



SEV N.8

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CONGRESSO 2025

Rafforzare il SEV: recepito il messaggio

Editoriale di Matthias Hartwich,
Presidente del SEV

► p. 2 e 7

Un SEV forte, un trasporto pubblico forte come servizio pubblico: i delegati e le delegate hanno parlato. Avete dato a noi, alla Direzione sindacale, al Comitato e alla presidenza del Comitato, una mandato chiaro. Il lavoro inizia ora! Circa 400 delegati/e e ospiti hanno partecipato al Congresso di Berna per definire gli orientamenti del SEV per i prossimi anni.

A nome di tutti gli eletti e le elette vi ringrazio per la fiducia. Il mondo intorno a noi sta cambiando, il che significa che anche noi dobbiamo cambiare. Vogliamo che il SEV sia forte e continui a crescere. Cerchiamo il consenso con i datori di lavoro e i politici, ma non rifuggiamo dal conflitto quando è necessario. Il SEV è la voce del personale dei trasporti su terra, via acqua e via aria.

Il SEV è costruttivo e lungimi-

rante. Un'amica mi ha rimproverato: «Voi sindacati siete sempre contro tutto, cercate la discussione per il gusto di litigare». Le ho risposto così: «No, mia cara, è il contrario: il SEV non è di parte, ma i trasporti e la politica sociale sono di nostra competenza; è lì che dobbiamo dare l'allarme quando le cose vanno male!». Siamo favorevoli a un trasporto pubblico di qualità e più capillare invece che a progetti insensati di riduzione dei costi; per questo chiediamo finanziamenti ragionevoli e a lungo termine e la certezza della pianificazione. Siamo favorevoli a trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia invece di tagliare come fa Cargo mettendo su strada migliaia di camion in più. Siamo favorevoli all'organizzazione del trasporto pubblico come servizio pubblico, piuttosto che all'assurda privatizzazione e liberalizzazione già vista in molti altri

Paesi europei, dove questa politica ha sempre portato a un massiccio deterioramento sia per i clienti, sia per il personale.

Questo significa anche che il trasporto pubblico è un «servizio pubblico» e quindi ha una responsabilità sociale: la mobilità è un diritto fondamentale per tutte le persone in tutte le regioni della Svizzera. Siamo favorevoli al rispetto del personale, invece di restare inerti e assistere a un clima sempre più aggressivo nei confronti dei/delle dipendenti nel settore dei trasporti.

Il nostro obiettivo più importante? Ecco: lottare per condizioni di lavoro dignitose e adeguate per gli uomini e le donne che ogni giorno e spesso di notte, nei giorni feriali e nei fine settimana, trasportano in modo affidabile persone e merci da A a B in Svizzera. Noi – e voi – ce lo siamo guadagnato con il vostro duro lavoro.

Fine di Cargo?

Il SEV critica aspramente i piani di riduzione di vasta portata dell'azienda.

2 e 3

Evitare incidenti?

In seguito al rapporto del SISI sull'incidente nel Gottardo, il SEV chiede misure.

6

Navigazione

SNL: irregolarità nella gestione della cassa pensioni e inosservanza della LDL.

8

Stop al dumping

Dei 16 nuovi ordini del giorno presentati nel giornale SEV n. 7 del 30 maggio, il Congresso li ha approvati tutti come proposto dal Comitato, ad eccezione dell'ordine del giorno n. 4 della Commissione migrazione, che è stato ritirato. Sono intervenuti alcuni oratori sulla mozione n. 16 «Fermare gli abusi nei subappalti» della sezione VPT TPF: il suo presidente uscente Fritz Haenni ha affermato che non è ammissibile che aziende senza CCL ottengano appalti, ad esempio per la sostituzione dei treni, con offerte al ribasso, mentre la TPF, con il suo buon CCL conquistato dal SEV, non può offrire prezzi così bassi!

Bassi salari sotto attacco

Il 17 giugno il Consiglio nazionale ha deciso di far primeggiare i CCL sui salari minimi cantionali, il che equivale a una prima riduzione salariale tramite una legge federale. Ciò annullerebbe le decisioni popolari cantionali prese democraticamente e limiterebbe notevolmente una delle conquiste del federalismo. Le persone a basso reddito sarebbero particolarmente colpite, poiché in futuro potrebbero perdere diverse centinaia di franchi al mese. L'Unione sindacale svizzera critica questa decisione e chiede al Consiglio degli Stati di bloccare la legge. Volendo indebolire la protezione dei salari prima delle imminenti votazioni sull'Europa, i datori di lavoro stanno giocando con il fuoco. Sul Blick, il direttore dell'Unione padronale svizzera ha dichiarato che non compete ai datori di lavoro pagare salari che consentano di vivere.

Apprendisti: più vacanze

Gli apprendisti lavorano molto e spesso non hanno tempo per riposarsi. Lo stress fa parte della loro quotidianità (vedi p.3) e un contratto di apprendistato su quattro viene disdetto anticipatamente. Mentre i loro coetanei che proseguono gli studi godono di 13 settimane di vacanze, gli apprendisti devono accontentarsi di 5 all'anno durante la formazione professionale di base. Questa differenza di trattamento è ingiusta. Gli apprendisti di oltre quindici professioni lanciano un appello al Consiglio federale chiedendo che il loro percorso formativo sia riconosciuto per il suo giusto valore, in particolare con la concessione di otto settimane di vacanza.



Tutti gli eletti (da sinistra): Aroldo Cambi, Pablo Guarino, Matthias Hartwich, Patrick Kummer, Urs Frank, Philippe Schibli, Richard Schlegel, René Läubli, Hanny Weissmüller, Reto Brehm, Diana Oertig, René Schnegg e Barbara Keller.

RETROSPETTIVA DEL CONGRESSO 2025

«Un sindacato forte e che si fa sentire»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Anche l'ottantaduesimo congresso del SEV è ormai passato alla storia, con i circa 400 partecipanti, tra delegati e ospiti, ad affermare forte e chiaro che il SEV è pronto ad affrontare con piglio combattivo le sfide dei prossimi anni. I delegati hanno inoltre eletto gli organi centrali e adottato diverse decisioni di ordine strategico.

«L'arroganza distrugge la comunicazione, la menzogna ostacola la capacità di pensare e comprendere. Comprensione e amore aiutano e costruiscono». Danilo Tonina ha scelto queste parole per aprire l'82° edizione del Congresso SEV, caratterizzata da discussioni anche accese ma sempre molto corrette. Il 12 e 13 giugno sono state due giornate molto calde, sia per la meteo ormai estiva presentata da Berna, sia per i dibattiti svoltisi nella sala del Kursaal, dove il presidente del comitato Danilo Tonina e il vicepresidente Peter Kämpfer hanno diretto per l'ultima volta i lavori con la solita competenza e autorevolezza.

«Voi permettete viaggi che ampliano gli orizzonti e mettete in contatto le persone – in Svizzera e oltre i confini. Rendete possibile una mobilità di altissima qualità, ammirata in tutto il mondo, sia per le persone, sia per le merci», ha affermato il presidente del SEV Matthias Hartwich nel suo discorso, sottolineando l'importanza dell'impegno sindacale per la definizione di buone condizioni di lavoro, indispensabili anche per garantire la qualità del trasporto.

Elezioni

René Schnegg è stato eletto nuovo presidente del comitato e Hanny Weissmüller nuova vicepresidente. Ringraziando per la fiducia espressa, René Schnegg ha indicato quale sarà il principio che dirigerà i suoi quattro anni di mandato: «dobbiamo ascoltare i nostri membri» e ha aggiunto: «è più importante costruire ponti che erigere muri».

I delegati hanno accolto le raccomandazioni del comitato anche per le elezioni della direzione

sindacale, confermando Matthias Hartwich nella carica di presidente e Aroldo Cambi a quella di amministratore. Nel suo discorso di accettazione Cambi, nel frattempo divenuto il membro con maggior anzianità di servizio nella direzione sindacale, ha tenuto a esprimere la passione che mette nel proprio lavoro, in particolare nella lotta che sta conducendo per avere casse pensioni valide a favore di tutti i membri del SEV. In seguito, il Congresso ha sancito l'elezione a vicepresidente di Patrick Kummer, che aveva assunto la carica ad interim quasi due anni fa. Responsabile delle questioni FFS, ha sottolineato di essere sempre motivato dall'orgoglio dimostrato da tutte le colleghe e tutti i colleghi nel loro lavoro. «È fondamentale continuare con l'ottima collaborazione tra militanti, segretari regionali e segretariato centrale per giungere a soluzioni positive. Uniti, possiamo ottenere le garanzie che vogliamo e i miglioramenti ai quali puntiamo».

A dirigere le questioni delle ITC sono state chiamate due co-vicepresidenti: Barbara Keller e Pablo Guarino. Per Barbara «sono le persone, e non le macchine, ad assicurare la mobilità. Purtroppo, però le condizioni di lavoro di queste persone vengono messe vieppiù sotto pressione. Per questo dobbiamo avere un sindacato forte e determinato».

Pablo Guarino, anche lui brillantemente eletto, ha aggiunto di voler tenere costantemente conto delle esigenze dei militanti: «mi ricorderò sempre che al SEV è la base a decidere».

Infine, i delegati hanno eletto la commissione di verifica della gestione, composta dagli uscenti Urs Frank, Richard Schlegel, René Läubli e Diana Oertig con l'aggiunta di Reto Brehm in sostituzione di Bruno Senn. Quali membri sostituiti sono stati eletti Philippe Schibli e Ilir Xhelili.

La commissione giovani ha allestito un'azione simbolica, trascinando un macigno in sala e distribuendo bevande energetiche ai partecipanti per rivendicare una maggior rappresentanza nei comitati delle sottofederazioni. Il congresso ha poi ricevuto anche i messaggi di solidarietà e saluto da parte della segretaria generale dell'ETF Livia Spera e del presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard.

L'obiettivo del trasferimento

Durante il pomeriggio del primo giorno vi è stata anche la visita del Consigliere federale Albert Rösti, che ha affermato di essere in favore del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia e che le misure di risparmio non devono andare a scapito del personale. I colleghi di FFS Cargo hanno a loro volta inscenato il funerale di FFS Cargo per protestare contro la politica di smantellamento perseguita nel trasporto merci. In sala è poi seguito un dibattito tra personalità rilevanti del settore, che hanno richiesto maggior chiarezza nella politica dei trasporti.

La prima giornata di lavori è stata conclusa da un'azione contro la violenza ai danni del personale dei trasporti pubblici, in cui le e i partecipanti al congresso si sono raggruppati dietro a un grande striscione recante lo slogan: «Stop violenza! Più rispetto per il personale». Questo tema è stato ripreso anche dal dibattito che ha aperto i lavori della seconda giornata di congresso, durante il quale è stata ribadita la necessità di provvedimenti più incisivi per garantire la sicurezza del personale dei trasporti pubblici.

I delegati hanno accolto i testi di orientamento per le strategie del SEV dei prossimi quattro anni e trattato le proposte presentate al congresso secondo le raccomandazioni del comitato. In chiusura, hanno accolto anche la proposta della VPT di rivolgere un appello al Consiglio federale per proteggere la popolazione civile della striscia di Gaza.

Comitato

Pochi giorni prima del Congresso, il 6 giugno, si è tenuta una riunione del comitato SEV, in cui ha congedato la presidenza uscente, composta da Danilo Tonina e Peter Kämpfer, ai quali ha reso onore il presidente SEV Matthias Hartwich, ringraziandoli per l'ottima collaborazione.

Il Comitato si è soprattutto occupato degli ultimi preparativi in vista del Congresso e ha preso atto del rapporto intermedio della segretaria sindacale Sibylle Lustenberger sul progetto europeo di pari opportunità «Women in Rail».

CONGRESSO 2025

Tavola rotonda sulla politica dei trasporti

Markus Fischer markus.fischer@sev-online.ch

Quattro membri del Consiglio nazionale, la direttrice dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e il presidente del SEV hanno discusso del tema «Di quali trasporti pubblici ha bisogno la Svizzera?». Anche il trasporto merci su rotaia è stato argomento di discussione. È opinione condivisa che il trasferimento non può fallire a causa della mancanza di fondi.

La tavola rotonda è stata preceduta da una simbolica cerimonia funebre per FFS Cargo e dalla presa di posizione dell'oratore ospite Albert Rösti in merito all'iniziativa: il consigliere federale ha espresso solidarietà verso il personale che perderà il posto di lavoro e comprensione per il valore simbolico dell'azione. «Ma questa bara non servirà, se agiamo correttamente», ha affermato Rösti. Il consigliere federale ha assicurato di aver difeso «con le unghie» la revisione della legge sul trasporto di merci approvata a marzo dal Parlamento, la quale prevede sovvenzioni per il trasporto ferroviario di merci per otto anni, «con possibilità di proroga». Trovare una maggioranza in Parlamento non è stato facile e senza di essa «Oggi la situazione sarebbe molto più drammatica». Ora il Parlamento si aspetta che il trasporto ferroviario sia reso competitivo rispetto al trasporto su strada attraverso misure di razionalizzazione, ha spie-

gato Rösti. La responsabilità operativa dell'attuazione spetta a FFS Cargo e la Confederazione, in qualità di proprietaria, vigila affinché vengano rispettati anche gli standard sociali (vedi anche pagina 4).

Sul palco sono poi saliti i partecipanti alla tavola rotonda, a cui il moderatore Peter Moor ha chiesto innanzitutto se volessero aggiungere qualcosa alle dichiarazioni di Rösti. «Ho avuto l'impressione che il Parlamento sostenga il trasporto merci su rotaia e con la revisione della legge intenda contribuire a stabilizzare questo tipo di trasporto», ha dichiarato Philipp Kutter (Centro/ZH), presidente della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N). «Ecco perché sono rimasto un po' stupito dalle misure di FFS Cargo rese pubbliche poco dopo l'approvazione della legge. Ma il consigliere federale Rösti l'ha spiegato bene: oltre al sostegno della Confederazione, servono anche misure per ottimizzare l'efficienza».

Bruno Storni (PS/TI), membro della CTT-N, si è detto particolarmente sorpreso dalla decisione di FFS Cargo, comunicata il 20 maggio, di non servire più diversi terminali del trasporto combinato; e anche dalla decisione dei gestori di Autostrada viaggiante (RoLa) di abbandonare il progetto a fine 2025 nonostante i contributi finanziari garantiti l'anno scorso dal Parlamento fino alla fine del 2028. Secondo Storni, «È piuttosto insolito prendere una decisione e poi, un anno dopo, abbandonar-



la». «Negli ultimi anni la Svizzera ha attuato una buona politica di trasferimento: ha speso circa 23 miliardi per le gallerie della NFTA e ha conferito oltre un miliardo a titolo di sovvenzioni per il trasporto merci su rotaia. Inoltre, si sta proseguendo con la fase di ampliamento 2035 relativa al traffico internazionale». Due anni fa, l'obiettivo di ridurre il transito di camion a un massimo di 650 000 all'anno era stato quasi raggiunto (860 000 transiti nel 2023). «Ma da allora il numero di transiti è nuovamente cresciuto, segno che il trasferimento ha subito un rallentamento». La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) dovrebbe essere aumentata: attualmente, attraversare il Paese con un camion è troppo conveniente.

Anche Ursula Zybach (PS, Spiez), membro della Commissione delle finanze del Consiglio nazionale, ritiene preoccupante «Che si possano improvvisamente lasciare implodere progetti già sviluppati con la scusa della mancanza di fondi». Lo ritiene un errore: «Dovremmo invece chiederci: come intendiamo svilupparci. Cosa riteniamo importante? I soldi ci sono e potremmo addirittura conferire più mezzi. Può essere una scelta opportuna quando si ritiene che servano più risorse, poiché risparmiare talvolta comporta costi aggiuntivi. Non si dovrebbe pensare solo a come ridurre le spese. La Svizzera ha la possibilità di generare entrate supplementari». Particolarmente preoccupante è il «pacchetto di sgravi 27», che interesserà anche il traffico regionale viaggiatori. Pure Philipp Kutter si dice disposto,

se necessario, a investire ulteriori fondi nel sistema per soddisfare esigenze opportune. Ma le esigenze vanno «gestite».

Matthias Hartwich, presidente del SEV, ha avvertito che, sotto la pressione dei costi, le imprese di trasporto con autobus potrebbero rinunciare a convertire i proprio mezzi alla propulsione elettrica. «È davvero ciò che vogliamo?»

Per Brenda Tuosto (PS/VD), anch'essa membro della CTT-N e consigliera comunale a Yverdon, è necessario migliorare al più presto il collegamento tra la linea ai piedi del Giura e Ginevra. In una mozione dello scorso settembre ha chiesto che entro il 2050 venga elaborato un piano per un collegamento efficiente e cadenzato di tutta la Svizzera con linee nazionali del traffico a lunga percorrenza.

La direttrice dell'UFT Christa Hostettler auspica che il trasporto pubblico migliori e divenga più conveniente. I fondi devono essere utilizzati nel modo più efficiente possibile. «L'obiettivo è un buon livello qualitativo, ma senza eccessi». Lo stesso giorno ha partecipato a una tavola rotonda con gli attori del traffico merci su rotaia per cercare soluzioni che permettano al trasporto combinato di supplire alla fine di RoLa. Un problema è rappresentato dai numerosi cantieri presenti in Germania e in Svizzera da molti anni, che interessano anche il traffico viaggiatori. «Mi auguro che entro il prossimo congresso il traffico merci su rotaia riesca a invertire la rotta e si potrà brindare, invece che celebrare un funerale!»

+

Il Consiglio degli Stati ha deciso di finanziare la 13a AVS in modo solidale e senza intaccare il potere d'acquisto. Il Consiglio degli Stati respinge l'innalzamento dell'età pensionabile. Invece di un aumento unilaterale dell'IVA, si opterà per un finanziamento misto a più livelli con contributi salariali minimi, ovvero un finanziamento socialmente sostenibile. Anche il fatto che il Consiglio degli Stati respinga la riduzione dei contributi federali proposta dal Consiglio federale è in linea con le richieste dei sindacati.

-

Un sondaggio rappresentativo condotto su 49 000 apprendisti ha rivelato che quasi due terzi di loro sono sottoposti a un forte stress psicologico e non ricevono un sostegno sufficiente nella loro vita lavorativa quotidiana. Un quinto di loro sta pensando di interrompere l'apprendistato. Per valorizzare la formazione professionale di base, l'USS chiede un intervento rapido. 95 000 giovani hanno firmato una petizione che chiede otto settimane di vacanze per gli apprendisti.



Nel 2024, l'elettorato ha detto chiaramente sì all'introduzione di una 13a rendita AVS.

THOMAS GIEDEMANN risponde

Trasferimento su strada

Come mai al Congresso SEV 2025 è stato inscenato il funerale di FFS Cargo?

Se per 25 anni l'esistenza di FFS Cargo non è mai stata messa in forse, di fatto l'attuale direttore sta facendo di tutto per far chiudere l'azienda, come pure il traffico merci in generale. Sì, perché lui non è solo ai vertici di FFS Cargo, ma è anche presente nei CdA di SBB Cargo International (SBB CI), RALpin e Hupac. Come se il progetto G-ensis, col quale intende tagliare almeno 440 posti entro il 2030, non bastasse, il direttore di FFS Cargo il 20 maggio ha comunicato anche la chiusura della rete del traffico combinato. Questo significa la soppressione di ulteriori 65 posti di lavoro, dopo i 50 già annunciati in marzo. Per quanto riguarda RALpin, abbiamo avuto notizia poche settimane fa della

decisione di chiudere l'autostrada viaggiante (RoLa) con tre anni di anticipo, infischiosene delle sorti del personale di BLS e SBB CI coinvolto. Volendo, se la circolazione in Germania è così disastrosa, delle alternative potevano essere trovate, come nel 2001: dopo l'incidente nella galleria autostradale del San Gottardo, in poche settimane si allestì a Brunnen un terminal per la RoLa.

Come SEV, ci aspettiamo che il direttore rinsavisca e fermi questo macello in termini di posti di lavoro, dando un futuro a FFS Cargo e rispettando il mandato di trasferimento dalla strada alla ferrovia.

Thomas Giedemann è segretario sindacale SEV, responsabile del dossier Cargo per il Ticino. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

AZIONE PER FFS CARGO

«Fine annunciata? Non ci stiamo!»



Il funerale di FFS Cargo: un sogno premonitore che speriamo non si avveri.

Veronica Galster. FFS Cargo verso la chiusura? Il personale ticinese non ci sta e con un'azione dimostrativa al Congresso del SEV lo ha ribadito in modo chiaro al Consigliere federale Albert Rösti.

Quest'anno il Congresso SEV ha visto la partecipazione di un ospite importante: il Ministro dei Trasporti, Consigliere federale Albert Rösti, che nella sua relazione ha tematizzato le sfide nell'ambito dei trasporti pubblici.

Al termine della sua esposizione, il personale ticinese di FFS Cargo non ha perso l'occasione per portare alla sua attenzione il tema dei tagli di posti di lavoro legati all'ennesima riorganizzazione dell'azienda.

Con un'azione di sicuro impatto emotivo e molto simbolica, in una sala gremita è stato

inscenato un corteo funebre per la dipartita di FFS Cargo. Questo è quanto il SEV teme possa succedere alla luce della strategia messa in atto dall'azienda. In risposta, il Consigliere federale ha aperto ad un incontro con una delegazione del SEV per approfondire la questione.

A inizio giugno il SEV aveva già scritto al consiglio di Stato ticinese e a diversi municipi del Cantone (alcuni dei quali hanno già risposto) invitandoli a prendere posizione con il Dipartimento Federale dei Trasporti chiedendo di intervenire nei confronti di FFS Cargo. Secondo il SEV la politica non può disinteressarsi a questa questione. In gioco ci sono posti di lavoro, strade intasate di camion e un peggioramento della qualità di vita per tutto il Cantone.

DISCORSO AL CONGRESSO

Il Consigliere federale Rösti favorevole al trasferimento

Markus Fischer. Nel suo intervento al Congresso SEV, il Consigliere federale Rösti ha reso onore al personale dei trasporti: «A livello internazionale, veniamo spesso citati come modello di riferimento nel trasporto pubblico. Ne sono orgoglioso in qualità di capo del Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni, ma anche come cittadino svizzero. Un contributo molto importante a questo modello d'eccellenza viene dagli impiegati delle imprese di trasporto pubblico e delle aziende ferroviarie merci. Lavorano ogni giorno, spesso su turni, e sono il biglietto da visita delle aziende nei confronti della clientela. Voi assicurate il funzionamento della mobilità nel nostro paese e vi ringrazio molto sinceramente per il vostro lavoro!» Il Consigliere federale Rösti ha rivolto un ringraziamento anche al SEV per la sua «collaborazione costruttiva» in qualità di partner sociale, che dà al personale una voce autorevole e si batte per condizioni di lavoro di qualità e ha espresso un sostegno completo e incondizionato alla campagna contro la violenza e per più rispetto nei confronti del personale.

Rösti ha anche affermato di essere favorevole alla politica di trasferimento, in particolare nel traffico merci e ha ribadito che le

misure di risparmio nel traffico regionale viaggiatori non devono avvenire a spese del personale. In questo ambito, si dovranno verificare alcuni collegamenti poco frequentati e alcuni provvedimenti tariffari. Secondo i calcoli più recenti, gli ampliamenti della rete auspicati per i prossimi venti anni potrebbero costare sino a 60 miliardi di franchi. Nel migliore dei casi, però, sono disponibili solo 30 miliardi, che potrebbero anche essere ridotti a 15. «Devo quindi sperare di poter almeno realizzare i progetti più necessari», ha commentato Rösti, spiegando di volersi appoggiare sullo studio commissionato al professore del politecnico federale Ulrich Weidmann, atteso per l'autunno.

Rösti ha infine anche assicurato che l'accordo elaborato con l'UE per l'apertura del traffico internazionale viaggiatori dà la precedenza all'orario cadenzato e al sistema tariffario svizzero. L'Ufficio federale dei trasporti sta ora elaborando una direttiva con i partners sociali per definire le condizioni di lavoro e salariali da prescrivere alle imprese estere che mettono in circolazione treni internazionali attraverso il territorio svizzero. Questa direttiva servirà poi anche da base per i controlli del rispetto di queste condizioni.



Il Consigliere federale Albert Rösti saluta ogni partecipante al corteo funebre di FFS Cargo.

CONGRESSO 2025

Testi d'orientamento

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Su diversi temi, il congresso è chiamato a definire le posizioni che poi risultano vincolanti per i vari organi del SEV e fungono da bussola per tutto il periodo sino al prossimo congresso. L'edizione 2025 ha approvato cinque testi di orientamento, il cui contenuto integrale è pubblicato sul sito internet del SEV, alla voce «Congresso 2025».

Il testo sulla **politica sindacale e contrattuale** è suddiviso in tre capitoli: 1. Il SEV negozia CCL nell'interesse e su mandato dei membri subordinati a un CCL. A oggi, nel settore dei trasporti, ha firmato 76 CCL. I CCL delle FFS e di FFS Cargo, data la loro portata, fungono da riferimento per il settore, «Anche perché hanno contenuti molto validi», come ha spiegato al congresso il vicepresidente SEV Patrick Kummer. Il SEV definisce anche le condizioni standard nei settori della navigazione, degli autobus e dell'aviazione. 2. Una solida base di aderenti è un elemento centrale per la politica sindacale e contrattuale.

«Occorrono nuovi approcci per rivolgersi in modo mirato a quei gruppi professionali in cui il SEV è meno conosciuto, per convincerli dell'impegno del sindacato». 3. La sicurezza delle colleghe e dei colleghi del trasporto pubblico ha la massima priorità: Quest'anno, il SEV vuole sensibilizzare sul gran numero di aggressioni al personale. «Per garantire condizioni di lavoro sicure, occorre più personale e una maggior presenza delle forze di sicurezza».

Christoph Geissbühler, presidente della sezione TS Ostschweiz, ha proposto un complemento che chiede che le imprese di trasporto affidino incarichi di lavoro solo ad aziende in cui le condizioni sono regolate da contratti collettivi di lavoro dai contenuti per lo meno equivalenti. «Oggi constatiamo che praticamente ogni impresa di trasporto tenta di ridurre i propri costi affidando incarichi a ditte prive di CCL o con CCL di scarso valore».

Il testo di orientamento sulla **protezione della salute e la sicurezza sul lavoro** prevede 4 capitoli: 1. Stop alla violenza, più rispetto per il personale. 2. Soluzione settoriale per le persone dalla salute compromessa: le difficoltà in-

site nelle professioni del trasporto pubblico hanno spesso ripercussioni sulla salute del personale. Il SEV chiede quindi l'elaborazione di una soluzione settoriale nei campi della formazione continua, della reintegrazione e della riconversione professionali, nonché una garanzia d'impiego per il personale, sul modello praticato presso le FFS. (...) Nelle piccole ITC, questa garanzia d'impiego può essere difficilmente realizzabile, per cui si impone la ricerca di una soluzione a più vasta scala. 3. Il mantenimento della salute sul posto di lavoro rimane una responsabilità fondamentale delle aziende. In particolare, le professioni dei settori operativi sono confrontate con una crescente pressione psichica e fisica, derivante dal costante aumento del traffico e da piani di servizio e turni di lavoro in cui viene sfruttato ogni minuto (...). Il SEV continua a battersi affinché i principi della responsabilità aziendale siano ripresi in ogni CCL. 4. Telelavoro: il Parlamento potrebbe flessibilizzare le norme per il telelavoro, ma il SEV si impegna per regole chiare e per il diritto a non essere reperibili.

Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha riassunto le rivendicazioni principali del testo di orientamento sulla **politica dei trasporti**: i trasporti pubblici e collettivi sono cruciali per trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia, per la lotta al cambiamento climatico e per una maggior sostenibilità: sono la chiave per una mobilità delle persone e delle merci più ecologica, sociale e giusta. Per raggiungerla, bisogna tuttavia mettere a disposizione e mantenere l'infrastruttura necessaria e garantire un adeguato finanziamento dell'esercizio. È anche importante che il trasporto pubblico continui a essere considerato una componente del servizio pubblico. Le privatizzazioni e la concorrenza propu-

gnate dalla commissione UE non hanno sin qui convinto. In Svezia e in Gran Bretagna, per esempio, hanno portato a un peggioramento. I privati hanno speculato sulle infrastrutture e sui veicoli, rendendo in seguito necessari interventi finanziati dai contribuenti. Gli incarichi diretti si sono rivelati più efficaci rispetto a bandi di concorso regolari e la cooperazione tra le aziende di trasporto migliore rispetto alla concorrenza, non da ultimo nel traffico viaggiatori internazionale.

Il testo di orientamento sulla **politica sociale** è stato illustrato dall'amministratore Aroldo Cambi. Il SEV è a favore di una società più giusta e solidale ed è quindi contrario a ogni peggioramento delle prestazioni delle assicurazioni sociali. Questo significa in particolare un chiaro no all'aumento dell'età pensionabile oltre i 65 anni. Il miglioramento della situazione finanziaria delle casse pensioni negli ultimi anni dovrebbe inoltre permettere di migliorarne le prestazioni, per esempio aumentando i tassi di conversione e introducendo sistemi di aumento degli interessi sugli averi di vecchiaia e di versamento di partecipazioni ai pensionati, nonché di modelli di pensionamento anticipato. Il SEV si impegna inoltre in favore della custodia di bambini complementare alla famiglia, si oppone alla flessibilizzazione dei tempi di lavoro a spese delle famiglie e rivendica provvedimenti contro l'aumento delle pigioni e dei premi di cassa malati.

Il testo di orientamento sulla **digitalizzazione e l'automazione / IA** chiede che queste trasformazioni avvengano nell'interesse di lavoratrici e lavoratori che, unitamente ai partners sociali, devono essere coinvolti dalle aziende nell'introduzione, lo sviluppo e la verifica di questi strumenti di lavoro digitali e ricevere un'adeguata formazione di base e continua.



Circa 400 delegati e ospiti hanno partecipato all'82° Congresso. I mesi di preparativi da parte del personale del SEV sono stati ripagati.



René Schnegg e
Hanny Weissmüller

Video e foto
del Congresso

Scannerizza questo codice QR per
altre foto e video.



CONGRESSO 2025

I momenti migliori



Direzione sindacale: Aroldo Cambi, Pablo Guarino, Matthias Hartwich,
Barbara Keller e Patrick Kummer.



Peter Käppler si congeda.



Danilo Tonina presiede il Congresso per l'ultima volta.



La segretaria generale dell'ETF
Livia Spera interviene al con-
gresso.



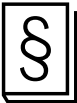
La Commissione Giovani SEV chiede una migliore rappresentanza nelle
sottofederazioni e distribuisce bevande energetiche ai partecipanti al
Congresso.



I migliori reclutatori Fritz Haenni, Philippe Schibli e Walter Pizzolante
ricevono un regalo dalla segretaria sindacale Stefanie Fürst.

COLPI DI DIRITTO

Rimborso dei costi di formazione



Servizio giuridico del SEV

Jan vorrebbe fare carriera nel suo lavoro. La sua richiesta di svolgere una formazione triennale alla Scuola universitaria professionale è stata accettata dal suo datore di lavoro. Quest'ultimo assumerà le spese per la formazione, a condizione tuttavia che dopo la fine degli studi Jan si impegni a lavorare per altri tre anni nella ditta, in caso contrario dovrà restituire i soldi. Tutto secondo la legge?

Di principio esiste un obbligo di rimborso dei costi per la formazione. Vi sono però regole chiare che dicono quando tale rimborso è ammesso e quando invece no.

Occorre prima di tutto un preciso accordo, definito in forma scritta nel contratto di lavoro medesimo oppure in una clausola a parte. Formulazioni generiche del tipo «Potrà essere richiesta la restituzione dei costi» non sono sufficienti. L'accordo deve dire chiaramente quando qualcosa va rimborsato e a quali condizioni.

In secondo luogo, non tutte le formazioni continue giustificano una richiesta di restituzione. In altre parole: il datore di lavoro può esigere la restituzione delle spese sostenute, solo se la formazione ha procurato un vantag-

gio personale anche al dipendente (ad es. un corso esterno con un diploma riconosciuto), o per una formazione particolarmente costosa, per esempio con tasse d'iscrizione elevate. Il datore di lavoro non può chiedere che vengano rimborsati i costi di semplici formazioni interne, che servono al dipendente per svolgere la sua attività in azienda.

Terza cosa: la restituzione dev'essere regolata in modo equo. Secondo il Tribunale federale, un obbligo di restare al servizio dell'azienda ancora tre anni dopo la fine della formazione non è ammissibile. Quanto più a lungo il dipendente resta nell'azienda dopo la formazione, tanto minore dovrebbe essere l'importo da restituire. Una disposizione che esige dal lavoratore la restituzione dell'intero importo dopo tre anni non è perciò consentita.

Quarto: la richiesta di restituzione non è ammissibile quando il datore di lavoro disdice il rapporto di lavoro, senza che il lavoratore gli abbia dato un motivo giustificato, o quando il lavoratore disdice il rapporto per un motivo giustificato imputabile al datore di lavoro (CO 340c). Questo vale anche quando c'è un accordo di restituzione chiaramente disciplinato.

Jan farà quindi bene a leggere attentamente il testo dell'accordo e, nel dubbio, a chiedere una verifica; come membro SEV può fare affidamento sull'assistenza giuridica professionale del nostro sindacato.

14 GIUGNO

Insieme per la parità in dietro non si torna!

USS/SEV. Sabato 14 giugno si sono svolti raduni e manifestazioni in 25 città e comuni in tutta la Svizzera. Infatti, nonostante siano passati 44 anni dall'introduzione nella Costituzione federale dell'articolo sulla parità tra uomini e donne, questa è purtroppo ancora lungi dall'essere raggiunta.

Solo per fare degli esempi: le donne guadagnano tutt'oggi in media 1.364 franchi in meno degli uomini, le professioni con un'alta percentuale di donne continuano ad essere meno retribuite e una donna su due è vittima di molestie sessuali sul posto di lavoro.

A livello internazionale, una rinascita della destra conservatrice sta portando ad attacchi frontali contro diritti conquistati con grande fatica. Questo fa sì che invece di progressi, si profilano minacce di gravi passi in dietro sul fronte della parità. Per questo motivo, diverse organizzazioni e collettivi femministi si sono nuovamente mobilitati quest'anno il 14 giugno.

LDal canto suo, l'Unione sindacale svizzera (USS) chiede ai datori di lavoro e ai responsabili politici di adottare misure efficaci affinché la parità sia finalmente realizzata.

Le rivendicazioni centrali dei sindacati

• **Lotta contro le discriminazioni salariali:** poiché le analisi sulla parità salariale condotte finora hanno fallito, sono necessari controlli obbligatori e multe per le aziende che si rifiutano di controllare i propri salari o che praticano discriminazioni.

• **Aumento dei salari bassi:** occorre migliorare i salari nelle professioni a maggioranza femminile e garantire un salario mensile di almeno 5.000 franchi per le persone che hanno completato un apprendistato.

• **Stop alla regressione a livello internazionale:** occorre porre fine allo smantellamento, a seguito dell'evoluzione politica negli Stati Uniti, dei programmi per le pari opportunità applicati dalle aziende attive a livello mondiale.

• **Accoglienza dei bambini:** gli asili nido devono diventare, come la scuola, un servizio pubblico universale.

• **Lotta alle molestie sessuali sul posto di lavoro:** è urgente attuare una politica vincolante di tolleranza zero.

Non è più ammissibile che a distanza di oltre quarant'anni, un articolo costituzionale non venga ancora rispettato.

CONTROLLI NEL TRAFFICO FERROVIARIO

Più personale per una maggior sicurezza



I vagoni del treno merci deragliato il 10 agosto 2023 nella galleria di base del San Gottardo.

SEV
giornale@sev-online.ch

Un servizio della trasmissione Rundschau della SRF del 26 febbraio ha illustrato come le ruote dei vagoni merci siano spesso difettose, costituendo un grave rischio per la sicurezza. Questo aspetto è stato confermato dal rapporto finale del servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI), secondo il quale un incidente di grandi proporzioni come quello avvenuto nella galleria di base del San Gottardo il 10 agosto 2023 potrebbe ripetersi in ogni momento. Il sindacato del personale dei trasporti SEV chiede un aumento del personale per migliorare il livello dei controlli e la sicurezza dei trasporti.

La ferrovia è uno dei mezzi di trasporto più sicuri. La sicurezza assoluta però non esiste, come ha dimostrato anche l'incidente del 10 agosto 2023 nella galleria di base del San Gottardo: il deragliamento di un treno merci ha gravemente danneggiato la struttura ferroviaria e drasticamente limitato la capacità di trasporto sull'importante asse sud-nord per oltre un anno. Il rapporto del SISI attribuisce questo deragliamento alla rottura di una ruota di un vagone. Ricerche approfondite su questa ruota e sulle altre dello stesso vagone hanno evidenziato cretti e fessure generati da surriscaldamenti durante le frenate che, con il tempo, si sono propagati a tutto il corpo delle ruote compromettendone l'integrità.

Il SISI è incaricato di chiarire le cause di incidenti e, su questa base, ha la facoltà di emettere raccomandazioni. Quelle a seguito di questo incidente comportano un autentico cambio di paradigma nella manutenzione dei vagoni merci, che in futuro deve avvenire con maggior frequenza e intensità. La competenza di emettere prescrizioni sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario compete all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), il quale ha però indicato che queste prescrizioni devono essere coordinate e decise a livello europeo, in quanto le disposizioni per il trasporto merci per ferrovia sul continente sono strettamente collegate. Le dinamiche che ne derivano risultano quindi complesse e difficili da affrontare in tempi brevi.

Il sindacato SEV chiede quindi una soluzione concreta e di rapida applicazione: l'implementazione di controlli acustici sistematici delle sale montate (ruote e assi) non contrassegnate come altamente resistenti al calore. Questi controlli devono essere effettuati da ispettori tecnici (come, per esempio, i TKC di FFS Cargo) su tutti i vagoni privi di sale altamente resistenti al calore di tutti i treni merci che entrano sulla rete svizzera. Attualmente, questi controlli vengono svolti solo in modo saltuario e comunque solo ai carri che vengono segnalati con potenziali problematiche di questo genere. Per contro, un controllo sistematico di tutti i treni merci provenienti dall'estero potrebbe dare un immediato contributo all'aumento della sicurezza su tutta la rete ferroviaria svizzera. A questo scopo va assunto e formato adeguatamente del personale.

sev-online.ch

CONGRESSO 2025

Tavola rotonda sulla violenza



La discussione sulla violenza verso il personale, le sue cause, i suoi effetti e come ridurla è stata uno dei momenti salienti del congresso. Da sx a dx: J. Truttmann, P. Moor, M. Brigatti, G. D'Alessandro, D. Baier, A. Maspoli e L. Spera.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Il primo giorno del Congresso, oltre 200 delegati hanno dimostrato la loro determinazione a dire basta alla violenza verso personale dei trasporti pubblici posando con un gigantesco striscione. Il secondo giorno, il tema è stato oggetto di una tavola rotonda che ha dato il via alla campagna del SEV, che proseguirà con una giornata sul campo il 3 settembre e una giornata il 25 novembre per celebrare i 25 anni della Carta contro la violenza.

In apertura del dibattito, il moderatore **Peter Moor** ha ricordato che si trattava di un tema centrale per il congresso e per il SEV quest'anno. Ha sottolineato che, sebbene le FFS registrino in media tre aggressioni al giorno, i media ne parlano pochissimo. Due aggressioni hanno tuttavia tristemente fatto notizia. Il 24 maggio, alla stazione di Yverdon, un mac-

chinista è stato aggredito fisicamente da un passeggero arrabbiato. La sera del 4 giugno, a Gurtellen (Uri), un autista di autobus è stato insultato e poi colpito al volto da un passeggero ubriaco.

Peter Moor ha chiesto a **Gilbert D'Alessandro**, autista di autobus a TPF e presidente centrale della VPT, se si sentisse protetto. Quest'ultimo ha affermato che effettivamente il conducente si sente piuttosto solo. Tuttavia, premendo un pulsante posto sotto il piede, la centrale può ascoltare ciò che accade nell'autobus e intervenire rapidamente, chiamando la polizia nell'arco di quattro minuti, secondo l'esempio da lui fornito. Ma non tutte le aziende dispongono di un dispositivo di questo tipo, ha deplorato. È necessario che le aziende investano e non trasmettano il messaggio che i clienti possono permettersi di tutto con il personale. È inoltre necessario che l'articolo 59 LDL sia applicato ovunque, in tutte le aziende e in tutti i cantoni in modo uniforme.

Qual è la situazione a livello europeo, ha chiesto Moor? Per **Livia Sperra**, segretaria generale della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), anche questa questione è prioritaria, poiché le aggressioni sono in aumento in tutta Europa. A maggio l'ETF ha avviato un'indagine sulla violenza e le molestie nei confronti delle lavoratrici dei trasporti. Secondo lei, la violenza della società e il divario sempre più ampio tra ricchi e poveri si riflettono anche nel trasporto pubblico (TP). In Italia, la risposta è stata uno sciopero che ha paralizzato il Paese a seguito di un'aggressione molto violenta. È necessario agire affinché queste professioni di servizio siano più rispettate, ha affermato.

Secondo **Dirk Baier**, criminologo e docente alla ZHAW, le statistiche mostrano che la violenza in Svizzera non è aumentata nel lungo periodo, anche se nel breve periodo registriamo un aumento, la situazione è comunque migliore rispetto ad altri pa-

esi europei. Egli constata tuttavia che viviamo in una società del tempo libero, che il carico psichico nel mondo del lavoro è in aumento, che i problemi legati alla droga e all'alcol sono in crescita così come le disparità, ma rimane ottimista.

Il vicepresidente della ZPV, **Massimo Brigatti**, è tornato sulla campagna di prevenzione delle FFS. Il messaggio non è passato. Secondo lui, uno spot televisivo che mostrasse chiaramente un assistente clienti spintonato o insultato illustrerebbe meglio la gravità del problema. Il rischio dei corsi è quello di delegare il problema della violenza al lavoratore stesso. Di fronte a persone con disturbi o sotto l'effetto di sostanze, i grandi discorsi filosofici servono a poco. Si stupisce delle statistiche ottimistiche del criminologo, ma la violenza misurata è solo una minima parte della violenza reale.

Janine Truttmann della Commissione donne del SEV ha sottolineato che le statistiche non consentono di

stabilire se le donne siano maggiormente vittime di aggressioni. Ha affermato di aver imparato molto dai corsi seguiti, ma che è difficile applicare quanto appreso nella realtà. Dire «basta» può tuttavia funzionare in alcuni casi e sorprendere l'aggressore. Ha invocato un doppio accompagnamento anche durante il giorno. Non è qui che si deve risparmiare, ha insistito. Occorre personale formato e il riconoscimento dell'azienda su queste questioni.

Subito dopo la discussione, **Marie-Jo Juillet**, consulente clienti e presidente di AS Ovest, è intervenuta ricordando che «Tutto il personale a contatto con la clientela è coinvolto in questa problematica e affronta quotidianamente situazioni di violenza. Con la progressiva riduzione del personale nelle stazioni, gli addetti allo sportello sono talvolta gli unici interlocutori diretti a ricevere le lamentele dei nostri clienti». Rumanizzare le stazioni con il personale ridurrà la violenza.



AGGRESSIONI (II)

Colleghi e colleghe testimoniano

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Nell'ambito della campagna del SEV per sensibilizzare l'opinione pubblica sulle ancora troppe aggressioni al personale dei trasporti, alcuni membri raccontano al Giornale SEV come le hanno vissute. In questo secondo articolo, un controllore di bordo e un autista di autobus parlano della violenza che subiscono quotidianamente.

Lionel Parian è pilota di battelli passeggeri presso Les Mouettes a Ginevra da molti anni ed è un delegato sindacale. L'estate scorsa è stato vittima di un'aggressione che, fortunatamente, non ha provocato danni fisici, anche se è mancato poco. Tutto è iniziato con un individuo che ha parcheggiato la sua auto molto vicino alla stazione di rifornimento delle barche. È sceso dall'auto e sembrava particolarmente ubriaco. Lionel lo vede, ma non si preoccupa più di tanto.

Improvvisamente, l'uomo toglie la catena che permette l'accesso alla passerella. Lionel scende dalla barca e rimette la catena, ma l'uomo la riapre e scompare. Quando Lionel torna dopo il giro del porto e ormeggia a Les Pâquis, gli urla contro in modo offensivo dalla passerella di uscita. Lionel non risponde alle provocazioni e si dirige verso la sala pausa. L'altro si mette in mezzo. Lionel continua per la sua strada. L'aggressore lo insegue, minacciando di rompere la bottiglia che ha

in mano e di colpirlo.

Quando Lionel lascia il locale pausa, l'uomo lo segue in strada. È diventato nel frattempo sempre più aggressivo. La sua pazienza si esaurisce e Lionel chiama la sua responsabile, intuendo che la situazione potrebbe degenerare. La polizia viene chiamata più volte. Lionel torna al molo 3. L'esagitato prende un cacciavite e cerca di forzare la porta di accesso al molo, ma non ci riesce. Proferisce insulti e poi prende una mazza da baseball che sbatte sul finestrino.

Lionel sale sull'imbarcazione e parte. Al suo ritorno, l'uomo è circondato dalla polizia, che lo arresta. Era noto alla polizia; si tratta di una persona mentalmente disturbata, ricoverata in un istituto e, quella sera, ubriaca. La polizia comunica a Lionel che non ha senso sporgere denuncia. «Verrà archiviata», dicono, perché lui non sarà ritenuto responsabile. La polizia ignora l'articolo 59 Legge sul trasporto viaggiatori (LTV) che stabilisce che i reati previsti dal Codice penale sono perseguiti d'ufficio. Nel bagagliaio dell'auto la polizia ha trovato coltelli e un'accetta. L'esito avrebbe potuto essere molto più grave. Avendo già subito altre aggressioni, Lionel non è rimasto particolarmente colpito, anche se ammette che «è stato comunque un episodio violento, compreso l'arresto». I suoi colleghi, dal canto loro, sono molto scioccati e vogliono conoscere tutti i dettagli per evitare che si ripeta, o per poter agire molto rapidamente. Quando, su consiglio del SEV, l'azienda ha voluto sporgere denun-

cia, la polizia ha nuovamente ignorato l'articolo 59 della LTV e ha detto che non era possibile. Lionel si è ammalato, ma non a causa dell'aggressione, e non ha potuto presentarsi a un altro appuntamento alla stazione di polizia. La vicenda si conclude quindi così. Lionel avrebbe comunque voluto una comunicazione interna o un chiarimento sui processi e i protocolli di sicurezza. Non è stato così. Avrebbe anche trovato utile la disponibilità di workshop o moduli di formazione su come gestire questo tipo di situazioni. «Mantenere la calma e conservare il sangue freddo si impara». La direzione e chi si occupa della conduzione del personale dovrebbero anche essere un po' più informati sui ricorsi legali in caso di aggressioni contro il personale, se non altro per sentirsi un po' più protetti.

Amanda (nome fittizio) ha trent'anni e lavora come autista di autobus per un'azienda di trasporti pubblici della Svizzera francese. In media, si imbatte in atti di violenza almeno una volta alla settimana. Secondo lei, «si va dalle osservazioni sugli orari agli insulti, alcuni dei quali sessisti, pronunciati per lo più da uomini per attaccare le tue capacità, come «tanto sei una donna, non so nemmeno perché guidi». Ho anche ricevuto minacce del tipo «ti troverò». Alcuni uomini, quando vedono che è una donna a guidare, aspettano e prendono l'autobus successivo. Alcune linee sono più esposte e il rispetto è chiaramente meno presente. Denuncio ciascuno di questi atti in un rapporto di aggressione al mio datore di lavoro, come richiesto anche da quest'ultimo. Un responsabile ci contatta per chiederci se abbiamo bisogno di un supporto psicologico o di una semplice chiacchierata. Si arriva a un incontro e, dopo la discussione, l'azienda decide se sporgere o meno denuncia».

I datore di lavoro di Amanda rientra tra i buoni esempi nel monitoraggio delle aggressioni. Nonostante il chiaro impegno della direzione nell'affrontare le aggressioni, il messaggio di perseguire d'ufficio non sembra ancora essere arrivato al centro. Nel caso di Amanda, nessuna delle sei denunce di aggressione verbale presentate ha portato alla presentazione di una denuncia, ancora una volta in totale violazione dell'articolo 59 della LTV.

Amanda racconta la sua ultima aggressione: «Due persone sedute su uno spazio per quattro

posti hanno iniziato a insultarmi perché avevo chiesto gentilmente alla signora di togliere il Facetime (videochiamata) e di mettere le cuffie o di fare la chiamata più tardi, in modo da potermi concentrare sulla guida. Lei si è arrabbiata molto e mi ha insultato: «Puttana, troia, guida e chiudi quella cazzo di bocca» e molte altre cose. Poiché non c'è stata aggressione fisica, non ho bloccato le porte e se ne sono andati senza ulteriori indugi. Quando ho presentato la denuncia, mi è stato detto che i volti non erano chiaramente visibili sui video. La polizia non potuto fare nulla. Ho trovato strano che non ci fosse una telecamera con l'angolazione giusta proprio in quei posti a sedere da quattro dove ci sono più problemi. Tutto è stato annotato, ma niente di più. È successo anche a colleghi che, anche con immagini migliori, non hanno avuto alcun seguito con le loro denunce. Mi chiedo quindi cosa ci voglia in caso di aggressione verbale perché si arrivi a una denuncia da parte dell'azienda. Nel caso di un collega aggredito fisicamente, la direzione ha sporto denuncia. Deve prendere più seriamente in considerazione anche le aggressioni verbali».

Anche se non è facile trovare qualcuno sulla base di un video di scarsa qualità, il fatto che la denuncia non venga inoltrata rende l'aggressione invisibile alle statistiche, che si basano esclusivamente sulle denunce presentate. Senza contare tutte le altre aggressioni che non vengono segnalate all'azienda per ignoranza, risparmio di tempo o fatalismo. Ciò contribuisce all'invisibilità di queste aggressioni, di cui vediamo solo la punta dell'iceberg. Il divario tra la violenza reale e quella misurata dalle statistiche è quindi colossale.

Per combattere l'inciviltà, Amanda pensa che sarebbe utile «Una campagna di prevenzione per ricordare alle persone che questo servizio pubblico è garantito da persone e che meritiamo rispetto e riconoscimento. Dobbiamo affrontare spesso problemi spiacevoli. A volte ci sembra di non esistere. Gli utenti non ci vedono. Questa disumanizzazione rende indubbiamente più facile essere insultati. Possono riguardare qualsiasi cosa. È quasi impossibile fare un'osservazione, anche se espressa nel modo più gentile possibile, senza essere insultati. Anche se con il tempo mi sono blindata, le persone devono rendersi conto che questi atti possono ferire e lasciare il segno».

SNL

I sindacati denunciano irregolarità

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Il 2 giugno, i dipendenti della Società Navigazione del Lago di Lugano (SNL) hanno discusso con i sindacati SEV, Unia e Ocst importanti questioni riguardanti la gestione dei fondi pensionistici e la mancata osservanza della Legge sulla durata del lavoro. Durante l'incontro, sono emerse criticità nella gestione della cassa pensioni, con rendimenti finanziari insoddisfacenti. Inoltre, è stata contestata la preferenza data dall'azienda all'Associazione del personale Trasporto Lacuale e Terrestre Ticino (APLT) rispetto ai sindacati storici, sollevando preoccupazioni sulla trasparenza e il rispetto delle normative vigenti.

A inizio giugno i dipendenti della SNL si sono nuovamente riuniti in assemblea per discutere questioni cruciali riguardanti la gestione dei fondi pensionistici e la mancata osservanza della Legge sulla durata del lavoro (LDL e OLDL). Questioni delle quali avevamo già scritto sul Giornale SEV nume-

ro 6 del 9 maggio 2025: ricordiamo che già a metà aprile, riuniti in assemblea i dipendenti di SNL attivi a Locarno e quelli impiegati sul lago Ceresio (Lugano), ma attivi prevalentemente sul lago Maggiore (Locarno), avevano ribadito di voler sottostare al CCL dei dipendenti attivi sul lago di Locarno e non più alle condizioni stipulate poco tempo prima dall'Associazione del personale trasporto lacuale e terrestre (Aplt) e avevano chiesto lumi riguardo alla loro Cassa Pensioni.

Le questioni legate alla cassa pension

Nel corso dell'assemblea di inizio giugno, uno dei temi principali trattati è stata la questione della cassa pensioni. Dopo un approfondimento condotto dal SEV con l'aiuto dell'esperto Aroldo Cambi, sono emerse, come sospettato, gravi criticità. La SNL, dopo essere uscita dalla CP Symova nel 2021 con un grado di copertura del 111.97%, ha affidato la gestione patrimoniale alla Copernicus Wealth Management, società controllata dalla Copernicus Holding. Questo affidamento è avvenuto in modo poco trasparente, con Agostino Ferrazzini,

presidente della SNL, che ricopriva contemporaneamente ruoli di rilievo nella Copernicus Wealth Management e nella Holding.

La gestione del patrimonio dei dipendenti da parte della Copernicus Wealth Management si è rivelata disastrosa, con rendimenti tra i peggiori a livello svizzero e inferiori del 13% rispetto a quelli della Symova. Inoltre, i costi di gestione sono risultati cinque volte superiori a quelli della Symova, causando importanti perdite finanziarie per i dipendenti.

Estromessi i sindacati storici

Inoltre, a seguito della recente dimissione del membro in rappresentanza del personale nella commissione amministrativa di previdenza, il datore di lavoro ha incaricato l'Associazione del personale Trasporto Lacuale e Terrestre Ticino (APLT) di organizzare un'assemblea del personale per votare il rappresentante dei lavoratori in seno alla Cassa pensioni. A questa associazione viene dunque riservato da parte della Direzione un canale preferenziale rispetto agli altri Sindacati attivi in azienda. Una prassi che i SEV, Unia e Ocst hanno pron-

tamente contestato. «È evidentemente il tentativo della direzione di estromettere i sindacati che sollevano dubbi e denunciano irregolarità, dando piuttosto spazio a un'associazione allineata con le posizioni del datore di lavoro», spiega indignato Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV che si occupa della questione.

Assoggettamento al CCL di Locarno

Un altro tema importante riguarda l'assoggettamento al Contratto Collettivo di Lavoro (CCL) di Locarno per i dipendenti assunti a Lugano, ma che lavorano prevalentemente a Locarno. I sindacati hanno evidenziato che l'utilizzo di personale di Lugano su Locarno deve avvenire nel rispetto delle norme previste dalla LDL e rispettiva Ordinanza, cosa che non avviene da anni. La richiesta di assoggettamento al CCL di Locarno permetterebbe di rispettare la Legge sulla durata del Lavoro, tutelando la salute dei dipendenti.

Gestione vacanze: OLDL non rispettata

Infine, è emerso che la gestione

delle vacanze non rispetta le leggi, in particolare l'articolo 26.8 OLDL, che obbliga le aziende di trasporto pubblico a comunicare le vacanze ai lavoratori tre mesi prima dell'inizio delle stesse, al più tardi entro la fine dell'anno precedente. Nonostante le sollecitazioni, la direzione non ha ancora fornito questa comunicazione, una irregolarità recidiva che era già stata oggetto di intervento, su sollecitazione del SEV, da parte dell'UFT nel 2022.

Il SEV sottolinea che sollevare queste problematiche non ha l'obiettivo di mettere in ginocchio l'azienda, ma di spingerla a rispettare le regole minime richieste a tutte le aziende del settore. Una maggiore chiarezza nella conduzione dell'azienda e nel rispetto delle norme permetterebbe sicuramente alla SNL di avere un'immagine migliore, sia interna che esterna. Il SEV rimane vigile, nonostante un clima di paura ed incertezza generato dalla Direzione che organizza assemblee per giustificare il proprio operato e discreditare i sindacati storici. Non da ultimo, SEV, Unia e OCST ringraziano il coraggio dei colleghi che appoggiano la causa sindacale.



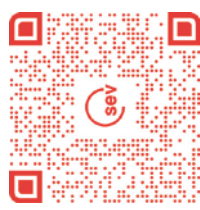
Un'immagine dello sciopero vittorioso del 25.06.2017 a Locarno.

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



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

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



www.sev-online.ch/shop

SOTTOFEDERAZIONI TS E LPV

Azione a Bienne sullo sfondo della crisi di Cargo



Yves Sancey. Tra le 10 e le 15 del 3 giugno a Bienne Produktionsanlage Ost (BIPO), le sottofederazioni SEV TS e LPV, con il segretario sindacale romando responsabile delle FFS Vincent Barraud, hanno organizzato un'azione sul campo per tastare il terreno in un momento di drastici tagli presso FFS Cargo, in particolare con G-ensis.

Sono intervenuti più di trenta colleghi e si sono svolte numerose discussioni. Ne è emersa una grande incomprensione e forte preoccupazione per la strategia di eliminare il traffico a carri isolati. Che logica c'è nello smantellare piuttosto che investire, soprattutto in un momento in cui il Parlamento ha

investito nel trasporto merci? Il lavoro non manca: ce n'è abbastanza, constatano i colleghi, ma non c'è personale di riserva se qualcuno si ammalia. Ciò può portare alla soppressione di prestazioni, anche per i grandi clienti.

Questi risparmi di personale sono quindi piuttosto controproducenti. Ciò crea un grande malessere tra il personale e una grande incertezza per il futuro. È necessaria una strategia a lungo termine, come chiedono la maggior parte dei nostri colleghi.

Altre azioni sono previste in altri luoghi di servizio come Losanna-Triage, Saint-Maurice, Yverdon e Sion.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV, GIORNATA DELLE DONNE

Via i dolori grazie a stretching e rilassamento



Janine Truttmann. Questo è stato il tema della Giornata delle donne ZPV di quest'anno. A nome della ZPV, Brigitte Fanjak, Jo-Anne Witschi e Janine Truttmann hanno dato il benvenuto alle partecipanti nello Studio per il Fitness e la Salute. Con 16 donne, la giornata di Olten ha registrato ancora una volta il tutto esaurito.

Le donne sono state accolte calorosamente con caffè e cornetti dalle responsabili del workshop, Ursula von Arx e Cori Wiederkehr.

La giornata è stata pianificata e organizzata specificatamente per le assistenti alla clientela. Perché, ci si può chiedere? Portare la borsa Elaz e lavorare su e giù dal treno ogni giorno

mette a dura prova molti muscoli del corpo. L'attenzione si è concentrata su collo, spalle, testa e altre parti del corpo.

Sotto la guida esperta e divertente delle allenatrici, le partecipanti hanno fatto il punto sulla propria salute prima di eseguire esercizi pratici e stimolanti secondo il metodo Liebscher & Bracht.

Oltre a un manuale di esercizi, è stato distribuito anche un quaderno di lavoro per consentire alle partecipanti di applicare quanto appreso anche a casa o al lavoro.

La prossima Giornata delle donne ZPV si terrà il 7 maggio 2026.

GIOVANI SEV FERROVIA RETICA

Due giorni di viaggio in giro per la Svizzera

Timon Wisler. Il 29 e 30 aprile abbiamo fatto il nostro viaggio a sorpresa di due giorni attraverso la Svizzera.

Poco dopo le 8 del mattino siamo partiti per Zurigo e da lì abbiamo proseguito per Zugo. A Zugo, il nostro piccolo gruppo ha avuto l'opportunità di visitare la pasticceria Speck e di dare un'occhiata alla produzione della famosa torta al kirsch di Zugo. Anche se gran parte del gruppo fino a quel momento



Da sinistra: Marco Bucek, Manuel Stöcklin, Simon Ochsner, Kyle Form e Timon Wisler.

non amava la torta al kirsch, dopo l'immane degustazione tutti ne sono rimasti entusiasti. Una vera torta al kirsch di Zugo è semplicemente la migliore!

Dopo caffè e torta, abbiamo fatto una breve passeggiata per Zugo e poi ci siamo imbarcati. A bordo della MS Zugo abbiamo gustato un delizioso menu e ci siamo goduti la fresca brezza in questa giornata soleggiata. Arrivati ad Arth, dopo un breve tragitto in autobus abbiamo proseguito verso sud con l'Eurocity, in direzione di Locarno. Lì abbiamo preso possesso del nostro alloggio, prima di ritrovarci al lago per un aperitivo. Per la cena abbiamo scelto una steakhouse. Il cibo delizioso ci ha riempito lo stomaco.

Abbiamo concluso la serata in un piccolo ma grazioso bar. La mattina seguente abbiamo gustato una buona colazione prima di proseguire per Melide. Lì abbiamo potuto sentirci giganti e abbiamo visitato Swissminiatur. Poco prima di mezzogiorno abbiamo ripreso la strada verso nord. Durante una sosta a Bellinzona abbiamo fatto scorta di provviste per il viaggio. Il viaggio verso Zurigo è stato sfruttato da tutti per fare un pisolino, dato che la notte precedente era stata piuttosto breve. Poco prima delle 16 abbiamo raggiunto il nostro punto di partenza, Coira, e tutti sono tornati soddisfatti alle proprie attività.

Con il SEV farete bene!

Convincete tre colleghi a diventare membri del SEV e riceverete un fantastico regalo!

Se riuscirete a conquistare tre nuovi membri del SEV tra il 1° giugno e il 31 agosto 2025, riceverete in esclusiva il nuovissimo coltellino SEV (non disponibile in negozio!). Inoltre, verrete automaticamente inseriti nel programma di reclutamento dei migliori membri del SEV, dove riceverete un ulteriore regalo l'anno prossimo.



Se avete reclutato un collega, assicuratevi che il nuovo membro citi il vostro numero di iscrizione nel modulo di registrazione. Grazie per il vostro impegno!

SOTTOFEDERAZIONE BAU

Conferenza CoPe con vivaci discussioni sull'attualità



Comitato centrale SEV BAU. Venerdì 16 maggio 2025 vi è stata la seconda riunione della CoPe, alla quale hanno partecipato i membri della Commissione centrale e i presidenti centrali BAU, come pure i numerosi delegati nelle CoPe Superficie e Divisione. Tra i convenuti anche i neoletti rappresentanti CoPe che entreranno in carica a luglio.

Nostri graditi ospiti sono stati fra l'altro Matthias Hartwich e Michael Buletti del SEV. Ad animare la riunione hanno contribuito le vivaci discussioni sulle sfide e i temi attuali che interessano il settore.

Punti forti della giornata il coinvolgente intervento di Matthias e l'interessante presentazione di Michael sull'organizzazione del SEV, che ha fornito a noi tutti un prezioso sguardo sulle strutture e gli obiettivi del nostro sindacato.

Nel complesso, la riunione ha offerto un'eccellente opportunità di scambiarsi idee e opinioni e di rafforzare la già buona collaborazione tra il SEV e la CoPe.

Tutti sono stati concordi che anche in futuro questo incontro si terrà una volta all'anno in questo ambito.

ZPV

29.09

Evento nazionale

Per la prima volta nella storia della sottofederazione ZPV, quest'anno si terrà l'evento dei soci ZPV per tutta la Svizzera.

Quando? Il 29 settembre dalle ore 11:00

Dove? In Ticino: Alpe Foppa, Rivera,

Monte Tamaro

La sezione organizzatrice ZPV Ticino ha messo a punto un ottimo programma.

L'evento è aperto anche agli interessati che non sono ancora membri.

La RhB continua a organizzare l'evento speciale per i soci RhB.

Iscrizione: iscrizione gratuita in Sopre, **entro il 13 settembre 2025.**

Informazioni dettagliate sono disponibili sulla nostra homepage **www.zpv.ch** e nelle bacheche dei depositi.

Agenda 8/25

PV TICINO E MOESANO

Storia, profumi e buon cibo



Massimo Piccioli, vicepresidente PV Ticino e Moesano Nemmeno le previsioni di Locarno Monti - che annunciavano tempo incerto - hanno fermato la cinquantina di membri che ha partecipato all'annuale gita organizzata dalla sezione PV Ticino e Moesano.

Seguita con grande attenzione e commo- zione, la visita al museo dello spazzacamino, dove si è potuto vedere e comprendere dai diversi documenti, la dura vita vissuta a quei tempi dai bambini portati nelle diverse città europee a pulire i camini. I numerosi docu- menti consultati, hanno permesso di capire la grande disperazione dei genitori che man- davano i loro pargoli in tenera età a lavorare per tutto l'inverno lontani da casa e dagli af- fetti familiari. Purtroppo a quei tempi la fame costringeva le famiglie a scelte molto pesanti.

Dopo questa commovente tappa, abbiamo

visitato il museo dei profumi. I nostri colleghi e le nostre colleghe hanno potuto scoprire tutta la storia di chi ha inventato la tanto fa- mosa acqua di Colonia. Con tanta passione e anche un po' di emozione, la nostra guida ci ha raccontato le gesta di questo loro concit- tadino della valle Viguzzo.

La giornata si è conclusa con un apprezza- to pranzo tipico del posto, prima di ripartire con la Centovallina per il Ticino.

Un ringraziamento va fatto all'intero Comi- tato PV per l'organizzazione della giornata. Grazie a uno sforzo finanziario non indiffe- rente, abbiamo potuto offrire ai nostri mem- bri una bella escursione a titolo gratuito.

Il Comitato PV Ticino e Moesano ringra- zia tutti e tutte per la partecipazione e invita a consultare sempre l'agenda pubblicata sul nostro giornale per scoprire le iniziative pro- poste dalla nostra sezione.

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei tran- sporti SEV. Pubblicazione ogni tre settimane.

ISSN 2624-7836.

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

Editore: SEV, sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Chan- tal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, giornale@ sev-online.ch

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008,

3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: lunedì 7 luglio 2025

Chiusura redazionale: 30 giugno, ore 10.00.



seV
VPT
Branche Pensionierte
Branche Retraités-e-s
Settore Pensionati-e

Giornata del settore Pensionati

11 settembre 2025, Albergo Rigi Kulm

Arrivo a Rigi

Partenza al più tardi dalla Rigibahn di Arth-Goldau alle 10:55 o Vitznau alle 11:15, con arrivo a Rigi Kulm alle 11:47 in entrambe le direzioni.

Programma

12.00 h

Discorso del presidente centrale Gilbert D'Alessandro, del presidente SEV Matthias Hartwich e del nuovo vicepresidente SEV.

13.15 h

Pranzo insieme

Menu pranzo

La zuppa del giorno

Collo di maiale affumicato con salsa alle erbe
Gratin di patate e verdure

Crema di sidro dolce

Menu vegetariano

La zuppa del giorno

Maccaroni alpini con cipolle fritte e salsa di mele

Crema di sidro dolce

Se desiderate un menu vegetariano, siete pregati di indicarlo nel modulo di iscrizione.

15.30 h

Fine della giornata

Costi

Biglietti: Il viaggio è gratuito con un abbonamento GA o una carta giornaliera. La VPT chiede alle sezioni di sostenere le spese di viaggio dei propri partecipanti.

Pasti e bevande: La VPT offre un menu di 3 portate, con acqua minerale e caffè inclusi. Le altre bevande sono a carico dei partecipanti.

Iscrizione

Tramite il sito web della VPT (vpt-online.ch) oppure via e-mail:
Tedesco (Eric Russi): eric.russi@bluewin.ch
Francese (Danièle Dachauer): dachauer@bluewin.ch
Italiano (Gilbert D'Alessandro): gilbert.dalessandro@vpt-online.ch

Il termine ultimo per l'iscrizione è il 1° luglio 2025.
Se avete domande, contattate il presidente della vostra sezione.

100 ANNI

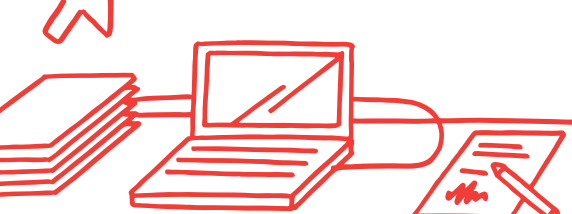
Auguri a Jolanda!

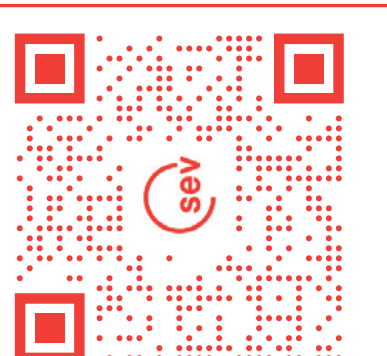
Elia Biaggio, presidente PV Ticino e Moe- sa Il 25 aprile abbiamo festeggiato il comple- anno centenario della nostra socia Jolanda Castioni alla Casa anziani Greina di Bellinzo- na. Jolanda, una bella signora, in forma e at- torniata da figli, famigliari e autorità cittadi- ne, ha partecipato con entusiasmo e condiviso ogni momento di questa bella festa. Jolanda è rimasta nel nostro sindacato SEV dopo la perdita del marito Valentino, capo- treno che aveva aderito quale membro il 1° gennaio 1948.

Grazie per aver condiviso i nostri valori sindacali per tanti anni e auguri di buona continuazione e di tanta salute.



sev-online.ch





20 ANNI DI ALLEANZA PER IL CLIMA

Tutela del clima: può essere solo equa

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

L'Alleanza svizzera per il clima, di cui il SEV è membro, ha presentato al pubblico all'inizio di giugno un nuovo piano generale sul clima, in occasione del suo 20° anniversario. L'obiettivo è che la Svizzera raggiunga il livello zero nei prossimi dieci anni; in altre parole, che non emetta più gas a effetto serra. La realizzazione di questo obiettivo climatico non richiede solo soluzioni tecniche, ma anche giustizia sociale e investimenti in posti di lavoro e infrastrutture.

Il Masterplan per il clima non è solo un altro documento strategico: è un campanello d'allarme. «Il tempo dell'attesa è finito», ha sottolineato Yvonne Winteler, co-presidente dell'Alleanza per il Clima, in occasione della conferenza stampa del 3 giugno 2025 a Berna: «Siamo nel bel mezzo di un profondo cambiamento, ma purtroppo con 20 anni di ritardo. Più aspettiamo, più piccolo sarà il nostro bilancio residuo di CO₂». Sebbene la Svizzera, in quanto Paese tecnologicamente avanzato e prospero, abbia molte opzioni a disposizione, il livello di ambizione della sua politica climatica nazionale sembra di-

minuire. Se tutti i Paesi agissero come la Svizzera, il riscaldamento globale raggiungerebbe i 3 °C, ben lontano dal limite di 1,5 °C stabilito dall'Accordo sul clima di Parigi.

Sindacati: un ponte tra protezione del clima e giustizia sociale

La particolarità del nuovo piano direttore climatico è che tiene conto fin dall'inizio dell'aspetto sociale della protezione del clima. La trasformazione in un'economia neutra dal punto di vista climatico non deve avvenire a spese dei lavoratori e delle lavoratrici. Al contrario, i sindacati svolgono un ruolo centrale in questo senso, creando un ponte tra gli obiettivi ecologici e i diritti sociali. Angela Lindt di Caritas Svizzera afferma: «Una protezione del clima socialmente accettabile è importante e fattibile, soprattutto in un Paese prospero come la Svizzera».

Il Masterplan si concentra quindi su tre richieste:

- la promozione della formazione continua per il personale dei settori interessati dal cambiamento;
- lo sviluppo del trasporto pubblico come infrastruttura rispettosa del clima e in grado di creare posti di lavoro;
- organizzare attivamente il cambia-

mento strutturale, ad esempio creando condizioni quadro per gli investimenti in posti di lavoro rispettosi del clima.

L'Alleanza per il Clima: 20 anni di impegno della società civile

L'Alleanza per il Clima Svizzera è stata fondata nel 2005 da 48 organizzazioni, tra cui molte organizzazioni non governative operanti nei settori dell'ambiente e dello sviluppo, nonché sindacati come il SEV. Oggi comprende oltre 150 organizzazioni associate e partner e rappresenta più di 2 milioni di persone in Svizzera.

Negli ultimi 20 anni l'Alleanza ha conseguito notevoli successi, tra cui:

- 2008: Introduzione della tassa sul CO₂
- 2019: Organizzazione a Berna della grande manifestazione sul clima con la partecipazione di oltre 100 000 persone
- 2023: sì alla legge sulla protezione del clima
- 2024: no al referendum sull'ampliamento delle autostrade
- 2024-2025: pressioni sulla Banca Nazionale e sulle iniziative della piazza finanziaria per fermare gli investimenti dannosi per il clima.

Il cofondatore di Allianz Patrick Hofstetter, esperto di protezione del clima e di energia, è

convinto: «La transizione verso la neutralità climatica avrà successo solo se lo Stato creerà ora le giuste condizioni quadro. La protezione del clima deve diventare normale, semplice e attrattiva».

Agire ora! Per clima, giustizia e lavoro

L'Alleanza per il Clima invita il Consiglio federale a utilizzare immediatamente i mezzi politicamente e tecnicamente disponibili, invece di attuare le misure solo a partire dal 2031. Il mix di strumenti presentato nel piano generale d, composto da programmi di finanziamento, regolamenti, educazione e incentivi basati sul mercato, offre una tabella di marcia concreta.

Per il SEV, questo significa contribuire a plasmare il futuro invece di stare a guardare. Perché solo se la protezione del clima e la giustizia sociale vengono considerate e attuate insieme, il futuro potrà essere plasmato in modo equo, sicuro e degno di essere vissuto da tutti. Il presidente del SEV, Matthias Hartwich, lo ribadisce in poche parole: «Chiunque sia a favore della protezione del clima deve essere a favore di condizioni di lavoro eque e di sistemi di trasporto pubblico forti. Il SEV si impegna a garantire che la transizione dei trasporti non avvenga a spese dei dipendenti, ma crei opportunità di lavoro eque e sostenibili».



DON'T LOOK UP

Eric Roset

Le renne faticano a scavare il lichene, il loro alimento principale: una conseguenza diretta dei cambiamenti climatici che colpiscono l'Artico, che si sta riscaldando quasi quattro volte più velocemente del resto del mondo. Un allevatore Sami nutre il suo greg-

ge, un compito diventato quotidiano in questo inverno 2025. I Sami, popolo indigeno della Lapponia, distribuito tra Russia, Norvegia, Finlandia e Svezia, vedono il loro stile di vita minacciato da questi cambiamenti. In questi paesaggi magnifici e

fragili, la sopravvivenza della mandria e delle conoscenze ancestrali è una lotta quotidiana. Eric Roset è un fotografo indipendente di Ginevra, che lavora in particolare per il giornale romando dell'ssp. Altre foto su: <https://eric-roset.ch/>

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Dove si svolgerà il Congresso del SEV nel 2027?
- a. Kursaal di Berna
b. Centro congressi di Bienne
c. Non è previsto alcun Congresso nel 2027
2. Chi è da più tempo nella direzione del SEV?
- a. Matthias Hartwich
b. Aroldo Cambi
c. Patrick Kummer
3. Cosa chiede il SEV per evitare altri incidenti come quello nel San Gottardo?
- a. Controlli acustici sistematici di alcuni dischi delle ruote
b. Più controlli di polizia alle frontiere a Chiasso e Basilea
c. Interruzione del traffico merci internazionale attraverso la Svizzera
4. Cosa hanno portato in sala i lavoratori di FFS Cargo per protesta?
- a. Una bara
b. Una statua di Alexander Muhm
c. Un piatto di patatine fritte

Potete rispondere alle domande del concorso entro
martedì 30 giugno 2025;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buonoFFS 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 7/2025:
c/a/b/c

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Miriam Minder-Roth**, di Schwarzenberg (LU), membro della sezione VPT BLS.



SULLE ORME DI...

Lukas Neumaier, poliziotto presso TPO

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dopo aver completato l'apprendistato come disegnatore di macchine, Lukas Neumaier ha notato nell'esercito che un lavoro all'aperto, con persone e sfide fisiche, gli si addiceva meglio di un lavoro d'ufficio. Così è entrato in polizia, poi nella Polizia dei trasporti (TPO) e nel SEV.

Oltre 20 anni fa, Lukas Neumaier (44 anni) è stato incoraggiato da un collega a fare domanda per entrare nella Polizia municipale di Zurigo. Superati i test d'ingresso e completata la formazione, ha lavorato per molti anni in diversi reparti della Polizia municipale di Zurigo, da ultimo nella sicurezza consolare. A causa della mancanza di opportunità di sviluppo e per accorciare le distanze, nel marzo 2022 si è trasferito alla Polizia dei trasporti di Olten. L'ex polizia ferroviaria è stata esternalizzata nel 2002 a Securitrans AG, una filiale delle FFS e di Securitas, ma nel 2009 è stata reintegrata nelle FFS (Traffico viaggiatori).

La base della TPO di Olten copre le cinque linee ferroviarie fino alle stazioni di Basilea, Zurigo, Lucerna, Berna e Bienne. I/le agenti di polizia supportano gli/le assistenti alla clientela sui treni regionali e della S-Bahn durante i controlli a campione o sui servizi a lunga percorrenza in caso di problemi con i viaggiatori. Pattugliano i «treni difficili» (ad esempio la mattina presto nei fine settimana), controllano le stazio-

ni e intervengono nell'area dei binari in accordo con FFS Intervento. Sono sempre in contatto con la sede centrale, che coordina gli interventi con le altre basi, i servizi delle FFS, la filiale delle FFS per la protezione degli oggetti «Transicura», le forze di polizia cantonali e comunali e l'Ufficio federale delle dogane e della protezione delle frontiere. Uno dei compiti speciali della TPO Olten è quello di accompagnare i tifosi dell'FC Aarau sui treni regolari (poiché non riempiono i treni speciali) e separarli dagli altri passeggeri. Lukas Neumaier a volte agisce come capo intervento in questo contesto, come fa per il servizio di ordine pubblico.

Ha a che fare con persone aggressive quasi ogni giorno. Come le affronta? «Le aggressioni verbali mi lasciano indifferente, ma denuncio sempre le aggressioni fisiche». Dopo tutto, denunciare i reati ha un effetto deterrente. Purtroppo, però, negli ultimi anni la legge è stata spesso troppo favorevole ai trasgressori, il che ha contribuito all'aumento delle aggressioni. Si è registrato anche un aumento generale della mancanza di rispetto e di moderazione, ad esempio alcuni teppisti non rispettano più le regole del passato. In caso di aggressione, Lukas consiglia agli/alle assistenti alla clientela «Di non mettere a rischio la propria salute, ma di chiamare un agente TPO, è attrezzato/a e formato/a per questo tipo di casi». È utile avere informazioni precise sull'aspetto dell'aggressore, su dove si trova e così via. Lukas Neumaier incontra queste persone con calma e neutralità e offre loro la possibilità di collaborare. Fissa sempre un termine

entro il quale le persone che disturbano nelle stazioni devono ritirarsi volontariamente. «La correttezza e la coerenza sono importanti nel nostro lavoro. Non dobbiamo mai minacciare di fare qualcosa che non possiamo fare».

L'equipaggiamento comprende pistola, manganello e manette. A queste probabilmente si aggiungeranno presto le pistole stordenti, che Lukas Neumaier vedrebbe di buon occhio, «Perché possono essere utilizzate in mezzo a folle di persone con un rischio minimo per terzi». Le bodycam, che il TPO utilizza dall'estate scorsa, hanno lo svantaggio «Di avere un effetto inibitorio solo fino a un certo livello di aggressività. Una buona comunicazione e un abile approccio tattico sono almeno altrettanto efficaci, e se abbiamo abbastanza persone a un'operazione, più sono, meglio è».

Anche agli agenti di polizia serve protezione

L'ordine di servizio relativo alle bodycam era originariamente formulato in modo tale da consentire ai superiori di utilizzare le registrazioni per la formazione senza il consenso dei/delle dipendenti, di convocarli per le qualifiche e di imporre misure disciplinari sulla base di queste registrazioni. I membri hanno segnalato la situazione al servizio giuridico del SEV, che ha esaminato l'ordine di servizio e ha confermato le carenze in termini di protezione del personale. Il SEV ha chiesto una nuova formulazione che salvaguardi i diritti del personale; la direzione di TPO sta attualmente esaminando la proposta. Per Lukas Neumaier, questo esempio

dimostra che anche il personale di TPO ha bisogno di un'organizzazione che lo aiuti a difendere i propri interessi e diritti, e che il SEV lo fa davvero. Quando Lukas è arrivato alla TPO, un collega gli ha consigliato di aderire al SEV. Lo ha fatto anche «Perché ero consapevole che il SEV aveva bisogno di un numero sufficiente di membri per potersi impegnare efficacemente a favore del personale». Nel frattempo, svolge il ruolo di uomo di fiducia. «Sono il tipo di persona che dice ciò che pensa».

Nell'ambito delle nuove riclassificazioni dei posti di lavoro presso FFS, gli agenti di polizia della TPO hanno appena ottenuto un livello di esigenza più elevato nel sistema salariale. Ciò risponde alle rivendicazioni del SEV che chiedevano più salario e più personale TPO. «Il numero di personale è chiaramente troppo basso per svolgere il necessario lavoro di sicurezza a beneficio del personale FFS e dei viaggiatori», sottolinea Lukas Neumaier. Per attirare il personale, TPO deve anche offrire condizioni di lavoro interessanti.

Lukas Neumaier è originario della regione di Berna e vive a Olten con la moglie e la figlia. Oltre alla famiglia, dedica il suo tempo libero al fitness e al tiro a segno e alla politica: in aprile è stato eletto nel Parlamento della città di Olten nella lista dell'UDC. Oltre alle questioni di sicurezza, per lui sono importanti le buone condizioni quadro per il personale dei trasporti. Giocava a pallamano ed era allenatore presso l'HSC Suhr Aarau, ma ha dovuto rinunciare a causa del suo lavoro irregolare come agente di polizia.



ACCOPPIAMENTO

Bertschy

