



# SEV N.7

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



SEBASTIEN ANEX

**VIOLENZA E TRASPORTI PUBBLICI**

## Quando è troppo è troppo

*Editoriale di Patrick Kummer, vicepresidente del SEV*



**L**e aggressioni fisiche contro il personale di locomotiva e del treno, così come gli insulti verbali, sono ormai un fardello quotidiano per i nostri colleghi e delle nostre colleghe. Dopo la crisi del coronavirus, si è registrato un notevole aumento della violenza verbale e fisica nei confronti del personale dei trasporti pubblici.

Solo qualche settimana fa, ad esempio, alcune decine di giovani si sono scatenati su un treno del Baso Vallese alle quattro del mattino. Il macchinista e l'unico assistente alla clientela presente sono stati lasciati soli a gestire questa difficile situazione. È certamente anche grazie al comportamento prudente dei colleghi presenti sul treno che quella notte la situazione non è degenerata ulteriormente. Episodi di questo tipo causano comprensibilmente ansia nel personale.

Una misura che aumenterebbe nuovamente la sensazione di sicurezza è chiaramente l'impiego di personale in numero sufficiente. Sui treni critici, ad esempio la sera tardi o la mattina presto nel fine settimana, è indispensabile che l'assistenza alla clientela sia affidata a due persone. Senza eccezioni. Ciò richiede un aumento del personale di riserva retribuito, in modo da garantire una doppia assistenza anche in caso di assenza di un collega con breve preavviso.

Nella polizia dei trasporti, 220 agenti non sono chiaramente sufficienti a coprire la presenza quotidiana e i servizi di intervento in tutta la Svizzera. Anche in questo caso, una soluzione fondamentale è l'aumento del personale. Lo scetticismo del SEV sulla chiusura delle stazioni di polizia dei trasporti di

Martigny e Neuchâtel si è rivelato giustificato. Entrambe le stazioni dovevano essere riaperte, sicuramente almeno quella di Martigny.

Ma non sono solo le imprese a essere messe in discussione, bensì anche le forze di polizia cantonali. Sebbene non siano responsabili del lavoro di polizia sui treni, sono responsabili di tutto ciò che accade intorno ad essi. È inaccettabile che gruppi palesemente violenti e altamente ubriachi vengano scortati su un treno e che la polizia si ritiri, come è successo nell'incidente citato.

Le aggressioni nei confronti del personale e la crescente propensione alla violenza sono problemi sociali per i quali non esiste una soluzione semplice, tuttavia, è possibile adottare misure per contrastarli e queste misure devono essere prese con urgenza.

### Giornata Bus

Le rivendicazioni degli autisti per migliorare la loro salute.

3

### PV, RPV, TS, ZPV

Resoconti delle Assemblee dei delegati delle quattro sottofederazioni.

4, 5 e 7

### Settimana corta

Lavorare 4 giorni invece che 5, con lo stesso salario e meno ore: utopia?

9

## Votazione LPP21

Il 22 settembre il popolo svizzero voterà sul referendum contro la riforma della legge sulla previdenza professionale (LPP21). I sindacati, tra cui il SEV, nel 2023 sono riusciti a raccogliere più del doppio delle firme necessarie contro la nuova legge sulle casse pensioni. La nuova legge comporterebbe un aumento dei contributi e una riduzione delle pensioni. In Parlamento, la lobby delle banche e delle assicurazioni aveva ignorato le proposte di compromesso delle parti sociali.

## Commissione migrazione

Besa Mahmuti è ora responsabile della commissione migrazione del SEV. La nuova segretaria sindacale lavora per il SEV da aprile ed è responsabile di diverse ITC oltre che della commissione migrazione. La prossima Giornata della migrazione si terrà venerdì 27 settembre 2024 a Olten. È possibile iscriversi qui:



## Manif europea dei macchinisti

Il 28 maggio scorso, i sindacati ferroviari hanno manifestato a Parigi contro la liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa. Una delegazione del SEV vi ha preso parte. Giorgio Tuti, presidente della sezione ferroviaria della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), nel suo discorso ha messo in guardia dagli effetti della politica di liberalizzazione della Commissione europea e ha chiesto maggiori investimenti nel trasporto pubblico.

## 13a AI?

Nonostante la sua comprensione dell'argomento, il Consiglio federale ha respinto una mozione dei Verdi in tal senso, a causa, a suo dire, della difficile situazione finanziaria.

## COMPORTAMENTO AGGRESSIVO

# Basta alla violenza sui treni!



Gli assistenti alla clientela non devono viaggiare da soli sui treni critici.

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Ogni giorno il personale di locomotiva e dei treni è confrontato con comportamenti aggressivi e aggressioni violente sui treni. Negli ultimi anni il problema si è aggravato e ora, il SEV chiede alle FFS e agli altri responsabili di agire. Abbiamo scambiato due parole a riguardo con Hanny Weissmüller, presidente centrale LPV e Ralph Kessler, presidente centrale ZPV.**

**Hanny Weissmüller, domenica 21 aprile hai preso un treno dal Vallese diretto a Ginevra. A cosa hai assistito?**

**Hanny Weissmüller:** Ho preso il primo treno da Sion in direzione dell'aeroporto di Ginevra che parte alle 04.24. È sempre stato problematico, ma mai così tanto come quella domenica mattina. Su questo collegamento è spesso facile trovare persone ubriache che tornano a casa dopo una festa ma anche viaggiatori come famiglie che si recano all'aeroporto. Il 21 aprile a Martigny sono salite a bordo diverse decine di giovani che avevano frequentato un nuovo locale notturno. La polizia cantonale ha accompagnato i giovani fino al treno, poi si è liberata della «patata bollente». Una volta sul treno, i giovani hanno cominciato a compiere atti di vandalismo. Accanto a me era presente una sola assistente clienti, non due come previsto. Tra i giovani, poi, si è verificato un accoltellamento. Il resto di noi era completamente impotente e a quel punto è stata chiamata la polizia dei trasporti. La mia collega è riuscita a portare in salvo gli altri viaggiatori trasferendoli in 1ª classe. Nonostante il treno abbia effettuato diverse fermate programmate fino a Losanna, la polizia non è intervenuta. A Losanna, dove la polizia dei trasporti ha una base, è finalmente arrivato il supporto e i giovani sono fuggiti. I vagoni sembravano essere stati travolti da un uragano: per la mia collega e per me è stata un'esperienza terribile.

**Ralph Kessler:** Questi episodi sono purtroppo solo la punta dell'iceberg. Negli ultimi anni riceviamo sempre più segnalazioni di violenze e minacce contro il personale dei treni. Non mi stupisce che l'evento citato sia accaduto su quella tratta. Qualche anno fa le FFS hanno chiuso la sede di Martigny della polizia dei trasporti, facendo di Losanna il punto più vicino da dove è possibile intervenire. La polizia cantona-

le, inoltre, si libera degli individui problematici una volta che questi salgono sul treno. Personalmente trovo sconcertante il fatto che la tratta da Martigny a Losanna, con diverse fermate intermedie, duri un totale di 59 minuti e che a quanto pare nessuno sia in grado di intervenire. È normale interpellarsi su quale sia il concetto d'intervento degli organi di polizia.

**Cosa bisogna fare? Le FFS dovrebbero impiegare più personale?**

Hanny Weissmüller: Avere più personale aiuterebbe sicuramente. I treni regionali non accompagnati dovrebbero tornare ad esserlo. Da macchinista, mi ritrovo spesso in situazioni difficili quando viaggio da sola. In caso di collegamenti critici è necessario avere almeno due persone. Ovviamente è importante anche disporre della polizia. È fondamentale che la polizia cantonale ci sostenga, anziché liberarsi del problema quando è impossibile far intervenire la polizia dei trasporti. Anche secondo me chiudere alcune sedi della polizia dei trasporti è stato un errore. In aiuto potrebbero poi essere implementate misure anche nelle stazioni, come ad esempio un'illuminazione migliore.

Ralph Kessler: Vedere i treni nuovamente accompagnati dopo anni in cui non lo sono stati, rappresenta una sfida e un compito tutt'altro che facile per il personale. Un esempio sono i RegioExpress serali tra Ginevra, Vevey e St. Maurice. Le FFS non possono pretendere di viaggiare per anni senza accompagnamento e ripristinare improvvisamente le «condizioni normali» con un solo accompagnatore. In questo caso le FFS non sono riuscite a mettere in atto misure di accompagnamento adeguate. L'accompagnamento dei clienti è attualmente estremamente impegnativo, il carico psicofisico per il personale enorme e si riflette di conseguenza nelle elevate assenze: 26 giorni all'anno per collaboratore. Bisogna urgentemente alleggerire il carico di lavoro per il personale.

**Recentemente la ZPV ha presentato diverse richieste alle FFS chiedendo di adottare misure per migliorare la situazione del personale. Occorre verificare la gestione di segnalazioni ed eventi nonché la mobilitazione delle forze d'intervento presso la centrale operativa della polizia dei trasporti. Le richieste principali riguardano la messa a disposizione di due persone per l'accompagnamento dei treni. Di cosa si tratta?**

Ralph Kessler: Nel 2009, a causa di numero-

si eventi concernenti comportamenti violenti, è stato introdotto l'accompagnamento tramite due collaboratori sui treni per il traffico a lunga percorrenza. Con il cambio d'orario del 2018 e il progetto «Accompagnamento dei clienti 2020» questo accompagnamento è stato poi annullato. Per di più, attualmente le FFS non si attengono ai regolamenti concordati come il doppio accompagnamento dalle 22.00 o sui treni critici delle prime ore del mattino. Chiediamo con insistenza che questi regolamenti tornino a essere rispettati. Già nel 2019 la ZPV aveva chiesto di reintrodurre il doppio accompagnamento generale sui treni del traffico a lunga percorrenza, specialmente a causa delle esperienze negative.

**Le FFS avevano risposto a questa richiesta invitandovi a un colloquio. È bastato?**

Ralph Kessler: In generale dobbiamo constatare che trasportiamo sempre più persone sui treni e che le FFS, ma anche altre ferrovie, operano con piani di accompagnamento che tengono conto solo in misura minima, se non addirittura insufficiente, della situazione attuale. È evidente che occorre intervenire e non solo per ciò che riguarda il personale sui treni, ma anche per la polizia dei trasporti e le polizie cantonali. Più volte abbiamo chiesto alle FFS di mantenere il doppio accompagnamento e a ogni colloquio con loro facciamo presente che attualmente non rispettano i regolamenti concordati come il doppio accompagnamento a partire dalle 22.00 e sui treni mattinieri critici. Con il progetto «Accompagnamento dei clienti 2020» ci sono state fatte inoltre delle promesse (più di due assistenti clienti su un treno di 400 m a due piani), che però, ad oggi, non sono state rispettate. In questo caso le FFS ci hanno mentito, danneggiando la fiducia che si era creata. Quanto sia cambiata la situazione si capisce tornando al 2008: il rapporto di gestione delle FFS indicava che nel corso di quell'anno erano avvenute 240 aggressioni ai danni del personale delle FFS (2007: 236). Il 20 marzo 2024 le FFS ci hanno informato che si erano già verificate circa 400 aggressioni ai danni del personale solo per l'accompagnamento clienti e Cleaning. Tenendo questa frequenza, alla fine dell'anno avremo 1750 aggressioni al personale solo in questo settore.

Hanny Weissmüller: Negli ultimi mesi due miei colleghi macchinisti sono stati picchiati tanto gravemente da rendere necessario un ricovero. Ho avuto modo di parlare anche con colleghi di altre imprese di trasporto ed è chiaro che il problema non riguarda solo le FFS. La scorsa estate, presso la RhB c'è stato un massiccio intervento di polizia in seguito ad atti di violenza di un gruppo di turisti. Il comportamento dei viaggiatori è sempre più violento anche per gli altri settori dei trasporti pubblici, come bus e tram.

**In Germania, EVG ha minacciato lo sciopero durante EURO 2024, qualora non si dovesse arrivare a una soluzione riguardo a violenze e aggressioni. Com'è la situazione in Svizzera sul tema dei treni che trasportano tifosi?**

Ralph Kessler: Per i treni dei tifosi ci si passa la palla da anni tra club, Swiss Football League e politica, senza però essere mai arrivati a risultati o misure concrete. In generale, per l'accompagnamento dei tifosi e tutto ciò che riguarda la tifoseria, ci sono stati pochi esempi positivi e di successo (ad. es. YB). Sarebbe ora che politica e Swiss Football League smettessero di fare tira e molla. Le richieste della tedesca EVG sono comprensibili e condivisibili. Oggi non è infatti più possibile gestire eventi di questa portata senza l'implementazione di rispettive misure. La politica dovrebbe finalmente lanciare un chiaro segnale in questo senso.

GIORNATA SETTORE BUS

# Salute e malattie professionali al centro dei dibattiti

**Yves Sancey**  
yves.sancey@sev-online.ch

**Il 22 maggio a Berna, Elisabeth Küng ha presieduto la riunione della VPT settore autobus. Sempre molto seguita, la riunione è stata interattiva e partecipativa, con molte discussioni incentrate sulla salute degli autisti e delle autiste di autobus, che è molto a rischio. È stata adottata una risoluzione per intervenire su questi temi essenziali.**

Nella sala Unia dell'Egghölzli erano rappresentate numerose sezioni di tutta la Svizzera. Il presidente centrale della VPT Gilbert D'Alessandro ha dato il benvenuto ai 65 membri aventi diritto di voto, al presidente e alla vicepresidente del SEV,

## 4a inchiesta sulla salute

Il 3 giugno è iniziata la quarta indagine denominata TRAPHEAC. È condotta da Unisanté in collaborazione con i sindacati, tra cui il SEV. Valérie Boillat, vicepresidente del SEV, insiste sulla necessità di una buona partecipazione: «Partecipate, è un'occasione unica per ottenere dati cruciali che ci mancano e per fare progressi nella ricerca e nel riconoscimento delle malattie professionali». È possibile partecipare al sondaggio su trapheac.ch (vedi pag. 6).

al vicepresidente della VPT, a numerosi segretari sindacali e ai tre traduttori. Ha poi parlato dei tagli annunciati per il traffico regionale viaggiatori (TRV) e delle azioni SEV, in particolare della cartolina-azione da scrivere e firmare (da ordinare e depositare presso i segretari sindacali) e della prossima petizione (vedi dettagli a pagina 5, Giornata della ferrovia). Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha invitato a votare "sì" all'iniziativa il 9 giugno, in modo che i premi possano finalmente avere un limite massimo, dando così un sollievo concreto alle finanze della popolazione. Ha difeso i servizi pubblici e i trasporti pubblici, che sono sotto attacco da parte dell'Europa e dai tagli del Consiglio federale al TRV. Per questo è necessaria una base forte e ben organizzata.

Yves Sancey, responsabile della comunicazione, ha poi presentato i risultati dell'opuscolo sulla terza indagine riguardante le condizioni di lavoro e di salute nel settore degli autobus. I dati sono impressionanti: più di un collega su due soffre di dolori muscolari alle spalle e al collo, stanchezza anomala e mal di schiena. Di conseguenza, aumentano le assenze per malattia, gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali. I fattori più preoccupanti che contribuiscono alla cattiva salute sono gli orari di lavoro superiori alle 10 ore, i periodi troppo lunghi senza accesso alla toilette, i tempi di guida superiori alle 4 ore - con tempi di guida calcolati troppo brevi per potersi alzare per almeno 5 minuti per una pausa al capolinea - e il



Il Comitato del settore bus è stato rieletto. Da sin.: Carmelo Scuderi, Dominik Plüss, Marcel Betschart, Sandro Bonomi, Vincent Boileau (nouveau); sotto: Elisabeth Küng et Dashurije Tafolli.

comportamento problematico di ciclisti e utenti della strada.

L'elenco delle malattie professionali è talmente lungo che sia le aziende che gli enti come la SUVA, che hanno un ruolo e delle responsabilità nella loro prevenzione, dovrebbero agire il prima possibile. Non si tratta di disturbi minori, ma di disturbi mentali, depressione, disturbi del sonno, diabete, cancro ai polmoni, cancro gastrointestinale e suicidio. Negli ultimi tre anni, il personale alla guida è stato identificato come quello con il più alto rischio di mortalità rispetto al resto della popolazione svizzera. Per questo motivo, l'assemblea ha votato a favore di una risoluzione (vedi sotto) che presenta cinque richieste minime, indirizzata sia all'UTP e all'UFT, che sarà inviata insieme all'opuscolo, anche alle sezioni e ai segretari sindacali, incoraggiandoli a farla propria adattandola per la distribuzione ai dirigenti delle aziende di trasporto.

Nel pomeriggio, la parte statutaria dell'assemblea ha visto una serie di votazioni e l'elezione del nuovo comitato (foto), che comprende un nuovo membro, Vincent Boileau, autista di TransN. È stato reso omaggio al membro uscente Vincent Leggiero, che non ha potuto partecipare. Susanne Oehler ha presentato la Legge sulla durata del lavoro (LDT) e ha avviato un dibattito su come migliorarla.

Le discussioni del workshop hanno portato a vivaci dibattiti sui benefici e sui rischi del lavoro a

tempo parziale come soluzione. Sono emersi altri problemi, come la durata del tempo di lavoro non sempre garantita, orari annunciati in ritardo, autobus elettrici troppo silenziosi, zone 30 all'ora che rendono impossibile il rispetto degli orari la sera e lamentele da parte degli utenti per tariffe eccessive.

## Risoluzione

**I delegati del settore autobus del SEV VPT riuniti a Berna hanno votato a favore della seguente risoluzione:**

**È imperativo e urgente che le aziende di trasporto si rendano conto che la salute dei loro autisti deve essere preservata. Per questo motivo vi chiediamo di sostenere e realizzare queste cinque richieste minime che miglioreranno la salute nel nostro settore:**

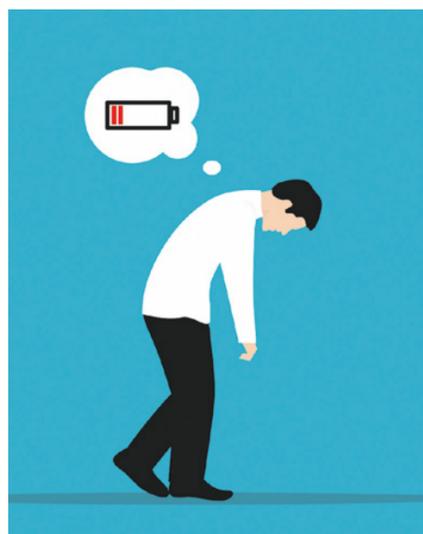
- Orario di lavoro massimo di 10 ore.
  - Periodi giro di riposo di almeno 12 ore.
  - Garantire l'accesso ai servizi igienici, vale a dire servizi igienici adattati a ciascun terminale, e un tempo sufficiente per utilizzarli.
  - Tempo massimo di guida di 4 ore per turno, con un tempo minimo garantito per le pause.
- 5. Occorre allestire corsie preferenziali a uso esclusivo dei bus. Spetta alle aziende prendere gli accordi necessari per garantire l'uso esclusivo.**



L'anno scorso, i Cantoni nel complesso hanno registrato un'eccedenza cumulativa di 2,2 miliardi di franchi, mentre avevano preventivato un deficit di 1,6 miliardi di franchi. I Cantoni giustificano questo "errore di calcolo" di 3,8 miliardi principalmente con entrate superiori al previsto (imposte sulle aziende) e spese inferiori (rifugiati ucraini in calo). L'USS chiede che il margine di manovra finanziario venga utilizzato nell'interesse della popolazione, soprattutto perché la Confederazione sta realizzando dei tagli.



Secondo l'Indagine sulla salute in Svizzera 2012-2022, la percentuale di persone che si sentono stressate sul lavoro è aumentata dal 18% al 23%. La percentuale di donne che si sentono emotivamente esauste sul lavoro è salita dal 20% al 25%. Le donne hanno subito discriminazioni di genere molto più spesso degli uomini (8,4% contro 1,5%). Secondo l'USS è urgente accorciare le settimane lavorative e ridurre il carico di lavoro, rispettare le norme sul riposo ed evitare modifiche dell'orario di lavoro all'ultimo minuto.



**FRANZISKA SCHNEIDER** risponde

## Chi paga gli schermi in più per il telelavoro?

**Le FFS costringono sempre più persone a lavorare da casa perché negli uffici non c'è più spazio sufficiente. È normale che poi si sia costretti a comprare da soli un secondo o un terzo schermo, a seconda della propria professione, e a sostenere la maggior parte dei costi?**

Dopo il coronavirus, il telelavoro è diventato una forma normale o riconosciuta di lavoro in un'ampia categoria di aziende. In precedenza, si trattava di una modalità di lavoro particolare, limitata a pochi settori. Per quanto riguarda il lavoro in azienda, le condizioni per svolgere il lavoro e sostenere i costi sono generalmente note. Per il telelavoro, invece, ci sono ancora alcune incertezze. In linea di massima, però, si continua a svolgere lo stesso lavoro, ma non più direttamente in azienda.

Il datore di lavoro è libero di decidere dove deve essere svolto il lavoro in base al suo diritto di impartire istruzioni. Ha

quindi il diritto di prescrivere o vietare il telelavoro per qualsiasi motivo. Tuttavia, non può esimersi da tutti i suoi doveri, come quelli relativi all'istruzione, alla tutela della salute o all'assistenza, anche nell'ambito del telelavoro. Ciò vale anche per l'obbligo di fornire il materiale di lavoro necessario.

Se per il telelavoro sono necessari strumenti per esercitare la propria attività, il datore di lavoro è tenuto a sostenerne i costi o a fornire il materiale corrispondente. Questo vale per tutte le spese necessarie e le spese vive. In cambio, l'attrezzatura di lavoro rimane di proprietà dell'azienda e deve essere restituita quando non è più necessaria. In concreto, ciò significa che le FFS possono richiedere il telelavoro. Le spese per gli schermi necessari sono tuttavia a carico delle FFS, che possono anche fornire gli schermi appropriati dal proprio stock.

Franziska Schneider è a capo del servizio giuridico del SEV. Hai una domanda? Scrivici a giornale@sev-online.ch.



L'elezione del segretario centrale Rolf Von Däniken e del vicepresidente centrale Christian Eichenberger.

## ASSEMBLEA DEI DELEGATI RPV

# Provvedimenti per migliorare la sicurezza

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**La 127ª assemblea dei delegati della sottofederazione del personale di manovra RPV, svoltasi a Berna, ha approfondito il tema della sicurezza nel proprio settore di lavoro, nonché discusso i problemi quotidiani ed eletto il comitato e la commissione centrali.**

Il presidente centrale RPV Danilo Tonina ha accolto la ventina di delegati all'hotel Bern, dove il segretario sindacale René Zürcher li ha aggiornati sui temi d'attualità riguardanti il SEV. «Ci stiamo preparando alle eventuali trattative con FFS e FFS Cargo per il rinnovo del CCL», ha spiegato indicando che non è ancora stato deciso se il CCL verrà rinegoziato e, in caso affermativo, in quale periodo. La prossima conferenza CCL, alla quale parteciperanno anche i delegati della RPV, si terrà in agosto.

Christian Eichenberger, vicepresidente centrale, ha in seguito illustrato diverse misure adottate o previste a FFS Cargo per migliorare la sicurezza nel settore della manovra. Anche l'anno scorso si sono verificati alcuni incidenti, di cui uno con esito mortale a Berna che ha scioccato colleghe e colleghi. FFS Cargo ha emanato uno scritto (G-2024-001) per lanciare un progetto pilota che prevede la riduzione a 20 km/h della velocità delle corse di manovra in diverse località. Lo scritto suscita però molte perplessità, in quanto utilizza anche termini non conformi alle disposizioni di circolazione. A metà anno, l'efficacia di questi provvedimenti dovrebbe subire una prima verifica. La nuova applicazione WaRa («Warnfunktion Rangier - funzione di avvertimento manovra»), che dovrebbe permettere di evitare incidenti di manovra, è giunta alla sua fase introduttiva. Le FFS hanno emesso diverse disposizioni di sicurezza, tre le quali quelle riguardanti la trasmissione di informazioni sull'ordine di partenza in caso di corse indirette e l'uso dell'avvisatore di binario. Un altro aspetto che fa molto discutere è l'obbligo di portare protezioni auricolari. «Vien da sperare che, a forza di ricevere regolamentazioni, si riesca ancora a lavorare», ha commentato un collega.

### Elezioni e votazioni

Le elezioni del comitato e della commissione centrale non hanno suscitato alcuna discussione. Danilo Tonina è stato confermato presidente centrale, Christian Eichenberger vicepresidente, Heinz Schneider cassiere

centrale e Rolf Von Däniken segretario centrale. Quale rappresentante della Romandia è stato eletto Frederic Monnier, mentre rimane purtroppo vacante il seggio di rappresentante del Ticino, dopo che Yuri de Biasi ha comunicato il suo ritiro. Yuri ha comunque dato la disponibilità a collaborare sino a quando sarà stato trovato un successore. Richard Schlegel resterà nella CVG SEV, mentre la CVG RPV sarà composta da Daniel Purtschert, Peter Zürcher, Ilican Yüksel e Roger Amsler. Christian Eichenberger è stato confermato in seno al comitato SEV, con Daniel Purtschert come sostituto. Sebastian Jaeger è stato eletto delegato alla conferenza CCL, con Ilican Yüksel come sostituto. Restano vacanti anche i seggi in seno alla commissione donne e alla commissione migrazione. Dopo le elezioni, la sottofederazione ha congedato Yuri de Biasi, giunto dopo numerosi anni al termine dei suoi incarichi.

I delegati hanno poi approvato all'unanimità conti e preventivi della sottofederazione.

### Turni lunghi e fluttuazioni elevate

Per finire, l'assemblea dei delegati ha ascoltato i vari rapporti regionali presentati dalle sezioni che, nonostante i miglioramenti delle condizioni d'impiego ottenuti grazie al SEV, sono confrontate con problemi quotidiani, da ricondurre alla mancanza generalizzata di personale nel settore della manovra.

In Romandia, il personale di manovra viene spesso chiamato a svolgere turni troppo lunghi. Giornate di lavoro di 12 ore sono ormai molto frequenti. Spesso, queste prevedono anche lunghe pause ma, per esempio a Ginevra, mancano poi locali adeguati a trascorrerle. Queste situazioni generano spesso assenze per malattia. Nella Svizzera orientale, i turni lunghi sono meno diffusi, ma il personale è confrontato con il problema delle fluttuazioni: «Vediamo spesso giovani inseriti dopo un breve periodo di formazione, anche piuttosto superficiale e che, appena iniziano a lavorare come si dovrebbe, abbandonano il posto», ha riferito un collega. Secondo i membri della RPV, queste situazioni sono da iscrivere al livello insufficiente degli stipendi iniziali. Tutti questi temi generano frustrazione e fanno molto discutere, per cui dovranno essere ripresi nel quadro delle prossime trattative.

Il prossimo evento importante è in agenda il prossimo 3 giugno: all'hotel Olten si terrà infatti il convegno dei macchinisti B100. La prossima assemblea dei delegati RPV si terrà l'11 giugno 2025, per una volta non all'hotel Bern, ma al Novotel, alla Guisanplatz di Berna.

## ASSEMBLEA DEI DELEGATI TS

# Contratto fisso anche per chi oggi è temporaneo

**Chantal Fischer**  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Delegati e delegati della sottofederazione TS si sono riuniti lo scorso 17 maggio all'hotel Olten di Olten, per la loro assemblea annuale. Diretta dal presidente centrale Sandro Kälin, essa si è confermata un evento informativo e collegiale, caratterizzato da discussioni molto impegnate.**

Il programma del mattino ha molto sollecitato gli aventi diritto di voto, chiamandoli a eleggere i membri dei vari organi: molte colleghe e colleghi sono stati confermati e altri eletti per affiancarli. Le elezioni sono avvenute in modo molto spedito, interrotte solo dagli applausi per le colleghe e i colleghi eletti.

I membri della commissione centrale sono stati confermati all'unanimità: presidente Sandro Kälin, vicepresidenti Maurizio Sulmoni e Sylvian Sahli, cassiere Bruno Senn e responsabile del servizio stampa Roger Derungs. Sono stati eletti anche i rappresentanti nel comitato SEV, i membri della commissione di verifica della gestione e i delegati alla conferenza CCL. Viviane Kehl continuerà a rappresentare TS in seno alla commissione donne e Adrien Bardet in quella dei giovani, anche se lui avrebbe voluto trovare un rappresentante più giovane. Per la commissione migrazione sono stati designati due nuovi rappresentanti, nelle persone di Nicola Sacco e Yuri de Biasi, che andranno ad affiancare Tino Rogowski.

Al rapporto del cassiere sono seguiti due rapporti delle commissioni e la trattanda del reclutamento che, con quasi 700 nuovi membri da gennaio ad aprile 2024, ha confermato il momento positivo del SEV.

### Trattamento dei colleghi temporanei

Nel pomeriggio sono state trasmesse molte informazioni. Sylvian Sahli ha presentato una proposta della sezione TS Romandia sugli impieghi temporanei. Colleghe e colleghi della sezione che dispongono di un contratto fisso hanno chiesto che vengano presi provvedimenti «Per limitare il numero di dipendenti temporanei nelle officine e nelle professioni di pulizia». Le sostituzioni a getto continuo di colleghe e colleghi con contratti a termine generano «Una perdita di know-how, che va sommersi al tempo che i dipendenti fissi perdono per istruire continuamente i nuovi arrivati». La proposta chiede quindi che TS e comitato SEV discutano delle possibili soluzioni a questo problema. La proposta è stata accolta all'unanimità e consegnata al vicepresidente del SEV Partick Kummer che ha raggiunto i delegati a mezzogiorno. «Il nostro obiettivo

sarà di ottenere per il maggior numero possibile di queste colleghe e colleghi un'assunzione in pianta stabile», ha commentato Kummer. Il tema verrà quindi presentato nelle varie istanze e i delegati TS saranno informati sulla sua evoluzione.

### Le prossime sfide

Nella sua relazione, Patrick Kummer ha parlato del futuro del CCL di FFS e FFS Cargo, delle trattative salariali dell'anno scorso e di quest'anno, della situazione generale di FFS Cargo e delle esternalizzazioni nella manutenzione.

Se i CCL FFS e FFS Cargo non saranno disdetti entro fine ottobre, verranno prorogati automaticamente. «I CCL attuali sono senz'altro molto validi, ma un loro ulteriore miglioramento potrebbe contribuire ad affrontare la cronica mancanza di personale specializzato», ha spiegato Kummer.

Si è discusso animatamente sul tema delle trattative salariali. Patrick Kummer ha sottolineato: «Il risultato delle trattative salariali del 2023 è stato accolto con favore da molti colleghi». Anche il pagamento una tantum - non sostenibile - di 1.000 franchi incluso nel risultato è stato generalmente ben accolto, non da ultimo dai colleghi della fascia salariale massima. Il prossimo autunno negozieremo nuovamente le misure salariali generali e individuali. L'inflazione è reale e si è fatta sentire anche quest'anno.

Il vicepresidente del SEV ha aggiunto che il trasporto merci dovrebbe far parte dell'incarico di servizio pubblico, per dare maggior slancio al trasferimento dalla strada alla ferrovia e sostenere così anche FFS Cargo.

### Proposte della sottofederazione

Una proposta della sezione della Svizzera orientale chiede di affrontare il problema delle continue esternalizzazioni nel settore della manutenzione, esigendo in particolare che si eviti di dare incarichi di manutenzione e controllo ad aziende private. Il problema è stato ripreso dal SEV nell'ambito di un incontro al vertice tra i sindacati della comunità di trattative e le FFS, la cui direzione ha negato che siano in corso provvedimenti di esternalizzazione. Anzi, negli ultimi anni il settore avrebbe visto una crescita dei posti di lavoro. Il SEV continuerà comunque a sorvegliare da vicino possibili esternalizzazioni nel settore e in tutta l'azienda.

Il segretario sindacale Jürg Hurni, giunto pure lui sul posto durante la pausa di mezzogiorno, ha quindi riferito dell'andamento di alcune proposte delle sezioni TS e risposto ad alcune domande.



Colleghe impegnate della sottofederazione TS

## GIORNATA SETTORE FERROVIA E TURISMO

## «Dobbiamo farci sentire!»

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

È toccato al presidente del giorno Aurélien Mouche aprire il raduno del settore VPT Ferrovia e turismo il 16 maggio a Berna. Un momento informativo che ha lasciato anche molto spazio allo scambio.

Nella sede di UNIA all'Egghölzli erano presenti i delegati di 21 sezioni. I 35 aventi diritto di voto si sono dapprima chinati sulle imminenti elezioni. Il comitato di settore e i membri del Comitato centrale VPT sono stati eletti all'unanimità per il periodo 2025 - 2028, come proposto. Aurélien Mouche sostituirà l'uscente Laurent Juillerat.

Il presidente centrale Gilbert d'Alessandro si è rallegrato che la VPT sia solidamente posizionata e ben rappresentata in tutte le regioni del Paese. Egli ha accennato anche al momento politico favorevole ai sindacati, che ha percepito con l'accettazione della 13esima rendita AVS. «Ora tocca a premi di cassa malati adeguati», ha sottolineato, richiamando ai presenti la necessità di votare per l'iniziativa per premi meno onerosi.

Di politica dei trasporti ha parlato Simon Burgunder, che al SEV è responsabile di questo specifico dossier. In futuro le discussioni sui preventivi potrebbero farsi più difficili. Il Traffico regionale viaggiatori (TRV) è sottoposto a una riforma dal 2019: occorre aumentare l'efficienza delle imprese di trasporto, migliorare la redditività e risparmiare sui costi. Alla fine, la pressione sulle prestazioni e sulla riduzione dei costi tocca sempre il personale. «Per questo dobbiamo far sentire la nostra voce!», ha insistito. Al riguardo la VPT ha lanciato una campagna mediante cartoline postali, sulle quali i nostri membri possono annotare i loro desideri e le loro richieste per il TRV e inviarle poi ai competenti ambienti politici. In autunno il SEV intende lanciare una nuova petizione, per chiedere più personale e condizioni d'impiego attrattive per il ramo dei trasporti pubblici.

La vicepresidente del SEV Valérie Boillat ha preso la parola alla trattanda «Temi sindacali attuali». Si è detta molto felice di potersi occupare della VPT. Non avendo una licenza di condurre e da grande appassionata del treno, lei dipende molto da trasporti pubblici ben funzio-



Una buona dinamica: colleghi ticinesi che lavorano in gruppo.

nanti. «Da storica conosco bene l'importante ruolo dei ferrovieri per la nascita dei sindacati», ha ricordato Valérie. «In occasione dello sciopero generale del 1918, essi hanno rischiato molto. Bloccare i binari è stato un gesto eroico e coraggioso. Sappiamo bene di ciò che dobbiamo ringraziarvi!».

Anche il presidente del SEV Matthias Hartwich riconosce il lavoro delle colleghe e dei colleghi del trasporto pubblico, segnatamente nel traffico regionale: «Voi siete la spina dorsale del TRV e questo rafforza il trasporto pubblico in Svizzera nel suo complesso. Il SEV, con i suoi quasi 37.000 membri nei vari rami del trasporto, è anche la vostra voce.» Il nostro sindacato rappresenta il personale dei TP e funge da interlocutore ai negoziati con le aziende, ma è anche un loro avversario, quando occorre. Per questo, e per contrastare le sfide crescenti, il SEV deve rimanere forte e diventarlo ancora di più. Al termine del suo intervento, Matthias Hartwich ha quindi espresso il desiderio che il SEV - quando lui lo lascerà - possa contare ancora più membri di quando ha assunto la sua carica.

Stefanie Fürst, segretaria sindacale respon-

sabile del reclutamento, ha preparato un lavoro di gruppo e ricordato ai presenti in sala le ragioni che li hanno spinti ad aderire al SEV e in che modo possono convincere anche le colleghe e i colleghi critici nei confronti del sindacato. È evidente che la collegialità costituisce un fattore importante per un'adesione al SEV. Per alcuni il SEV è una specie di famiglia. Quando si parla con le colleghe e i colleghi, un buon argomento sono i successi del nostro sindacato: il diritto di codiscussione, l'assistenza giuridica professionale e le possibilità di perfezionamento.

Il vicepresidente VPT René Schnegg ha presentato l'evoluzione degli effettivi, ringraziando le sezioni per l'impegno nel reclutamento. La VPT perde molti membri al momento del loro pensionamento. «Purtroppo non riusciamo a trovare gli argomenti giusti per mantenere questi colleghi nel SEV quando vanno in pensione». «Fra gli attivi invece registriamo una buona crescita, ed è anche merito vostro». René Schnegg ha invitato a svolgere azioni di reclutamento: un mezzo efficace per trovare nuovi membri e sono sostenute finanziariamente dalla VPT.

## ASSEMBLEA DEI DELEGATI ZPV

## Tra aggressioni e penuria di personale

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Due sono i temi che attualmente preoccupano in misura particolare la Sottofederazione del personale del treno (ZPV): le aggressioni contro il personale e gli effettivi palesemente insufficienti.

«La violenza sui treni è un fenomeno tuttora molto presente», ha ribadito il presidente centrale Ralph Kessler alla 139esima Assemblea ordinaria dei delegati ZPV, svoltasi il 15 maggio a Langnau im Emmental. L'esempio più recente e lampante da lui citato sono gli atti di vandalismo perpetrati dai circa 200 giovani scatenati, lo scorso 21 aprile, sul treno del mattino da Sion a Ginevra Aeroporto (si veda anche l'intervista a pagina 2). Quando l'orda di facinorosi, alcuni dei quali armati di coltelli, ha preso d'assalto il treno a Martigny alle 4.38 del mattino, il gravoso compito di proteggere gli altri viaggiatori è toccato all'unica agente del treno presente a bordo. «Continuiamo a ricevere segnalazioni di inosservanza della regola secondo cui nei treni dopo le ore 22 e sui primi collegamenti critici del mattino dev'essere previsto l'accompagnamento con due agenti», ha riferito Ralph Kessler.

Le FFS dovrebbero rivedere con urgenza non solo i piani relativi alla presenza nei treni il mattino e la sera tardi - ha chiesto con forza Kessler - bensì l'intera scorta nel suo com-

plesso. «Non abbiamo mai trasportato così tanta gente, e ci sono ancora treni con un solo o una sola assistente alla clientela. Le sollecitazioni sono enormi e sono in relazione diretta con il progetto «Accompagnamento clienti 2020» per il quale dobbiamo ringraziare l'attuale capo Produzione Viaggiatori. Che a suo tempo aveva fatto molte promesse non mantenute, come quella che prevederebbe l'impiego di più di due agenti di scorta sui treni bipiano della lunga percorrenza in doppia composizione. Oggi dobbiamo constatare che erano solo frottole, dunque è evidente che in quest'ambito qualcosa deve cambiare al più presto. Vogliamo tornare a svolgere in sicurezza le nostre mansioni sui treni. Già l'anno scorso avevo posto la questione se questo lavoro ci faccia ammalare. Le cifre delle assenze mostrano un quadro ben chiaro (nel contesto dell'assistenza clienti si contano in media 26 giorni di assenza all'anno per malattia o infortunio). E gli effettivi sottodotati non aiutano certo a migliorare la situazione.»

«È scioccante: da quando sono diventato segretario sindacale 15 anni fa, con le FFS abbiamo dovuto parlare continuamente dei due temi: aggressioni e carenza di personale» ha rincarato la dose Jürg Hurni. Il suo è stato l'ultimo atto di presenza a un'AD della ZPV come responsabile SEV per il settore Viaggiatori FFS, siccome a fine anno cederà questa funzione a René Zürcher, segretario sindacale che oggi si occupa delle FFS



Da sin.: Jordi D'Alessandro, vicepresidente centrale ZPV fino alla fine dell'anno; Ralph Kessler, presidente centrale; Susanne Kratzer, segretaria centrale; René Furrer, tesoriere centrale e Adrian Weibel, coordinatore RhB della ZPV.

nella Svizzera romanda, e che si è presentato personalmente ai delegati.

Torniamo sul tema della carenza di effettivi che si era già delineata prima del 10 agosto 2023, quando il de-raggiamento nella galleria di base del San Gottardo ha portato alla chiusura totale di uno dei due tubi, con tempi di viaggio più lunghi e una maggiore necessità di personale. Per Jürg Hurni le cause della sottodotazione vanno cercate altrove: «In qualche modo il reclutamento di personale non funziona. Negli ultimi anni mancava già manodopera tra il personale di locomotiva e della manutenzione dei veicoli, e anche gli effettivi della Polizia dei trasporti sono del tutto insufficienti e vanno massicciamente aumentati.» Un altro motivo per «la disastrosa situazione dell'assistenza clienti» va ricercato secondo Jürg

Hurni nel progetto Assistenza clienti 2020: «ha danneggiato strutture ben funzionanti. La colpa di tutto questo è della dirigenza.»

I delegati ZPV hanno approvato una piccola riforma delle strutture, con la quale viene soppressa l'attuale Commissione, così come i conti della ZPV relativi al 2023, chiusi in leggero utile, e il preventivo 2024. Per il periodo amministrativo 2025-2028 sono stati riconfermati gli attuali membri della direzione (vedi foto), con l'eccezione di Jordi D'Alessandro, che lascerà la carica di vicepresidente a fine anno. Continuerà però a rappresentare la ZPV come membro supplente nel Comitato SEV, assieme a Susanne Kratzer (nuova) e al presidente centrale. Resta vacante il seggio di vicepresidente, come quello nella Commissione giovani e in quella della migrazione; la rappresentante



Thomas Walther è stato membro della CoPe Superficie Personale treno e AC sin dall'inizio e presidente per 15 anni.

delle donne sarà ancora Janine Truttmann. Pascal Dürst, della ZPV Säntis-Bodensee è il nuovo membro supplente nella CVG.

Con altrettante proposte, i delegati chiedono l'introduzione di una indennità per l'utilizzo di vestiario privato durante i controlli chiave e i servizi Spo, oltre a due giorni liberi, invece di uno solo come finora, quale segno di apprezzamento per le formatrici e i formatori di apprendisti. Essi esigono inoltre la presenza di team di quattro agenti in tutti i treni speciali delle tifoserie di calcio e migliori norme riguardanti i pernottamenti a Parigi. Sono infine stati ringraziati Sara Eigenmann, presidente uscente della CVG, e Thomas Walther, che a fine giugno lascerà dopo 15 anni la presidenza della CoPe Superficie Assistenza clienti. Resterà attivo nella CoPe a livello Divisione.

## COLPI DI DIRITTO

# Congedo per familiare curante

**§ Servizio giuridico del SEV**

All'inizio del 2021, Luca aveva letto un contributo apparso nella nostra rubrica «Colpi di diritto» che lo aveva reso particolarmente felice. Si trattava di un nuovo congedo retribuito per l'assistenza ai familiari, che permetteva di assentarsi dal lavoro fino a 3 giorni per ogni caso, per un totale massimo di 10 giorni all'anno. Da quando è entrato in vigore questo congedo, Luca ne ha usufruito alcune volte, vendendolo come un'opportunità per essere più presente con la sua famiglia. Il suo datore di lavoro ha accettato alcune richieste di congedo, ma ne ha rifiutate altre, intaccando il saldo delle ore di Luca. Per evitare spiacevoli sorprese, vediamo più da vicino a cosa dovete prestare attenzione.

Questo congedo può essere utilizzato solo in situazioni urgenti. L'accompagnamento di un familiare disabile a una visita medica programmata da tempo non comporta la concessione di tale congedo.

Il familiare aiutato per motivi di salute deve essere interessato in prima persona.

Questo non è il caso, ad esempio, di un bambino in buona salute che si troverebbe senza una soluzione di accudimento. Tuttavia, poiché i genitori hanno un dovere legale di assistenza nei confronti dei figli, uno di loro potrà assentarsi dal lavoro il tempo necessario per trovare una soluzione, ma questo non verrà conteggiato nel calcolo dei 10 giorni all'anno per l'assistenza ai familiari.

Questo «fondo» di 10 giorni non è paragonabile a un diritto alle ferie. Non si tratta di utilizzarlo per intero ogni anno. Il ricorso al congedo per l'assistenza a un familiare deve rispondere ad una necessità e deve essere dimostrato. Se è possibile prevedere un'altra soluzione, come l'assistenza da parte di una persona che non svolge un'attività lavorativa, questa sarà la soluzione da preferire. Se più salariati possono svolgere il ruolo di familiare curante per una persona, ad esempio i due genitori di un bambino, devono dividere il congedo preso, in modo che l'onere sia sostenuto da più datori di lavoro.

È naturale che l'introduzione di una nuova forma di congedo sia accompagnata da domande e incertezze sul suo funzionamento pratico. E oggi non tutto è ancora definito. Se avete dei dubbi, non esitate a contattare il SEV.

## SOTTOFEDERAZIONE AS – SETTORE VIAGGIATORI

## Stiamo perdendo la connessione nel traffico internazionale di passeggeri?

**Servizio stampa AS** ANel nostro secondo incontro del 2024, la situazione insoddisfacente concernente le vendite del traffico internazionale di passeggeri e le prenotazioni internazionali di gruppi ha avuto un grande spazio nelle discussioni.

Il nuovo sistema di vendita Casa, che avrebbe dovuto facilitare il lavoro dei/delle consulenti alla clientela, non soddisfa affatto questo requisito nelle vendite internazionali. Molte richieste dei clienti per viaggi verso il nord, la penisola iberica, l'Europa centrale e orientale non possono più essere soddisfatte con questo sistema. I/le consulenti alla clientela devono ora indirizzare tali richieste al canale self-service delle rispettive ferrovie. Questa situazione è estremamente frustrante e non favorisce la motivazione. Stiamo anche perdendo la fedeltà dei clienti. La situazione è del tutto insoddisfacente per le prenotazioni internazionali di biciclette e per i tour di grup-

po. Per le prime, le vendite sono attualmente impossibili e per le seconde, i clienti devono sopportare tempi di attesa irragionevolmente lunghi.

I venditori e le venditrici di viaggi di lunga data, che sono stati in grado di vendere tali attività ai clienti con molta passione e un approccio orientato alla soluzione, temono per la loro reputazione.

I gruppi di viaggio internazionali di gruppo appositamente costituiti (GruVi) si trovano ad affrontare una situazione simile. La riorganizzazione ha comportato una grande fluttuazione. Gli esperti e le esperte di lunga data hanno gettato la spugna e la loro esperienza è andata persa. Il tempo di attesa per l'arrivo di un'offerta ordinata è irragionevole per i clienti.

Queste circostanze richiedono una rivalutazione sostanziale della situazione che risponda alle esigenze dei consulenti e delle consulenti alla clientela nel lungo periodo.

## QUARTO SONDAGGIO - TRAPHEAC

## Unisanté e il SEV indagano la salute del settore bus

**SEV.** Unisanté, il centro universitario di medicina generale e sanità pubblica associato all'Università di Losanna, ha lanciato il 31 maggio uno studio per comprendere meglio le condizioni di lavoro degli autisti di autobus. Questa indagine fa seguito alle ultime tre condotte dal SEV (vedi pagina 3). Il SEV, insieme a ssp-vpod e syndicom, nonché agli uffici federali dell'ambiente, dei trasporti, della statistica e della sanità pubblica, sono partner di questa nuova indagine. L'unica condizione per partecipare è quella di aver lavorato per almeno un anno come autista in un'azienda di trasporto pubblico tra il gennaio 2000 e oggi. Il 31 maggio, il SEV ha inviato un'e-mail al mag-

gior numero possibile di autisti invitandoli a compilare il questionario. Se non avete ricevuto nulla, non preoccupatevi. Il link e il codice QR per partecipare a questo studio, chiamato TRAPHEAC, sono riportati qui sotto.

Trattandosi di una cosiddetta indagine di coorte che segue i cambiamenti delle condizioni di lavoro e di vita nel tempo, al fine di comprendere meglio i fattori di rischio e prevenire i problemi di salute legati al lavoro, richiede un numero elevato di risposte al questionario, ovvero tra le 5000 e le 6000 persone. La riservatezza dei dati è garantita. Le aziende di trasporto non hanno accesso ai dati o all'identità dei partecipanti.

**TRAPHEAC**  
Transport Personnel Health Cohort Study

**unisanté**  
Centre universitaire de médecine générale et santé publique - Lausanne

**STUDIO SULLE CONDIZIONI DI LAVORO DEGLI AUTISTI DI AUTOBUS**

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

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

Visitate il nostro sito web [trapheac.ch](http://trapheac.ch) e cliccate su **Voglio partecipare**

Tutto ciò che dovete fare è compilare alcuni questionari online, uno all'inizio e un breve follow-up ogni 6-12 mesi.

Lo scopo di questo studio è quello di saperne di più sulle condizioni di lavoro nella vostra professione e su come queste possano influire sulla vostra salute.

Per qualsiasi domanda, contattateci all'indirizzo [trapheac@unisante.ch](mailto:trapheac@unisante.ch)

## Stop alla follia dei premi!

**Sì** Iniziativa per premi meno onerosi

ASSEMBLEA DEI DELEGATI PV

# Insieme verso il successo

Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

Circa 50 delegati/e e ospiti si sono incontrati a Sciaffusa il 15 maggio. I delegati e le delegate della sottofederazione dei pensionati e delle pensionate SEV (PV) hanno eletto i membri del Comitato centrale e hanno discusso delle attualità sindacali con la vicepresidente del SEV Valérie Boillat.

Il presidente centrale Roland Schwager (a sinistra) ringrazia i colleghi Toni Möckli (Turgovia), Hans Heule (Vicepresidente Comitato centrale), Giuseppe Meienberg (Comitato centrale) e Patrick Rouvinez (Commissione di verifica della gestione).

Il presidente del giorno Max Krieg apre la seduta presso il ristorante «Altes Schützenhaus», alla presenza di delegati, delegate e ospiti. Il rapporto annuale 2023 è un'occasione per tornare su quanto fatto: grazie a una proposta della PV, è stato concesso l'adeguamento al costo della vita per le pensioni LPP. Il tesoriere Daniel Pasche presenta la situazione finanziaria. Il bilancio e i conti annuali vengono approvati all'unanimità.

### Elezioni

Nella PV è tempo di elezioni. Il presidente centrale (PC) in carica Roland Schwager si candida per un ulteriore mandato e viene rieletto dai delegati con un applauso. Marc Derungs è confermato anche come vicepresidente, Alex Bringolf come segretario e Daniel Pasche come tesoriere. L'elezione della vicepresidenza per la Svizzera francese è rimandata alla riunione autunnale. Ursula Andrea Leuzinger viene rieletta rappresentante della PV nella Commission



Da sinistra: il presidente centrale Roland Schwager con i colleghi Toni Möckli, Hans Heule, Giuseppe Meienberg e Patrick Rouvinez.

Donne del SEV, Marc Derungs e Alex Bringolf rappresentano la PV al congresso dell'USS, Max Krieg e Marc Derungs nella commissione pensionati dell'USS.

### Solidarietà tra generazioni

Dopo la pausa pranzo, la vicepresidente del SEV Valérie Boillat si è rivolta ai delegati e alle delegate ringraziandoli calorosamente per il loro impegno. «Ho un grande rispetto per il settore dei trasporti pubblici, perché senza di voi non sarei mai in grado di viaggiare così lontano senza biglietto», ha detto. Dopo il grande successo della 13esima AVS, in cui la solidarietà tra le generazioni ha svolto un ruolo importante, è ora il momento di affrontare insieme le prossi-

me sfide in uno spirito di solidarietà. L'attenzione è rivolta all'iniziativa per la riduzione dei premi di cassa malati che sarà sottoposta a votazione a giugno, e alle imminenti misure di contenimento dei costi da parte della Confederazione e dei Cantoni nel settore del traffico regionale viaggiatori.

### Commiati

Dopo vivaci discussioni – ad esempio sulle innovazioni dell'Alliance SwissPass e sull'impatto dei biglietti per corse multiple FVP – l'assemblea dei delegati volge al termine. Infine, Roland Schwager si congeda dai colleghi che lasciano il loro ruolo attivo e li ringrazia per il loro grande impegno.

### COPE FFS

## Risultati delle elezioni

SEV. Dal 19 aprile al 21 maggio si sono svolte le elezioni elettroniche di alcune commissioni del personale delle FFS (CoPe). I membri eletti sono:

### Cargo

**CoPe Superficie Cargo**, circoscrizione Est: Simon Müller (SEV).

### Infra

**CoPe Divisione Infrastruttura**, circoscrizione Disponibilità e manutenzione (VU): Bojan Trajilovic.

**CoPe Superficie Disponibilità e manutenzione**, circoscrizione Regione Ovest: Bojan Trajilovic; circoscrizione Supporto: Christoph Seiler.

### Divisione Viaggiatori

**CoPe Superficie Produzione P**, Circoscrizione UHR-Werke Olten: Claudia Giudice; circoscrizione Officine UHR Bienne: Roman Mettler (SEV); Circoscrizione Sicurezza e polizia dei trasporti: Chantal Beringer; UHR- Impianti di servizio Oberwinterthur: Karsten Englisch (SEV).

**CoPe Divisione Produzione Viaggiatori**, circoscrizione UHR: Heinz Ruf (SEV).

Il SEV si congratula vivamente con i nuovi membri della CoPe per la loro elezione e si augura di poter lavorare con loro.

Maggiori informazioni sull'intranse FFS / FFS Cargo.

## Convincere colleghe e colleghi vale doppio!

- Il SEV si rafforza
- Il SEV può così difendere meglio i tuoi interessi presso il tuo datore di lavoro

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

Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale del trasporto!

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

PV TICINO E MOESANO

## Grazie Giuseppe Meienberg!



**Eliana Biaggio** Un grazie particolare al nostro socio Giuseppe Meienberg dimissionario dal Comitato SEV PV Ticino e Moesano e dal Comitato Centrale.

Giuseppe ha svolto la sua carica con entu-

siasmo e sempre puntuale malgrado le lunghe trasferte oltre Gottardo.

È stato ringraziato e festeggiato all'ultima Assemblea dei delegati a Sciaffusa.

Grazie Pep dai tuoi colleghi!

La ZPV Ticino è vicina al collega Alessandro Bertolini per la perdita della cara mamma ed esprime le più sentite condoglianze.

### CONDOGLIANZE

PV TICINO E MOESANO

## Auguri Wanda per i tuoi 100 anni!



**Eliana Biaggio** Il 28 aprile scorso la nostra socia signora Wanda Piccinini ha festeggiato il suo 100° compleanno.

Il nostro membro di Comitato Pierino De Angelis ha partecipato alla sua festa presso il

Centro Tertianum Turrina di Bellinzona portando gli auguri della nostra Sezione SEV PV. Una festeggiata in piena forma attorniata da famigliari amici e autorità. Ancora tanti auguri cara Wanda.

### 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:** 21 giugno 2024.

**Chiusura redazionale:** 11 giugno, ore 10.00.

## USB

**06.06**

Assemblea dei delegati

**Giovedì 6 giugno alle 20.15** si terrà l'Assemblea dei delegati dell'Unione Sindacale Bellinzona, alla **Casa del Popolo di Bellinzona**.

**Ordine del giorno:** 1. Saluto del presidente; 2. Nomina scrutatori ed estensore del protocollo; 3. Approvazione del verbale dell'assemblea del 14 giugno 2023; 4. Sostituzione del tetto Casa del Popolo, architetto P. Boetschi; 5. Gestione 2023: a) Rapporto del presidente; b) Rapporto dell'amministratrice; 6. Conti 2023: a) Resoconto finanziario; b) Rapporto dei revisori e della revisione esterna; 7. Preventivi 2024; 8. Nomina nuovo membro di comitato; 9. Eventuali.

### Diritto di partecipazione delle sezioni:

un delegato ogni 40 membri o frazione maggiore di 20 membri. Le singole sezioni designano i delegati. Il bilancio e il conto economico sono a disposizione presso la segreteria del vostro sindacato.

## Migrazione

**27.09**

Giornata della migrazione

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

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

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

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

ressati.

### I temi:

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

• lavoro temporaneo e transfrontaliero come sfida sindacale.

## LPV

**04/05.09**

Corsi di preparazione agli esami periodici

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

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

**Quando:** il 4 e il 5 settembre 2024.

Corso misto P/G

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

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

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

**Iscrizioni** direttamente sul sito

[www.lpv-sev.ch](http://www.lpv-sev.ch) > scegli la lingua italiana > servizi > corsi > esami periodici

## LDL/OLDL

**08.11**

Formazione

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

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

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

**Relatore:** Thomas Giedemann, segretario sindacale SEV

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

**Iscrizione:** direttamente sul sito del SEV: [sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=333587](http://sev-online.ch/it/formulario-d-iscrizione/?kursid=333587)

Ulteriori info seguiranno.

# Agenda 7/24

Unisciti a noi su Facebook!

[www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft](http://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)

## SETTIMANA DI QUATTRO GIORNI

## Carenza di manodopera: un rimedio?



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-  
online.ch

**Lavorare quattro giorni alla settimana e guadagnare come oggi per cinque giorni: una folle utopia o un modello di lavoro sensato? Veit Hailperin, consulente di gestione e sviluppatore organizzativo, sta conducendo uno studio sulla settimana di quattro giorni e spiega cosa c'è dietro questa idea.**

«Vorrei chiarire due cose», afferma Veit Hailperin, «La settimana di quattro giorni non riguarda il lavoro a tempo parziale per il quale viene pagato solo l'80% dello stipendio. E non si tratta di distribuire 40 o 42 ore di lavoro su quattro giorni. No, si tratta di una settimana di quattro giorni con una retribuzione completa e una settimana lavorativa di meno di 35 ore». Da diversi anni è impegnato nel progetto di introdurre la settimana di quattro giorni nelle aziende. Attualmente sta cercando aziende disposte ad avviare un progetto pilota con una settimana di quattro giorni e a sottoporlo a un monitoraggio scientifico. La Scuola universitaria professionale di Berna (BFH) e l'organizzazione «4 Day Week Global» stanno conducendo ricerche su vari aspetti, ad esempio su come la settimana di quattro giorni

influisca sul benessere fisico del personale o su come si sviluppi la produttività di un'azienda con un orario di lavoro ridotto.

#### Salute e conciliabilità

Un'azienda può rimanere altrettanto produttiva se il personale lavora solo quattro giorni invece di cinque? La riduzione dell'orario di lavoro non rischia di far scivolare l'azienda in un mare di difficoltà? La settimana di quattro giorni comporta più stress? Sono domande che Veit Hailperin sente spesso e risponde: «È interessante vedere che molte aziende che hanno già ridotto la settimana lavorativa rimangono produttive come prima». Una delle ragioni più importanti di questo fenomeno è la salute. Le persone che lavorano meno vivono in modo più sano. Molte aziende sono attualmente alle prese con cifre elevate di assenze per malattia. Se le persone sono più sane, questo non ha solo un impatto positivo sulla singola azienda, ma anche sull'economia nel suo complesso. Secondo uno studio di «Promozione Salute Svizzera», si potrebbero risparmiare 6,5 miliardi di franchi all'anno; e questa è una stima prudente. In linea di principio, si può affermare che i posti di lavoro diventano più attrattivi quando si riducono gli orari di lavoro. «L'equilibrio vita professionale e vita privata, ovvero la conciliabilità tra lavoro e vita privata, miglio-

ra; ciò - osserva l'esperto - può avere un impatto positivo anche sulla produttività. Se si ha abbastanza tempo per prendersi cura della propria famiglia o per dedicarsi a un hobby, ad esempio come allenatore di calcio, si è più felici, anche sul lavoro». Inoltre, questo modello di orario di lavoro può portare a un'azienda molti vantaggi sul mercato del lavoro. Soprattutto nella lotta contro la carenza di manodopera qualificata, le aziende con una settimana di quattro giorni possono attrarre più facilmente persone di valore.

#### Esperimenti positivi all'estero

Nelle aziende in cui il lavoro può essere organizzato in modo relativamente libero dal personale, ad esempio nelle aziende informatiche, gli studi internazionali mostrano effettivamente un successo. In Islanda, dove sono stati condotti due studi sul campo, la settimana di quattro giorni ha addirittura aumentato la produttività delle aziende, mentre i salari sono rimasti invariati. Allo stesso tempo, il benessere del personale è migliorato.

Ma ci sono anche punti interrogativi. Qual è la situazione nelle aziende, ad esempio nei trasporti pubblici, dove il lavoro si basa su orari rigidi e non può essere organizzato liberamente? «Ad essere sincero, non posso ancora rispondere a questa domanda perché non conosco esempi specifici», afferma Veit Hailperin, «Ma anche in questo

caso le questioni della salute e della mancanza di personale potrebbero giocare un ruolo importante. Ad esempio, se i conducenti di autobus e treni facessero meno turni lunghi, si ammalerebbero di meno». «Anche il lavoro diventerebbe più attrattivo. Infine, posso ben immaginare che anche le aziende di trasporto pubblico ne trarrebbero vantaggio. Un modello con orari di lavoro ridotti potrebbe funzionare bene anche per le aziende di trasporto turistico, dove ci sono grandi differenze stagionali. La settimana di quattro giorni può essere estesa anche all'orario di lavoro annuale. Il personale lavorerebbe cinque giorni in alta stagione e solo tre in bassa stagione. Ci sono stati esperimenti di grande successo nel settore della ristorazione, dove prevalgono condizioni simili».

Lo studio, condotto da Veit Hailperin insieme ai suoi partner, coinvolge aziende di diversi settori. Si tratta di aziende di servizi, commerciali e industriali. «Ad esempio, sono in stretto contatto con un'impresa di costruzione di stufe. Ma ci sono anche aziende che hanno deciso di non adottare questa soluzione solo ora: un'azienda svizzera che produce chiodi industriali ha introdotto la settimana di quattro giorni otto anni fa e oggi non tornerebbe indietro alla settimana di cinque giorni. Naturalmente, è possibile che non tutte le aziende abbiano solo esperienze positive. Il personale non deve

tuttavia essere più stressato perché deve fare più lavoro in meno tempo. È ovviamente possibile per le aziende tornare alla settimana di cinque giorni dopo la fase pilota».

#### Un nuovo obiettivo sindacale?

Dal punto di vista sindacale, è chiaro che la settimana di quattro giorni con la stessa retribuzione deve portare a un miglioramento delle condizioni di lavoro del personale. Anche il sindacato UNIA sostiene il progetto pilota di Veit Hailperin. «È positivo che anche un sindacato sia a bordo di questo studio», afferma il consulente di gestione e sviluppatore organizzativo. «Storicamente, non sono state solo le aziende a riconoscere i vantaggi di un orario di lavoro più breve, ma anche i sindacati che hanno lottato con successo per una riduzione dell'orario di lavoro rispetto ai 60 o più del passato. Anche la riduzione della settimana lavorativa a cinque giorni e a 40-42 ore era considerata un'utopia. Oppure il tema delle ferie: il fatto che oggi sia normale avere quattro o sei settimane di ferie all'anno era inimmaginabile fino a qualche decennio fa. E come sappiamo oggi, non è solo il personale a beneficiare di queste norme, ma l'intera economia».

Maggiori informazioni sullo studio e sulla possibilità di registrarsi e partecipare a un progetto sono disponibili sul sito web [www.hailperin.ch/4tawoche](http://www.hailperin.ch/4tawoche)



## BOSCO MAGICO

Hans-Ulrich Keller

Alla fine di aprile, ho potuto ammirare questo piccolo paradiso durante un viaggio fotografico nel Dorset (Regno Unito). La magia e il profumo sono impossibili da descrivere. Bisogna

visarli. Le campanule fioriscono normalmente da metà aprile a fine maggio. Le campanule, note anche come campanule giacinto, sono originarie dell'Europa e sono note per i loro fiori

delicati a forma di campana e per il loro dolce profumo. In passato, le campanule venivano utilizzate per scopi medicinali, per tingere i tessuti e nei rituali magici dei Celti.

?

QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

### 1. Quali temi sono di grande interesse per il SEV?

- Prezzi delle tracce e materiale rotabile
- Sotto scorta e sicurezza
- Cambiamento climatico e mobilità elettrica
- Digitalizzazione e locomotive autonome

### 2. Il datore di lavoro può ordinare l'home office?

- Solo in situazioni eccezionali
- No, deve chiedere ai dipendenti
- Sì, in linea di principio può farlo
- Sì, ma deve motivare l'ordine

### 3. Lo studio di Veit Hailperin si occupa ...

- Dell'aumento delle ferie legali
- Della settimana di quattro giorni
- Dell'orario di lavoro annuale
- Dell'equilibrio tra lavoro e vita privata come genitori

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 11 giugno 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](mailto:mystere@sev-online.ch); internet: su [www.sev-online.ch/quiz](http://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 6/2024:**  
a/c/a/b

**Il buono libri del valore di 40 franchi** è stato vinto da: **Fuat Kopar**, di **Locarno**, membro **VPT Locarno**.

SULLE ORME DI...

# Markus Senn, rilevatore di frequenze

Markus Fischer  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**Markus Senn lavora presso le FFS nella rilevazione delle frequenze (FQ): Controlla i biglietti, ne registra la tipologia e i viaggi, l'occupazione dei posti a sedere, i cani e le biciclette. Fornisce inoltre informazioni, aiuta i passeggeri a salire e scendere, ecc. Tuttavia, questo servizio al cliente contrasta con i criteri quantitativi per la registrazione dei biglietti e la retribuzione è relativamente bassa.**

Incontro Markus Senn al Café Brésil, vicino alla stazione di Biel/Bienne. Mi mostra il suo percorso per questo sabato sul cellulare: 15.16 con l'ICN fino a Genève-Aéroport, con arrivo alle 16.56. Otto minuti dopo torna a Bienne, con arrivo alle 18.43. Dopo una pausa di due ore, prende il treno per Neuchâtel alle 20.50, con arrivo alle 21.21 – alle 21.36 torna a Bienne, con arrivo alle 22.07. Infine, torna a Soletta e termina il suo lavoro alle 00.29.

L'ora che lo separa dall'inizio del lavoro alle 15.01 vola. La movimentata vita professionale del 58enne, prima di approdare alle FFS 16 anni dopo un cambio di carriera, si intreccia con i suoi hobby: musica, informatica e gite in campo. Insomma: si sarebbe da raccontare per un'intera serata. In realtà voleva diventare un musicista come suo padre, ha imparato il clari-

netto classico all'età di sette anni e in seguito altri strumenti a fiato, ha suonato il sassofono, è stato direttore di coro e ancora oggi compone tutti i tipi di musica, come la musica dance elettronica (vedi [youtube.com/c/markussenn](https://youtube.com/c/markussenn)). Tuttavia, il conservatorio è rimasto solo un sogno a causa di motivi economici. Ha imparato a fare il panettiere e ha completato i tre anni nonostante fosse allergico alla polvere di farina. Dopo il diploma, ha cambiato carriera ed è diventato impiegato presso l'Ufficio federale del personale. Quattro anni dopo, ha seguito una formazione per diventare ispettore federale delle assicurazioni e occuparsi di grandi aziende. Quando, dopo più di dieci anni, gli è stato improvvisamente chiesto di acquisire contratti porta a porta, ha opposto resistenza ed è stato licenziato. A questo punto ha trasformato il suo secondo hobby in una carriera: dopo aver assorbito la formazione per diventare ispettore federale delle assicurazioni e occuparsi di grandi aziende. Quando, dopo più di dieci anni, gli è stato improvvisamente chiesto di acquisire contratti porta a porta, ha opposto resistenza ed è stato licenziato. A questo punto ha trasformato il suo secondo hobby in una carriera: dopo aver assorbito la formazione per diventare ispettore federale delle assicurazioni e occuparsi di grandi aziende. Quando, dopo più di dieci anni, gli è stato improvvisamente chiesto di acquisire contratti porta a porta, ha opposto resistenza ed è stato licenziato. A questo punto ha trasformato il suo secondo hobby in una carriera: dopo aver assorbito la formazione per diventare ispettore federale delle assicurazioni e occuparsi di grandi aziende.



Markus Senn controlla i biglietti e raccoglie i dati sulle frequenze: un compito impegnativo.

è andato in pensione. Dopo due mesi di formazione e il superamento degli esami di geografia e di altre materie, gli è stato offerto un posto fisso. Oggi ha un carico di lavoro del 70% e si occupa anche di tre edifici con 28 appartamenti e 1500 m<sup>2</sup> di prato come custode. Non può lavorare come consulente alla clientela a causa della sua disabilità visiva. Le ore di lavoro intenso con i numeri fanno sì che a volte abbia difficoltà a riposare dopo i turni di notte e dorma male. Per questo motivo, cinque giorni di fila di FQ sono il limite massimo per lui. Trova stressanti anche i brevi turni di riposo di 12 o addirittura 11 ore e mezza. Lavora in turni FQ quasi 24 ore su 24: a volte prende un taxi da Bienne a Le Locle alle 3 del mattino o non torna a Bienne prima delle 2 di notte.

Ciò che apprezza del lavoro nella FQ è l'indipendenza e il contatto con un'ampia varietà di persone provenienti da diversi Paesi. Ciò che non gli piace molto è l'inquadramento nel livello di esigenza D (51 636 – 75 776 franchi al 100%) nonostante le elevate richieste: bisogna avere una vera predisposizione per i numeri e conoscere bene la geografia e la rete ferroviaria per inserire correttamente le coincidenze nel dispositivo Elaz (assistente elettronico del personale ferroviario), nonché i biglietti e il trasporto pubblico in generale, per poter rispondere con competenza alle domande dei clienti. È richiesta anche una buona conoscenza del tedesco, del francese e dell'inglese, ad esempio sui

treni per Interlaken, che fanno parte del distretto di Bienne. Il distretto di Bienne si estende da Ginevra a Briga, passando per Losanna, Zurigo e Lucerna fino a Costanza o Coira e nel Giura fino a Basilea, Pontarlier o Delle. «Le FFS approfittano del fatto che i dipendenti a tempo parziale sono dipendenti dal lavoro e quindi non si oppongono. Il fatto che le informazioni debbano essere raccolte sempre più autonomamente non facilita il lavoro».

Per Markus Senn, offrire ai clienti un buon servizio è un punto d'onore. Per questo si prende il tempo necessario per fornire informazioni o per aiutare una signora anziana a scendere dal treno, anche se questo significa che non riesce a raggiungere l'obiettivo di quattro biglietti controllati al minuto. I supervisori possono controllare il numero di biglietti registrati in diretta, ma Markus Senn non si lascia scoraggiare.

Sull'ICN per Yverdon, il suo approccio professionale ai viaggiatori testimonia i suoi molti anni di esperienza, la sua cordialità e la sua conoscenza della natura umana. Ha anche notato un aumento dell'aggressività di alcuni clienti, ma finora è stato aggredito verbalmente solo occasionalmente. Secondo lui, le donne addette alle FQ vengono probabilmente aggredite più spesso.

Ha aderito al SEV fin dall'inizio, «Perché il sindacato può sostenere i dipendenti nelle loro preoccupazioni solo se questi sostengono il sindacato».

## IL LAVORO È SALUTE

Tomz

