



SEV N.11

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FFS CARGO

No allo smantellamento

▶ pp. 6 e 7

EDITORIALE di Barbara Keller

Un buon lavoro merita un buon salario

Il trasporto pubblico è la spina dorsale della Svizzera: puntuale, affidabile, con frequenze ravvicinate. Ci porta al lavoro, dalla famiglia, dal medico, in montagna, ed è fondamentale per il nostro futuro rispettoso del clima. Ma tutto questo non sarebbe possibile senza le persone che ogni giorno garantiscono il funzionamento del sistema.

Il personale dei trasporti pubblici svolge ogni giorno un lavoro indispensabile, spesso in condizioni che vanno oltre la norma.

Queste persone lavorano a turni, nei fine settimana, con qualsiasi condizione meteorologica. Sono responsabili della vita delle persone, mantengono il traffico anche in situazioni di crisi, garantiscono i collegamenti, forniscono informazioni, mantengono la calma in caso di ritardi – con impegno, professionalità

e grande resistenza. Eppure, proprio queste persone vengono spesso messe in secondo piano nel dibattito pubblico. Si parla di nuovi treni, linee ferroviarie o digitalizzazione, ma quasi mai di coloro che rendono possibile tutto questo.

Il loro lavoro è sottoposto a una pressione sempre maggiore, mentre il costo della vita continua ad aumentare. Affitti in crescita, premi delle casse malati elevati, generi alimentari costosi: tutto questo pesa notevolmente sui portafogli. I salari reali sono sotto pressione. Allo stesso tempo, in molte aziende manca il personale, con la conseguenza che i colleghi rimasti devono sobbarcarsi un carico di lavoro ancora maggiore. Ma i salari rimangono stagnanti. Eppure sarebbe ovvio: se i salari aumentassero in linea con l'inflazione e l'andamento della produttività,

la ricchezza rimarrebbe equamente distribuita. Se questo equilibrio non viene raggiunto, si verifica una ridistribuzione a sfavore dei lavoratori.

Il SEV chiede quindi che i sistemi salariali sanciti dai contratti collettivi di lavoro siano dotati di mezzi sufficienti per garantire gli aumenti salariali concordati. Inoltre, occorre una compensazione del rincaro, un ammortizzatore sociale per l'aumento dei premi dell'assicurazione malattia e un aumento dei salari reali.

Chi lavora di più deve anche guadagnare di più. In autunno sono in programma le trattative salariali nel settore dei trasporti pubblici. È giunto il momento di lanciare un segnale chiaro. Per salari equi, per aumenti tangibili, per il rispetto nei confronti di chi ogni giorno svolge un grande lavoro.

Overtourism

Le aggressioni verso il personale dei trasporti turistici sono un peso.

2

Il SEV tra la gente

Prima giornata d'azione «Stop alla violenza! Più rispetto per il personale».

3 e 4

Transizione equa

La popolazione deve essere coinvolta nelle misure di protezione del clima.

13

MGB reagisce alla penuria di macchinisti

A causa della carenza di macchinisti e macchiniste presso la Matherhorn Gotthard Bahn (MGB), la direzione ha incontrato il personale il 3 e 4 giugno. L'obiettivo era quello di determinarne le cause e definire le prime misure da adottare. L'azienda ha annunciato l'intenzione di organizzare nuovi corsi di formazione e di introdurre la settimana lavorativa di 5 giorni il prima possibile. «La MGB ha dimostrato di essere attenta alle esigenze del proprio personale e ha compiuto un primo passo importante», afferma il segretario sindacale SEV Toni Feuz.

Decisione sbagliata

La maggioranza della Commissione federale della previdenza professionale raccomanda al Consiglio federale di mantenere invariato all'1,25% il tasso d'interesse minimo LPP per il 2026. «Pur riconoscendo che la situazione finanziaria delle casse pensioni è eccellente, che è ulteriormente migliorata e che hanno accumulato riserve storicamente elevate», critica l'Unione sindacale svizzera. «Inoltre, ammette che il tasso d'interesse minimo non ha compensato l'inflazione né ha tenuto il passo con l'andamento dei salari. La commissione ignora la funzione fondamentale del tasso d'interesse minimo. Gli elevati guadagni sugli investimenti delle casse pensioni non vanno a beneficio degli assicurati». Il tasso d'interesse minimo LPP è il tasso al quale deve essere remunerato almeno il patrimonio previdenziale degli assicurati nella parte obbligatoria della previdenza professionale.

Maternità penalizzante

L'ultimo rapporto del Consiglio federale sulle cause del divario salariale tra uomini e donne conferma l'esistenza di una discriminazione salariale legata alla maternità in Svizzera e ne rivela l'entità. Il matrimonio e la maternità frenano fortemente l'aumento salariale delle donne e aumentano in modo duraturo il divario salariale rispetto agli uomini. L'USS chiede misure volte a favorire la conciliazione tra vita professionale e vita familiare e controlli nelle aziende per individuare la discriminazione salariale diretta.



Il segretario sindacale SEV Toni Feuz in viaggio in una regione turistica

MICHAEL SPAHR



AGGRESSIONI NEL TRASPORTO TURISTICO

Quando vien meno la considerazione

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Che sia su un battello, su una funivia o su un binario ferroviario: l'aumento del turismo non solo comporta veicoli affollati, ma può anche comportare un carico di lavoro crescente per il personale. Anche se finora gli episodi di aggressività nei confronti dei/delle dipendenti sono stati solo sporadici, le ragioni sono molteplici: affollamento, barriere linguistiche, aspettative elevate. Soprattutto i luoghi resi famosi da Netflix o dagli influencer stanno vivendo un vero e proprio assalto da parte dei viaggiatori individuali. Il segretario sindacale SEV Toni Feuz spiega in un'intervista quali sono, a suo avviso, le cause di questo fenomeno e quali misure sono necessarie per proteggere efficacemente il personale.

Quali sono le forme più comuni di aggressione e violenza che si verificano sui mezzi di trasporto turistici? Sei a conoscenza di esempi concreti?

Si è già verificato un episodio in cui un collega è stato insultato durante una crociera. In un altro caso, la polizia ha dovuto allontanare dal battello un passeggero che, per ragioni sconosciute, aveva causato danni alla vetrata. Alle stazioni a valle delle funivie si verificano spesso situazioni di affollamento, rendendo difficile il lavoro del personale addetto all'assistenza. A ciò si aggiungono, a seconda del paese di provenienza, problemi di comprensione con gli ospiti. Quando mancano gli argomenti e la comunicazione è linguisticamente difficile, a volte si compensa alzando il tono della voce.

Esistono statistiche al riguardo?

Non che io sappia. È possibile che gli incidenti

– fortunatamente finora si tratta di casi isolati – vengano registrati dalle imprese.

C'è stato un aumento delle aggressioni negli ultimi anni? Se sì, come spieghi questo sviluppo?

Il fenomeno noto come «sovraccollamento turistico» si manifesta in molti modi, dai treni di servizio affollati alle situazioni drammatiche con i bagagli o ai clienti impazienti che si spintonano per passare davanti agli altri, cosa che troviamo sgradevole.

A proposito di sovraccollamento turistico: secondo te, l'afflusso massiccio di visitatori contribuisce alla nascita di conflitti e aggressioni?

In ogni caso, il rispetto reciproco può risentirne. Negli ultimi anni si è assistito a una evoluzione dai viaggi organizzati in gruppo al turismo individuale. I conflitti sorgono, ad esempio, quando grandi gruppi salgono sul treno con molti bagagli che non possono essere riposti correttamente, ma anche a causa della calca o del rumore elevato quando viaggiano molti bambini.

La pandemia di coronavirus ha portato un cambiamento: prima gli ospiti provenienti, ad esempio, dalla Cina, dalla Corea o da altri paesi asiatici viaggiavano molto spesso in gruppi organizzati e accompagnati. Facevano un'escursione o un viaggio in treno, mentre i loro bagagli venivano trasportati in pullman alla destinazione successiva. Negli ultimi anni, tuttavia, la percentuale di viaggiatori individuali è aumentata notevolmente. Una destinazione particolarmente popolare è Iseltwald, resa famosa da una serie Netflix.

Quando viaggiano individualmente, i passeggeri spesso trasportano una o anche due valigie grandi a persona. Inoltre, i turisti indiani,

ad esempio, non viaggiano più esclusivamente durante i «mesi monsonici» di maggio e giugno, ma durante tutto l'anno. Non è dimostrato che ciò comporti un aumento del numero di incidenti, ma alcuni passeggeri possono rivelarsi molto esigenti, dando adito a discussioni durante i controlli dei biglietti, ad esempio. Tuttavia, rispetto al numero totale di viaggiatori, si tratta di casi isolati.

Che ruolo gioca la pressione che subiscono i dipendenti nel settore turistico?

In base alla mia esperienza, la maggior parte delle imprese forma molto bene il proprio personale e lo prepara ad affrontare clienti e situazioni difficili. Le imprese sono ovviamente desiderose di ampliare la propria clientela oltre i confini del continente. Chiedono quindi al proprio personale di interpretare al meglio le esigenze dell'ospite ideale. Tuttavia, il numero considerevole di viaggiatori rende talvolta difficile agire in modo adeguato in ogni momento.

Quali sono gli obblighi delle imprese? Cosa possono fare per prevenire le aggressioni o proteggere meglio il proprio personale?

L'esempio di Iseltwald citato sopra ci mostra che le imprese hanno i mezzi per risolvere la situazione: la società CarPostal SA, che gestisce questa linea, ha reagito all'afflusso di turisti asiatici aumentando il numero di autisti e mettendo in servizio veicoli più grandi sulla linea che serve Iseltwald. Ove possibile, ricorre anche a un aumento stagionale della frequenza delle partenze. Un esempio di misura efficace è il miglioramento della segnaletica dei compartimenti di prima classe sui treni della Zentralbahn. Ciò consente di ridurre il numero di viaggiatori costretti ad acquistare un biglietto per cambiare classe. È inoltre molto utile guidare puntualmente i clienti in caso di forte affluenza.

STOP VIOLENZA

Giornata d'azione per un maggior rispetto



Il SEV ha distribuito volantini e spille per sensibilizzare personale e utenza sul tema del rispetto.

SEV
giornale@sev-online.ch

Il 3 settembre 2025, il SEV ha organizzato la giornata d'azione «Stop violenza! Più rispetto per il personale». Le aggressioni contro il personale dei trasporti pubblici sono aumentate. È urgente garantire maggiore protezione, più rispetto e la volontà politica di investire nella sicurezza. In diverse città svizzere, il SEV, insieme al personale dei trasporti pubblici, ha chiarito che la violenza non può essere tollerata.

Gli insulti, le minacce e le aggressioni fisiche nei confronti del personale dei trasporti pubblici costituiscono dal 2007 reati perseguibili d'ufficio. Tuttavia, dall'inizio della pandemia di Covid, sia i sindacati, sia le imprese di trasporto pubblico hanno registrato un aumento delle aggressioni. «I/le dipendenti delle imprese di trasporto ci riferiscono di aver constatato un aumento costante delle aggressioni commesse dai viaggiatori dall'introduzione dell'obbligo di indossare la mascherina e di altre misure legate al coronavirus. Il comportamento irrispettoso nei confronti del personale sembra essere diventato la normalità», afferma Matthias Hartwich, presidente del SEV. Le FFS segnalano circa 10 aggressioni al giorno. Ogni giorno ven-

gono denunciate d'ufficio quasi due aggressioni nei trasporti pubblici o nelle stazioni ferroviarie e alle fermate. Secondo i dati dell'Ufficio federale di statistica, questi numeri sono aumentati durante la pandemia di Covid e sono rimasti a un livello elevato.

Per questo motivo, il 3 settembre il SEV era presente in diverse stazioni ferroviarie e fermate degli autobus in tutta la Svizzera. A Bellinzona di primo mattino ha distribuito volantini ai pendolari e fatto visita al personale delle FFS agli sportelli e nei locali pausa. È poi stata la volta di Lugano alla stazione FFS e alla pensilina di Botta, dove le azioni hanno suscitato grande interesse e i membri del SEV hanno avuto interessanti colloqui, oltre che con il personale, anche con gli utenti e i media. Da lì ci si è spostati alle stazioni di Mendrisio e Locarno, altri punti "caldi" del Cantone. Anche in svizzera interna e Romandia il SEV era presente in diverse città.

Spille e braccialetti

Il SEV ha anche distribuito braccialetti e spille con la scritta «Stop alla violenza. Più rispetto per il personale», indossati dal personale dei trasporti pubblici. Con questa azione, il SEV intende contribuire a sensibilizzare i viaggiatori, molti dei quali non sanno che le aggressioni al personale sono un reato perseguibile

d'ufficio.

Il sindacato invita tutti i viaggiatori a segnalare immediatamente le aggressioni, a sostenere le collaboratrici e i collaboratori coinvolti e a non distogliere lo sguardo. Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer afferma: «Chi utilizza l'autobus o il treno deve sapere che dietro ogni uniforme c'è una persona. Il rispetto non è facoltativo, ma obbligatorio. La violenza, sia verbale, sia fisica, non ha posto nel trasporto pubblico. Le aggressioni lasciano danni permanenti alle persone che ogni giorno, anche sotto stress, garantiscono il funzionamento del nostro sistema di trasporto pubblico».

Rivendicazioni rivolte a imprese, politica e autorità

Anche le imprese sono chiamate ad agire. Devono segnalare sistematicamente alla polizia gli episodi di violenza. Il personale deve essere formato per gestire situazioni aggressive. Le vittime di aggressioni hanno bisogno di un accompagnamento post-traumatico e di un sostegno psicologico. Inoltre, le imprese di trasporto pubblico devono garantire la presenza di personale sufficiente per garantire la sicurezza. «Da tempo chiediamo un doppio accompagnamento sistematico sui treni problematici e personale aggiuntivo nella polizia dei trasporti», afferma Patrick Kummer.

Il SEV chiede alla Confederazione, ai Cantoni e ai Comuni di sostenere le imprese di trasporto pubblico e di sensibilizzare l'opinione pubblica. «Le misure di risparmio nel settore dei trasporti pubblici sono la strada sbagliata: chi risparmia sulla sicurezza del personale o dei clienti, alla fine pagherà un prezzo elevato. La sicurezza non è negoziabile», afferma Matthias Hartwich. La politica deve impegnarsi a favore di un'assistenza alle vittime efficiente e di campagne di sensibilizzazione. I Cantoni sono particolarmente chiamati a garantire che la polizia assuma le proprie responsabilità e protegga i trasporti pubblici.

Le foto della giornata

Potete trovare le foto su www.sev-online.ch oppure scansionando il codice QR



A seguito dell'incidente avvenuto nel 2023 nella galleria di base del San Gottardo, l'UFT inasprisce le norme di sicurezza nel trasporto ferroviario di merci. Le FFS accolgono con favore le disposizioni che riducono notevolmente il rischio di rottura delle ruote e consentono di continuare a trasportare tutti i carri merci. Inoltre, le FFS puntano su controlli più severi e vengono chieste norme a livello europeo. Già dopo la pubblicazione del rapporto sull'incidente del SISI, il SEV aveva chiesto più personale per aumentare i controlli.

Lo studio Unia sul divario salariale, pubblicato il 15 settembre, mostra che nel 2024 gli stipendi dei dirigenti delle 39 maggiori aziende svizzere sono aumentati del 18%, mentre gli stipendi medi sono cresciuti solo dell'1,8%. Il rapporto tra gli stipendi più alti e quelli più bassi nelle grandi aziende è in media di 1 a 143. Invece di limitare gli eccessi, il Consiglio nazionale vuole indebolire i salari minimi. I sindacati chiedono al Consiglio degli Stati di bloccare la legge sulla riduzione dei salari.



Più controlli dovrebbero impedire incidenti come quello avvenuto nel 2023.

SIBYLLE LUSTENBERGER risponde

C'è ancora molto da fare

? Nel 2021, le parti sociali europee del settore ferroviario hanno firmato l'accordo «Women in Rail». ● Le donne devono essere promosse nelle imprese ferroviarie con misure concrete. Ora la fase di attuazione dell'accordo è stata completata. Qual è la situazione attuale?

Il rapporto «Women in Rail» 2025, presentato congiuntamente dai sindacati e dalle imprese ferroviarie all'inizio di settembre, mostra dove sono stati compiuti progressi e dove è ancora necessario intervenire.

I progressi sono evidenti in tutti gli otto ambiti di intervento definiti nel 2021. Le donne rappresentano ormai il 23% del personale (2018: 21%) e addirittura il 25% delle nuove assunzioni. Oltre il 90% delle imprese ha attuato l'accordo vincolante del 2021, l'80% dispone di politiche di parità, il 93% promuove l'equilibrio tra vita professionale e vita privata, l'82% fornisce dispositivi di protezione specifici per genere e l'89% ha istituito sportelli riservati per segnalare casi di molestie sessuali.

Tuttavia, la strada verso una maggiore parità e verso posti di lavoro più attrattivi per le donne nel settore ferroviario rimane

ancora irta di ostacoli. Le donne continuano ad essere sottorappresentate nelle professioni tecniche, come ad esempio tra il personale di locomotiva (5%). Inoltre, i sindacati vengono coinvolti solo in misura limitata nello sviluppo delle misure. Non sorprende quindi che le misure adottate dalle imprese rimangano spesso invisibili e non vengano percepite dal personale.

Ciononostante, il mio bilancio è positivo. Grazie all'accordo «Women in Rail», il tema della parità e della promozione delle donne è diventato più presente nelle imprese e nei sindacati. Le misure hanno acquisito legittimità. Anche la piattaforma di scambio che abbiamo creato qui in Svizzera tra SEV, FFS e BLS è importante. In questo ambito collaboriamo molto bene e, in qualità di partner sociali, perseguiamo lo stesso obiettivo. Grazie al rapporto internazionale disponiamo di dati comparativi. Vediamo dove otteniamo buoni risultati nel confronto europeo e dove c'è ancora margine di miglioramento. Conclusione: siamo sulla buona strada, ma c'è ancora molto da fare.

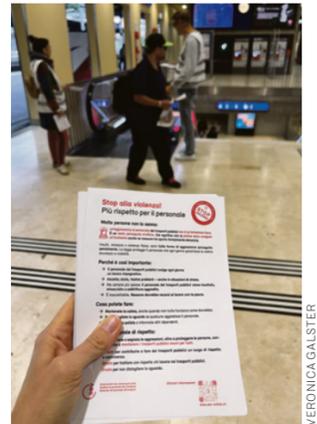
Sibylle Lustenberger è responsabile per le pari opportunità e la formazione del SEV. Hai domande? Scrivici all'indirizzo giornale@sev-online.ch.



Il presidente del SEV Matthias Hartwich agli sportelli FFS di Bellinzona con Vanni Nembrini, presidente della sottofederazione AS Ticino.



Lugano, autisti TPL partecipano indossando spilla e braccialetto.



Volantinaggio alla stazione FFS di Bellinzona.

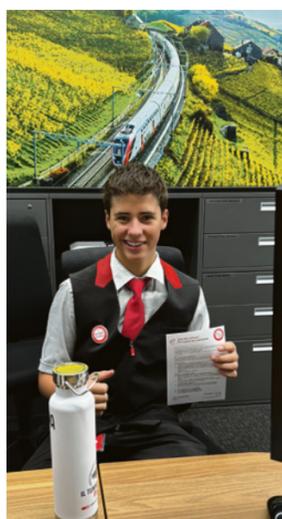


SEV

Giornata d'azione stop violenza



A Locarno con gli autisti Fart e Giuseppe Argirò, presidente VPT sezione Locarno.



Meglio iniziare subito con la sensibilizzazione...



Nella sala pausa delle FFS a Berna, i membri del SEV distribuiscono volantini con informazioni importanti agli assistenti clienti.



I membri del SEV in stazione a Lugano: grande squadra!



Il SEV distribuisce spille e braccialetti alle colleghe di Losanna.

TRATTATIVE CON LE FFS SU BAR E CCL

A che punto siamo?

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nell'ambito delle trattative sulle regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro di quattro categorie professionali del traffico viaggiatori FFS, lo scorso 15 agosto sono stati trattati gli argomenti riguardanti il personale di manovra e di Cleaning. Il 26 agosto, sono poi iniziate le trattative sugli argomenti dell'assistenza clienti (KB) e il 2 settembre vi è stata la seconda tornata sui temi riguardanti il personale di condotta (ZF), ossia i macchinisti.

Alla conferenza CCL del 4 settembre, il segretario sindacale SEV René Zürcher, incaricato anche di dirigere la comunità di trattative sulle BAR, composta da SEV, VSLF, Transfair e AQTP, ha riferito che: «Per quanto riguarda le BAR Manovra e Cleaning

abbiamo trovato un accordo su diversi punti, anche perché la situazione di partenza era più semplice rispetto a quella presso KB e ZF, in quanto con le attuali BAR il personale di manovra e di Cleaning aveva ben poco da perdere. Anche per queste due categorie, manca tuttavia l'accordo sulla questione della filosofia di distribuzione».

Nelle trattative sulla BAR dell'assistenza clienti, le FFS hanno richiesto che il personale rinunci a uno dei due punti favorevoli che si era conquistato: la limitazione a 4 ore e 30 minuti della durata ininterrotta del lavoro, oppure la regolamentazione attuale per la fine del servizio prima del giorno libero e dell'inizio del servizio dopo un giorno libero. Le FFS lascerebbero al personale la scelta su quale dei due peggioramenti accettare. Questa richiesta sta complicando le trattative, che riprenderanno il 6 ottobre. Le FFS vogliono per contro

regolamentare in un accordo separato, invece che nella BAR KB, la questione del doppio accompagnamento dei treni dopo le 22 e dei treni critici. «In ogni modo, il SEV non intende accontentarsi di semplici dichiarazioni d'intenti», ha puntualizzato Zürcher.

«Per la BAR della condotta dei treni» abbiamo potuto ottenere la rinuncia ad alcune richieste da parte delle



La conferenza CCL SEV ha discusso dello stato delle trattative su BAR e CCL.

FFS, quali per esempio l'aumento della durata ininterrotta del lavoro o il prolungamento delle pause non pagate. Le trattative sulla BAR ZF riprenderanno il 17 settembre.

Le trattative sui temi comuni a tutti i settori, tra i quali la rotazione annuale, l'attribuzione di prestazioni e i relativi termini e valori limite, riprenderanno solo il 15 ottobre.

«In queste trattative, abbiamo percepito una chiara volontà da parte delle FFS di risparmiare su tutte le categorie professionali – ha precisato René Zürcher – tanto da non voler entrare nel merito di nessuna nostra richiesta che comporti nuovi costi, come per esempio l'introduzione di supplementi di tempo per il lavoro al sabato».

Il SEV esige dalle FFS una seria disponibilità a trattare

La conferenza CCL FFS e FFS Cargo del SEV dello scorso 4 settembre a Berna ha esaminato l'avanzamento delle trattative sulle BAR. Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer ha ricordato che le trattative sulle BAR sono state richieste dalle FFS nell'ambito del prolungamento della durata di validità del CCL. In contropartita, la comunità di trattative ha chiesto di intavolare trattative su altri

temi del CCL. «Le nostre richieste riguardano in particolare il rafforzamento della compensazione del lavoro a turni, le indennità e altri temi di rilevanza salariale», ha riassunto Patrick Kummer, che ha poi riferito del primo incontro tra CT e FFS, svoltosi il 25 agosto. «Considerato come le trattative sulle BAR siano ormai in corso da qualche mese e abbiano permesso di avvicinarsi a possibili

soluzioni, il SEV si aspetta che anche le FFS dimostrino concretamente la propria disponibilità a negoziare sugli altri temi del CCL», ha affermato Patrick Kummer, ribadendo l'assoluta necessità di ottenere alcuni miglioramenti ancora durante la validità dei CCL attuali.

La conferenza CCL ha poi discusso anche delle trattative salariali 2026 e tre proposte della sezione BAU Ticino.



AGGRESSIONI (5)

Testimonianze di due colleghe

Markus Fischer e Veronica Galster
giornale@sev-online.ch

Nell'ambito della campagna SEV «Stop violenza - più rispetto per il personale», alcuni membri raccontano al giornale SEV quanto subito in termini di aggressioni sul posto di lavoro. In questo quinto episodio si parla di minacce.

Colette (nome fittizio) da due anni è assistente clienti presso una ferrovia privata (ITC). Due anni fa, in un tardo pomeriggio di primavera, svolgendo il controllo poco prima della fine di un turno, incontra un uomo privo di titolo di trasporto e il cui abbonamento a metà prezzo era stato bloccato. Gli comunica pertanto di essere tenuta a emettere una fattura ma l'uomo, sulla quarantina, tenta di dissuaderla dal suo proposito. Colette ribatte di non voler entrare in discussione e si sposta sulla piattaforma di ingresso per redigere il formulario per viaggiatori privi di titolo di trasporto valido. Quando ritorna dall'uomo per chiedergli di apporre la sua firma sul display, questi la interrompe in continuazione, intimandole di trattarlo con rispetto e la minaccia: «Io sono un uomo e tu una donna e ti posso anche picchiare». La minaccia appare molto verosimile, per cui Colette informa telefonicamente il capotreno, che non può però raggiungerla subito. Si rifugia pertanto nella cabina di guida, con il macchinista e il treno raggiunge poco dopo la stazione terminale. Nel frattempo, il capotreno è arrivato dal viaggiatore alterato, che gli chiede dove si trovi la sua collega. Il capotreno gli risponde di non saperlo e il cliente insiste dicendo di vo-

lerla picchiare nel caso dovesse incontrarla, poi scende dal treno. Il capotreno continua quindi ad attraversare il treno sino alla cabina di guida, dove ritrova Colette. Mentre parlano, vedono il cliente sul marciapiede andare avanti e indietro «Come una tigre in gabbia», riferisce Colette. Fortunatamente, le porte non possono essere aperte dall'esterno, in quanto il treno sarebbe ripartito solo dopo una quarantina di minuti. Il capotreno avvisa quindi la polizia dei trasporti. Dopo una decina di minuti, arrivano tre agenti della polizia locale, raggiunti poco dopo da due agenti della Transsicura. L'uomo è noto alle forze dell'ordine e pregiudicato, ma gli agenti lo lasciano comunque andare e comunicano a Colette e al capotreno che possono scendere dal treno. Colette teme però che l'uomo sia ancora in agguato da qualche parte e accetta pertanto la proposta dell'agente di recarsi con lui al posto di polizia per stendere un verbale dell'accaduto.

L'agente di servizio è molto cortese e, redatto il verbale, l'accompagna al locale del personale e poi alla sua auto. Colette non si sente molto bene, ma decide di rientrare da sola. Ha poi due giorni di libero e al rientro è di servizio su un'altra linea. Non si sente però sicura ed è molto diffidente nei confronti dei clienti. Un atteggiamento che l'accompagna ancora per diversi giorni. Trova per contro conforto nel sostegno di suo marito e nei colloqui con uno psicologo che le viene messo a disposizione dall'azienda per un coaching di diversi mesi e che le permette di sentirsi molto più preparata all'eventualità di una nuova aggressione. Adesso si tiene coerentemente a due braccia di distanza dai clienti poco cooperativi e sta attenta ad avere sempre

una via di fuga. Anche l'azienda ha chiaramente comunicato di ritenere l'autoprotezione prioritaria rispetto all'incasso delle tasse. Inoltre, Colette ha deciso di sempre portare abiti privati per recarsi al lavoro e per il rientro.

Per Colette è anche stato molto importante poter contare sul sostegno dei superiori dopo questo evento. Quando ha ricevuto la convocazione a un interrogatorio con un confronto con la controparte, ha chiamato il capoteam per chiedere assistenza e l'azienda le ha messo immediatamente a disposizione un legale di fiducia che l'ha accompagnata. Anche il dispositivo di protezione delle vittime si è rivelato molto valido: lei e il cliente sono stati ascoltati in locali separati, collegati da un citofono. Anche il capotreno si è messo a disposizione per essere interrogato. La controdenuncia del cliente è così stata respinta e gli è stato intimato un decreto d'accusa. Vi si è opposto, senza però presentarsi, né lui né il suo legale, all'udienza (Colette non è stata convocata). Al cliente sono quindi state inflitte una multa, una pena sospesa condizionalmente e il pagamento delle spese processuali e delle tasse giudiziarie. Le spese per l'avvocato di Colette sono invece rimaste a carico del datore di lavoro.

Colette è contenta di aver segnalato la minaccia alle autorità e che il cliente sia stato punito. È pure soddisfatta del lavoro svolto da polizia e autorità, salvo un errore della procura che ha inviato al cliente un documento contenente l'indirizzo di Colette. La polizia ha però saputo rassicurarla in modo abbastanza convincente su possibili rischi per la propria sicurezza.

Questa esperienza ha insegnato a Colette che accompagnatori e accompagnatrici dei clienti devono purtroppo sempre essere pronti ad affrontare un'aggressione. Ritiene quindi importante che l'azienda offra regolarmente corsi di formazione e che ognuno rifletta su questo, come una sorta di allenamento mentale.

La violenza verso il personale dei trasporti pubblici colpisce anche chi lavora allo sportello, come ci racconta **Anael**, impiegata a quello della stazione di Locarno (uno dei punti "caldi" del Canton Ticino): «Per fortuna non è la quotidianità e come team cerchiamo sempre di aiutarci ad elaborare questi episodi». Si tratta di aggressioni sia verbali che fisiche, le FFS ne sono al corrente e organizzano corsi per il proprio personale, affinché sappia come reagire. La nostra interlocutrice ha seguito diversi di questi corsi sull'autodisciplina: «Impariamo a difenderci con le parole e con la postura, senza violenza. Si tratta di mosse riprese dalle arti marziali che vanno eseguite a distanza, per proteggersi, ma senza contatto. Devo dire che sono utili e funzio-

nano molto bene nella maggior parte dei casi», ci spiega.

Purtroppo a volte non basta aver imparato queste tecniche e Anael dice di aver subito violenza anche fisica più di una volta: «Cerco sempre di spiegare gentilmente i motivi per i quali non posso accontentare il o la cliente, ma a volte più cerchi di spiegare e più si arrabbiano e così partono strattoni, spintoni, ti prendono per il braccio,...». Delle volte basta un treno cancellato o una valigia in ritardo per scatenare reazioni violente. «Quello che fa male – continua la donna – è sentirsi insultare anche quando stai cercando di aiutarli a risolvere la questione, che in ogni caso non dipende da te».

Tendenzialmente, spiega Anael, lei e i/le suoi/sue colleghi/e lasciano sfogare l'utente nella speranza che si calmi e poi lo/la invitano ad uscire. Seguendo le tecniche apprese, rispondono a monosillabi: «Stop!», «Così non va bene», «La prego di uscire», etc. sperando che la tensione cali. In caso di bisogno i colleghi e le colleghe presenti intervengono in soccorso: «Come team cerchiamo sempre di aiutarci quando succede qualcosa. Il problema grosso oggi è che la polizia non riesce più ad arrivare in tempi brevi». Secondo Anael, quando la polizia dei trasporti è presente in stazione, l'effetto deterrente si sente e la situazione è più tranquilla. A suo avviso, le FFS mettono i dipendenti nelle condizioni di potersi/sapersi proteggere, fornendo dei validi strumenti, ma a volte le situazioni precipitano comunque. «Relativamente di recente, ad esempio, mi è capitato un episodio con una persona anziana che improvvisamente ha dato in escandescenza, io non ero preparata perché non me l'aspettavo, quindi non sono riuscita a reagire secondo quanto imparato e il signore in questione mi ha strattonato il braccio e insultata perché la sua valigia era arrivata in ritardo. L'episodio mi ha lasciata in agitazione e scossa per tutto il resto della giornata».

Anael racconta anche di un altro episodio che l'ha segnata parecchio, perché si è sentita davvero in pericolo. Era incinta dei suoi due gemelli e una cliente è arrivata allo sportello per la richiesta di un rimborso: «Ma poi ha iniziato a strattonarmi e insultarmi, ha fatto a pezzi il porta ombrelli che c'era nel locale,...siamo riusciti a farla uscire, ma io dovevo accompagnare i clienti alla biglietteria automatica fuori dal locale e lei mi pedinava ogni volta che uscivo. La cosa è andata avanti per diversi minuti, ero terrorizzata all'idea che mi facesse cadere e succedesse qualcosa ai miei bambini». Per fortuna alla fine la donna se n'è andata, ma la sensazione di paura e insicurezza che Anael ha vissuto quel giorno le sono rimaste impresse.



Nel 2012 Nicolas Perrin, CEO di Cargo, definiva l'inaugurazione del terminal di Cadenazzo «un chiaro impegno a favore del trasporto sostenibile a carri completi». 2025: Cargo intende abbandonarlo.

FFS CARGO

Cosa penso di «G-ensis»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Ecco le opinioni delle sottofederazioni SEV, di dipendenti e di segretari sindacali sulle riorganizzazioni in corso presso Cargo, rispettivamente previste dal progetto «G-ensis».

Abbiamo inoltre richiesto il parere della presidente dell'associazione Pro Alps (già Iniziativa delle Alpi), che si batte da anni per trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia.

Christian Eichenberger

Vicepresidente centrale della sottofederazione del personale di manovra (RPV): sono molto preoccupato per questa riorganizzazione di FFS Cargo, che si prospetta molto diversa da tutte quelle, e sono molte, che ho vissuto in passato. Nessuno di noi sa se avrà ancora un posto di lavoro o se sarà vittima dei tagli della riorganizzazione. Ciò genera paure esistenziali. Spingere i clienti di FFS Cargo sulla strada o verso la concorrenza, in quanto d'accordo o non in grado di pagare i prezzi richiesti, mi sembra un approccio sbagliato. Mi chiedo come si intenda concretizzare la volontà popolare di trasferire le merci su ferrovia.



MARKUS FISCHER

Hanny Weissmüller

Presidente centrale della sottofederazione del personale di locomotiva (LPV): lo smantellamento in atto presso FFS Cargo preoccupa, in quanto non è nell'interesse né della popolazione, né dell'obiettivo a lungo termine di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. Sembra proprio che si stiano forzando i tempi di questa riorganizzazione, senza tener in alcun conto le gravi conseguenze che avrà sulle capacità e le conoscenze ferroviarie. Si tratta di autentici tesori che, una volta dilapidati, non potranno essere ricostituiti in tempi brevi. Le riorganizzazioni in atto presso Cargo non comportano solo perdite di



MANU FRIEDERICH

posti di lavoro, ma compromettono anche il know-how e l'efficienza stessa dell'esercizio ferroviario. Avvertiamo già le prime conseguenze di queste misure e dobbiamo aspettarci che la situazione peggiorerà ulteriormente, se non smettiamo di smantellare.

Come sindacato SEV-LPV chiediamo alla direzione di FFS Cargo una strategia chiara, che privilegi il mantenimento dei posti di lavoro e delle conoscenze e che punti alla sostenibilità a lungo termine del trasporto merci su rotaia. Ci aspettiamo maggior trasparenza e considerazione delle esigenze del personale e della comunità. Siamo sicuri che lo smantellamento sia il metodo migliore per garantire un futuro alle ferrovie? Non dovremmo invece investire maggiormente nell'ampliamento e nel consolidamento di FFS Cargo per disporre di un trasporto più efficiente e rispettoso dell'ambiente?

Fabio Morandi

Presidente della sezione RPV della Svizzera sudorientale: «questa è la terza ristrutturazione in otto anni alle dipendenze di FFS Cargo. Le mie colleghe e i miei colleghi non capiscono veramente più in quale direzione l'azienda voglia svilupparsi. Le condizioni quadro in Europa sono paragonabili: dappertutto, vi è la concorrenza dei camion, vi sono industrie e potenziali clienti. Nonostante ciò, stanno tagliando dappertutto, perché il traffico merci su ferrovia non permette di realizzare utili. DB Cargo risparmia a più non posso e altre ferrovie, come la DSB o la NS hanno praticamente dismesso la loro rete di traffico a carri isolati e si limitano a servire i clienti maggiori o il traffico di transito. Dappertutto si taglia e solo in Svizzera vi è chi è convinto di poter realizzare utili con questi trasporti. Per me rimane un'utopia.



ZVG

Noi abbiamo invece bisogno di un obiettivo chiaro impartito dalla nostra direzione, accompagnato da un masterplan realistico che indichi come raggiungerlo. Collaboratrici e collaboratori non si sentono più considerati né motivati, ma solo un aspetto del problema. Nei locali di pausa sento sempre più spesso che giovani colleghi e colleghe accettano offerte dal privato, in quando non vedono più un futuro nel loro impiego presso Cargo. Mancano prospettive chiare

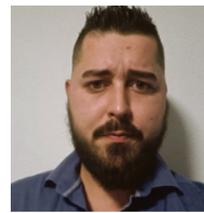
soprattutto per i giovani, che temono di essere a breve trasferiti in un altro team, oppure in una località lontana o in un'altra funzione che, pur rispettando i criteri di ragionevole esigibilità previsti dal CCL, peserebbero non poco sulla loro vita privata.

A mancare sono anche le prospettive di avanzamento: un macchinista A140 non può diventare B100, né un B100 seguire una formazione di macchinista B. Viene quindi da chiedersi come FFS Cargo voglia acquisire nuovi dipendenti motivati, se non è in grado di offrire loro un minimo di prospettiva.»

Vincent Bovier

Delegato della sezione TS Romandia all'assemblea dei delegati della sottofederazione del personale tecnico di servizio (TS), macchinista B100 e formatore Cargo/Infra: le riorganizzazioni in corso presso Cargo generano una profonda incertezza presso collaboratrici e collaboratori. La ridefinizione dei ruoli, la perdita di riferimenti e il timore di vedere un'evoluzione negativa dei posti di lavoro destabilizzano la routine quotidiana e incrinano la motivazione e l'impegno. In mancanza di una comunicazione chiara e questi cambiamenti accentuano le tensioni interne e confermano l'impressione di vivere una «riorganizzazione permanente», percepita ormai da anni. Le continue ristrutturazioni hanno anche portato una cronica mancanza di personale, che a sua volta aumenta la pressione su chi resta, provocando una costante situazione di stress.

Dalla direzione mi aspetto ora che garantisca una comunicazione chiara, regolare e trasparente sulla visione, le priorità, le tappe e i benefici attesi, in modo da ridare un senso a queste ristrutturazioni. Occorre prestare attenzione alla coesione sociale tramite un riconoscimento delle competenze e curando un cli-



ma di fiducia. In altre parole, vorrei una direzione con delle visioni, ma anche vicina alle esigenze del fronte e sensibile a quelle di collaboratrici e collaboratori.

Ewald Berchtold

Membro della LPV Ticino e macchinista B a Bellinzona: nei miei 35 anni di macchinista sul Gottardo, ho dovuto assistere ad una continua diminuzione del traffico merci FFS. Dapprima, l'Open Access ha sottratto trasporti in alcune stazioni. Poi, 15 anni fa, vi è stata la suddivisione tra traffico merci nazionale e internazionale, che ha fatto lievitare i costi di produzione. In un primo tempo, vi era almeno uno scambio tra macchinisti nazionali e internazionali, ma da due anni è stata interrotta ogni collaborazione. I treni nazionali sono inoltre suddivisi tra quelli con aggancio digitale e automatico e quelli con aggancio tradizionale e complica ulteriormente la produzione. A fine anno se ne andranno poi le otto coppie di treni che FFS Cargo conduce per conto di DB Cargo, nonché la maggior parte dei treni di trasporto combinato da e per Lugano Vedeggio e Cadenazzo. In questo modo, perderemo contributi alla copertura dei costi e sinergie. Il traffico a carri isolati sta diminuendo a causa degli aumenti di prezzo e ciò va a scapito del rendimento aziendale, in quanto molti costi sono fissi. Per mantenersi concorrenziale, la ferrovia deve avere un certo livello di offerta e di volumi di trasporto, poiché questa spirale discendente la porterà alla morte. E, per finire, FFS Cargo ha ricevuto un mandato di trasferimento dalla politica e non deve raggiungere subito le cifre nere. Prima dell'avvento di Muhm eravamo poveri, ma avevamo almeno dei clienti, che adesso invece stiamo vieppiù perdendo, andando verso il fallimento.



ZVG

A colloquio con il Consigliere federale Albert Rösti

Dopo l'impressionante intervento dei collaboratori di Cargo al Congresso SEV, alla presenza del consigliere federale Rösti, e altre attività che hanno messo in evidenza i rischi per FFS Cargo, si sono tenuti nel frattempo due colloqui con il consigliere federale Rösti e il suo team su questo tema così complesso.

Ciò dimostra che anche il Consiglio federale e l'UFT sono consapevoli della gravità della situazione.

Philipp Hadorn

Segretario sindacale e responsabile del Team Cargo presso il SEV: FFS Cargo ha scelto una volta ancora di limitarsi a reagire. Abbiamo nuovi responsabili, ma le idee



© MANU FRIEDERICH

sono rimaste quelle vecchie: semplificare la produzione, tagliare le prestazioni che non coprono i costi e tentare di scaricare costi sui clienti. Anche il proprietario si limita a reagire, concedendo un ulteriore contributo finanziario e sottoponendolo alla condizione di portare il settore a coprire i costi entro pochi anni. Dal canto loro, le FFS sembrano indicare a FFS Cargo di volersi concentrare sui compiti redditizi del gruppo e l'UFT promuovere l'idea della concorrenza in un settore che non ha mai saputo promuovere innovazioni a lungo termine. Sarebbe veramente ora di parlarci chiaro: il traffico a carri isolati non potrà mai raggiungere la copertura dei costi, ma continua a essere una componente fondamentale della politica di trasferimento voluta dal popolo. Occorrono quindi disposizioni di legge in favore del trasferimento, accompagnate da una struttura di prezzi equa e da un indennizzo dei costi. Abbandonare oggi precipitosamente (infra)strutture trascurate da anni, offerte e know-how sotto forma di posti di lavoro comporta una perdita irreversibile per i e le dipendenti, la logistica, la politica dei trasporti e tutto l'ambiente.

Thomas Giedemann

Segretario sindacale competente per FFS Cargo in Ticino: G-ensis è un progetto portato avanti con improvvisazione, sia nei confronti del personale che dei clienti. Esempio il



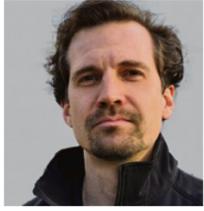
© MANU FRIEDERICH

terminal di Cadenazzo. In maggio si annuncia la chiusura perché non redditizio, nonostante l'impianto sia saturo e il personale faccia salti mortali per soddisfare i clienti, in primis La Posta, che vi basa la logistica legata al vicino centro di lavorazione. I clienti apprendono la notizia dalla stampa. Qualche settimana più tardi viene comunicato che si sta trattando la cessione di Cadenazzo ai privati. E questi cosa saprebbero fare meglio? Niente, semplicemente il loro personale non ha il CCL FFS, che agli occhi della direzione di Cargo risulta essere un lusso. Ma non è tutto. FFS Cargo rifiuta traffici, come ad esempio quelli legati ai lavori per il secondo tubo autostradale del San Gottardo, senza pensare alle conseguenze sul personale. Dei macchinisti in Ticino restano senza lavoro? Nessun problema, possono trasferirsi a Nord delle Alpi, dove vi è mancanza di personale.

Le FFS continuano a ripetere che si attengono al CCL. E ci mancherebbe altro! Ma ora è richiesta ulteriore responsabilità sociale.

Patrick Kummer

Vicepresidente SEV, capo della comunità di trattativa con le FFS: la situazione presso FFS Cargo evidenzia le difficoltà attualmente poste al trasporto merci su ferrovia dalle condizioni quadro, quando la politica dovrebbe invece definirle in modo da consolidarne la posizione e la funzione ecologica e in favore dell'economia.



© CHANTAL FISCHER

La priorità del SEV va alla protezione di collaboratori e collaboratrici. Il contratto collettivo di lavoro (CCL) offre certezze al settore confrontato con profondi cambiamenti. Siamo però preoccupati nel constatare che, oltre a know-how prezioso, vada smarrita anche buona parte dell'orgoglio professionale che per anni ha contraddistinto le colleghe e i colleghi di FFS Cargo. Componenti che potrebbero rivelarsi indispensabili per il futuro successo dell'azienda.

Il trasporto ferroviario merci in Svizzera, e quindi anche FFS Cargo, deve avere una prospettiva. Politica e azienda hanno una responsabilità comune: i posti di lavoro e il know-how vanno tutelati, i dipendenti sostenuti e il futuro del trasporto merci garantito.

Nara Valsangiacomo

Presidente dell'associazione Pro Alps: le FFS intendono ridurre drasticamente il trasporto merci su rotaia in Svizzera: l'autostrada viaggiante (RoLa) verrà



© MONIKA FLÜCKIGER

chiusa anticipatamente, diversi terminal del traffico combinato verranno chiusi e anche il trasporto a carri singoli subirà una forte riduzione. Ciò significa che ancora più merci ricadranno dalla rotaia, l'alternativa più rispettosa dell'ambiente, alla strada: uno scandalo. Finora la politica è rimasta a guardare. Manca lungimiranza e il Consiglio federale e il Parlamento ignorano il mandato costituzionale di proteggere le Alpi dal traffico. Come ticinese, mi preoccupano anche le drastiche ripercussioni sul nostro Cantone e sul Mendrisiotto, sia per quanto riguarda l'aumento del traffico pesante in una regione già fortemente colpita, sia per la notevole perdita di posti di lavoro. Insieme alla popolazione, abbiamo lanciato un segnale contro questa drastica riduzione delle FFS con la manifestazione di protesta del 29 agosto. È giunto il momento di agire affinché le Alpi non siano travolte da un'ulteriore ondata di camion.

MANIFESTAZIONE A MENDRISIO

Dal Ticino rabbia e resistenza

Veronica Galster. Anche il cielo sembrava urlare la sua protesta contro la politica di smantellamento di FFS Cargo venerdì 29 agosto a Mendrisio, ma nonostante le nuvole nere e un'allerta per temporali violenti di grado 3 diramata da meteosvizzera, oltre 300 persone hanno sfidato vento e pioggia per manifestare il proprio dissenso verso l'abbandono dei due terminal ticinesi da parte di FFS Cargo, i 40 posti di lavoro che verranno così cancellati dal territorio e il rischio concreto di vedere decine di migliaia di camion in più ogni anno sulle strade ticinesi. Manifestanti che dalla stazione, sotto la pioggia e seguendo lo striscione del sindacato SEV «No allo smantellamento di FFS Cargo», hanno raggiunto il mercato coperto dove, con straordinaria attenzione e in un silenzio rotto solo dagli applausi, hanno ascoltato ogni singolo oratore, ricettivi ad ogni frase pronunciata, a dimostrazione dell'interesse e della preoccupazione che c'è in Ticino per la questione.

Non solo «Teste calde alle quali è meglio non mischiarsi» quindi, come suggerito dal Ceo di FFS al presidente del SEV Matthias Hartwich alla vigilia della manifestazione, ma il fronte sindacale compatto e al completo, politici di vario livello, cittadine e cittadini, nonché i ferrovieri e le ferroviere. E sono proprio quest'ultimi che hanno preso per primi la parola, facendosi portavoce di quanto si sta vivendo in seguito alle decisioni prese nell'ambito dell'ennesimo riorientamento di FFS Cargo: «Manovristi che, dopo decenni di lavoro fisico pesante, prestato con ogni condizione atmosferica, si ritrovano d'un tratto considerati un'inutile zavorra. Personale amministrativo che ha fatto salti mortali per andare incontro alle esigenze dei clienti più fedeli al trasporto su rotaia, e ora si ritrova un direttore che agli stessi clienti impone la scelta tra un aumento vertiginoso dei prezzi e il passaggio alla strada. Tecnici delle officine che negli anni si sono specializzati nella manutenzione delle locomotive più moderne in circolazione, anche di imprese ferroviarie e detentori privati e generando così preziosi introiti, e che

ora si sentono dire che la priorità va data al parco veicoli FFS Cargo, in drastico ridimensionamento», ha spiegato dal palco Alan Tetamanti, vicepresidente della sezione LPV Ticino, che ha anche sottolineato come tra i macchinisti permangano i timori: non sono bastate le dichiarazioni delle FFS sulle soluzioni, a loro dire già trovate, per i 40 posti di lavoro che dovrebbero sparire, molti aspetti restano ancora poco chiari.

A livello sindacale, per l'occasione è arrivato in Ticino anche il presidente del SEV, Matthias Hartwich, il quale ha ribadito che sì, FFS Cargo dichiara di rispettare le procedure previste dal CCL, ma questo è il minimo che ci si aspetta, non un favore che sta facendo ai dipendenti: «Da un'azienda finanziata anche da soldi pubblici, che quindi appartiene a tutti noi, ci aspettiamo più responsabilità e più rispetto», ha detto (vedi riquadro a lato per il discorso integrale).

Pure il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard era presente e si è detto impressionato dalla mobilitazione e dalla combattività ticinesi, anche se sorpreso dal fatto che nemmeno un Consigliere di Stato fosse presente. Secondo Maillard, inoltre, «Sarebbe bene che Vincent Ducrot trascorresse un paio di giorni a parlare con i ferrovieri in uno dei terminal toccati dalla riorganizzazione. Perché per capire la situazione bisogna saper ascoltare e, spesso, se il personale è contrario a una ristrutturazione è segno che questa è sbagliata».

Ha preso la parola anche Nara Valsangiacomo, presidente di Pro Alps, che ha reso attenti sul fatto che le FFS stiano ridimensionando l'impatto che il riorientamento della propria strategia nel traffico merci avrà in termini di numeri maggiori di camion sulle strade, criticando anche però il fatto che il 90 per cento degli autocarri che attraversa la Svizzera paga troppo poco, dato che rientrano nella categoria di tassazione sul traffico pesante meno cara. Insomma, la strategia di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia va rivista, ma non in questa direzione.

Matthias Hartwich il 29 agosto in Ticino

Il presidente SEV alla manifestazione di Mendrisio contro i tagli alla FFS Cargo:

«Oggi è una giornata difficile, perché non si tratta «solo» di posti di lavoro, ma anche di posti di lavoro. FFS Cargo dice: «Ci atteniamo alle procedure del CCL». È vero, ma è ovvio. Da un'azienda che appartiene a tutti noi ci aspettiamo però di più: più responsabilità e più rispetto. Perché il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia è un obiettivo e una volontà della società. Temiamo che con le sue decisioni FFS Cargo provochi l'effetto contrario. Per quanto riguarda il traffico a carri singoli, FFS Cargo ha un piano che prevede una riduzione dei volumi e un aumento dei prezzi. E nel traffico combinato, FFS Cargo elimina offerte senza cercare soluzioni, con gravi conseguenze per il Ticino. I nostri colleghi ci dicono che con queste misure FFS Cargo perde strategicamente la capacità di ripristinare questi trasporti.

La politica e la direzione di FFS Cargo si rimpallano la responsabilità: FFS Cargo dice: «Dobbiamo diventare economicamente autosufficienti, quindi ridimensionarci, altrimenti non funziona – e il trasferimento modale non è il nostro compito, non siamo un servizio pubblico». La politica



© VERONICA GALSTER

dice: abbiamo stanziato molti soldi per FFS Cargo, ora devono solo fare il loro dovere. Il SEV dice: per noi, per il Ticino e soprattutto per il personale non importa chi è «colpevole»: le decisioni sono sbagliate e si chiede una correzione di rotta – per il Ticino, per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, per un trasporto merci sostenibile su rotaia e per posti di lavoro sicuri.



© VERONICA GALSTER

COLPI DI DIRITTO

Assistenza a congiunti malati

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

Conosciamo tutti la situazione: tosse e starnuti dalla camera dei bambini nel cuore della notte. Al di là delle preoccupazioni e delle difficoltà ad organizzarsi, sappiamo anche che abbiamo diritto di restare a casa e di accudire la prole. Come stanno invece le cose se ad ammalarsi e ad aver bisogno di cure è il partner, la moglie o uno dei genitori?

1. Base legale

Dopo la revisione del Codice delle obbligazioni (CO) e della Legge sul lavoro (LL) nell'ambito delle riforme di politica familiare (in vigore dal 1° gennaio 2021), sussiste un diritto legale a un congedo pagato per l'assistenza a congiunti malati.

- L'articolo 329h del CO stabilisce che si ha diritto al tempo necessario all'assistenza di un familiare o partner con problemi di salute.

2. Premesse per il diritto

Il lavoratore ha diritto a un congedo breve quando:

- è interessato un parente prossimo (per es. il coniuge o il/la partner registrato/a, il/la convivente, i figli, i genitori, i suoceri, i fratelli e le sorelle),
- il quale presenta un problema di salute che rende necessaria l'assistenza,
- l'assistenza è data dal lavoratore personalmente e in modo gratuito.

3. Durata del congedo

- Per ogni caso di malattia si ha diritto a un massimo di tre giorni di congedo per assistenza pagato.

- Il diritto non può superare complessivamente i dieci giorni nell'arco di un anno.

4. Regolamentazione speciale: assistenza di figli gravemente malati

Oltre al normale congedo di assistenza sussiste anche un diritto particolare secondo l'articolo 329i CO

- I genitori hanno diritto a un congedo di assistenza fino a 14 settimane quando devono accudire un figlio con gravi problemi di salute.
- Questo congedo può essere preso entro un termine di 18 mesi.
- Il versamento del salario è assicurato dall'indennità per perdita di guadagno (IPG).

5. Relazione con l'obbligo di diligenza e fedeltà

Le disposizioni concretizzano l'equilibrio tra:

- obbligo di lavorare e di lealtà del lavoratore da una parte, e
- obbligo di diligenza del datore di lavoro (art. 328 CO) dall'altra parte.

6. Conseguenze legali in caso di rifiuto

Il datore di lavoro che rifiuta di concedere il congedo di assistenza garantito per legge viola il diritto imperativo. In tal caso il lavoratore può:

- intentare causa per la dispensa dal lavoro,
- in caso di continuo rifiuto valutare la rescissione senza preavviso del rapporto di lavoro per motivi gravi (art. 337a CO).

A dipendenza della tipologia di CCL possono essere previsti termini di durata maggiore.

Dunque, possiamo restare a casa e aver cura di noi. Anche qui però vale la regola che l'assistenza può durare solo finché non si trova un'altra soluzione e deve essere davvero necessaria dal punto di vista medico. Un colloquio aperto con il superiore aiuta a trovare la giusta misura.

SWISS TECHNIK

Accordo sul modello di turni

Markus Fischer. Swiss Technik avrà bisogno di un nuovo modello di lavoro notturno a partire dal 2026, poiché la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) non intende più prorogare l'autorizzazione speciale per l'attuale modello 5:5, che prevede 50 ore di lavoro notturno su cinque giorni, per motivi di tutela della salute. Per questa ragione, dalla primavera i rappresentanti di Swiss e del personale hanno formato un gruppo di lavoro per trovare una nuova soluzione conforme alla legge e che risponda anche alle esigenze del personale.

L'attuale modello 5:5 - 5 giorni di lavoro, 5 giorni di riposo - consentiva al personale specializzato, reclutato in tutta Europa, di avere tempo sufficiente per riposarsi e condurre una vita sociale e familiare. Da un sondaggio condotto in luglio da SEV-GATA tra i collaboratori interessati emerge che il mantenimento del ritmo 5:5 è la priorità assoluta per la grande maggioranza di loro, seguito dal mantenimento dello stipendio al secondo posto e dall'eliminazione dei giorni supplementari al terzo posto. Finora, i collaboratori che lavorano secondo il modello 5:5 devono in linea di

principio effettuare 8 giorni supplementari, che possono tuttavia essere evitati rinunciando a una parte del loro salario o a giorni di ferie.

Dopo diversi workshop e numerose discussioni, all'inizio del mese i rappresentanti del personale e di Swiss all'interno del gruppo di lavoro hanno concordato un nuovo modello per i turni di notte permanenti, che deve ancora essere approvato dai collaboratori interessati di Swiss Technik negli aeroporti di Zurigo e Ginevra.

SEV-GATA organizzerà una votazione online sulla proposta di soluzione presso i dipartimenti TMH e TMG e informerà preventivamente i colleghi in loco: il 21 e 22 settembre a partire dalle 19:30 nella sala pausa di Zurigo e il 26 settembre a partire dalle 19:00 nella sala pausa di Ginevra.

Si prevede di mantenere il modello 5:5 con 10 ore per notte, ma con nuovi orari, di aumentare il supplemento notturno dal 10 al 20% e di portare il numero di giorni supplementari da 8 a 10, che potranno ora essere effettuati in parte sotto forma di giorni di formazione per preparare gli esami di licenza.

COMITATO

Nuova presidenza all'opera



per arrivare a una soluzione del conflitto. Il nostro Paese opera perché Israele protegga la popolazione civile e la gente possa accedere agli urgenti aiuti umanitari. La lettera dice anche che la Svizzera chiede la liberazione incondizionata degli ostaggi detenuti da Hamas. Sostiene inoltre come la cosiddetta soluzione dei due Stati sia l'unica strada realistica verso una pace giusta e duratura in accordo con il diritto internazionale.

Preventivo 2026

L'amministratore delle finanze del SEV Aroldo Cambi ha presentato il preventivo 2026. «Negli ultimi anni abbiamo fatto progressi duraturi per quanto riguarda l'evoluzione dei nostri effettivi. Ciononostante dobbiamo monitorare con occhio attento la situazione. Registriamo ancora un leggero calo degli introiti derivanti dalle quote dei soci.» Grazie ai buoni risultati economici le finanze del SEV sono in ordine; positive anche le prospettive finanziarie, malgrado i tassi d'interessi molto bassi. Per il 2026 Aroldo prevede addirittura una seppur piccola maggiore entrata. Il Comitato ha approvato il preventivo all'unanimità.

Gli altri membri della Direzione sindacale hanno a loro volta informato su temi attuali che occupano al momento il SEV. Fra questi rientra anche la difficile situazione di FFS Cargo, in particolare in Ticino. Matthias Hartwich ha spiegato che dopo la riunione sarebbe partito per Mendrisio per presenziare a una manifestazione contro lo smantellamento di FFS Cargo. Ha pure riferito dello scambio di informazioni avuto con colleghe e colleghi in altri Paesi europei. Il traffico merci su rotaia è sotto pressione praticamente ovunque in Europa. Per questo è necessario battersi anche a livello europeo affinché proseguo il trasferimento dalla strada alla rotaia.

Il Comitato ha deciso di lasciare libertà di voto sui temi in votazione il prossimo 28 settembre (abolizione del valore locativo e identità elettronica). Esso ha pure approvato una revisione del Regolamento del personale SEV, unitamente all'istituzione di una nuova sezione VPT «Bus cittadini Winterthur (SBW)».

Michael Spahr. La nuova presidenza ha diretto per la prima volta una riunione del Comitato SEV. Lo scorso 29 agosto il presidente René Schwegg e la vicepresidente Hanny Weissmüller hanno condotto in tutta sicurezza la prima seduta del Comitato SEV dopo il congresso di giugno.

Fra i temi trattati si è parlato anche di questo evento, che per i membri del Comitato si è svolto in modo soddisfacente. Per taluni punti sono ancora possibili miglioramenti, la cui attuazione è prevista per il Congresso 2029. «Dobbiamo essere fieri di noi e possiamo tranquillamente mostrarci un po' più sicuri anche verso l'esterno, ad esempio con i media», ha osservato criticamente René Schwegg. Poiché d'ora in avanti il congresso si terrà solo ogni quattro anni, negli anni intermedi verrà organizzata una Assemblea dei delegati SEV. La data della prima AD è già stata decisa: sarà l'11 giugno 2026, in una località che verrà stabilita nella prossima riunione.

Il presidente della VPT Gilbert D'Alessandro ha informato in merito alla lettera che dopo il congresso la sua sottofederazione ha inviato al Consiglio federale. Con questa missiva la VPT si appella al Governo affinché si impegni per proteggere la popolazione di Gaza. Nel frattempo è giunta dalla competente Segreteria di Stato una risposta, con la quale il coordinatore incaricato ribadisce che la Svizzera partecipa attivamente agli sforzi

SONDAGGIO SALUTE BUS

La tua voce conta. Partecipa!



che punto siete e vi porta alla pagina giusta ogni volta che vi collegate.

Un'altra novità: TRAPHEAC sta attualmente valutando l'opportunità di fornirvi un rapporto con i vostri risultati individuali al questionario di inclusione. Alcuni partecipanti hanno ricevuto le informazioni su come accedere a questo rapporto. Il rapporto è stato concepito in base alle preferenze espresse dai 10 conducenti partner di TRAPHEAC.

Infine, il team di TRAPHEAC ha trovato ulteriori fondi per offrire nuovamente un **buono di 25 franchi** a coloro che completano il questionario di follow-up **prima del 18 ottobre 2025**. I pagamenti inizieranno il 3 ottobre. Tre buoni motivi quindi per collegarsi e partecipare a questo studio che stiamo conducendo insieme per voi su: trappeac.ch/it/partecipare-allo-studio.

È importante sottolineare che questo studio porterà cambiamenti positivi solo se parteciperete in modo massiccio e durato. Per ora non è affatto così ed è ora di reagire. Saremo lieti di mostrarvi presto tutti i cambiamenti che questo studio, combinato con l'azione sindacale, ha permesso di ottenere in solo un anno dal suo avvio. Ogni voce conta!

SEV. Da metà giugno lo studio TRAPHEAC ha lanciato il primo questionario di follow-up per misurare i cambiamenti - in meglio o in peggio - che potrebbero essersi verificati nelle condizioni di lavoro e nello stato di salute dei nostri autisti di autobus.

Ricordiamo che questo questionario è stato creato in collaborazione con i nostri colleghi del SEV: 10 autisti delle tre regioni linguistiche che si sono offerti volontari e sono diventati partner per sostenere TRAPHEAC e il suo team! Hanno riorientato questo studio sulle esigenze e le priorità sul campo.

Il risultato di questa collaborazione: il questionario è due volte più breve, molto più semplice e molto più interattivo! Inoltre, è possibile completarlo in più volte, vi indica a

GIORNATA PENSIONATI VPT

Sulla regina delle montagne



Foto di gruppo sul Rigi: i pensionati della VPT.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Per il loro raduno annuale i pensionati della sottofederazione SEV VPT hanno scelto il ristorante Rigi-Kulm, sul Rigi. Lo scorso 11 settembre 120 prestanti soci del nostro sindacato si sono incontrati, hanno discusso e gustato un eccellente pranzo. Le relatrici e relatori ospiti hanno sottolineato quanto importante siano i pensionati per il SEV.

Grazie di essere qui. E soprattutto grazie per tutto ciò che avete fatto. Perché voi non avete semplicemente svolto un lavoro, voi avete sostenuto i trasporti pubblici con tutte le vostre forze. Li avete resi vivi, difesi e promossi.» È con queste parole che il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro ha salutato i presenti.

«Voi avete svolto turni spesso impossibili, lavorato a ogni ora del giorno e della notte, sopportato la grandine sul marciapiede della stazione alle cinque del mattino, risposto a chiamate via radio sempre nei momenti meno opportuni... E tuttavia siete ancora qui. Affidabili, impegnati. Senza di voi i mezzi pubblici di trasporto non sarebbero quel che sono oggi. Ma ciò che mi preme onorare di più è il vostro impegno sindacale. Perché voi non avete solo guidato, riparato o organizzato. Voi avete lottato», ha sottolineato Gilbert D'Alessandro.

Siete stati voi ad aver costruito, rafforzato e reso vivi il SEV e la VPT – spesso in condizioni non proprio confortevoli. Voi siete stati presenti a ogni manifestazione, a tutte le discussioni. E sempre voi avete gettato le basi per questo sindacato forte, rispettato e autorevole che siamo oggi.» Al termine del suo intervento Gilbert D'Alessandro ha ringraziato il Comitato del settore pensionati VPT nelle persone di Daniele Dachauer e Eric Russi, e il segretario sindacale Toni Feuz, che hanno organizzato la giornata sul Rigi.

Una montagna ricca di storia(e)

La prima ferrovia di montagna in Europa fu inaugurata nel 1871: la Vitznau-Rigi-Bahn, che circola ancora ai nostri giorni. Molti colleghi e colleghe si erano incontrati già prima di affrontare la salita con il trenino, arrivando con il battello sul Lago dei Quattro Cantoni, col treno o in autobus. Ben percepibile in loro la solidarietà fra membri di lunga data del sindacato. Malgrado la

nebbia e la scarsa visibilità sul Rigi, la cosiddetta «Regina delle Montagne», si è creato un ambiente bellissimo. Alla storia della Rigi Bahn, ma anche alla coesione sindacale, ha fatto riferimento il presidente del SEV Matthias Hartwich.

«Già il famoso scrittore americano Mark Twain aveva descritto il viaggio sul Rigi, che però non aveva compiuto in treno ma a piedi», ha ricordato Matthias Hartwich, citando alcune righe del libro «A Tramp Abroad» del 1880 (edito con il titolo «Un vagabondo all'estero» N.d.T.). Il testo descrive satiricamente gli sforzi dell'autore per giungere in vetta. Tre giorni e mezzo – ha ricordato Matthias Hartwich – ci aveva messo allora Mark Twain. «Grazie a voi, all'instancabile opera del personale dei trasporti, oggi si arriva sul Rigi più comodamente e di sicuro più in fretta.»

Per la prima volta a una grande manifestazione della VPT erano presenti i due nuovi vicepresidenti del SEV Barbara Keller e Pablo Guarino. Il settore di cui si occupano al SEV è quello delle imprese concessionarie di trasporto. Barbara Keller ha così preso per prima la parola sul tema delle rendite di pensione: «È importante che noi, come sindacato, ci siamo battuti per la 13esima AVS. Altrettanto importante è preoccuparsi di avere casse pensioni solide che facciano partecipare agli utili i loro assicurati. Purtroppo si ripetono gli attacchi al nostro sistema pensionistico, pertanto è vitale che noi come sindacato restiamo uniti e ci impegniamo per il mantenimento della previdenza per la vecchiaia. Non è accettabile che si lavori per tutta una vita e poi quando si è pensione non si riesca a far quadrare i conti.»

La solidarietà non ha mai fine

Anche Pablo Guarino ha ribadito che la solidarietà sindacale non si ferma quando si va in pensione: «Un fatto vissuto un paio di anni fa mi ha particolarmente toccato: a Ginevra le colleghe e i colleghi delle aziende di trasporto della città erano in sciopero. Ecco allora che sul posto sono arrivati i pensionati e hanno cucinato salsicce per i manifestanti, dimostrando così la coesione sindacale.»

Dopo il buon pranzo, i 120 pensionati della VPT e i loro ospiti si sono recati sulla terrazza del ristorante per la classica foto di gruppo. E proprio in quel momento la nebbia si è diradata, permettendo a tutti di ammirare il panorama delle montagne della Svizzera centrale.

VPT BLS, COMITATO CENTRALE

Salari al centro



Nella riunione del 2 settembre, il Comitato centrale BLS ha approvato le rivendicazioni salariali e discusso il possibile sviluppo del sistema salariale. Nella foto, in primo piano da sinistra: la nuova vicepresidente SEV Barbara Keller, la segretaria sindacale Katrin Leuenberger e il segretario sindacale Marcel Burmeister.

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

SOTTOFEDERAZIONI
RPV/LPV/AS/BAU/TS

Giornata SEV di porte aperte a Muttenz



Un regalino per addolcire la giornata.

Rolf von Däniken. La notte tra il 27 e il 28 agosto 2025, i temporali e le forti piogge hanno suscitato qualche preoccupazione per il buon svolgimento della manifestazione. I lavori di allestimento sono quindi iniziati alle 9 del mattino sotto una pioggia leggera ma persistente. Tuttavia, abbiamo potuto dimostrare che San Pietro è forse basilese o, almeno, sicuramente un amico del sindacato SEV. Infatti, poco dopo le 10, è caduta l'ultima goccia di pioggia e, nonostante le nuvole a tratti scure, non ne sono cadute altre. Abbiamo quindi potuto iniziare un po' prima del previsto e stabilire i primi contatti prima ancora dell'inizio ufficiale alle 11. Inoltre, l'S3 proveniente da Basilea ci ha portato ulteriori rinforzi e la tanto attesa macchina per i popcorn. Quando le prime porzioni erano pronte, alcuni colleghi si sono messi in viaggio per andare a trovare i loro colleghi al lavoro o sul luogo del cambio turno. I colleghi della sottofederazione (SF) AS hanno visitato la cabina di manovra ovest dello scalo di Basilea, dove sono stati accompagnati da esperti e hanno potuto così avere un interessante spaccato del lavoro dei diversi settori professionali.

I colleghi della SF RPV e TS hanno preso l'autobus per raggiungere i colleghi dell'officina di riparazione dei vagoni, situata un po' più lontano. Oltre al servizio tecnico, questa officina ospita anche gli uffici del personale di manovra, della direzione della stazione e del team RCP di FFS Cargo. Non è stata dimenticata nemmeno una visita ai colleghi in ser-

vizio alla cabina di manovra Est. Durante le visite alle stazioni esterne, è stato distribuito del «materiale pubblicitario» e sono state scambiate alcune parole con i colleghi incontrati.

Presso lo stand di hot dog e bevande, situato direttamente alla stazione di Muttenz, i colleghi sono venuti regolarmente a gustare i prodotti offerti e a scambiare due chiacchiere con i loro colleghi sindacalisti. I colleghi della LPV hanno anche avuto l'idea di addolcire la giornata lavorativa dei loro colleghi nelle cabine di guida dei treni regionali, offrendo loro qualche parola gentile e piccoli regali. Questo gesto è stato una sorpresa, ma è stato molto apprezzato e sempre ricompensato con calorosi ringraziamenti. Naturalmente non è stato dimenticato il reclutamento di nuovi membri e sono state fornite, distribuite e comunicate numerose informazioni sull'adesione al SEV. Alcuni hanno deciso rapidamente e hanno naturalmente ricevuto un piccolo regalo in ricordo di questo evento.

Alle 19.30 abbiamo concluso la giornata di visita al SEV, un po' stanchi ma molto soddisfatti di come sinè volta la giornata e, naturalmente, del tempo asciutto.

Una conclusione appropriata per questo evento potrebbe essere: «L'unione fa la forza»!

Da parte mia, desidero ringraziare calorosamente i miei colleghi delle sottofederazioni AS, TS, BAU, LPV, LPV BLS e RPV per il loro sostegno attivo in tutti i settori.



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

SOTTOFEDERAZIONE PV, COMITATO CENTRALE

Diminuzione dei membri: il Comitato centrale valuta misure di risparmio

Alex Bringolf. Come di consueto, il CC PV ha tenuto a Zurigo la riunione dopo la pausa estiva. Quest'anno l'escursione con i presidenti sezionali, in luglio, ci ha portati a Friburgo.

Il cassiere centrale Daniel Pasche ha già intrapreso l'allestimento del preventivo 2026. La PV si avvicina inesorabilmente alla soglia fatidica dei 10 000 soci, al di sotto della quale il CC non potrà esimersi dal valutare ulteriori misure di risparmio. Il PC Roland Schwager ha proposto di tenere solo a ritmo biennale un'assemblea dei delegati di due giorni in autunno, integrandovi le giornate di formazione aggiuntive. Questo dovrebbe essere possibile, visto come spesso in autunno all'ordine del giorno non vi sono temi con lunghe discussioni. Restano invece immutate le assemblee dei delegati in primavera.

Il CC si è pure chinato sulle date degli eventi per il 2026, così i responsabili sezionali potranno a loro volta definire le scadenze del prossimo anno. In futuro il Congresso SEV avrà luogo solo ogni quattro anni. La prossima volta sarà nel 2029; negli anni intermedi sono invece previste Assemblee dei delegati SEV, per le quali la PV ha diritto a 19 mandati. I membri del Comitato e della CVG vi prendono parte d'ufficio. Essendo il collega René Läubli presidente sezionale e al contempo membro della CVG SEV, tutte le altre sezioni potranno designare un loro delegato. Al riguardo, Marc Derungs stilerà uno schema di rotazione qualora il numero dei nostri mandati dovesse mutare.

In base alla chiave di riparto, le sezioni con meno di 250 affiliati hanno diritto a un solo delegato. Affinché potenziali interessati a una carica possano comunque assistere all'AD, queste sezioni avranno facoltà di designare un ulteriore collega come invitato.

L'incasso diretto delle quote dei soci causa qualche problema ai cassieri sezionali, poiché

non tutti pagano regolarmente e devono essere sollecitati. Roland informa che, d'intesa con il SEV, la riscossione può anche essere affidata alla sede centrale alla Steinerstrasse.

Stando ai media, attualmente l'AVS è in buone condizioni. La preposta Commissione del Nazionale discuterà il finanziamento della 13esima AVS in vista della sessione autunnale. Da parte padronale, come vuole anche il Consiglio federale, si spinge per un incremento dell'IVA, dimodoché a pagare saranno anche i pensionati. In ogni caso la modifica dovrebbe essere approvata dal popolo, e qui un Sì non è così scontato. Le associazioni di categoria e altre organizzazioni respingono altresì un aumento dei contributi dei datori di lavoro.

Da aprile i premi dell'assicuratore malattia Atupri non vengono più detratti dalla CP FFS. Per alcuni nostri soci, che nel frattempo si sono rivolti a Roland Schwager, pagare i premi prima di ricevere la pensione costituisce talvolta un problema. Il presidente centrale chiederà quindi ad Atupri se non sia possibile farlo solo dopo l'inizio del mese seguente. Il Comitato centrale informerà non appena avremo ricevuto una risposta.

A inizio settembre è prevista un'assemblea straordinaria sul futuro della FSG, la cooperativa delle case di vacanza e di sci dei ferrovieri. Durante la riunione Marc Derungs ha riferito delle ampie valutazioni fatte dal Comitato FSG e le possibili scelte. In quanto membro collettivo della FSG, la PV condivide l'idea del mantenimento della cooperativa, unitamente alla vendita del sito di Samedan, per reinvestire il ricavato nelle due località di Grindelwald e Bettmeralp.

I presidenti della Regione Est saranno gli ospiti della prossima riunione del CC, che discuterà fra l'altro su come arginare il continuo calo degli effettivi grazie a sezioni più attrattive.

LETTERA DEL LETTORE

I fondamenti del sindacalismo



Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident VPT

Una questione fondamentale è se il sindacato debba concentrarsi solo sulle condizioni di lavoro o debba anche difendere i diritti umani.

Storicamente e filosoficamente, il sindacato è un movimento per la difesa dei diritti umani. I diritti umani non si fermano all'azienda o al luogo di lavoro. Comprendo dignità, sicurezza, libertà e giustizia in tutte le sfere della vita. L'impegno per gli aspetti umanitari e per la pace è un'estensione naturale e storica del campo d'azione sindacale.

La solidarietà internazionale è un valore fondante del sindacalismo. Dobbiamo ricordarlo e ricordarcelo. Il sindacalismo si basa sul principio della solidarietà, e impegnarsi in cause umanitarie o di pace significa dimostrare solidarietà al di là delle frontiere, soprattutto quando si tratta di vittime di conflitti o persecuzioni. Un sindacato che agisce per la giustizia e la pace e incarna questi valori nella pratica rafforza la sua

legittimità morale. Di fronte a guerre, genocidi e carestie, il silenzio equivale alla negazione dei nostri valori.

Consapevoli della nostra libertà sociale e umana, e intendo proprio dire umana, abbiamo il dovere storico e morale di mobilitarci in nome della dignità. L'azione umanitaria è l'espressione della nostra etica sindacale.

Il sindacato ha una forza collettiva e una capacità di influenza politica, mobilitandosi su questioni di pace e giustizia. Può fare pressione sui governi e sulle istituzioni internazionali affinché adottino politiche rispettose dei diritti umani. L'azione umanitaria e la promozione della pace fanno parte di una visione globale di trasformazione sociale.

Conclusioni: Un sindacato impegnato per i diritti umani, la giustizia e la pace deve essere coerente con i suoi principi fondanti di solidarietà, dignità ed emancipazione. La nostra azione è un'estensione naturale della nostra missione sociale e umanistica. Così facendo, rafforziamo la nostra autorità morale e la nostra legittimità democratica.

CASSA PENSIONE TPG

Fallimento del disegno di legge e vittoria per i lavoratori!

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Ginevra · Da oltre un anno, il SEV si è mobilitato insieme al Cartello intersindacale della funzione pubblica per impedire un aumento dei contributi alla cassa pensioni per i nuovi dipendenti dei TPG. Il Consiglio di Stato voleva modificare la ripartizione dei contributi delle casse pensioni a sfavore dei dipendenti. La mobilitazione ha dato i suoi frutti, ottenendo il veto del Gran Consiglio.

Il Consiglio di Stato ginevrino intendeva risparmiare 14 milioni di franchi per il periodo 2024-2027 inserendo nel piano finanziario quadriennale dello Stato una modifica della ripartizione dei contributi di cinque casse pensioni dello Stato e del settore parapubblico, tra cui quella del personale dei TPG. Fallito: venerdì 29 agosto, il Gran Consiglio ha respinto all'unanimità e senza dibattito questi progetti di legge, come avviene generalmente per i testi che hanno ottenuto l'unanimità a favore o contro durante la loro discussione in commissione.

Attacco alla solidarietà

La ripartizione rimane quindi di un terzo per il dipendente e due terzi per il datore di lavoro. La destra parlamentare voleva aumentare la quota a carico del dipendente dal 29 al 42% (58% a carico del datore di lavoro), ma solo per i nuovi collaboratori, con una perdita salariale di quasi il 5%. Il SEV si è sempre opposto a questo tipo di attacco alla solidarietà dei lavoratori: a parità di lavoro, pari salario!

Annunciata un anno fa, questa misura di risparmio a scapito del salario netto dei nuovi assunti aveva suscitato una levata di scudi all'interno dei sindacati. Il progetto riguardava le casse dei funzionari (CPEG), dei TPG, della polizia e del penitenziario, nonché quelle che coprono il Consiglio di Stato e la Corte dei conti. Per i nuovi dipendenti dei TPG, ad esempio, la perdita di reddito sarebbe stata di 170 franchi al mese a persona.

Progetto non conforme al diritto superiore

La destra era sedotta dalle argomentazioni della grande tesoriera Nathalie Fontanet a favore di risparmi che consentissero il controllo del bilancio e quindi finanze sane. Ma, come sottolinea La Tribune de Genève, l'Autorità cantonale di vigilanza sulle fondazioni e

le istituzioni di previdenza ha smorzato questo entusiasmo ritenendo che il progetto non fosse conforme al diritto superiore, in particolare per quanto riguarda l'applicazione di questa nuova disposizione solo ai nuovi dipendenti. Oltre a questa ingiusta divisione del personale e a una violazione del potere d'acquisto, il SEV ha denunciato una misura che avrebbe potuto ridurre l'attrattiva dei TPG, mentre l'azienda ha già difficoltà a reclutare personale. Riunito in assemblea, il personale dei TPG ha espresso la sua opposizione.

Infine, l'aumento dell'aliquota contributiva dei dipendenti avrebbe minacciato l'equilibrio finanziario della Fondazione di previdenza a favore del personale dei TPG (FP-TPG) e avrebbe richiesto, a termine, misure di risanamento che tutto il personale, vecchio e nuovo, avrebbe dovuto pagare.

Dopo un incontro con i partiti politici, un'audizione davanti alla commissione delle finanze e un raduno davanti al Gran Consiglio, la lotta ha dato i suoi frutti. Il 29 agosto, la maggioranza del Gran Consiglio ha infine respinto il disegno di legge. «Ancora una volta, i lavoratori organizzati hanno ottenuto la vittoria contro la volontà di risparmio!», sottolinea il SEV.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Il torneo di calcio del personale treno compie 50 anni



Janine Truttmann. Il torneo di calcio del personale ferroviario ha festeggiato il suo 50° anniversario il 21 agosto 2025 a Bienne. Al Längfeld la squadra di Bienne ha dato il

benvenuto a 14 squadre composte da sezioni delle FFS e della RhB. Le partite si sono svolte all'insegna del fairplay. È stato un grande piacere vedere che non solo i giocatori e le

giocatrici si sono divertiti/e durante il torneo del giubileo, ma anche i tifosi, gli/le accompagnatori/trici e le famiglie. Le squadre sono state sostenute a gran voce dalle rispettive tifoserie. Inoltre, ci sono state molte conversazioni interessanti. E naturalmente anche festeggiamenti.

La finale è stata disputata tra lo ZP Genève e lo ZP Zürich. Hanno vinto i romandi, che hanno così potuto portare a Ginevra la coppa della sfida. Anche i giochi si terranno nel cantone romando il prossimo anno. Negli anni successivi, sarà la volta della Svizzera centrale nel 2027 e poi di Berna nel 2028 ad organizzare il torneo. Le date degli eventi saranno comunicate con sufficiente anticipo.

Il comitato organizzativo ringrazia tutti gli sponsor, gli/le aiutanti e gli/le assistenti per il loro grande impegno.

DAZI USA E FRANCO FORTE

La Svizzera non può agire da sola

USS. Il Consiglio degli Stati ha deciso all'unanimità di prolungare la durata massima dell'indennità in caso di riduzione dell'orario di lavoro da 18 a 24 mesi. Questa decisione è importante per i lavoratori e le lavoratrici dei settori interessati. I dazi doganali imposti dall'amministrazione Trump – il 39% per i prodotti svizzeri, più sovrattasse del 50% sui metalli – rappresentano un onere per le imprese svizzere attive sul mercato americano. A ciò si aggiunge l'apprezzamento del franco. In questo contesto, il ricorso alla disoccupazione parziale contribuisce in modo decisivo al mantenimento dei posti di lavoro.

Nelle ultime settimane, i dazi doganali imposti da Donald Trump hanno dominato l'attualità economica. In realtà, però, la maggior parte delle imprese svizzere non è direttamente interessata. Quasi il 99% della popolazione attiva lavora in settori o professioni che non sono interessati o lo sono solo in misura minima dai dazi doganali americani.

Le imprese esportatrici hanno adottato diverse misure per ridurre l'impatto di questi dazi doganali. Alcune hanno costituito ingenti scorte negli Stati Uniti prima della loro entrata in vigore. Altre stanno adeguando le loro catene di approvvigionamento e ottimizzando la loro creazione di valore o la loro dichiarazione doganale. Se nelle prossime settimane la Svizzera riuscirà a trovare un accordo con gli Stati Uniti su una soluzione che allievisca sensibilmente l'onere doganale, la situazione potrebbe calmarsi. Tuttavia, permangono alcune incertezze, tanto più che non è chiaro se l'accordo doganale concluso tra la Commissione europea e gli Stati Uniti sarà accettato politicamente all'interno dell'UE. Queste questioni modificheranno il modo in cui i paesi europei trattano con gli Stati Uniti e avranno ripercussioni anche sulla Svizzera.

Il franco forte, il problema principale

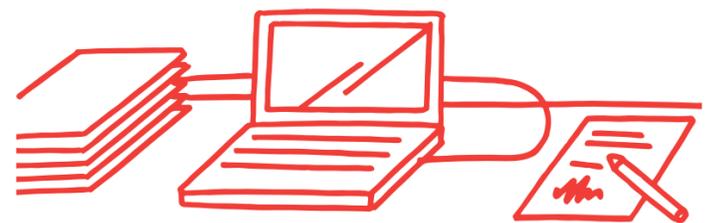
Il tasso di cambio del franco svizzero rappresenta un problema più grave. Negli ultimi mesi si è notevolmente apprezzato. Il suo valore esterno reale supera ora il livello raggiunto dopo l'abbandono del tasso minimo nel 2015. La Banca nazionale svizzera minimizza questo problema, come ha dimostrato la recente intervista del suo presidente Martin Schlegel l'8 settembre. Dopo i recenti errori della sua direzione generale, la BNS non ha più il controllo del tasso di cambio del franco. L'USS si aspetta che si impegni a favore di un tasso di cambio sostenibile e che ricrei un ambiente più stabile a favore delle imprese che si trovano in una situazione difficile.

La politica fortemente nazionalista condotta dal governo Trump solleva anche questioni fondamentali in materia di sicurezza dell'approvvigionamento in Svizzera e in Europa. Per i prodotti chiave, tra cui i microprocessori e i principi attivi farmaceutici, l'Europa dipende fortemente dalla Cina e dall'India. In un mondo dominato dagli Stati Uniti, l'Europa aveva fatto affidamento sull'idea che l'approvvigionamento sarebbe rimasto in una certa misura garantito, anche in periodi di crisi. Questa situazione è cambiata.

La Svizzera deve agire

In questi settori, è del tutto illusorio pensare che la Svizzera possa agire da sola. Deve rafforzare la sua cooperazione con l'Unione europea. Negli ultimi anni, l'UE ha affrontato la questione con il concetto di «autonomia strategica». Tuttavia, molte sfide rimangono ancora da affrontare. La Svizzera deve impegnarsi in modo proattivo. Si pone anche la questione se non debba concludere con l'UE un accordo bilaterale che includa una ripartizione dei compiti e garanzie reciproche.

sev-online.ch



PV Ticino e Moesano

16.10
Castagnata

L'autunno avanza a grandi passi e con lui anche il nostro prossimo appuntamento alla tradizionale castagnata in un luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici.

Dove? Al **Ristorante Meridiano di Castione**, a soli 100 m dalla stazione FFS.

Quando? Giovedì **16 ottobre**, a partire dalle **15**.

Il "Maronatt" ci scodellerà ottime caldarroste, mentre i responsabili vi serviranno, oltre alle castagne, del buon lardo e un ottimo formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali.

Non è necessario iscriversi.

Treni consigliati per Castione-Arbedo:

• da **Airolo** pt 14.02 - **Faido** 14.21 - **Biasca** 14.45, **Castione-A.** arr **14.55**;

• da **Locarno** pt 14.15 - **Tenero** pt.14.21 - **Cadenazzo** - 14.30 **Giubiasco** 14.36 - **Bellinzona** 14.41 - **Castione-A.** arr **14.47**;

da **Chiasso** pt 13.54 - Ferma in tutte le stazioni - **Mendrisio** 14.04 - **Lugano** 14.25 - **Bellinzona** 14.50 - **Castione-A.** arr **14.55**

Primi treni consigliati per il rientro:
per **Airolo** pt 17.03 - per **Locarno** pt 17.11 -
per **Chiasso** pt 17.05

A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio.

Lavori Sezione Ticino

16.10
Assemblea

Quando? Giovedì **16 ottobre**; ritrovo ore **17.30**;
Assemblea dalle 17.45 alle 20.

Dove? Giubiasco, **Ristorante Millefiori** (viale Stazione 7, 100 m. dalla stazione FFS).

Segue apericena offerta

Ordine del giorno:

1. Saluto di apertura e comunicazioni; 2. Nomina presidente del giorno e scrutatori; 3. Approvazione ordine del giorno; 4. Verbale assemblea generale 3 aprile 2025; 5. Attualità sindacali: a. SEV; b. SF Personale Lavori; c. Sezione Ticino. 6. Proposte sezione: stato proposte pendenti e nuove proposte; 7. Cassa pensione FFS: capire il certificato d'assicurazione e quali sono le prestazioni delle tre assicurazioni sociali previdenziali (sistema dei 3 pilastri); 8. Varie ed eventuali

Pubblicheremo i documenti per l'assemblea e

altre comunicazioni sul sito della sezione www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/ che vi invitiamo a consultare regolarmente.

Vi preghiamo per ragioni organizzative di **annunciare la vostra partecipazione entro lunedì 13 ottobre** a:

presidente **Davide Perini** 079 223 11 18, davide.perini@hotmail.com; oppure al segretario **Ferruccio Noto** 079 461 05 37, c.f.noto@bluewin.ch.

Potete altrimenti rispondere direttamente agli sms o mail di invito.

Chi volesse anticipare proposte o questioni da sottoporre all'assemblea, o fosse interessato in qualche modo a portare le proprie idee e dare un proprio contributo attivo (persona di riferimento per il proprio settore professionale e/o funzioni all'interno della sezione, della sotto federazione o SEV, altri organi rappresentativi sindacali), si metta in contatto: le sfide non mancano, e gli obiettivi sono ambiziosi!

Agenda 11/25

LETTERA DEL LETTORE

Ticino: quinta ruota del carro?



Rai, ex macchinista di treni

Nel 2020 avevo scritto una lettera aperta a Roberta Cattaneo, direttrice della Regione Sud, e a Claudio Zali, direttore del Dipartimento del Territorio, per sollecitare la prolungazione dei treni InterCity (IC) con fermata a Mendrisio. Ho ricevuto una risposta in cui mi veniva spiegato che tale proposta spetta ai politici.

Nel frattempo qualcosa si è mosso, ma la volontà da parte delle FFS sembra ancora debole. Il Consiglio di Stato ha fatto la sua parte, ma è fondamentale che i politici ticinesi agiscano in modo coeso per portare avanti questa iniziativa.

Capita poi di vedere treni IC partire da Lugano verso Chiasso praticamente vuoti, poco prima del passaggio del Regionale. Se il capolinea fosse spostato a Chiasso, si potrebbe ad esempio evitare di mandare i pulitori fino a Melide per la pulizia del convoglio.

Durante un incontro con i pensionati, al quale era presente anche il direttore di FFS Cargo, avevo proposto di far transitare gli EuroCity (EC) attraverso la galleria 2 in attesa che la Monte Olimpino 1 venga adeguata, ma mi è stato risposto che ciò non è fattibile. Ora, se aspettiamo che la Monte Olimpino 1 venga abbassata o alzata dopo l'entrata in funzione della tratta del Brennero, rischiamo davvero di perdere il treno, in senso figurato e letterale.

C'è rammarico anche per l'eliminazione dell'autostrada viaggiante (RoLa): un duro colpo per l'iniziativa delle Alpi, che ha lottato per ridurre il transito a 650.000 autocarri. Ora questi mezzi rischiano di intasare ancora di più le autostrade.

Per gli ottantenni forse cambierà poco, ma le giovani generazioni dovranno convivere con questo traffico. Mi auguro che i politici riescano a riportare FFS Cargo a scelte più lungimiranti.

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti 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), Renato Barnetta, 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: venerdì **10 ottobre 2025**

Chiusura redazionale: **30 settembre, ore 10.00.**



Pensionati/e FFS
Sezione Ticino e Moesano

SEV PV Ticino e Moesano

(anche pensionati Sezione VPT Ticino)

Vacanze a Abano Terme

da sabato 27 dicembre 2025 a martedì 6 gennaio 2026

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme. Nonostante gli importanti aumenti subentrati per il soggiorno e per il trasporto, il Comitato ha deciso di mantenere invariati i prezzi:

- camera doppia CHF 1300.- p.p.
- camera singola CHF 1400.- p.p.

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (vino e acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Verrà organizzata la partecipazione al Concerto di Capodanno al Teatro Pietro d'Abano. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

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

Vi chiediamo cortesemente di iscrivervi entro il 15 ottobre 2025 tramite la cedola sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco - eliana.biaggio@hispeed.ch

Per informazioni su viaggio e vacanze:

Eliana Biaggio, resp. vacanze: Telefono: 079 326 92 94,
e-mail: eliana.biaggio@hispeed.ch

Per informazioni sul pagamento:

Alberto Rusconi, cassiere: Telefono: 079 230 32 16

Vacanze a Abano Terme 2025 / 26: cedola di iscrizione

Pagamento:

Acconto di fr. 500 dopo l'iscrizione da versare entro 10 giorni dalla fattura.

Saldo entro il 15 novembre con fattura e informazioni orari e luogo partenza

apporre una X se desiderate il pagamento unico entro il 31 ottobre.

Dati personali:	1ª persona	2ª persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP/Località		
Telefono casa		
Telefono cellulare		
E-mail		
Data di nascita		
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

* mettere una x nella scelta presa in considerazione

Data Firma

CLIMA E TRANSIZIONE EQUA

Una transizione con e per la gente



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Durabilitas, il laboratorio svizzero di riflessione e sperimentazione dedicato alla sostenibilità, mobilita un'ampia varietà di attori, tra cui i sindacati, per inserire l'idea di «Transizione equa» nell'agenda politica e integrare la giustizia nei processi di transizione socio-ecologica al fine di renderli più equi e meglio accettati.

Per lottare contro il cambiamento climatico, i politici stanno attuando in modo tecnocratico politiche di transizione volte a ridurre a zero le emissioni nette di gas serra entro il 2050. Finora con scarso successo.

In Francia, il movimento dei Gilet Gialli nel 2018 ha chiaramente dimostrato che la fine del mondo e fine e fine del mese possono essere in contrasto se il governo impone a una popolazione al di fuori dei centri urbani, dipendente dall'auto, un massiccio aumento del prezzo dei carburanti in nome del clima. In Svizzera, la legge sul CO₂ sottoposta a votazione popolare nel giugno 2021 è stata respinta, principalmente perché conteneva misure incentivanti, tra cui una tassa, ritenute troppo vincolanti dalla maggioranza della popolazione, in particolare quella rurale.

Questi due esempi dimostrano che le politiche di transizione adottate senza integrare il concetto di transizione giusta, e quindi senza preoccuparsi

delle implicazioni socioeconomiche e delle ingiustizie che essa può creare, sono destinate al fallimento. È quanto osserva «Durabilitas», il Think & Do Tank politico-scientifico senza scopo di lucro dedicato alla sostenibilità: «Esaminando da vicino queste situazioni, si può fare una constatazione ricorrente: la mancata considerazione delle questioni di giustizia sociale. Al contrario, l'idea di transizione giusta sostiene che una transizione ecologica non potrà avvenire senza giustizia. In altre parole, la riduzione delle ingiustizie durante i processi di transizione è la condizione stessa di queste transizioni».

All'origine un'idea sindacale

Il concetto di transizione giusta non è propriamente una novità, poiché affonda le sue radici nelle lotte sindacali statunitensi degli anni '80 che rivendicavano la creazione di un fondo di sostegno ai lavoratori licenziati a causa dell'impatto ambientale del loro settore di attività (petrolifero, chimico e nucleare). Oggi l'idea è ampiamente diffusa e fa parte, ad esempio, dell'Accordo di Parigi sul clima del 2015. Durante la COP 29 alla fine del 2024, l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) ha difeso in questi termini la nuova impostazione: «Le politiche di transizione giusta devono dare priorità ai diritti del lavoro e al lavoro dignitoso». «Durabilitas» constata tuttavia che in Svizzera «il carattere vago, se non addirittura l'assenza, delle questioni di giustizia sociale nelle politiche ambientali svizzere è evidente». Ora, se le persone modeste e vulnerabili contribuiscono in misura

relativamente minore al degrado ambientale, sono però sovraesposte all'inquinamento e a un ambiente degradato. Un articolo apparso recentemente su Le Temps (8.3.25) ha messo in evidenza il contrasto tra due città ginevrine. Da un lato Vernier, dove vive la popolazione più povera del cantone, è stata a lungo trattata come la «discarica» e il sistema fognario dei ginevrini, stretta tra il sorvolo degli aerei, le cisterne di petrolio e le zone inquinate. Vandoeuvres dall'altra parte, comune benestante della rive gauche ginevrina, in piena campagna, non ha tutti questi inconvenienti e beneficia di uno splendido parco e di buoni trasporti pubblici. È facile capire che le politiche ambientali non avranno lo stesso impatto su queste due popolazioni.

Sostenibilità e giustizia sociale

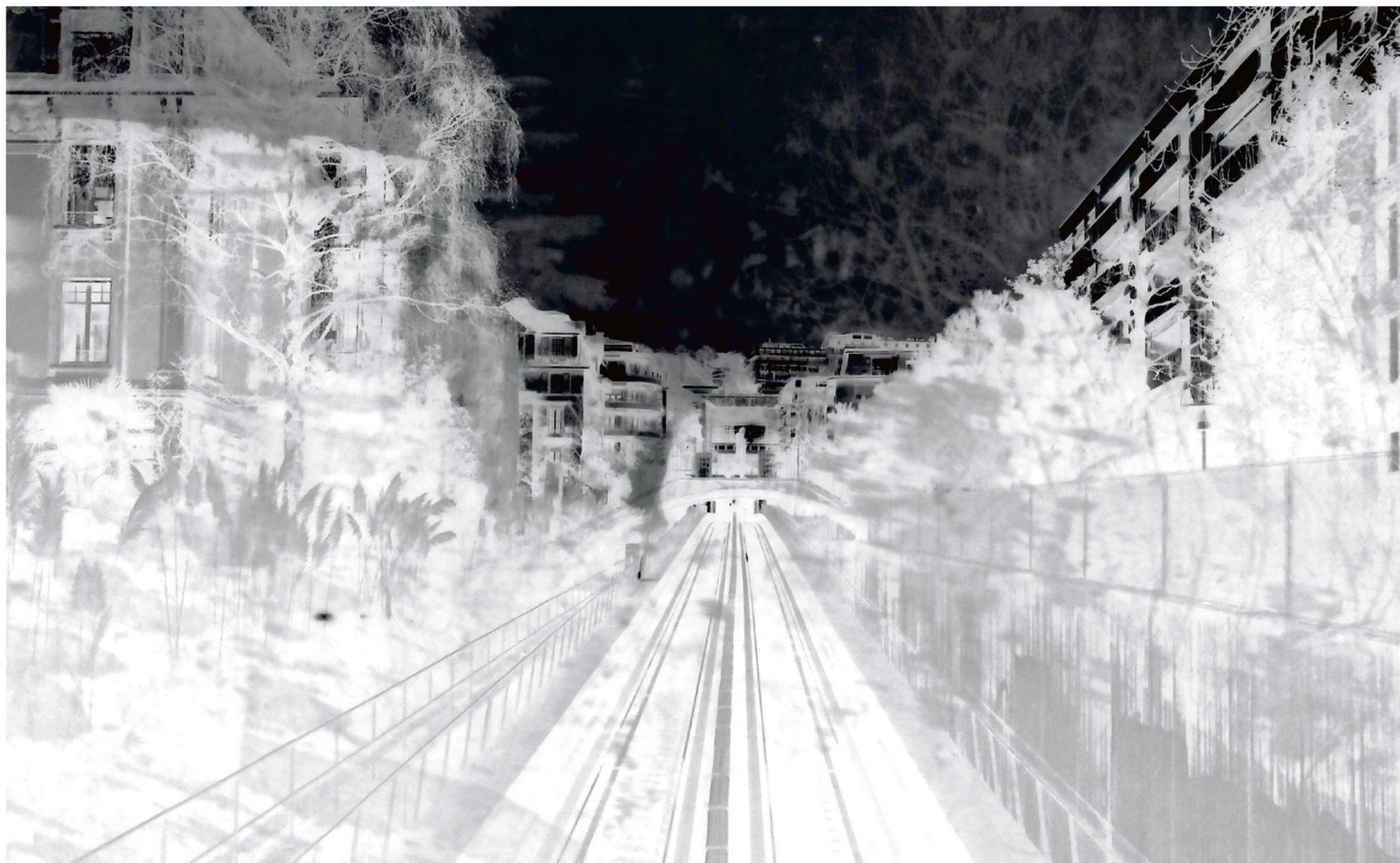
Se l'inazione e il mancato avvio della transizione avranno conseguenze negative ben documentate, anche le politiche di transizione possono comportare il rischio di un aumento delle disuguaglianze sociali. «Durabilitas» richiama l'attenzione su questi rischi di transizione spesso poco visibili. È necessario valutare in che modo le politiche ambientali influenzano in modo differenziato gli individui e i gruppi. È quindi opportuno lottare contro la cecità sociale di queste politiche: «Una Svizzera sostenibile è impossibile senza giustizia sociale». I diritti sociali e la partecipazione devono essere posti al centro delle politiche ambientali. Siamo ancora lontani dall'obiettivo con approcci che mirano alla «accettabilità sociale» piuttosto che cercare di ridurre le

disuguaglianze ambientali. «Durabilitas» lo riassume così: «la transizione socio-ecologica non può avvenire senza e contro le persone».

Tavole rotonde

In Svizzera, nel mese di maggio sono state organizzate due tavole rotonde a Losanna e Berna per presentare e discutere questo concetto con diversi attori della società civile: ONG, sindacati, amministrazioni pubbliche, ricerca, ecc. Il SEV era presente e ha difeso l'idea che il trasporto pubblico sia una delle soluzioni contro il cambiamento climatico. Ha dimostrato che la questione della giustizia sociale è legata a questa sfida ambientale. Al centro dell'attrattiva delle professioni nel settore dei trasporti vi sono le questioni essenziali della salute e delle condizioni di lavoro dei/delle dipendenti, che devono migliorare.

Dopo le due fasi di elaborazione del progetto e di mobilitazione di un'ampia varietà di attori, sta per iniziare una terza fase volta a porre la giustizia sociale, i diritti sociali e la partecipazione al centro delle politiche ambientali. Si tratta di lavorare su metodi di diagnosi dei rischi in collaborazione con le lavoratrici e i lavoratori stessi, ad esempio sugli effetti delle ondate di calore o sulle misure per una mobilità decarbonizzata, tenendo conto delle condizioni di lavoro degli attori di questa mobilità. Ciò richiede l'identificazione congiunta dell'esposizione ai rischi con i lavoratori, le lavoratrici e i loro rappresentanti. Affinché la «Transizione giusta» non sia solo una semplice transizione.



CITTÀ IMMAGINARIA (IN DIVENIRE)

Anne Voeffray

«Ville imaginaire (projet à venir)» esplora una città nella sua dimensione memoriale, simbolica e onirica. A volte scatto una fotografia, altre volte è l'immagine che cattura me. In questo caso, è stata la visione della vecchia Ficlère, diventata M2 (la

metropolitana di Losanna), a catturarmi come in un sogno ad occhi aperti. Una trincea tecnologica, in totale simbiosi con l'erba selvatica. La Bellezza sa insinuarsi ovunque. Nata a Losanna, dove vive e lavora, Anne Voeffray pratica la fotografia da

quasi trent'anni, prima per passione, poi anche professionalmente. Autoritratti, ritratti, streghe, pace: esplora diversi percorsi artistici e organizza laboratori fotografici.

www.annevoeffrayphoto.ch

?

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Come si dice in inglese quando ci sono troppi turisti?

- a. Full Hous Tourism
- b. Overtourism
- c. Holiday Breakdown

2. Dove si è svolta la manif contro lo smantellamento di FFS Cargo?

- a. Biasca
- b. Lugano
- c. Mendrisio

3. Da quando sono aumentate le aggressioni sui trasporti pubblici?

- a. Dall'11/9
- b. Dal Campionato europeo di calcio 2008
- c. Dopo la pandemia di Covid

4. Che professione ha imparato originariamente Jeylan Beck?

- a. Panettiere pasticcere
- b. Assistente commerciale
- c. Laboratorista in chimica

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

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Su internet: www.sev-online.ch/quiz

Inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono libri 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 10/2025:
b/a/c/a

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Roland Benjamin Brachmann**, di Rheinfelden. membro della sezione AS di Berna

SULLE ORME DI ...

Jeylan Beck,
assistente clienti

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Che sia su un treno pendolare attraverso la valle del Reno, su un binario di stazionamento o su un treno notturno, Jeylan Beck fa in modo che tutto fili liscio. Il giovane assistente clienti di Buchs SG ama il suo mestiere e, in qualità di militante sindacale, si batte per garantire buone condizioni di lavoro. Un ritratto tra la quotidianità delle ferrovie e il romanticismo dei treni notturni.

Il sole splende luminoso sul paesaggio montuoso della Valle del Reno mentre Jeylan Beck, nella sua uniforme blu scuro, percorre il binario per preparare il primo treno del suo turno. Poco prima ha parlato al telefono con il suo collega austriaco per ottenere i dati necessari per il treno notturno diretto a Graz e Zagabria, che preparerà e accompagnerà durante il suo turno a Zurigo. Il 21enne assistente alla clientela lavora presso le FFS. Tra Buchs, Sargans, Coira e Zurigo, le sue giornate riservano delle sorprese: dai cellulari smarriti agli annunci improvvisi, fino ai conflitti che devono essere risolti.

La passione per i treni è una questione di famiglia. Suo nonno ha creato la fondazione principesca per il romanticismo ferroviario a Schaan FL, dove Jeylan è cresciuto. Fin da piccolo, guardava con gli occhi spalancati i controllori e aveva persino il diritto di controllare lui stesso i biglietti. Più tardi, al liceo, la sua scelta professionale

era già chiara: le ferrovie. Jeylan ha mosso i primi passi professionali presso «login» seguendo una formazione come assistente commerciale AFC. Nel 2022 ha seguito una formazione come assistente alla clientela, che ha completato nel 2023. Da allora Jeylan lavora nel settore ferroviario. «Non saprei fare altro», dice. «Poter trasformare la mia passione in un lavoro è la cosa migliore che potesse capitarmi». Per condividere la sua passione e trasmettere le sue conoscenze, dall'estate 2024 è impegnato come formatore professionale e accompagna gli apprendisti.

Sul treno, Jeylan osserva ogni movimento. A volte aiuta i passeggeri a salire, altre volte spiega ai turisti il percorso, altre volte ancora si assicura che i bagagli non blocchino i corridoi. «In qualità di capotreno, sono responsabile fino a 800 persone», racconta. «Le regole devono essere rispettate.» Tuttavia, la mancanza di rispetto e le aggressioni sono diventate all'ordine del giorno. Recentemente, un passeggero lo ha afferrato per un braccio dopo che lui gli aveva chiesto più volte di abbassare il volume della musica. Jeylan è rimasto calmo e ha chiamato la polizia dei trasporti. «Le azioni devono avere delle conseguenze. Solo così potremo riconquistare sicurezza e rispetto».

Quanto possa essere impegnativo questo lavoro è emerso chiaramente anche lo scorso anno, quando ogni mattina fino a 300 profughi scendevano dai treni provenienti dall'Austria a Buchs SG. La stazione ferroviaria era improvvisamente diventata un punto nevralgico, i treni erano in



EVA SCHMID

ritardo e l'atmosfera era tesa. «È stata una crisi», ricorda Jeylan, «ma la collaborazione con la dogana e le autorità ha funzionato». Oggi la situazione è più tranquilla.

Militante sindacale con il cuore

Jeylan è entrato a far parte del SEV già durante il suo apprendistato. Da maggio 2025 è presidente della sezione SEV ZPV Rheintal-Chur e, con i suoi 21 anni, è uno dei funzionari più giovani di tutta la Svizzera. «Ho capito subito quanto sia importante il sindacato. Ci dà voce, soprattutto in un periodo in cui stanno cambiando tante cose», afferma convinto Jeylan. Attualmente si occupa delle trattative BAR. Molti colleghi sono insicuri o scoraggiati. Per questo si spera in un buon compromesso. Anche l'introduzione dei nuovi Nightjet o le situazioni delicate su determinate tratte ferroviarie lo preoccupano.

Nella vita privata, Jeylan cerca equilibrio nella natura, con gli amici e con il suo compagno, che per lui è un importante punto di riferimento. «Il lavoro a turni comporta irregolarità. È quindi ancora più prezioso avere al proprio fianco qualcuno che lo capisce». Ai due piace viaggiare insieme, a volte in modo spontaneo, a volte programmato, spesso per andare a trovare gli amici.

Cambio di scena. Prima che il Nightjet parta da Zurigo alla volta di Graz e Zagabria, Jeylan si reca a Zurigo-Altstetten. Nell'ampio deposito sono parcheggiati diversi convogli uno accanto all'altro. Quella che per l'assistente alla clientela

è routine, per i profani appare misteriosa: controllare i freni, verificare gli accoppiamenti, azionare i pannelli di comando dei vagoni. Ogni movimento è perfetto al primo colpo, anche se in parte si tratta di vagoni ormai datati che ricordano i vecchi film di James Bond.

A poco a poco arriva l'equipaggio croato. Si conoscono, ridono, trascorrono la pausa insieme. Poi arriva il macchinista, che in una prima fase conduce il treno alla stazione centrale di Zurigo, dove salgono i colleghi austriaci e infine i passeggeri, tra cui molti giovani e anche un cagnolino.

Un fischio e il via libera di Jeylan: per l'equipaggio e il macchinista è un segnale chiaro: si parte! Il treno notturno si mette in moto alle 20.40. Le voci si abbassano, le luci si attenuano. Jeylan passa tra gli scompartimenti, controlla i biglietti, verifica le porte, saluta con un cenno del capo i passeggeri che si sono già sistemati comodamente nelle carrozze letto. Per un attimo Jeylan sembra un traghettatore che accompagna le persone al sicuro attraverso la notte.

Per lui il viaggio termina dove è iniziato a mezzogiorno: a Buchs SG. Gli sarebbe piaciuto proseguire, ma anche qui lo aspetta ancora del lavoro prima che il suo turno finisca poco prima di mezzanotte: ora deve preparare il treno per il proseguimento del viaggio verso l'Austria. Solo quando il Nightjet lascia la stazione, Jeylan si concede un breve momento di pausa. Tira fuori il cellulare, fotografa le luci posteriori rosse che scompaiono nell'oscurità e sorride. «Una bella sensazione».

RIENTRO...

Bertschy



BERTSCHY.CO