

Ricordiamo il disastro ferroviario alla stazione di San Paolo a Bellinzona.

8

TPG: preavviso di sciopero

Con il 76,2%, i membri del SEV hanno dato mandato al comitato della sezione tpg di respingere le proposte della direzione e di riattivare il preavviso di sciopero sospeso. Sebbene le trattative in corso intendano rispondere alle richieste del personale - in particolare per ridurre le sofferenze sul lavoro - le proposte sono state ritenute insufficienti, in particolare perché una di esse chiedeva in cambio un aumento dei tempi di guida. Se entro la fine di aprile non saranno compiuti progressi sostanziali, si procederà a un'azione di sciopero.

Risultati BLS 2023

Il 12 marzo, la BLS ha presentato un super risultato 2023: il gruppo ha registrato un utile di 20,2 milioni di franchi e ha raggiunto un nuovo record con 70,2 milioni di passeggeri. Si tratta di cifre soddisfacenti, ma per il SEV è chiaro: è giunto il momento di investire a lungo termine nel personale! Per combattere la carenza di personale, il SEV chiede: che i salari e le condizioni d'impiego rimangano competitivi e siano migliorati (per evitare che il personale se ne vada) e che si possano assumere nuovi specialisti.

UE e dumping salariale

Il mandato adottato dal Consiglio federale all'inizio di marzo per i negoziati con la Commissione europea riconosce e apre la strada a un grave deterioramento della protezione dei salari. Abolisce in larga misura il sistema delle cauzioni. Indebolisce lo strumento del divieto di offrire i propri servizi in Svizzera in caso di dumping comprovato e abbrevia il termine di notifica, rendendo così più difficile il monitoraggio delle aziende che potrebbero violare le regole (USS).

CGN

Il battello a vapore Belle Epoque "Simplon" è stato gravemente danneggiato nella notte tra il 29 e il 30 marzo mentre era ormeggiato a Cully. Questo evento ha dimostrato quanto il personale della CGN tenga ai propri battelli, annunciandosi spontaneamente disponibile a soccorrere il «Simplon». Il SEV ringrazia tutti coloro che hanno reso possibile il salvataggio ed è lieto che non ci siano stati feriti né inquinamento. Un'indagine sull'accaduto è in corso.



Daniel Lampart, responsabile del segretariato dell'USS: «Ancora oggi gioisco della vittoria della 13esima AVS».

1° MAGGIO 2024

«La gente ringrazia i sindacati»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Daniel Lampart è capo economista e responsabile del segretariato dell'Unione sindacale svizzera (USS). L'USS è la più grande organizzazione di lavoratori della Svizzera con 20 sindacati individuali, tra i quali il SEV, e circa 370 000 membri. Di seguito due parole riguardo la Festa dei lavoratori del 1° maggio.

Daniel Lampart, il 1° maggio 2024 sarà una Festa dei lavoratori che passerà alla storia?

Se ripensiamo al 3 marzo, sicuramente. Per la prima volta noi sindacati siamo riusciti a vincere un'iniziativa che mira a ottenere dei miglioramenti sociali. La 13esima mensilità AVS è un contributo importante per le persone che devono gestire il calo delle rendite perché le casse pensioni pagano sempre meno. È toccante che quasi ogni giorno, anche se è già passato un mese, che sia per strada o al ristorante, le persone mi fermino ringraziando noi sindacati per il nostro impegno. È questo che festeggeremo il 1° maggio! Al contempo, però, dobbiamo anche pensare al futuro. Dobbiamo lottare per maggiori riduzioni dei premi e poi contro la riforma fallimentare della LPP: un peggioramento delle casse pensioni. La nostra attenzione è puntata sugli stipendi. Sebbene l'economia vada bene, i salari reali ristagnano. Da circa un decennio, infatti, non si registrano progressi per i redditi medi e quelli bassi. A causa del rincaro e dei premi delle casse malati, sono sempre di più le persone che fanno fatica ad arrivare alla fine del mese. Ci aspetta un autunno di fuoco su questo fronte.

Ripensando alla 13esima AVS: il Consiglio federale intende finanziare la 13esima mensilità con un aumento dell'imposta sul valore aggiunto e della percentuale salariale. Qual è l'opinione dell'USS a riguardo?

L'idea di un finanziamento sociale ha sempre fatto parte della questione. Siamo favorevoli a un finanziamento parziale sulle percentuali salariali. Inoltre, la 13esima AVS doveva essere finanziata dai Cantoni. Ora, questi ultimi avranno un gettito fiscale più elevato e potranno quindi contribuire. Ciò che secondo noi è assolutamente inaccettabile è una riduzione dei contributi federali. Di positivo c'è che la 13esima mensilità AVS verrà introdotta da gennaio 2026, indipendentemente dal fatto che il finanziamento a lungo ter-

mine sia disciplinato o meno. Ora come ora, l'AVS dispone di riserve sufficienti per pagare una rendita mensile aggiuntiva.

I sindacati si batteranno affinché il finanziamento non si traduca in un'ulteriore perdita del potere d'acquisto. L'aumento dei salari dev'essere in linea con l'aumento delle percentuali salariali. Questa richiesta è implicita anche nello slogan «Abbassare i premi, alzare i salari!» del 1° maggio?

Esatto. Per l'USS e per tutti i sindacati gli aumenti dei salari reali rappresentano ora la priorità. Subito dopo viene la riduzione dei premi delle casse malati. In molti cantoni le economie domestiche a basso e medio reddito non beneficiano di agevolazioni sui premi e pagano più di 1000 franchi al mese per la cassa malati. Già dieci anni fa, in occasione di un congresso USS, abbiamo deciso che ci saremmo battuti affinché i premi delle casse malati non potessero costare più del 10% del totale che un'economia domestica ha a disposizione. Sarebbe un enorme passo avanti se il 9 giugno anche quest'importante richiesta sindacale venisse approvata alle urne.

Purtroppo, ci sono ancora persone che riescono a stento a vivere del proprio salario nonostante lavorino. Il 1° maggio verranno lanciate iniziative sul salario minimo in diverse località. State pensando a un altro tentativo anche a livello nazionale?

Per il momento sosteniamo iniziative cantonali e comunali che hanno buone prospettive di successo. Ci preoccupa che i datori di lavoro abbiano lanciato un attacco ai salari minimi. Vogliono offrire salari cantonali inferiori a quelli minimi tramite i contratti collettivi di lavoro, così da potersi garantire il sostentamento. Il Parlamento ha approvato una mozione che chiede che se un CCL prevede un salario minimo inferiore a quello minimo cantonale, venga applicato quello più inferiore dei due. Così facendo, i datori di lavoro aprono le porte a povertà e abusi. È un vero e proprio affronto alla popolazione di quei cantoni dove vengono già applicati salari minimi esigui. Quando i datori di lavoro s'impongono contro i salari minimi, viene evidenziata la povertà del partenariato sociale.

Salario minimo e CCL non dovrebbero essere contrapposti l'uno all'altro. Purtroppo, la percentuale del personale con un CCL si aggira solo al 50%: bisogna agire. Noi chiediamo l'approvazione di un CCL in quei settori in cui sono ancora

pochi o addirittura inesistenti, ad esempio nel commercio al dettaglio, nell'assistenza in cure di lungodegenza o negli asili nido. Purtroppo, infatti, è proprio nelle professioni dove lavorano più donne che uomini, che i salari sono mediamente inferiori. Un CCL può finalmente cambiare questa situazione.

Un altro grande progetto riguarda l'Europa e le trattative tra la Svizzera e l'UE. Quali sono le probabilità che le nostre posizioni vengano prese sul serio?

L'UDC ha appena presentato l'iniziativa svizzera da 10 milioni che in caso di approvazione porterebbe alla fine degli accordi bilaterali e della libera circolazione delle persone. Lotteremo contro questa iniziativa, perché la via bilaterale e la libera circolazione delle persone hanno portato molti vantaggi alla popolazione. È quindi fondamentale che i nostri negoziatori a Bruxelles lottino come leoni per proteggere i salari, evitando di dover accettare la liberalizzazione del mercato dell'elettricità e del trasporto ferroviario. Se il Consiglio federale lo desidera, siamo sempre a disposizione per colloquiare. Il responsabile è proprio un consigliere federale UDC, Guy Parmelin, anche se fino ad oggi non si è assunto alcuna responsabilità a riguardo.

Un'ultima cosa sul 1° maggio: festeggeremo una svolta epocale grazie alla votazione del 3 marzo? Una svolta in direzione del principio della comunità invece che verso il profitto individuale?

La 13esima AVS è senza dubbio un passo molto importante in questa direzione, ma nessuno regala nulla. Il principio del lavoro sindacale è scegliere progetti per i quali possiamo impegnarci in ultima analisi, come fatto efficacemente con la 13esima AVS. Sono certo che se continueremo a seguire questo principio, potremo festeggiare altri grandi successi.

1 Maggio in Ticino

In Ticino l'USS organizza il tradizionale corteo a Bellinzona. Il programma della giornata: Ritrovo alle 14 in Piazzale Stazione; 14.30 partenza corteo verso Piazza Governo; 15.30 interventi dal palco; 16 concerto con i Bull Brigade. Potete inoltre trovare il programma delle manifestazioni previste dal SEV in tutta la Svizzera sul nostro sito: www.sev-online.ch

PRIMA CONFERENZA CCL FFS/FFS CARGO

Fissate le basi per il CCL 2025: più stabilità e sicurezza

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

130 colleghe e colleghi delegati delle sottofederazioni, unitamente a venti addetti ai lavori, si sono ritrovati un venerdì mattina di inizio aprile alla sala dell'Unione Postale Universale a Berna, per la prima conferenza CCL FFS/FFS Cargo di quest'anno. Queste delegate e delegati rappresentano tutte le regioni linguistiche del paese e le categorie professionali più disparate: personale dei servizi lavori, dell'accompagnamento treni, di locomotiva, delle officine, delle centrali d'esercizio, degli sportelli di vendita e dell'amministrazione.

Il nuovo team del vicepresidente SEV Patrick Kummer si è impegnato a fondo per conciliare la volontà di permettere di intervenire a tutti coloro che lo desideravano con la necessità di mantenere una certa efficienza, in modo da evadere il nutrito ordine del giorno in tempo da permettere alle colleghe e ai colleghi ticinesi di rientrare a un orario accettabile.

All'ultima conferenza CCL del 2023, i delegati avevano deciso di puntare a una proroga della durata del CCL FFS e FFS Cargo, introducendo allo stesso tempo miglioramenti puntuali. Questa edizione della conferenza era quindi chiamata a confermare tale orientamento e a definire i passaggi del CCL che devono essere migliorati.

Nel suo intervento introduttivo, Patrick Kummer ha ricordato due delle maggiori sfide che FFS



Nel vivo della partecipazione: i delegati si esprimono sulle proposte delle sottofederazioni.

e FFS Cargo, come tutto il settore dei trasporti pubblici, sono chiamate ad affrontare: la mancanza di personale in numerose categorie e i problemi di sicurezza nel servizio di manovra, nell'accompagnamento dei treni e nelle officine.

«Queste basi ci fanno ritenere molto importante di segnalare una volontà di stabilità, tramite un prolungamento della durata di validità del CCL, che giungerebbe a scadenza ad aprile 2025», ha commentato Patrick Kummer. «Secondariamen-

te, dobbiamo affrontare le necessità segnalateci, migliorando i rispettivi punti del CCL».

A questo proposito, sono state analizzate numerose proposte delle sottofederazioni, che hanno suscitato discussioni anche accese, ma sempre nell'ambito di un processo di partecipazione contraddistinto da grande correttezza.

Le prossime scadenze delle trattative con FFS e FFS Cargo

Il SEV dispone di due organi decisionali nell'ambito dei rapporti sociali con FFS e FFS Cargo: la Conferenza CCL, alla quale competono l'elaborazione di rivendicazioni e le decisioni sulle modifiche e sulle trattative del CCL e la commissione CCL che invece si occupa delle rivendicazioni e delle decisioni inerenti alle trattative salariali. La designazione di delegate e delegati in questi due organi spetta alle sottofederazioni.

La prossima conferenza CCL si svolgerà presumibilmente in agosto 2024. Entro questa data, si svolgeranno i primi incontri con le FFS e con FFS Cargo per definire il procedimento per prorogare e migliorare il CCL.

La prossima riunione della commissione CCL è per contro prevista in settembre e dovrà permettere al SEV di discutere ed emettere le rivendicazioni salariali per quest'anno. Le trattative salariali vere e proprie con FFS e FFS Cargo avranno, come sempre, luogo in autunno.



Il referendum contro il nuovo modello di finanziamento ospedaliero Efas è riuscito: il sindacato VPOD ha consegnato le firme il 18 aprile. Il finanziamento standardizzato dei servizi ambulatoriali e stazionari (Efas), approvato dal Parlamento, mira a trasferire molti costi dai Cantoni alle casse malattia, con il rischio di un aumento dei premi e di un'ulteriore pressione sul personale sanitario.

Grazie al referendum sindacale, l'elettore avrà l'ultima parola nell'autunno del 2024.



Gli immobiliari vogliono riformare la legge sulle locazioni. La revisione sarà soggetta a referendum, ma sono tornati alla carica con **due iniziative parlamentari presentate dall'UDC Hans Egloff. L'obiettivo è quello di limitare le possibilità di contestazione del canone di locazione iniziale**, in particolare se questo è stato aumentato in modo abusivo rispetto al contratto precedente, **e di rendere più facile la risoluzione di un contratto di locazione e il successivo aumento del canone.** Asloca ha calcolato che nel 2023, gli inquilini hanno già pagato 10,6 miliardi di franchi di troppo.



Con l'aumento dei costi della Cassa malati e degli affitti, sono in programma referendum per porre fine al dumping sociale.

SIMON BURGUNDER risponde

I grandi Tir mettono a rischio il trasferimento

Il 12 marzo il Parlamento europeo ha approvato l'autorizzazione a livello europeo per gli autocarri fino a 25,25 metri di lunghezza e 60 tonnellate di peso. Cosa significa questa decisione per il trasporto merci su rotaia e per la Svizzera?

Sebbene il Consiglio dei ministri dell'UE debba ancora confermare la decisione parlamentare, è probabile che i capi di Stato e di governo dell'UE diano il via libera ai gicaliner nel mese di giugno. Questa decisione non ha un impatto a breve termine sulla Svizzera, in quanto qui sono ammessi solo veicoli da 40 tonnellate. L'UE ha accettato questo peso massimo con l'Accordo sui trasporti terrestri. Per fortuna! Tuttavia, è ovvio che l'autorizzazione transfrontaliera dei gicaliner avrà gravi conseguenze per la Svizzera, anche se per il momento nessun veicolo da 60 tonnellate attraverserà il Paese.

Dal momento che con i gicaliner è possibile trasportare un maggior numero di merci con un solo camion, i prezzi del trasporto possono essere ridotti. Questo aumenta ulteriormente lo svantaggio strutturale del trasporto merci su rotaia. Il risultato è un massiccio spostamento del trasporto merci sulle strade di tutta Europa. I gicaliner non contribuiscono quindi a ridurre le emissioni di CO₂, ma ad aumentarle! Il trasferimento modale porterà a un'ulteriore riduzione del trasporto merci su rotaia attraverso la Svizzera. Ciò metterà a rischio la politica di trasferimento modale ampiamente accettata, anche per il trasporto merci nazionale.

Anche la conversione delle strutture di trasporto merci e del materiale rotabile ai gicaliner richiederà elevati costi d'investimento, ma soprattutto aumenterà la pressione sulla Svizzera per autorizzare i veicoli da 60 tonnellate!

Simon Burgunder è coordinatore della politica dei trasporti del SEV.

INTERVISTA CON IL PRESIDENTE DI SEV-GATA PHILIPP HADORN

«Il fatto che non tutte le aziende vengano trattate allo stesso modo da un CCL porta a diversità di trattative»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il settore dell'aviazione del SEV è stato creato 20 anni fa grazie all'integrazione del sindacato del personale di terra GATA nel SEV. Il sindacato Push è stato integrato nel 2017. SEV-GATA rappresenta oggi oltre 7.500 addetti, principalmente presso Swiss, Swissport e altri fornitori di servizi negli aeroporti svizzeri. Bilancio e prospettive con il segretario sindacale Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA da 19 anni.

Cosa è successo esattamente 20 anni fa?

Philipp Hadorn: L'accordo di cooperazione stipulato tre anni prima tra il sindacato del personale di terra GATA (Groundstaff Aviation Technicians and Administration) e il SEV è scaduto nel marzo 2004. Era quindi giunto il momento di capire: vogliamo continuare questa cooperazione di prova, questo concubinato, e costruire davvero qualcosa di più concreto oppure no? A quel tempo, il comitato direttivo di GATA si era preso il tempo necessario per verificare le offerte di vari sindacati. Dopo una votazione, il SEV ha avuto il via libera.

Su cosa avevano votato i membri del GATA nel marzo 2004?

Dovevano decidere se volevano entrare a far parte del SEV. Il Comitato SEV ha poi dovuto approvare la nuova struttura SEV-GATA e la seduta costitutiva ha avuto luogo nell'ottobre 2004..

Come è avvenuto il contatto tra SEV e GATA?

È una storia quasi romantica: la collaborazione era stata proposta nel 2001 dal più alto funzionario del SEV, l'allora presidente del Comitato direttivo dell'associazione André Graf. Egli veniva da Basilea e sua moglie Olga lavorava alla Crossair, dove i dipendenti volevano un CCL e per questo avevano fondato il sindacato GATA. Furono quindi costretti a negoziare un CCL senza sapere come. Quando Olga e altri ne hanno discusso, hanno avuto l'idea: il SEV può aiutarci? Ed è così che Graf è intervenuto facendo in modo che questo diventasse realtà.

E come sei diventato presidente di SEV-GATA?

Sono stato assunto dal SEV nel 2002 come specialista delle trattative per il CCL FFS. E poiché conosco l'inglese, mi è stato chiesto se potevo occuparmi anche del dossier aviazione, che all'inizio era ancora un settore marginale, soprattutto perché i membri del GATA non facevano ancora parte del SEV durante il periodo di cooperazione. Questo grup-

po, ancora relativamente piccolo nel SEV, è diventato presto un po' il mio bambino, perché ho pensato: le loro condizioni di lavoro sono decisamente più precarie che nel resto del trasporto collettivo. Ottenere qualcosa per questi dipendenti era per me uno stimolo sindacale. Dopo tre anni come vicepresidente, nel 2005 ho deciso di assumere la presidenza.

Quali sono state le maggiori sfide per il sindacato in questi 20 anni?

Da un lato, il trasporto aereo è un'attività internazionale molto volatile, perché una crisi da qualche parte, un'eruzione vulcanica o anche solo i timori possono sempre portare a un adeguamento della rete delle linee con breve preavviso; il traffico aereo dipende anche dall'aumento dei prezzi del carburante e dalle perdite. Questo settore è quindi estremamente impegnativo e stimolante. D'altra parte, anche l'integrazione di GATA nel SEV è stata una sfida, perché la cultura del trasporto aereo non è la stessa di quella ferroviaria. Anche se il SEV era già abituato a lavorare con l'industria dei pneumatici, delle funivie e la navigazione, il processo per riunire tutti questi tipi di mobilità collettiva sotto un unico cappello è ancora in corso. Inoltre, nonostante l'esistenza di normative internazionali nel settore del trasporto aereo, le condizioni di lavoro in Svizzera sono solo debolmente regolamentate e le grandi aziende famose non vogliono i CCL. Queste sono ancora tutte sfide da affrontare.

Poi c'è stata la pandemia del 2020, che di fatto ha portato a un secondo grounding dopo quello di Swissair dell'ottobre 2001...

Sì, la crisi della pandemia Covid-19 ha costretto a terra molti aerei svizzeri e ha avuto diverse sfaccettature: da un lato, il trasporto aereo in Svizzera è stato riconosciuto come rilevante dal punto di vista sistemico e ci sono stati fondi pubblici per garantire le operazioni. Il SEV-GATA si è battuto per ottenere

garanzie federali per i prestiti bancari a Swiss e per l'estensione delle indennità statali per lavoro ridotto. D'altra parte, il personale ha dovuto fare molti sacrifici, ad esempio rinunciare in genere al 20% del salario durante l'orario ridotto. Siamo riusciti a ottenere da Swiss la compensazione della riduzione salariale fino al 30 giugno 2020 e continueremo a farlo per gli stipendi inferiori a 4000 franchi al mese. Abbiamo accettato il pensionamento anticipato e la riduzione volontaria dell'orario di lavoro, oltre alla fluttuazione naturale. E all'inizio del 2001 abbiamo concordato un «CCL di crisi» con risparmi socialmente responsabili per il personale, in cambio della promessa



«Le adesioni di GATA e Push sono state un riconoscimento dei risultati ottenuti dal SEV come sindacato forte dei trasporti». Philipp Hadorn, presidente SEV-GATA

di Swiss di affrontare la crisi con l'intera forza lavoro per essere pronti alla ripresa.

Ma poi è arrivato un nuovo CEO che non ha più mantenuto la parola data, ma ha effettuato un licenziamento di massa a causa delle sue valutazioni errate, in contrasto con le nostre argomentazioni chiare e fondate, che ha avuto conseguenze negative durature per il personale e per l'intera azienda fino ad oggi. In linea con le nostre previsioni, la domanda è tornata a crescere rapidamente e ora è quasi pari a quella precedente alla pandemia. Di conseguenza, il personale mancava e siccome non era così facile da reclutare, chi c'era ha dovuto svolgere lavori estremi che in realtà sarebbero stati inaccettabili. Questo vale in parte anche oggi, perché il personale continua a essere insufficiente. In modo grottesco, la riduzione del personale ha avuto un effetto molto positivo sul risultato operativo: la cancellazione dei voli sottoutilizzati ha permesso di ottenere maggiori profitti con un numero inferiore di persone.

Quali sono stati i maggiori successi di SEV-GATA negli ultimi 20 anni?

Abbiamo avuto successo quando siamo riusciti a stipulare nuovi CCL. L'aspetto entusiasmante è che il GATA, fondato da Crossair, è diventato da un giorno all'altro il più forte sindacato del personale di terra di Swissair, dopo il suo grounding nell'ottobre 2001. La compagnia che le è succeduta, Swiss, lanciata il 1° marzo 2002, aveva bisogno di un CCL per tutto il personale di terra, e noi siamo riusciti a ottenere contratti collettivi adeguati e, dopo diversi licenziamenti di massa, abbiamo ottenuto un certo grado di stabilità per il personale. Siamo riusciti anche a concludere con

successo i CCL e a condurre trattative salariali con Swissport e altre aziende. Ad esempio, l'accordo salariale di Swiss per il 2023 è stato il migliore negoziato dal SEV. Insomma, l'adesione di GATA al SEV 20 anni fa è stata un successo, come un successo sono stati i risultati ottenuti dal SEV come forte sindacato dei trasporti. Ciò vale anche per l'ulteriore integrazione nel SEV-GATA da parte di Push, che è stata approvata dal Congresso SEV nel 2017 e ha portato a un aumento dei membri, in particolare presso Swissport.

Quali sono stati i momenti più difficili?

Sicuramente i licenziamenti di massa nei primi anni di Swiss. Dopo il grounding di Swissair, metà della forza lavoro è stata mandata via, e a questo sono seguiti altri tre licenziamenti di massa, che - a differenza del quarto licenziamento di massa durante la pandemia - erano ancora in qualche modo comprensibili perché gli affari erano davvero in calo in quel momento. È stato terribile per l'intero settore. Sono stato anche uno di quelli che, invece di prendersi le ferie estive, ha cercato soluzioni in incontri individuali con i licenziati. È stata una situazione drammatica per le persone colpite, che siamo riusciti almeno ad attenuare notevolmente con i piani sociali. I piani sociali offrono almeno un po' di sollievo nelle situazioni di crisi.

Il cambiamento climatico è una sfida importante per il trasporto aereo. Come si stanno trasformando le sue emissioni dannose per il clima?

Sebbene anche altre forme di mobilità siano dannose per il clima, le emissioni del trasporto



Per il SEV, l'adesione di GATA e Push è stato il riconoscimento dei risultati ottenuti come sindacato dei trasporti forte.

PHILIPP HADORN
Presidente di SEV-GATA

CRONOLOGIA

24 anni di GATA

Markus Fischer. La storia del settore aviazione del SEV è iniziata 4 anni prima della sua fondazione vera e propria con la costituzione del sindacato interno GATA presso Crossair. All'epoca, nessuno poteva immaginare che un giorno sarebbe diventato il più grande sindacato svizzero del personale di terra, ad esempio presso Swiss.

- **Luglio 2000:** i dipendenti di Crossair fondano Groundstaff Aviation Technicians and Administration.

- **1 marzo 2001:** GATA e SEV concordano una collaborazione triennale.

- **2 ottobre 2001:** poiché Swissair è insolvente, i suoi aerei rimangono a terra. Le banche, la Confederazione e i Cantoni immettono denaro, ma migliaia di dipendenti perdono il posto di lavoro. La gestione viene effettivamente trasferita a Crossair e viene preparata una società di successione sulla sua base. GATA diventa respon-

sabile del personale di terra.

- **1 marzo 2002:** lancio di Swiss con 10.500 posti di lavoro, la metà dei quali rimarrà fino alla metà del 2006.

- **Aprile 2002:** primo CCL per il personale di terra di Swiss.

- **Marzo 2004:** i membri di GATA votano a favore dell'integrazione nel SEV.

- **30 settembre 2004:** Swiss pone fine al CCL del personale di terra.

- **28 ottobre 2004:** riunione per

la fondazione del SEV-GATA.

- **14 marzo 2005:** SEV-GATA protesta contro i piani di Swiss per i licenziamenti di massa e il deterioramento del CCL. Il 31 marzo viene raggiunto un CCL senza peggioramenti.

- **22 marzo 2005:** Lufthansa raggiunge un accordo con i principali azionisti di Swiss sulla sua graduale acquisizione nel Gruppo Lufthansa e garantisce il mantenimento dell'hub di Zurigo e del marchio Swiss.

vogliamo amento»



ELISA LANTHALER

aereo sono attualmente ancora particolarmente elevate. Tuttavia, il settore sta investendo molto nella protezione del clima. Swiss, ad esempio, ha adottato misure di riduzione delle emissioni superiori alla media del precedente CEO, anche a terra. In generale, i carburanti rinnovabili vengono miscelati già oggi e la ricerca e i progetti pilota sull'uso delle energie rinnovabili sono in pieno svolgimento. In questo business internazionale, è importante garantire l'innalzamento della posta in gioco a livello globale. Da parte dei sindacati, abbiamo un ampio consenso su questo punto attraverso l'ETF e l'ITF, cosa che purtroppo non avviene ancora da parte dell'industria.

Quali le altre sfide attuali per SEV-GATA?

Le aziende cercano sempre più di scaricare sui dipendenti i rischi economici della loro volatilità, offrendo loro il salario base più basso possibile e la partecipazione agli utili quando le cose vanno bene, ma niente quando vanno male. Stiamo combattendo contro questo fenomeno con un certo successo. C'è anche la questione che non siamo ancora riusciti a coinvolgere un numero sufficiente di aziende in partenariati contrattuali. Ne consegue un campo di gioco non uniforme, con Swissport, ad esempio, che si trova ad affrontare una concorrenza selvaggia. Stiamo cercando di cambiare questa situazione, anche insieme alle nostre parti sociali. Anche l'aeroporto di Zurigo dovrebbe finalmente rinviare e concludere un CCL con noi. Il nostro obiettivo rimane quello di garantire posti di lavoro sicuri con buone condizioni di lavoro. Siamo pienamente impegnati in questo senso e c'è ancora molto da fare.

- **2008:** Swiss Technik viene esternalizzata a Lufthansa Technik Switzerland (LTSW). SEV-GATA raggiunge un CCL nel 2009. 2012: LTSW taglia molti posti di lavoro e chiude il sito di Basilea nel 2013. Alcuni dipendenti si trasferiscono a Swiss, per altri entra in vigore il piano sociale.
- **Dicembre 2012:** accordo con Swiss su dialogo per parità salariale.
- **Maggio 2015:** Swiss cessa le operazioni di volo a Basilea.

- **2016:** Swiss realizza profitti elevati e amplia la sua flotta, SEV-GATA chiede più personale.
- **1° luglio 2017:** SEV-GATA integra l'associazione del personale Push con circa 500 membri: a Zurigo principalmente presso Swissport e SBS, a Ginevra presso Swissport, ISS e Priora - SEV-GATA diventa partner sociale.
- **Maggio-novembre 2018:** trattative sul CCL presso Swissport e SBS a Zurigo.

- **Da marzo 2020:** la pandemia di coronavirus limita fortemente il traffico aereo. SEV-GATA si batte per l'indennità di riduzione dell'orario di lavoro e per gli aiuti federali, la Confederazione fornisce a Swiss garanzie per i prestiti bancari. Nel marzo 2021, SEV-GATA conclude un accordo di crisi con Swiss. Tuttavia, Swiss effettua licenziamenti di massa a partire da maggio. Questo porta a una carenza di personale non appena si riprendono i

- voli - fino ad oggi.
- **11 settembre 2020:** 1.500 persone protestano all'aeroporto di Zurigo contro il deterioramento del CCL di Swissport. A dicembre viene raggiunto un «CCL di crisi».
- **Da ottobre 2020 a luglio 2021:** nessun contratto in Swissport Ginevra, seguito da licenziamenti e mesi di mobilitazione del personale. Solo dopo lo sciopero del 14 luglio 2021 e grazie alla mediazione del Canton Ginevra, è

- possibile raggiungere un CCL di crisi. Nuovo CCL concluso a marzo 2022.
- **23 luglio 2022:** oltre 200 dipendenti di Swissport protestano nuovamente a Kloten. In ottobre, il personale accetta un nuovo CCL.
- **2023:** Dopo un eccellente accordo salariale presso Swiss per il 2023 e ulteriori miglioramenti salariali per il personale tecnico, le trattative salariali per il 2024 sono difficili per Swiss, come per Swissport.

PABLO GUARINO, SEGRETARIO SINDACALE SEV

«Passo dopo passo, abbiamo costruito, una rete sindacale attiva»

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Presente all'aeroporto di Ginevra da 20 anni, l'integrazione della federazione del personale PUSH e dei suoi quasi 500 membri, avvenuta nel luglio 2017, ha dato una spinta al SEV-GATA. Il SEV ha apportato la sua esperienza sindacale.

Fin dall'inizio del SEV-GATA, ci sono stati membri dell'Aeroporto internazionale di Ginevra (AIG), così come una rappresentanza ginevrina nel comitato direttivo del SEV-GATA per molti anni. La maggior parte dei membri lavorava per Swiss. Delle assemblee si tenevano regolarmente a Ginevra. Con l'integrazione di PUSH nel 2017, la presenza del SEV all'AIG è decollata. Per fare un bilancio degli ultimi sette anni, abbiamo parlato con i tre segretari sindacali che si sono succeduti cronologicamente a Cointrin: Tony Mainolfi, Patricia Alcaraz e Pablo Guarino.

Come è avvenuta l'integrazione di PUSH in SEV-GATA nel 2017 a Cointrin?

Tony Mainolfi: PUSH era firmataria di tre CCL, quelli di Swissport, Priora (ora Engie, poi Equans del gruppo Bouygues) e ISS. Successivamente Vebege ha rilevato il contratto di ISS. Il primo luglio 2017, i membri dell'associazione del personale PUSH sono entrati a far parte del SEV dopo una votazione positiva con il 99% dei voti e l'accordo di SEV-GATA. L'obiettivo iniziale era che il SEV offrisse la sua professionalità e PUSH, con i suoi 500 membri, permettesse al SEV di rafforzare il tasso di organizzazione nell'aviazione. La sfida è stata tanto entusiasmante quanto ardua in un settore in cui il grado di organizzazione sindacale è basso e il turnover del personale è elevato.

Patricia Alcaraz: I cambiamenti di denominazione delle società e le battaglie per l'assegnazione degli appalti dimostrano che ab-

biamo a che fare con multinazionali ferocemente competitive che spesso non sono disposte a essere vincolate da un CCL, dato che le gare d'appalto vengono spesso vinte abbattendo i prezzi sulle spalle del personale precario.

Pablo Guarino: Siamo passati da un'associazione che, oltre al contributo per le spese di applicazione, chiedeva ai suoi membri 5 franchi al mese a un sindacato che ha progressivamente chiesto 18,50 franchi e che ha cambiato profondamente il modo di lavorare. Al SEV abbiamo praticato l'azione sindacale come lo conosciamo, facendo votare i membri sugli accordi. Non è stato affatto facile. E ci sono state dimissioni.

In questo contesto piuttosto ostile, come vi siete organizzati?

TM: Dalle riunioni con il personale sono nate delle rivendicazioni. Avevamo una base attiva a Ginevra. Eravamo regolarmente in contatto con le aziende. Nel 2018, diversi colleghi si sono rivolti a noi per semplici domande o per ricevere supporto in caso di controversie con le aziende. Presso Swissport, i dipendenti delle sale VIP ci avevano contattato. Una lettera collettiva firmata da più di trenta persone (quasi tutti i dipendenti) è stata inviata alla direzione per sollevare i problemi riscontrati con i loro superiori. L'obiettivo era quello di creare un sistema basato sul lavoro di prossimità per ottenere mandati chiari e sui delegati di queste aziende.

PA: Nel 2019 sono stati i supervisori di Swissport a rivolgersi a noi.

La pandemia ha rallentato notevolmente il traffico aereo...

PG: ... e agli sviluppi dei contratti collettivi di lavoro. Swissport, ad esempio, ha approfittato della crisi sanitaria per costringere i lavoratori a scegliere tra il licenziamento e la firma di un nuovo contratto di bassa categoria, il che ha provocato un'enorme mobilita-

zione durante un mese tra gennaio e febbraio 2021 con numerose assemblee e azioni, proprio nel bel mezzo del Covid. A Ginevra ci sono stati molti meno licenziamenti rispetto a Zurigo. Hanno anticipato meglio la ripresa, anche se riscontriamo ancora problemi nella gestione degli effettivi, che rimangono insufficienti.

A livello sindacale, dopo il Covid abbiamo assistito alla disdetta di un contratto collettivo, a un vuoto contrattuale, a CCL "di crisi" di corta durata che si sono succeduti fino ad arrivare ad oggi presso Swissport, ad avere un CCL "normale". Ma ci sono stati quattro anni di instabilità. Presso ISS il CCL era stato disdetto, mentre alla Vebege abbiamo dovuto lottare duramente per ottenere un nuovo CCL. Per quanto riguarda Equans, l'azienda è stata acquisita da diverse entità in un breve lasso di tempo. Quindi ci sono stati molti cambiamenti in un arco di tempo molto breve. Questa è una delle difficoltà che si riscontrano nel costruire qualcosa di stabile. Anche i dirigenti cambiano molto rapidamente.

Qual è il vostro bilancio dopo 7 anni?

TM: C'è stato un cambiamento di cultura. PUSH non aveva strutture e tutto si basava su relazioni interpersonali, in particolare intorno alla figura di Henri-Pierre Mullner, presente sul posto e membro del comitato, ma in procinto di andare in pensione. La situazione è cambiata con l'arrivo del SEV, che lavora sulla base di mandati conferiti formalmente dalle assemblee.

PG: Il SEV ha infatti apportato il proprio bagaglio di conoscenze sindacali. Le nostre colleghe e i nostri colleghi ricevono gli inviti alle conferenze in cui viene stilata la lista delle rivendicazioni e possono poi esprimersi sul risultato finale ottenuto con una scheda elettorale che ricevono a casa. Stiamo facendo un autentico lavoro sindacale ed è un vero valore aggiunto per le persone, perché possono partecipare e decidere.



ERIC ROSET

Gennaio 2021 - Nel bel mezzo di una pandemia, i dipendenti di Swissport Ginevra hanno lottato con dignità contro i contratti di bassa qualità.

CONFERENZA DELLA GIOVENTÙ EVG

Difendere i diritti democratici fondamentali

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Il 25 e il 26 marzo 2024 si è svolta a Francoforte sul Meno la Conferenza federale della gioventù EVG, con un ordine del giorno estremamente ricco: più di cento proposte, oltre all'elezione del Comitato federale, inclusa la nomina di una doppia presidenza con pari diritti.

Fra i numerosi oggetti trattati sono stati decisi un aumento dell'indennità di sciopero, un contratto collettivo per tutti, la creazione di posti di formazione, ma anche più formazione politica per i giovani e misure contro lo scivolamento a destra nelle elezioni dei Länder e federali. La lotta contro la destra è stata uno dei fili conduttori della Conferenza. Anche la gioventù SEV era presente, con una delegazione che ha colto l'occasione per fare rete e scam-

biare esperienze con gli omologhi tedeschi.

Oltre un centinaio di delegate e delegati provenienti da tutte le associazioni nazionali e svariati ospiti si sono riuniti il 25 e il 26 marzo presso il Gewerkschaftshaus di Francoforte sul Meno. Il segretario per la gioventù EVG Hussein Khamis ha aperto la conferenza federale lanciando un appello alla responsabilità politico-sociale: «Dobbiamo difendere i diritti democratici fondamentali e lottare per i nostri diritti!» Democrazia e giustizia sociale sono state il filo conduttore della conferenza. «Non è ammissibile che le grandi imprese si riempiano le tasche a spese del personale; intendiamo cogliere la sfida, lottare e vincere questa importante battaglia!» ha proseguito Khamis.

La lotta di EVG contro la destra

Frank Hauenstein, membro del comitato direttivo EVG, si è espresso a chiare lettere contro il populismo di destra e l'antidemocrazia.



Stefanie Fürst, segretaria sindacale della gioventù SEV, al Congresso federale della gioventù EVG.

«Una cosa come quella di oggi non potrebbe più avere luogo, se un'AfD di destra radicale prendesse il potere». Non a caso il comitato federale dell'EVG aveva già deciso nel 2019 che i soci della Alternative für Deutschland e di partiti e gruppi simili non sono i benvenuti nell'EVG, essendo le loro posizioni e i loro obiettivi incompatibili con quelli del movimento. L'EVG ritiene quindi tanto più importanti le prossime elezioni europee e, soprattutto, un'elevata affluenza alle urne. A tale proposito, Hauenstein punta anche sulla gioventù EVG, che può contribuire alla mobilitazione attraverso incontri elettorali.

Rafforzare le giovani leve

Le delegate e i delegati hanno ripetutamente toccato il delicato tasto dei posti di formazione e di quanto sia importante preservarli e crearne di nuovi. In generale, i giovani dovrebbero essere meglio coinvolti: una maggiore parteci-

pazione delle giovani leve nelle tornate negoziali è una delle numerose rivendicazioni presentate all'attenzione del comitato federale EVG sotto forma di proposte. Sempre più spesso si cerca anche di conciliare politica sociale e politica climatica: «L'accessibilità al trasporto pubblico per l'intera popolazione viene prima della logica capitalistica del profitto», ha affermato uno dei proponenti.

Scambio di esperienze e nuove idee

«La gioventù SEV sostiene le richieste della gioventù EVG ed è solidale con le colleghe e i colleghi di DB Cargo», ha affermato la segretaria sindacale Stefanie Fürst a nome della gioventù SEV. Dopo un arricchente scambio di esperienze, la delegazione del SEV è rientrata a casa con nuove idee in valigia. Lo scambio prosegue: è già in programma un invito in Svizzera di giovani colleghe e colleghi tedeschi.

COLPI DI DIRITTO

Diritti delle vittime nel procedimento penale

§ Servizio giuridico del SEV

Ruedi è assistente clienti presso la SOB. Durante un controllo di routine dei titoli di trasporto viene aggredito improvvisamente da un passeggero. Fortunatamente, la polizia dei trasporti interviene velocemente e Ruedi se la cava con una contusione. Per quanto riguarda la procedura penale, Ruedi si pone le seguenti domande.

Ruedi desidera ottenere un'indagine penale sull'accaduto: cosa deve fare?

È evidente che il passeggero ha commesso un reato aggredendo Ruedi nella sua funzione di assistente clienti di un'impresa di trasporti pubblici. Si tratta di un cosiddetto reato perseguibile d'ufficio, ossia le autorità preposte al perseguimento penale devono avviare il procedimento penale (anche senza querela) non appena vengono a conoscenza dell'accaduto. Un procedimento penale deve quindi essere avviato indipendentemente dal fatto che Ruedi presenti o meno una querela penale. È invece consigliabile, per quanto possibile, acquisire immediatamente le prove e, ad esempio, richiedere la conservazione di eventuali registrazioni video e rilevare le generalità dei possibili testimoni.

Mentre Ruedi si stava difendendo dall'attacco, il suo orologio si è rotto. Può esigere dall'aggressore il risarcimento del danno?

Ruedi ha la possibilità di richiedere all'aggressore il risarcimento del danno nell'ambito del procedimento penale. A tal fine è necessario quantificare con esattezza il danno e dichiarare alle autorità penali (polizia o ministero pubblico) che intende chiedere

all'autore del reato il risarcimento dei danni nel procedimento penale. Di norma le autorità penali mettono a disposizione a tal fine appositi moduli. Tale dichiarazione dev'essere resa al più tardi al termine della procedura preliminare.

L'episodio ha disorientato Ruedi, che ora teme il malvivente possa vendicarsi o fare visita a casa sua a causa dell'imminente procedimento penale. Ruedi può chiedere che i suoi dati personali non vengano rivelati nell'ambito del procedimento penale?

Il Codice di diritto processuale penale prevede che, a determinate precise condizioni, le generalità delle parti del procedimento penale possano non essere rivelate. Tuttavia, poiché tale misura ha come conseguenza una sostanziale limitazione dei diritti della difesa dell'autore del reato, la richiesta di anonimato della vittima viene accolta solo in via del tutto eccezionale, ossia nel caso in cui la divulgazione dei suoi dati personali comporti presumibilmente un grave pericolo per la vita e l'integrità fisica della vittima o dei suoi familiari. Un grave pericolo per la vita o l'integrità fisica è presumibile, ad esempio, quando sono state pronunciate minacce di morte nei confronti della persona interessata o di un familiare, quando sono già stati compiuti attacchi in tal senso o quando tali attacchi sono da temere seriamente considerato l'ambiente in cui si muove la persona interessata. Spetterà alla direzione del procedimento decidere se nel presente caso sia soddisfatta una di queste condizioni.

Per domande legali sui diritti delle vittime nel procedimento penale il team per la protezione giuridica del SEV è a disposizione.

CASSA PENSIONI FFS

La lungimiranza paga

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La Cassa pensioni FFS è in buona salute. I pensionati hanno appena ricevuto un bonus di 1000 franchi. Le prospettive restano positive. Intervista con Aroldo Cambi, Presidente del Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS.

Un anno fa hai parlato di un «Annus horribilis 2022», un anno terribile per il settore degli investimenti. Come è stato il 2023?

Il contrario. Il 2023 è stato un anno molto positivo dal punto di vista degli investimenti. I nostri investimenti hanno registrato una performance superiore alla media; in particolare, abbiamo generato un rendimento del 6,5%. Abbiamo potuto distribuire di più a tutti gli assicurati. Abbiamo inoltre versato un premio una tantum di 1000 franchi a tutti i pensionati.

I pagamenti una tantum sono piacevoli, ma come suggerisce il nome, sono una tantum. Non sarebbe più sostenibile introdurre un adeguamento automatico all'inflazione per le pensioni delle Casse pensioni?

La questione dell'«adeguamento automatico al costo della vita» è ancora sul tavolo. Abbiamo preso in considerazione la possibilità di effettuare un pagamento permanente invece di un premio una tantum. Tuttavia, dobbiamo fare dei calcoli a lungo termine, vale a dire che stiamo parlando di pagamenti su un periodo di tempo più lungo, ovvero l'aspettativa di vita media dei pensionati. In questo caso avremmo versato ai pensionati circa 50 franchi all'anno. Abbiamo quindi optato per la donazione una tantum di 1000 franchi. Stiamo lavorando per garantire che anche gli assicurati possano partecipare agli utili in futuro.

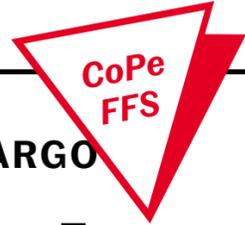
Sarà possibile? Al momento, una crisi sembra rincorrere l'altra. Puoi fare qualche previsione?

Dobbiamo convivere con crisi e tensioni geopolitiche. Tuttavia, ci sono anche segnali che indicano che l'economia globale sta tornando a svilupparsi positivamente. Un anno fa, l'inflazione negli Stati Uniti e in molti paesi dell'UE era compresa tra il 6% e il 10%. Ora è di poco superiore al 2%, quindi si parla di nuovo di inflazione stabile. In Svizzera siamo addirittura al di sotto. La Banca Nazionale Svizzera ha appena abbassato il suo tasso di interesse di riferimento. Questo è un altro segno che l'economia si sta rimettendo in moto.

Abbiamo modificato leggermente la strategia d'investimento della Cassa pensioni FFS. Abbiamo aumentato in misura moderata gli investimenti rischiosi. In questo modo otterremo rendimenti più elevati nel lungo periodo. Anche se questo è un po' più impegnativo, abbiamo una buona capacità di rischio. Al momento il nostro grado di copertura è confortevole. Naturalmente rimaniamo prudenti. Abbiamo una commissione d'investimento molto ampia e con un alto livello di competenza, che ci assicura di non correre rischi inutili e di investire con saggezza.

Qual è la situazione attuale del Consiglio di fondazione? Quest'anno sono previste nuove elezioni.

La collaborazione all'interno del Consiglio di fondazione procede molto bene. Siamo un gruppo di grande esperienza, con molte competenze. Ciò significa che dobbiamo garantire la continuità. Per la stabilità e il successo della Cassa pensioni FFS è molto importante che la situazione non cambi dopo quattro anni. In altre parole, i candidati che presentiamo devono essere eletti. Alla fine tutti ne trarranno vantaggio.



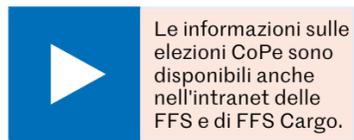
ELEZIONI SUPPLETIVE COPE PRESSO FFS E FFS CARGO

Eletti e voto elettronico

SEV/Fi
juerg.hurni@sev-online.ch

Le elezioni suppletive per le commissioni del personale di FFS e FFS Cargo sono agli sgoccioli: ora che i candidati ai seggi vacanti hanno potuto registrarsi entro l'11 marzo, è chiaro chi è stato eletto e chi è in corsa in elezioni contestate.

Gli eletti per "elezione tacita" sono elencati di seguito. Alcuni seggi CoPe rimarranno vacanti fino alle prossime elezioni suppletive. «Ci congratuliamo



liamo con gli eletti per la loro elezione e ci auguriamo di lavorare a stretto contatto con loro e con i loro CoPe», afferma il segretario sindacale Jürg Hurni, che coordina le elezioni delle CoPe al SEV.

Divisione Viaggiatori

- **CoPe Divisione Superficie Mercato Viaggiatori, Circonscrizione Mercato VS/VGB Zurigo:** eletto Reto Brunner (SEV); **Circonscrizione RIDA:** eletto Markus Frei (SEV), Dipendente.
- **CoPe Superficie Infrastruttura Produzione Viaggiatori, Circonscrizione UHR-Officine di Bellinzona:** eletto Claudio Induni (SEV), Produzione; **UHR-Impianti di Servizio:** eletto Heinz Andreas Willi (SEV), Tecnico di manutenzione livello

3; **UHR-Impianti di Servizio Helpdesk e diagnostica dei veicoli:** eletto Vincent Niklaus (SEV), Assistente tecnico; **UHR-Officine di Yverdon:** eletto Adrien Perroulaz (SEV), Tecnico di produzione livello 3; **Assistenza clienti EST:** eletta Dominique Schmid (SEV), Consulente alla clientela.

Divisione Infrastruttura

- **CoPe Superficie Infrastruttura; Orario ed Esercizio Supporto (FUB), Circonscrizione Supporto:** eletto Andreas Schnell (SEV), Specialista dei centri d'intervento; **Gestione dell'Esercizio Regione Ovest:** eletto Nicolas Poex (SEV), Controllore del treno. **CoPe Disponibilità e Manutenzione (VU), Circonscrizione Regione Centro:** eletto

Philipp Thalmann (SEV), Tecnico Senior SAI; **circonscrizione VU-Regione Sud:** eletto Jan Zimmermann (SEV), B100, Responsabile della sicurezza, montatore di linee aeree speciali.

FFS Cargo

- **CoPe Superficie, Circonscrizione Aarepark:** eletto Bruno Hirter (SEV), Specialista KV-IT-Systeme.

Voto elettronico fino al 21 maggio

Il 19 aprile, tutti gli aventi diritto al voto nelle circoscrizioni elettorali in cui si svolgono le elezioni scritte, riceveranno un messaggio di posta elettronica sul loro account personale delle FFS. Questo contiene i dati di accesso personali e la password per il voto elettronico. È possibile utilizzar-

la per votare su PC, laptop, tablet o smartphone. Una volta completate le votazioni, l'accesso e la password scadranno. È possibile votare fino al 21 maggio.

Votate per i candidati del SEV, in quanto possono rappresentare i loro colleghi con competenza e forza grazie alla loro rete nel SEV e al suo sostegno.

Referente SEV per le domande sulle elezioni CoPe

- **Traffico Viaggiatori:** Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch
- **Infrastruttura:** Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch
- **KB/IM:** Susanne Oehler, susanne.oehler@sev-online.ch
- **Cargo:** Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch

Elezioni presso Cargo

Nella **circonscrizione CoPe Est** (1 seggio), questi due candidati SEV sono in competizione tra loro:



S. Müller. M. Rustemi.

Simon Müller, B100 Livello 2; La sua motivazione: *Apprezzamento del personale e una rappresentanza del personale competente;* **Muhamedin Rustemi**, Specialista RCP; la sua motivazione: *Mi piacerebbe essere un intermediario tra i dipendenti e l'azienda; questo è sicuramente anche un buon passo avanti per la mia crescita personale.*

Elezioni presso Traffico Viaggiatori

Questi candidati del SEV sono in competizione con altri candidati nei seguenti tre collegi elettorali della CoPe Production Viaggiatori:

- **Circonscrizione UHR-Officine Olten (1 seggio):** **Stipo Risonijc**, Coach Qualità e Competenze; la sua motivazione: *Vorrei dare il mio contributo per migliorare la situazione di lavora-*

- **Circonscrizione UHR-Officine Biel/Bienne (1 Sitz):** il SEV appoggia **Roman Mettler**, Tecnico; la sua motivazione: *Penso che tutti i dipendenti debbano ricevere il miglior supporto possibile. Ma voglio anche avere un buon dialogo con la direzione.*

stante le numerose leggi e regolamenti, gli interessi del "piccolo popolo" vengono ripetutamente calpestati. Considero la mia candidatura come membro della CoPe un mezzo adeguato per oppormi con tutte le mie forze a questo sviluppo.

Karsten Englisch, Supervisore dei turni; la sua motivazione: *Ho sempre difeso i miei colleghi, l'uguaglianza, l'equità e la giustizia nell'ambito delle mie possibilità, perché è nella mia natura. Grazie alla CoPe, ho più opportunità di far*

Elezioni presso Infra

In tre circoscrizioni di FFS Infrastruttura si svolgono elezioni competitive tra membri del SEV e altri candidati:

- **CoPe Divisione Infrastruttura, Circonscrizione Disponibilità e manutenzione (1 seggio):** il SEV sostiene **Valentin Schmutz**, Controllo qualità SVRQ; la sua motivazione: *Dopo aver lavorato per molti anni nella CoPe Superficie, vorrei ora impegnarmi nella Divisione CoPe.*



Valentin Schmutz.

- **CoPe Superficie Infrastruttura Disponibilità e Manutenzione, circoscrizione Regione Ovest (1 Seggio):** il SEV sostiene **Ruddy Julien Lugiéry**, Macchinista, montatore di linee aeree speciali, gruista e responsabile della sicurezza; la sua motivazione: *In qualità di rappresentante del personale, voglio migliorare le condizioni dei dipendenti e tenerli informati. Sono convinto che i collaboratori soddisfatti siano più redditizi per le FFS.*



Ruddy Julien Lugiéry.

- **CoPe Superficie Disponibilità e Manutenzione, Circonscrizione Supporto (1 seggio):** il SEV sostiene **Martin Sieber**, Lead tecnico binario; la sua motivazione: *Il mio obiettivo in seno al comitato del personale è quello di promuovere un ambiente di lavoro solidale e rispettoso per tutti. Mi impegnerò affinché le preoccupazioni dei colleghi siano ascoltate e tenute in considerazione.*



Martin Sieber.



Tino Rogowski, impiegato di produzione; la sua Motivazione: *avere sempre un orecchio aperto per i problemi e volerli affrontare e cambiare all'interno dell'azienda.*



- **Circonscrizione Security e Polizia dei Trasporti (1 seggio):** il SEV sostiene **Lukas Neumaier**, Polizia dei Trasporti; la sua motivazione: *Nel mio lavoro attuale, sono estremamente interessato a mantenere le migliori condizioni di lavoro possibili per noi dipendenti. A mio avviso, il modo migliore per ottenere miglioramenti per noi dipendenti è la Commissione del Personale.*

Nei due collegi elettorali seguenti sono in lizza solo membri del SEV, tutti sostenuti dal SEV:

- **CoPe Superficie Produzione Viaggiatori, circoscrizione UHR-Impianti di servizio Oberwinterthur (1 seggio):**

Hüseyin Dikyar, Supervisore dei turni; la sua motivazione: *curare i*



H. Dikyar. M. Dragic.

diritti dei dipendenti. **Mihajlo Dragic**, Supporto alla produzione; la sua motivazione: *Nono-*



K. Englisch. G. Miserendino.

sentire la mia voce. **Gaetano Miserendino**, Diagnostico; la sua motivazione: *I miei colleghi attribuiscono grande importanza ai temi della partecipazione e io vorrei contribuire e rafforzarli a beneficio dell'azienda.*

- **CoPe Divisione Produzione Viaggiatori, Circonscrizione UHR (1 seggio):**

Heinz Ruf, collaboratore helpdesk FSW Berna; la sua motivazione: *Ho sempre difeso le esigenze dei miei colleghi e, con quasi 24 anni di esperienza alle FFS, ho costruito una buona rete che mi aiuterà sicuramente in questo ruolo. Non vedo l'ora di affrontare la sfida.*

Björn Schiemann, Tecnico Assistente; la sua motivazione: *Contri-*



H. Ruf. B. Schiemann.

buire alla vita quotidiana delle FFS.

100 ANNI FA

Il disastro ferroviario di San Paolo a Bellinzona

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

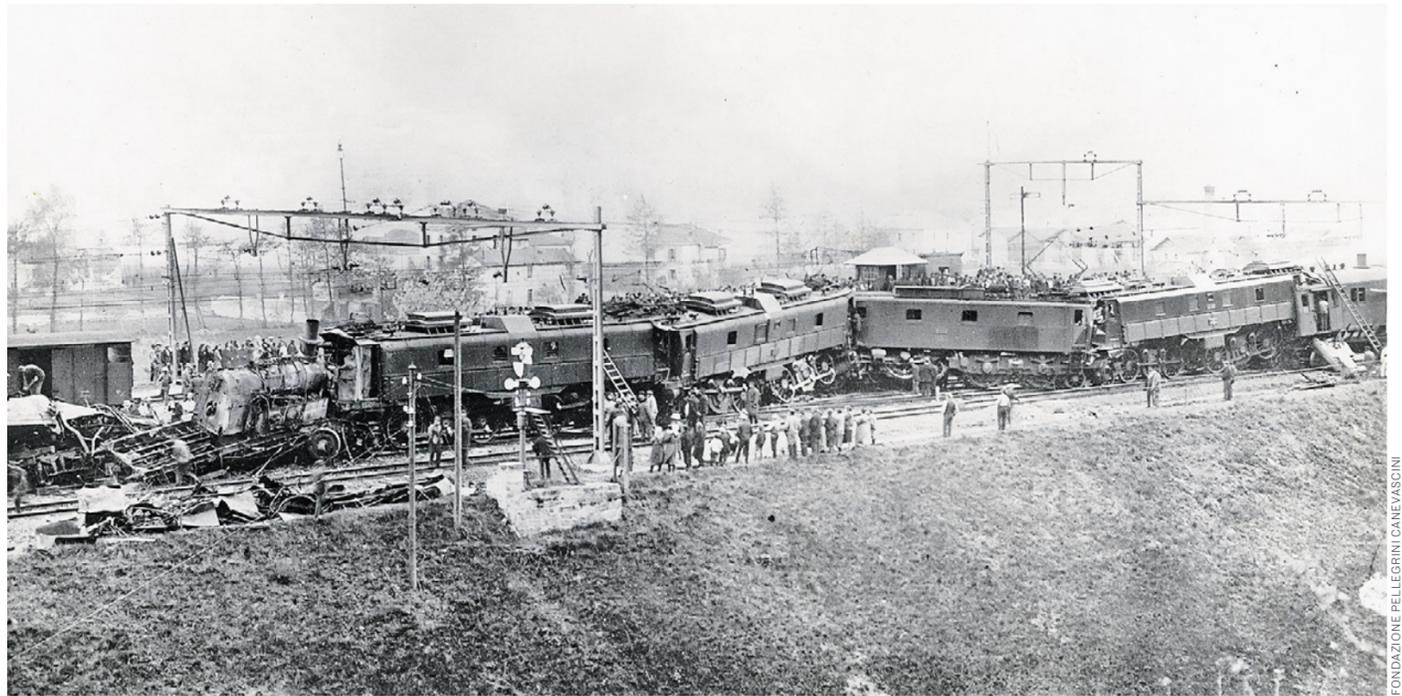
Il 23 aprile 1924, alle 2.30 di notte, presso la stazione merci di San Paolo a Bellinzona, si verificò un tragico disastro ferroviario: due treni si scontrarono frontalmente causando 15 morti e decine di feriti. Sono passati ormai 100 anni, ma questo resta il più grave incidente ferroviario del Ticino.

Era la notte tra il 22 e il 23 aprile del 1924 quando Bellinzona fu svegliata da un fischio fortissimo proveniente dalla zona di San Paolo. Fu subito chiaro che era successo qualcosa di grave, come raccontarono alla stampa i testimoni dell'epoca. Due treni passeggeri, uno proveniente da Chiasso e l'altro da Basilea, si ritrovarono a viaggiare sullo stesso binario. La dinamica dei fatti fu raccontata al giornalista RSI Plinio Grossi dall'Ispettore della stazione di Bellinzona Beniamino Arrigo, nel 1974: «Un crudele destino volle far convergere sull'unico punto precario della stazione, due treni nello stesso istante», spiegò Arrigo nell'espone la dinamica dei fatti.

La dinamica dei fatti

All'epoca erano in corso i lavori di costruzione della nuova stazione merci di San Paolo unitamente all'adattamento della già esistente stazione di Bellinzona. Le SFF, così si chiamavano allora le Ferrovie Federali, le vollero dotare di un moderno impianto centrale elettrico. In Svizzera non esisteva ancora un impianto di quel tipo e di quelle dimensioni, perciò i lavori richiesero più tempo del previsto e, iniziati nel dicembre del 1920, erano ancora in corso al momento della disgrazia. Una situazione che, oltre a comportare l'esistenza di disposizioni e ordini di servizio poco chiari, fece sì che al momento dell'incidente i dispositivi di sicurezza provvisori fossero insufficienti. Così lo scambio 1, che permetteva l'istadamento dei treni provenienti da Nord verso la Principale o verso la stazione merci, era ancora manovrato a mano. Il segnale che proteggeva quello scambio era sprovvisto del segnale avanzato, nonostante già nel 1921 i capimacchinisti avessero segnalato il rischio che questa mancanza comportava. La somma di questi e altri fattori determinò un punto debole, creando una situazione di rischio sulla crociera tra lo scambio 1 e lo scambio 3, dove appunto avvenne il disastro. All'errore umano, determinato poi in corso d'inchiesta, si sommò però anche la fatalità: se uno dei due treni avesse ritardato anche solo di pochi secondi o fosse arrivato prima, lo scontro non ci sarebbe stato.

Cosa avvenne quindi? Il diretto 51b proveniva in ritardo da Chiasso, il diretto 70 partito da



Quel che resta di uno dei due treni dopo l'impatto che costò la vita a 15 persone nel 1924.

Basilea circolava regolarmente. A San Paolo, prima del treno 70, era atteso un merci che, essendo a sua volta in ritardo, diede la precedenza all'espresso proveniente da Basilea nella stazione di Ambri. Del sorpasso però furono avvisate solamente le stazioni fino a Biasca, anziché fino a Bellinzona. Essendo atteso il treno merci anziché il diretto, lo scambio 1 era disposto in deviazione: non fermandosi, il diretto 70 investì il 51b che proprio in quel momento arrivava dalla Principale, diretto verso Castione.

Lo scenario che si trovarono di fronte i soccorritori fu raccapricciante, come si può evincere dalla stampa dell'epoca, non certo avara di dettagli macabri. Scontrandosi, le locomotive e i primi vagoni dei due convogli si accartocciarono. Fuoriuscendo, il gas utilizzato per l'illuminazione di una carrozza tedesca prese fuoco e provocò un disastroso incendio. Le operazioni di soccorso e di sgombero durarono parecchio, coinvolgendo, oltre ai pompieri e al personale sanitario, anche ferrovieri di tutti i servizi, compresi quelli delle Officine, chiamati a smontare sul posto le allora nuove locomotive elettriche in modo da poterne recuperare il maggior numero possibile di elementi. Nello scontro morirono 15 persone, tra loro 6 ferrovieri.

I ferrovieri iscritti al Sindacato SEV vollero ricordare i colleghi periti nella disgrazia e commissionarono all'artista Giuseppe Chiattoni la progettazione di un monumento (vedi foto) che fu ufficialmente inaugurato il 17 aprile del 1927

in Piazzale Antognini alla presenza di migliaia di persone.

Nonostante le norme di sicurezza evolvano, ancora oggi le morti sul lavoro sono una triste realtà, anche in ambito ferroviario, come purtroppo i tragici incidenti degli scorsi anni ci ri-

cordano. Per il SEV la sicurezza in ambito ferroviario è e resta un tema prioritario. La permanente richiesta del SEV è che non solo i ferrovieri, ma anche le aziende e gli enti di controllo preposti mettano in campo tutte le misure possibili per salvaguardarla.



Il monumento voluto dai ferrovieri iscritti al SEV in memoria dei colleghi morti nell'incidente.

Eva Schmidt
eva.schmidt@sev-online.ch

Il 4 aprile, i colleghi della LPV Ticino si sono incontrati alla Casa del Popolo di Bellinzona. L'incontro, presieduto da Marco Magistro, presidente della LPV Ticino, e dal segretario sindacale del SEV Thomas Giedemann, è stato incentrato su uno scambio con la presidente centrale della LPV Hanny Weissmüller e il presidente del SEV Matthias Hartwich. Questi ultimi hanno ascoltato con attenzione i colleghi e hanno manifestato il loro interesse a partecipare alle future riunioni di sezione e alle visite sul terreno in Ticino.

Marco Magistro ha parlato delle sfide attuali, in particolare presso FFS Cargo, che devono esse-

re affrontate insieme. Ora è importante motivare gli iscritti, ma anche i colleghi che non sono (ancora) organizzati, a partecipare attivamente alle attività sindacali. «Solo insieme siamo forti», ha detto Magistro e ha annunciato una giornata di visite per giugno. Hanny Weissmüller ha dal canto suo sottolineato come: «È importante che io conosca i problemi. Solo così potrò sostenervi attivamente».

Bilancio e prospettive

Dopo un inquadramento storico della lunga storia di FFS Cargo, Thomas Giedemann e Marco Magistro hanno approfondito i problemi attuali, riconducibili a diverse dinamiche. Particolarmente influenti sono stati e sono la deindustrializzazione, la pandemia di Covid, l'inflazione e la recessione economica che si è manifestata dopo lo scoppio della guerra in

Ucraina. Nonostante questi e altri problemi, tuttavia, il sindacato SEV è riuscito a mantenere le condizioni di lavoro di FFS Cargo al pari di quelle del resto delle FFS.

Per concludere, Hanny Weissmüller ha fornito una panoramica sulle discussioni in corso nell'UE con una presentazione sulla digitalizzazione/automazione nel trasporto ferroviario. Si è capito che le sfide sono davvero grandi.

Ad esempio, e ne avevamo già scritto sul nostro giornale, si sta discutendo se in futuro la lingua di comunicazione per il personale di locomotiva dovrà essere l'inglese.

Dopo un vivace scambio di esperienze professionali, tutti hanno concordato sul fatto che, almeno al momento, ciò non realistico e avrebbe un impatto drastico sul lavoro quotidiano e sulla formazione dei macchinisti anche in Svizzera.

LPV TICINO

«Solo insieme siamo forti»

FFS INFRASTRUTTURA

Tessera digitale per il parcheggio: un disastro!

SEV. Il 12 febbraio 2024 FFS Immobili ha comunicato a tutti i collaboratori e a tutte le collaboratrici che le precedenti tessere di parcheggio appartengono ormai al passato. D'ora in poi le FFS offriranno solo tessere di parcheggio digitali. Da quel momento in poi si è capito chiaramente: questo progetto è quasi un esempio da manuale di ciò che può essere fatto male. E soprattutto di come alcuni responsabili di progetto possano causare a migliaia di dipendenti più lavoro e fatica, molti fastidi e una continua confusione.

Fin dall'inizio è apparso evidente che le questioni fondamentali non erano state chiarite. Nei commenti interni sono emersi aspetti che evidentemente non erano stati presi in considerazione. Non si tratta di problemi di dettaglio, ma di questioni che riguardano migliaia di dipendenti che lavorano ogni giorno.



Il biglietto deve essere stampato su carta e può essere tagliato a misura e plastificato se si desidera.

Come è possibile che quasi tutti i parcheggi debbano essere inseriti, ma innumerevoli postazioni di parcheggio non sono presenti nel sistema? Come mai non c'è una soluzione valida per i veicoli privati?

Soprattutto nel settore delle infrastrutture, sono molti i dipendenti coinvolti nella manutenzione, nei progetti di costruzione e in occasione di perturbazioni, che devono utilizzare ogni giorno parcheggi diversi durante la giornata. Loro e i loro superiori hanno bisogno di molto tempo e di nervi saldi.

Ora è stato annunciato che una soluzione provvisoria sarà valutata entro dicembre. Tuttavia, le prime multe sono già state emesse. Le soluzioni di emergenza proposte spesso non funzionano o funzionano solo dopo ripetuti tentativi. Intere aree hanno «risolto» il problema in modo ancora più semplice: hanno detto ai loro dipendenti che questo non li riguardava.

Il SEV rivendica un'analisi approfondita dell'approccio attuale. Se il supporto digitale significa che i dipendenti interessati e i loro superiori devono occuparsi di un'ulteriore burocrazia relativa alle tessere di parcheggio, allora c'è qualcosa che proprio non funziona. Questa posizione è ovviamente condivisa fino ai livelli più alti della gerarchia. Le Divisioni interessate dovrebbero ora mettere in chiaro i loro interessi. Il loro personale ha già abbastanza da fare, non ha bisogno di ulteriore lavoro.

PV TICINO E MOESANO

Nomine statutarie del Comitato sezionale

Franco Panzeri. Si è tenuta il 21 marzo alla Casa del Popolo di Bellinzona l'assemblea generale ordinaria della nostra sezione. Molte le trattande all'ordine del giorno, il cui svolgimento è stato preceduto da una relazione di Daniel Burckhardt, vicepresidente di ATTE Ticino, che ha parlato di truffe e di come non cascarci.

In apertura, dopo i saluti di rito la presidente Eliana Biaggio ha ricordato come ancora un anno fa parlavamo di Covid, mentre oggi tutto ci sembra tornato normale, salvo le guerre che si combattono in più parti nel mondo. Dopo un doveroso pensiero per i soci che ci hanno lasciato durante questi ultimi mesi, Eliana ha sottolineato l'impegno della sottofederazione PV in favore dei pensionati. Considerati i forti rincari, a ottobre 2023 l'Assemblea dei delegati della SEV PV aveva approvato una richiesta alla Cassa pensioni FFS per un'adeguata e ormai da tempo necessaria compensazione sulle rendite. Grazie all'impegno del presidente centrale Roland Schwager e del collega Aroldo Cambi del SEV, il 6 dicembre il Consiglio di fondazione della CP FFS ha deciso il versamento di un importo unico di 1000 franchi (pagato con la pensione di marzo). È stato deciso inoltre di adattare il Regolamento della CP: in futuro sarà possibile adeguare le rendite al carovita già con un grado di copertura del 109%, mentre oggi tale grado dev'essere almeno del 120%.

Sotto la guida del presidente del giorno Michele Kessler, l'assemblea ha approvato i conti sezionali per il 2023, che chiudono con un leggero utile, e il preventivo 2024, presentati dal cassiere Alberto Rusconi. Si è poi passati alle nomine statutarie, con l'elezione (la riconferma) all'unanimità della presidente, del comitato sezionale, della commissione di verifica della gestione e di un rappresentante all'as-

semblea dei delegati PV. Al collega Giuseppe Meienberg, membro anche del comitato centrale PV, che non ha sollecitato un ulteriore mandato, è andato il sincero ringraziamento dei presenti. L'assemblea ha approvato alcune modifiche al regolamento di gestione della sezione, dettate dalla recente entrata in vigore della nuova legge sulla protezione dei dati.

Per finire, il segretario SEV Angelo Stropini ha fatto un excursus su vari punti dell'attualità sindacale, ricordando il successo ottenuto dall'iniziativa sulla 13esima AVS. Ha poi accennato agli avvicendamenti ai vertici del SEV nel corso del 2023 e agli importanti appuntamenti con le urne il prossimo giugno.

Torniamo al nostro relatore ospite e al fenomeno delle truffe, di cui sono spesso vittime proprio le persone anziane, in prevalenza sono più uomini che donne. Negli ultimi cinque anni, oltre 700.000 persone in Svizzera si sono lasciate abbindolare, con svariati milioni di franchi finiti nelle tasche di astuti quanto disonesti profittatori. Di solito queste persone adottano il trucco del falso nipote o del falso poliziotto, fanno sottoscrivere abbonamenti e firmare lasciti a organizzazioni inesistenti o disoneste. Tra i consigli che Daniel Burckhardt ha dato, ricordiamo quello di non rispondere a numeri di telefono che non si conoscono, a sms fasulli, non aprire link, o leggere codici QR che portano a falsi siti Internet ecc. Fra l'altro non si devono mai mettere per scritto le password né tantomeno comunicare dati sensibili in risposta alle e-mail di banche o enti vari. Il nostro ospite ha raccomandato ai presidenti di condividere i suoi messaggi con amici e conoscenti.

I quasi 50 soci presenti hanno poi gustato un buon pranzo al ristorante della Casa del Popolo. Il prossimo appuntamento con la sezione è la gita primaverile, il 6 giugno.

SOTTOFEDERAZIONE VPT

Innovativa e solidale



Gilbert D'Alessandro. Il Comitato centrale si è riunito a Briga il 21 e 22 marzo all'insegna della solidarietà e delle nuove idee. Tutti i rappresentanti delle sezioni erano presenti, il che è stato molto gradito.

Siamo stati lieti di accogliere per la prima volta nel nostro organismo Valérie Boillat, responsabile delle ITC. Per lei è stato molto facile integrarsi nel gruppo, soprattutto grazie alla sua capacità di condividere idee e osservazioni. Va anche detto che il nostro organismo è stato ringiovanito, come ha notato con piacere la commissione centrale. Questa giovane generazione è piena di qualità e non ha difficoltà a discutere con i membri più anziani. E tutto questo grazie all'eccellente traduzione simultanea dei nostri pilastri Vincent Brodard e Patrick Rouvinez!

I punti all'ordine del giorno erano molti, ma ecco alcuni dei punti salienti.

1. È stata votata e accettata una risoluzione per sostenere l'USS nelle sue pressioni sulla Confederazione per un cessate il fuoco immediato e permanente a Gaza. È stata inviata all'USS.

2. La Carta della violenza, che l'anno prossimo festeggerà i 25 anni dalla sua sottoscrizione, ha stimolato un dibattito su questo tema nel trasporto pubblico (TP). L'argomento ha suscitato grande interesse. Il comitato è unanime. Le sensibilità della Svizzera francese e tedesca erano tutte sulla stessa lunghezza d'onda: c'è ancora troppa violenza sui trasporti pubblici! Va notato che la violenza verbale si verifica anche sui battelli e contro il personale delle carrozze ristorante. Per questo motivo è stato deciso di organizzare nel 2025 una giornata sulla violenza coinvolgendo tutti i settori. Le modalità di realizzazione saranno discusse e dibattute a tempo debito.

3. Il Comitato centrale ha esaminato la questione del sostegno alle sezioni durante le lotte sindacali. Si è svolta una discussione molto vivace e costruttiva, che è culminata in una decisione positiva su una leggera modifi-

ca del regolamento di gestione. Questa modifica dà un segnale forte alle sezioni in caso di lotta, dato che è chiaro che i fronti tra le parti sociali si faranno più duri.

4. La questione del rapporto tra il SEV e le sue strutture ha suscitato un dibattito, in particolare sul ruolo delle future assemblee dei delegati SEV, che si tengono tra un congresso e l'altro, che come tutti sanno si terrà ogni 4 anni. Il Comitato centrale è stato unanime: questo deve essere un luogo di dibattito e di decisione, in particolare sulle proposte. Il luogo in cui si decidono e si discutono le quote associative. Un luogo di condivisione solidale e unitaria tra un congresso e l'altro. Il Comitato centrale ha incaricato i suoi rappresentanti nel Comitato SEV di rivedere le modalità di calcolo dei seggi a disposizione della VPT. Rifiuta completamente la prima versione del documento di lavoro. Il Comitato centrale della VPT sostiene l'idea del Presidente centrale di calcolare i seggi sulla base della capacità finanziaria delle sottofederazioni, come il Congresso.

5. Il reclutamento del 2023 è stato una grande soddisfazione per il Comitato centrale. La strada intrapresa è quella giusta e dobbiamo continuare su questa linea. Va notato che le nostre azioni per il 2023 prevedevano un sorteggio tra tutti i reclutatori. Sorteggiato da Sirpa Juvonen, membro del comitato e presidente del personale dei vagoni ristorante, il fortunato vincitore è stato Berat Rahimi, presidente di sezione di Bus Ostschweiz. L'estrazione è stata supervisionata dal Comitato di gestione, Raffaele Ferrari.

6. Per quanto riguarda l'assemblea dei delegati della VPT del 20 giugno, il comitato ha concordato che i temi principali dovrebbero essere la mancanza di personale, la violenza contro i lavoratori dei trasporti e la lotta contro la riduzione del tasso di conversione dei fondi pensione.

Abbiamo concluso l'incontro di buon umore e con la determinazione di continuare a lavorare per il bene comune.

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione tutte le tre settimane.
ISSN 2624-7836
Tiratura: edizione italiana: 2 670 copie; totale: 32 416; certificata il 10.10.2023
Editore: SEV, www.sev-online.ch
Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler
Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, giornale@sev-online.ch
Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi
Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Stampa: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch
Prossima edizione: 10 maggio 2024.
Chiusura redazionale: 30 aprile, ore 10.00.

VPT Sottoceneri

18.04
Assemblea sezionale

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

Quando? Giovedì **18 aprile**, ritrovo **19.45**; Assemblea 20-22

Dove? Comano, **Ristorante Rosi** (via Preluna 22, davanti al campetto di calcio).

Ordine del giorno: 1. Saluto di apertura e comunicazioni; 2. Nomina scrutatori; 3. Verbale assemblea autunnale 12.09.2023; 4. Rapporti annuali d'attività 2023: a. Presiden-

te; b. Cassiere; c. Commissione di verifica della gestione; d. Approvazione dei rapporti e discarico del Comitato sezionale; 5. Elezioni Comitato Sezionale VPT Sottoceneri; 6. Presentazione Sezione PV SEV; 7. Votazione proposte per l'Assemblea dei Delegati; 8. Informazioni sull'attualità sindacale VPT; 9. Varie ed eventuali

TS Ticino

23.05
Assemblea generale

Caro/a collega, siamo lieti di invitarvi all'annuale assemblea generale. Riserva la data, ulteriori dettagli seguiranno sul prossimo numero del

giornale.

Quando: 23 maggio alle 17.

Dove: Bellinzona (seguiranno info)

ZPV Ticino

30.05
Assemblea sezionale

Care colleghe, stimati colleghi, la ZPV Ticino vi invita a partecipare all'assemblea sezionale.

Dove? Presso il **ristorante Mövenpick a Chiasso**.

Quando? Il **30 maggio 2024** alle **17**. Seguiranno **dalle ore 19 aperitivo e cena offerti** dalla sezione.

Ordine del giorno: 1. Saluto introduttivo; 2. Nomina presidente del giorno; 3. Nomina scrutatori; 4. Approvazione ordine del giorno; 5. Approvazione ultimo verbale; 6. Relazione del presidente; 7. Relazione di un segretario sindacale; 8. Approvazione dei conti 2023. Rapporto del cassiere e dei revisori; 9. Nomine: a) membri di comitato e del presidente sezionale periodo amministrativo 2025-2028; b) supplente nella commissione di gestione. 10. Benemerenze per i 40 anni di militanza nel SEV; 11. Eventuali.

Il verbale dell'ultima assemblea è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Iscrizioni: nell'apposita lista espo-

sta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 25 maggio**.

PV Ticino e Moesano

06.06
Gita primaverile

Organizza la PV Ticino e Moesano - ferrovieri pensionati - **Gita aperta anche ai membri VPT**.

Quest'anno abbiamo scelto una meta diversa, ma certamente piena di fascino storico-culturale, senza trascurare la gastronomia locale. **Visiteremo la Tenuta Colombara di Livorno Ferraris**, presso Vercelli, ossia l'immenso palazzo che ospita, tra l'altro, **il museo storico dedicato alle mondine**, le tipiche figure storiche di un tempo, ricordate nei canti popolari tradizionali e in vari film neorealisti. Come sempre **ci sposteremo in comodi autobus** attraverso Lombardia e Piemonte, con la consueta sosta per il caffè e brioche. All'arrivo, **previsto per le ore 10.30**, saranno ad attenderci le guide per la **visita del museo**, della durata di **circa 90 minuti**. In seguito, ci trasferiremo all'Antica Osteria la Colombara, per **il pranzo che sarà servito alle 12.30**.

Menu: tagliere di salumi del territorio, battuta di carne cruda alla mon-

ferrina, vitello tonnato, tomini in salsa rosa. A seguire due risotti: alla parmigiana e ai funghi, oppure panissa (riso con fagioli e salame), e il piatto principale: arrosto della vena con patate. Come dessert gustiamo il bunet, dolce tradizionale tipico del Piemonte. Il tutto accompagnato da vini della casa, acqua e caffè.

Il costo della gita è di CHF 60.- e include il viaggio, la visita guidata del museo, l'aperitivo e il pranzo con le bevande all'Antica Osteria la Colombara. **Rientro in serata.**

Orari dei bus dal Ticino (indicativi):

Castione Stazione FFS: **7.30**

Giubiasco, Casa Aranda: **7.45**

Giubiasco Stazione FFS: **7.50**

Lugano Fornaci: **8.20**

Mendrisio Albergo Coronado: **8.40**

Chiasso Boffalora fermata AMSA: **8.50**.

Fermate e orari sono indicativi e potranno subire modifiche a seconda del numero di partecipanti. Ulteriori dettagli saranno pubblicati sul giornale SEV del 10 maggio 2024 e al sito web della sezione SEV PV Ticino e Moesano.

Iscrizioni: il termine è fissato a **lunedì 27 maggio**, ma per questioni organizzative vi saremmo grati per un annuncio tempestivo a:

Sopraceneri: Marco Hefti,
078 846 91 73

E-mail: heftimarco@gmail.com

Sottoceneri: Massimo Piccioli,
079 505 11 07

E-mail: pimax1954@bluewin.ch

Agenda 5/24

CONDOGLIANZE

La Sezione SEV Lavori Ticino esprime sentite condoglianze al collega **Samuele Conceprio** per la perdita del papà

PV TICINO E MOESANO

Il torneo di scala 40 e i suoi vincitori



Eliana Biaggio Anche quest'anno si è svolto il Torneo di Scala 40 al Ristorante Meridiano di Castione.

Abbiamo trascorso una bella giornata in buona compagnia e condiviso un buon pranzo, non è mancata la sana competizione per la vincita del Torneo.

I vincitori sono:

1° Marco Hefti
2° Luciana Balestra
3° Theo Lüthi
4° Gaspare Gatti

Sono sempre bei momenti da condividere e ringraziamo tutti i partecipanti.

SEZIONE PV TICINO e MOESANO

Vacanze al mare 2024

Nuovo: anche per colleghe e colleghi delle sezioni VPT!

Hotel Beau Soleil* a Cesenatico**

da domenica 16 giugno a giovedì 27 giugno 2024

Ritorniamo a Cesenatico presso l'hotel Beau Soleil, situato a due passi dal mare tra il verde della pineta e dotato di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata. La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina riscaldata esterna, una gita pomeridiana e tutte le mance. Malgrado l'aumento del costo alberghiero manteniamo sempre lo stesso prezzo per favorire i nostri partecipanti.

Prezzo per camera doppia: CHF 1190.-
Prezzo per camera singola (piccola): CHF 1390.-
Prezzo per camera doppia uso singola: CHF 1590.-

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

Iscrizioni: entro il **30 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio,
via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco eliana.biaggio@hispeed.ch 079 326 92 94
Massimo Piccioli,
ala Múra 2, 6837 Bruzella pimax1954@bluewin.ch 079 505 11 07

Pagamento: Indicate p.f. il pagamento che desiderate con una X.

- CHF 500.- quale acconto entro il 15.5.2024 e saldo entro il 10.6.2024
 Saldo totale in un solo versamento entro il 31.05.2024

Orario di partenza e luogo salita Bus seguiranno.

Assicurazione viaggi:

se non ne siete in possesso, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento (possibile presso gli uffici postali in collaborazione con La Mobiliare)

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Cesenatico 2024

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

* mettere una x nella casella che entra in considerazione

Data: _____ Firma: _____

UCRAINA

Sindacati contro guerra e liberalismo



Yves Sancey
yves.sancey@sev-
online.ch

Dall'inizio della guerra, il movimento sindacale ucraino, tra cui i ferrovieri, si batte su due fronti e s'impegna fortemente nella lotta per cacciare l'occupante russo e combattere le misure governative che utilizzano la legge marziale per indebolire il codice del lavoro e i diritti sindacali, per preparare la terapia d'urto neoliberale del dopoguerra.

Dall'attacco armato della Federazione russa contro l'Ucraina del 14 febbraio 2022, le «Ukrzaliznytsia» (le ferrovie ucraine) hanno dimostrato di essere un'impresa infrastrutturale essenziale. Con il loro lavoro eroico durante le ostilità e gli attacchi con i razzi, infatti, i ferrovieri contribuiscono alla capacità di difesa dello Stato. Decine di migliaia di persone si sono arruolate nell'esercito ucraino. Un anno fa, secondo i sindacati delle ferrovie ucraine, 353 di loro sono stati uccisi nei combattimenti o nel fuoco incrociato e ben 819 sono rimasti feriti.

Smantellamento silenzioso dei diritti sociali

Mentre la guerra e la sopravvivenza economica assorbono l'attenzione del-

la popolazione, «prosegue uno smantellamento silenzioso dei diritti sociali», avverte Le Monde Diplomatique nel novembre 2023. Già nel marzo 2022, un primo disegno di legge mirava a disciplinare i rapporti di lavoro in tempo di guerra. Il parlamento ucraino ha approvato il progetto senza alcuna discussione o votazione. «Un metodo», spiega Mediapart (21 giugno 2023), «facilitato dal divieto di scioperi e manifestazioni regolato dalla legge marziale, in vigore dall'invasione russa». I datori di lavoro possono ora aumentare l'orario di lavoro settimanale da 40 a 60 ore, licenziare i lavoratori con soli dieci giorni di preavviso o sospendere temporaneamente i contratti di lavoro.

Nel luglio 2022, i parlamentari hanno votato una seconda bozza di testo che sospendeva gli accordi collettivi aziendali e lasciava al datore di lavoro ogni margine di manovra per modificare unilateralmente le condizioni di lavoro. Questa volta, però, il testo imponeva cambiamenti che non si limiteranno alla durata della guerra. Il 9 agosto 2022, l'ETF, la Federazione europea dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti che rappresenta a Bruxelles i sindacati dei ferrovieri di tutti i Paesi europei e i loro membri, compresi quelli del SEV, ha lanciato un allarme. L'ETF aveva scritto alle massime istanze europee per esprimere le proprie preoccupazioni sul disegno di legge n. 5371 che

priva quasi il 70% dei lavoratori dei loro diritti. Chiedeva loro di agire per fermare gli attacchi contro il movimento sindacale in Ucraina.

Il diritto del lavoro: la vittima collaterale della guerra

Richiesta rimasta però inascoltata. La legge è stata ratificata il 17 agosto 2022 dal presidente Zelensky. Per le aziende con meno di 250 collaboratori non si applicano più accordi collettivi: i contratti di lavoro vengono «negoziati» e firmati direttamente tra il datore di lavoro e il lavoratore. In una lettera del 19 agosto indirizzata alla Commissione e al Consiglio europeo, le confederazioni internazionali ed europee dei sindacati avevano denunciato, con rara fermezza, una legge «antisociale», «motivata da oligarchi dietro il partito al potere, che si prendono gioco degli interessi del popolo».

Nel febbraio 2023 Livia Spera, segretaria generale dell'ETF, ha espresso chiaramente la propria insoddisfazione dopo un anno di conflitto: «Il sacrificio dei lavoratori dei trasporti ucraini non dev'essere ricompensato con lo smantellamento dei loro diritti da parte del loro governo. Dobbiamo far sapere ai responsabili politici ucraini che il movimento sindacale internazionale è consapevole delle cosiddette «riforme» e dei piani di privatizzazione che vengono portati avanti sotto la copertura politica di questa

guerra, e che non lo accetteremo. I diritti dei lavoratori ucraini non devono diventare una vittima collaterale di questa guerra.»

Con l'inasprirsi del conflitto, l'offensiva neoliberale del governo raddoppia alla fine del 2023 con un nuovo progetto di riforma del codice del lavoro ucraino elaborato dal ministero dell'Economia e pubblicato dal governo. L'intero documento è composto da 264 articoli e costituisce un attacco antisociale centrale contro i diritti dei lavoratori. L'obiettivo è quello di perpetuare le restrizioni «temporanee» dei diritti del periodo di guerra dopo la vittoria. L'idea è quella di poter ridurre ulteriormente i premi in caso di lavoro straordinario o notturno e di semplificare le procedure di licenziamento dei lavoratori. Il sindacato dei ferrovieri e dei lavoratori dell'edilizia dei trasporti dell'Ucraina (Turtcu), membro dell'ETF, ha reagito nel gennaio 2024 sottolineando la necessità di rivedere tale documento. È urgente perché, se il nuovo codice dovesse essere adottato quest'anno, entrerebbe in vigore già nel 2025.

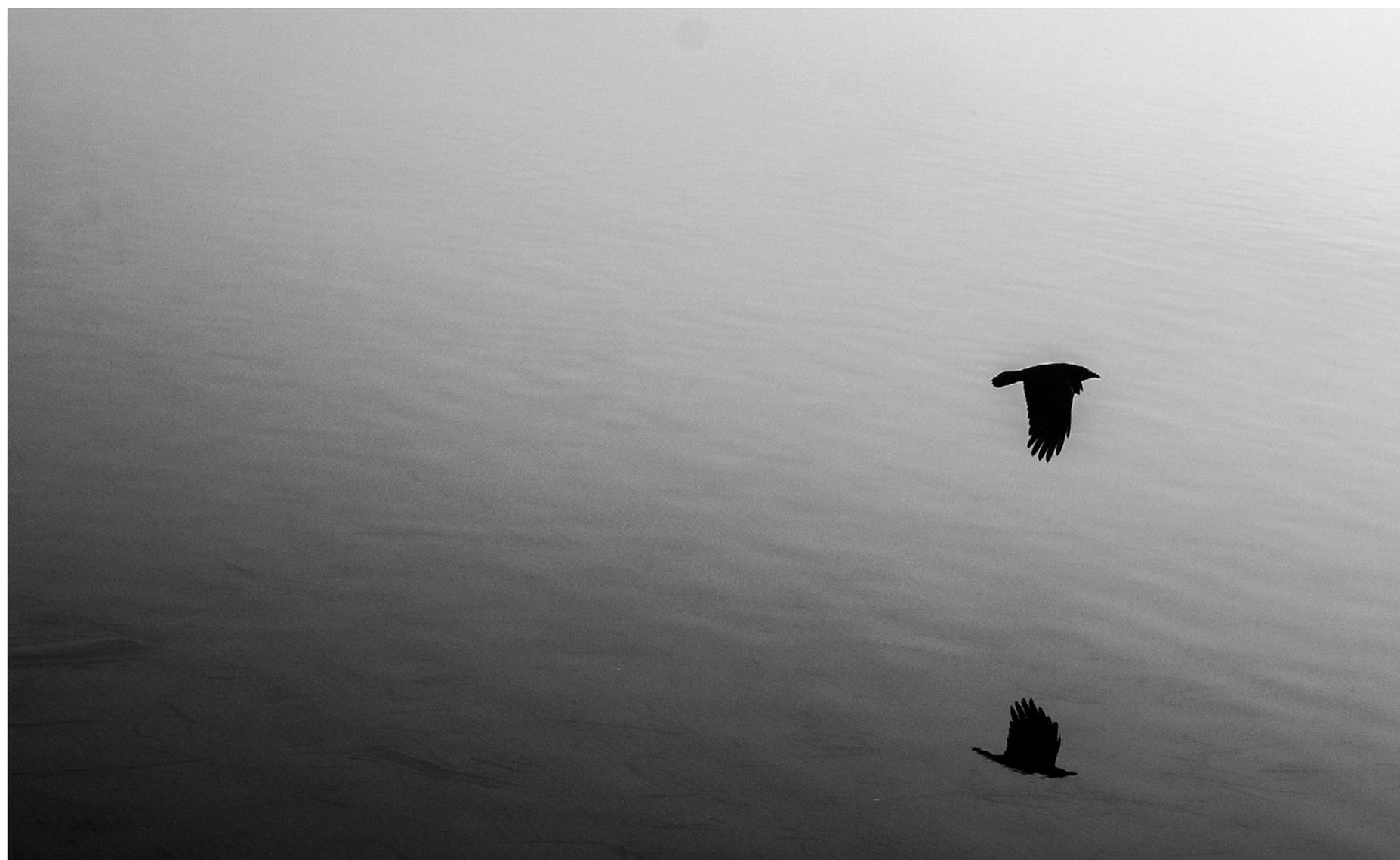
Dopoguerra neoliberale

Ci si può chiedere perché lo Stato ucraino attacchi allo stesso modo il servizio pubblico e il diritto del lavoro, mentre dovrebbe concentrarsi sulla guerra. Anche se la prospettiva può sembrare lontana, la risposta sta nella

ricostruzione attraverso un «piano Marshall», anche per la ferrovia, che stimola l'interesse di tutti. Alla fine del 2022, la Banca mondiale stimava in 350 miliardi di euro il costo dei danni in Ucraina. La questione era già all'ordine del giorno alla conferenza di Lugano nell'estate 2022. La «bozza» del piano di ricostruzione citava come vincolo istituzionale la «posizione di resistenza dei sindacati» ad un «moderno mercato del lavoro». Finora i piani hanno seguito ampiamente le tradizioni neoliberiste, basandosi sui principi di deregolamentazione, liberalizzazione, sostegno alle esportazioni e privatizzazione per attirare capitali.

Le élite ucraine stanno prendendo l'iniziativa di allentare il codice del lavoro per soddisfare l'Europa e il FMI, che avevano «offerto» prestiti condizionati in cambio di «riforme» favorevoli alle imprese, ma anche per attirare capitali europei e americani. Alexander Rodnyansky, consigliere economico principale del presidente ucraino, non nasconde che l'Ucraina deve diventare attraente con «un vasto programma di privatizzazioni e una riforma del diritto del lavoro» (Guardian, ottobre 2022).

Il popolo e i lavoratori ucraini meritano tutta la nostra solidarietà. In Ucraina, guerra e capitalismo sembrano essere solo due facce della stessa medaglia, che porta morte, sofferenza e regressione sociale implacabile.



ECHI

Christian Fankhauser

L'ultimo giorno di lavoro di Christian Fankhauser come dipendente e vicepresidente del SEV è stato il 15 dicembre dello scorso anno. Da allora, ha approfittato del suo

pensionamento per dedicarsi alla fotografia, per la quale ha sviluppato un certo talento. Così descrive la sua passione: «Dopo anni di entusiastica attività,

sento il bisogno di esplorare altri rapporti con il tempo e lo spazio. La mia ricerca fotografica è senza tempo, indefinita e infinita».

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Quale sarà lo slogan USS del Primo Maggio 2024?

- Lavorare meno, lavorare tutti!
- Abbassare i premi, alzare i salari!
- Più vacanze per tutti!

2. Quali sono le maggiori sfide che FFS e FFS Cargo sono chiamate ad affrontare?

- Personale troppo giovane e poco formato.
- Mancanza di personale in molte categorie e problemi di sicurezza nel servizio di manovra, nell'accompagnamento dei treni e nelle officine
- Nessuna sfida in particolare.

3. Cosa hanno votato i membri di GATA nel 2004?

- Se entrare a far parte del SEV.
- Se iniziare uno sciopero a oltranza.
- Su un nuovo CCL.

4. Dove sognava di andare Sophie Aymon finita la scuola?

- In Canada.
- Su una nave da crociera per un anno.
- In Australia.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 30 aprile 2024**;

Inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6; e-mail a: mystere@sev-online.ch; internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono FFS del valore di 40 franchi** – sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 4/2024:
b/b/c/b

Il **buono libri del valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Roland Burgermeister**, di Hünibach, membro **PV Berna**.

SULLE ORME DI...

Sophie Aymon, prima comandante alla CGN



Sophie Aymon il giorno del giuramento, con i suoi nuovi gradi di comandante e cappello.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Il 28 marzo Sophie Aymon ha prestato giuramento. È stato un momento storico, poiché è diventata la prima comandante della Compagnie Générale de Navigation sur le Léman (CGN) in... 151 anni. Il suo giuramento corona una lunga carriera con la CGN, di cui è entrata a far parte nel 2002.

Quando Sophie Aymon ha ricevuto ufficialmente i suoi galloni e il suo cappello da comandante, era allo stesso tempo felice e commossa. La 44enne vallesana è consapevole che questo è un «momento storico» e che si sta voltando una pagina della storia della CGN: «Sono molto orgogliosa per me e per le donne in generale. È una soddisfazione e un grande risultato. Il fatto che la famiglia, gli amici, le amiche e i colleghi siano qui mi scalda il cuore, ed è davvero una giornata molto speciale e gradevole».

Naturalmente, è consapevole di quanta strada abbia fatto e delle nuove responsabilità che deve assumersi. Al timone della sua imbarcazione, la quarantenne è ora «responsabile di tutto. Dell'imbarcazione, dell'equipaggio, del personale addetto alla ristorazione, dei clienti e dell'ambiente. Sono la sola padrona a bordo», riassume. Sophie sa cosa vuole dalla vita e lo esprime chiaramente, anche per quanto riguar-

da il suo cappello: «Poiché le donne non portano copricapi e il cappello non mi si addice, abbiamo trovato un'alternativa. Un tricorno. È lo stesso che indossano le donne della Marina francese», spiega. Aveva sognato di diventare comandante 22 anni fa, quando si è unita alla CGN, «Ma era un po' quasi per scherzo, perché non ce n'erano». Tutta la storia si basa su un altro sogno che, per il momento, non si è ancora avverato.

Allieva diligente a scuola in Vallese, dove ha trascorso tutta l'infanzia a Martigny, all'età di 15 anni era indecisa sulla sua futura carriera. Veterinaria, poi postina o archeologa? Ha frequentato la scuola di commercio ottenendo la maturità professionale. Una volta terminata la scuola, sognava di andare in Australia. Lì aveva trovato una scuola e aveva preparato la domanda di ammissione. Per finanziare il viaggio, aveva però bisogno di un lavoro estivo.

Dopo un tentativo fallito all'Aquaparc, sua sorella, con cui viveva a Bouveret, le aveva detto che la cassiera della CGN si era infortunata e non poteva più occuparsi dell'attracco. Così passò l'estate a sistemare le passerelle delle imbarcazioni dalla banchina. Il lavoro le era piaciuto molto e aveva trovato un ambiente molto accogliente. I colleghi le proposero di fare domanda per diventare marinaio di coperta. Così il progetto non era più quello di andare dall'altra parte del mondo.

«Mi piace dire che la CGN, in fondo, è la mia

Australia. Non ci sono mai stata, anche se da allora ho viaggiato molto, e nel 2002 sono stata assunta come marinaia per la stagione. Per pilotare bisogna passare dal timone, ma all'epoca si era liberato un posto di cassiera». Ha salito i gradini per diventare commissaria di bordo. Dopo una dozzina di anni come cassiera, si è posta una nuova sfida: voleva pilotare. «Del resto è per questo che sono venuta qui. Ho avuto il sostegno dei capitani per chiedere di cambiare indirizzo professionale. La direzione ha accettato nel 2014. Sono dunque partita da zero. Nel 2015 ho fatto i primi approdi».

Sebbene la CGN abbia già avuto donne sul ponte e sulle banchine per circa trent'anni, Sophie è la prima a prestare giuramento come comandante dopo sette anni di apprendistato, durante i quali ha dovuto conoscere tutte le imbarcazioni, tutti i punti di approdo e in tutte le condizioni atmosferiche. Si è candidata alla fine del 2020 e ha superato gli esami necessari.

A volte inizia molto presto la mattina. Si sveglia alle 2.30 e inizia a lavorare alle 3.50: «A volte è difficile! Poi c'è l'alba e ti dici che ne vale la pena. Guidare un battello a pale è straordinario. È una meccanica bellissima. Siamo in pochi al mondo a poterlo fare». In questa professione, avere una vita sociale o familiare rimane difficile. «In estate, in genere, lavoriamo due settimane sì e una no. La sera ci sono molte crociere turistiche. Per 15 giorni non si può uscire la sera.

Dal punto di vista sociale, insomma, non è un lavoro facile.

In inverno, la navigazione turistica è meno intensa. Essendo in possesso di un diploma commerciale, dal 2011 lavora come supporto amministrativo nell'ufficio acquisti della CGN: «C'è un orario di lavoro normale, nei fine settimana e la sera». Qui riceve, gestisce e distribuisce lo stock di attrezzature di uso quotidiano. «Siamo una bella piccola squadra. Quando la Posta arriva con tutti questi pacchi, sono al settimo cielo», confida la donna che sognava di fare la postina.

Il sindacato? «L'ho scoperto grazie a Patrick Clot, meccanico e poi presidente della sezione. Gli ho chiesto di cosa si trattasse. Mi aveva spiegato che il sindacato difende le nostre conquiste e che insieme lavoriamo per il benessere dei nostri colleghi e cerchiamo sempre di migliorare le cose. Gli avevo chiesto allora perché le persone non si sindacalizzassero in misura maggiore. Anche perché il sindacato è necessario perché mette in atto misure di tutela e ci ricorda che abbiamo bisogno di risorse umane all'altezza delle ambizioni della direzione. Quando si è trattato di rinnovare il CCL e la scala salariale, il sindacato ha fatto un lavoro straordinario», afferma con gratitudine. Nel tempo libero, Sophie ama le passeggiate in montagna, la fotografia e la raccolta di funghi. Sta ricominciando a viaggiare. Chissà che un giorno non finisca per visitare la terra dei canguri...

SUI BINARI DELL'AMORE

Bertschy

