



# SEV N.12

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MICHAEL SPAHR

PACCHETTO DI SGRAVI 2027

## Risparmiare a ogni costo?

Editoriale di Matthias Hartwich,  
Presidente del SEV

▶ p. 3

**L**a consigliera federale Karin Keller-Sutter e il suo cosiddetto gruppo di esperti vogliono risparmiare, senza curarsi minimamente di quanto ciò costerà a tutti noi.

Lo chiamano «pacchetto di sgravi», ma è un nome molto fantasioso per ciò che il Consiglio federale ha in mente. In realtà, infatti, si risparmierà soprattutto sul futuro e sul sociale, sulla cultura, sulle infrastrutture e sulla protezione del clima, ma anche sui trasporti pubblici. «Sgravio» significa quindi la soppressione dei sussidi e degli investimenti statali. Questo non è uno sgravio per la popolazione svizzera. In questo modo, infatti, i cittadini svizzeri non vengono «sgravati», ma costretti a pagare un conto salato.

Se, ad esempio, si vuole aumen-

tare di 60 milioni di franchi all'anno il grado di copertura dei costi nel trasporto regionale viaggiatori, i clienti e i dipendenti non saranno alleggeriti, ma gravati: con prezzi più alti, un'offerta peggiore o riduzioni salariali. Si «risparmia» quindi sulla sicurezza quando è indispensabile. Quindi, coloro che si comportano in modo rispettoso dell'ambiente e coloro che fanno il lavoro vengono penalizzati.

Un altro esempio: se i contributi al fondo per le infrastrutture ferroviarie vengono ridotti di 200 milioni di franchi all'anno, gli investimenti nell'ampliamento e nella manutenzione non verranno effettuati: non si tratta di un alleggerimento, ma di un falso risparmio.

Se gli incentivi per i motori alternativi per autobus e navi vengono ridotti di quasi 60 milioni di franchi

all'anno, si risparmia sull'ambiente e sulla necessaria riduzione dei gas serra. Esaminando l'elenco, si nota che i tagli riguardano sempre le persone che dipendono dai servizi pubblici – nel trasporto pubblico, ma anche nei servizi culturali e sociali – e dagli incentivi pubblici. Anche per quanto riguarda i tagli alle misure climatiche, ci si può chiedere quanto siano sensati i massicci risparmi (fino a 400 milioni di franchi all'anno). L'estate appena trascorsa ha dimostrato come anche in Svizzera soffriamo per il riscaldamento climatico.

In conclusione: il cosiddetto «pacchetto di sgravi» è una frode, perché i cittadini svizzeri non vengono alleggeriti, ma puniti. Il Parlamento ha ora il compito di correggere il pacchetto affinché non gravi ulteriormente sulla popolazione.

### Contro la violenza

A 25 anni dalla prima Carta per più sicurezza sui TP, in arrivo una «aggiornata».

2

### Svizzera-Europa

La posizione del Comitato Sev sui Bilaterali III.

3

### FFS Cargo

Ticino ancora alle prese con tagli: in forse il deposito macchinisti di Chiasso.

6

## Voto autonomo per i ciechi

Le persone con forti disabilità visive o cecità potranno presto compilare da sole le schede di voto. Nel Canton Zurigo scatta un progetto pilota per l'introduzione di un'apposita mascherina che agevola la compilazione della scheda di voto, già in occasione del prossimo 30 novembre. Come funziona? La mascherina di voto, che è riutilizzabile per ogni votazione, presenta dei campi perforati per mezzo dei quali si possono tracciare le risposte «sì» e «no» sulla scheda di voto. Le risposte sono indicate anche in scrittura Braille e un codice QR permette di accedere alle informazioni relative alle mascherine di voto e ai temi in votazione.

## Identità elettronica

L'Unione sindacale svizzera accoglie con favore la chiara approvazione del progetto e-ID. Dopo la massiccia bocciatura della prima versione interamente privatizzata quattro anni fa, l'e-ID pubblica consente finalmente di portare avanti il servizio pubblico digitale. Nel settore della sanità e delle assicurazioni sociali, ad esempio, importanti progetti dipendono con urgenza dall'e-ID, in particolare il nuovo registro delle donazioni di organi, che può finalmente essere istituito. L'attuazione prevista dal Consiglio federale a livello di ordinanza è quindi ancora più importante: deve essere il più affidabile e parsimoniosa possibile in termini di dati. Inoltre, il divieto di trarre profitto dai dati personali deve essere applicato in modo rigoroso e deve essere impedita qualsiasi «sovraidentificazione» da parte delle autorità pubbliche.

## Curarsi costa sempre di più

I prezzi dei medicinali continuano a crescere, e le autorità sanitarie di tutto il mondo si trovano di fronte a una domanda da un milione di dollari: qual è, davvero, il valore di un nuovo farmaco? Le aziende farmaceutiche sostengono che le agenzie sanitarie non ricompensano adeguatamente il valore dell'innovazione, e che richiedano prove eccessive e costose sui benefici dei nuovi medicinali. Le autorità, invece, si preoccupano per l'aumento dei costi dei farmaci e temono di pagarli troppo, in un contesto in cui crescono le pressioni politiche e finanziarie per contenere la spesa sanitaria.



27 marzo 2006 – Il SEV consegna al segretario generale del DATEC, Hans Werder, una petizione contro la «violenza nei trasporti pubblici» con circa 10000 firme. Un momento importante con la legge del 2010 che sancisce il perseguimento d'ufficio in caso di aggressione nell'articolo 59 della LTV.

## CARTE



# 25 anni di lotta contro la violenza

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

**Nel 2000, i pionieri del Gatu hanno lottato affinché le imprese di trasporto pubblico si impegnassero a proteggere il proprio personale in caso di aggressione. Come? Attraverso una Carta e affinché i reati fossero perseguiti d'ufficio. 25 anni dopo, una nuova Carta che integra l'articolo 59 LTV ribadisce che la sicurezza del personale è una priorità. Piccolo promemoria.**

Quanta strada abbiamo percorso in questi 25 anni, anche se c'è ancora molto da fare! È questa la conclusione che si può trarre osservando ciò che è successo dalle prime mobilitazioni fino ad oggi per migliorare la sicurezza del personale dei trasporti pubblici (TP) di fronte alle aggressioni.

Nel 1999, il Gruppo autonomo dei trasporti urbani (GATU) aveva organizzato a Losanna un forum sul tema delle aggressioni. Vi avevano partecipato rappresentanti della polizia, della giustizia e sindacalisti dei trasporti pubblici di Montpellier che dovevano affrontare gravi problemi di inciviltà e violenza. Durante i dibattiti è nata l'idea di redigere una carta d'impegno per migliorare la sicurezza nei trasporti pubblici. Nella nostra prossima edizione torneremo sulla creazione della Carta con i pionieri del GATU, tra cui Johan Pain, considerato come il suo «padre spirituale».

### La Carta del 2000

Ricordiamo che il testo impegna le direzioni e le sezioni sindacali delle imprese di trasporto che lo sottoscrivono a fare tutto il possibile per «ridurre i rischi di violenza e aggressione, diminuire il senso di insicurezza tra la clientela e il personale e garantire tutto il sostegno necessario alle eventuali vittime di aggressioni». Tutti si impegnano a costituire un gruppo paritetico per osservare i casi di aggressività e violenza, analizzarli e formulare proposte alle rispettive direzioni. E a incontrarsi almeno una volta all'anno per fare il punto della situazione. È il 16 novembre 2000 a Friburgo che le prime imprese e se-

zioni sindacali hanno firmato la Carta. Sostenuti dai conducenti di autobus urbani della Svizzera romanda, i primi sei firmatari erano logicamente le principali ITC romande. Nel 2002 il numero dei firmatari è lievitato fino a raggiungere quota 50, tra cui numerose ITC della Svizzera tedesca – come Berna e Zurigo – e del Ticino. Anche aziende ferroviarie come le FFS, la BLS o la SOB nel 2002, seguite da compagnie di navigazione come la CGN nel 2005, hanno aderito al movimento.

### Reati perseguiti d'ufficio

Alla fine del testo della Carta del 2000 figura questa importante frase: «I firmatari si impegnano a condurre una riflessione avente come obiettivo principale quello di modificare la legislazione (coinvolgendo le autorità pubbliche) per rafforzare il rispetto dell'integrità morale e fisica del personale dei trasporti pubblici». L'idea era quella di introdurre nella legislazione svizzera un articolo che facilitasse la condanna degli autori di atti di aggressione nei confronti del personale dei trasporti pubblici introducendo il principio dei reati perseguiti d'ufficio.

La direzione del SEV propone il nome del consigliere nazionale friburghese Erwin Jutzet, all'epoca avvocato consulente del SEV su mandato. Quest'ultimo ha presentato una mozione al Parlamento chiedendo che gli autori di aggressioni fisiche o verbali nei confronti del personale dei trasporti pubblici fossero perseguiti d'ufficio. La battaglia politico-sindacale è stata lunga e aspra. Il deposito di una petizione con quasi 10'000 firme il 27 marzo 2006 presso il Dipartimento federale dei trasporti (DATEC) ha lasciato il segno. La legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) è entrata in vigore il 16 aprile 2007 con l'articolo 58 che riprendeva l'idea del perseguimento d'ufficio richiesta dalla mozione. Il 20 marzo 2009, l'articolo 58 è diventato l'articolo 59 LTV come lo conosciamo oggi. Questo articolo precisa esplicitamente che l'articolo 285 del Codice penale, che riguarda i funzionari pubblici, si applica anche al personale dei trasporti pubblici. Alcuni parlamentari avevano infatti avanzato questo argomento per respingere la mozione.

### Quale applicazione?

Con questo articolo 59 LTV, il cambiamento è radicale. Il/la dipendente dei trasporti pubblici aggredito/a non ha più bisogno di sporgere denuncia personalmente. Non appena l'aggressione è stata commessa, è sufficiente segnalarla al giudice istruttore del distretto in cui è stata commessa e la macchina giudiziaria si mette in moto. Il sindacato, l'impresa o un utente sono autorizzati a denunciare l'aggressione. Ma ben presto è sorta una domanda: questa legge viene realmente applicata? Alcune imprese firmatarie della carta non sporgono denuncia d'ufficio, in particolare in caso di aggressione verbale. Il 28 agosto scorso, in una lettera congiunta indirizzata ai 26 ministeri pubblici cantonali, il SEV e l'UTP hanno inoltre sottolineato che l'applicazione della legge varia troppo da un cantone all'altro a causa dell'incertezza o della scarsa conoscenza.

### Nuova Carta

Per tutti questi motivi, e soprattutto perché la Carta del 2000 è precedente all'articolo 59 LTV, è sembrato importante aggiornare il testo, farlo firmare nuovamente e organizzare una giornata per concordare le migliori pratiche e commemorare i 25 anni della Carta. Un evento che si terrà il prossimo 25 novembre presso il Centro conferenze UNIA a Berna.

La nuova Carta che verrà firmata dalle imprese di trasporto pubblico precisa nel preambolo il quadro giuridico e l'articolo 59 LTV. Declinata anche in base ai criteri di genere, indica chiaramente che integra la violenza contro le donne. I termini violenza e aggressione sono meglio definiti. Viene precisata la frequenza delle riunioni del gruppo paritetico: almeno una volta all'anno. Viene precisata l'idea che le direzioni si impegnino «a denunciare sistematicamente alle autorità le infrazioni perseguibili d'ufficio ai sensi della LTV», comprese quindi le aggressioni verbali. Si ricorda l'importanza di contattare le autorità giudiziarie per garantire un migliore rispetto dell'articolo 59. Viene precisata l'idea di un incontro ogni quattro anni di tutti i firmatari per fare il punto della situazione. Che il 25 novembre sia dunque un passo importante per la sicurezza delle nostre colleghe e dei nostri colleghi.

COMITATO SEV

# Salvaguardare le nostre conquiste

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**La risposta del SEV alla procedura di consultazione sui Bilaterali III e l'organizzazione delle nuove assemblee dei delegati sono stati temi importanti nella sesta riunione del Comitato SEV del 26 settembre.**

Il presidente del Comitato René Schnegg ha salutato i presenti e diretto la seduta, che aveva all'ordine del giorno un tema centrale: la politica europea.

«Il succo della nostra risposta ai Bilaterali III era ed è che non possiamo sacrificare il nostro collaudato sistema ferroviario sull'altare ideologico della liberalizzazione; dobbiamo tutelare il nostro sistema ben funzionante», ha spiegato il presidente del SEV Matthias Hartwich, che ha presentato la risposta alla procedura di consultazione sui nuovi accordi bilaterali tra Svizzera e UE. «Già durante i negoziati tra il nostro Paese e l'UE abbiamo richiamato i punti importanti dell'accordo sui trasporti terrestri che devono essere osservati dalla delegazione alle trattative. Sono contento che le nostre osservazioni critiche abbiano influenzato positivamente le trattative. Oggi abbiamo un risultato convincente.»

## Le richieste del SEV nell'accordo con l'UE

Nella sua risposta alla consultazione il SEV ha scritto: «Consideriamo di principio positivo l'esito dei negoziati sui trasporti terrestri, nonostante l'apertura, verso la quale siamo in generale critici, del mercato nel traffico viaggiatori internazionale (TVI); in effetti siamo riusciti a salvaguardare efficacemente importanti conquiste dei TP svizzeri.» Il rispetto delle condizioni salariali e di lavoro abituali del settore quale premessa per il rilascio della concessione, la prevalenza dell'orario cadenzato nel traffico viaggiatori su rotaia interno, l'integrazione tariffale, l'ammissibilità del modello di cooperazione, la sovranità nella concessione delle tracce e, nel trasporto ferroviario regionale transfrontaliero delle persone, la possibilità di assegnare direttamente anche in futuro prestazioni su territorio svizzero, sono tutte richieste del SEV che ora sono contemplate dall'accordo. Ci fanno ben sperare che gli effetti negativi dovuti all'apertura del mercato potranno essere effettivamente compensati. Rimangono alcune criticità, ad esempio il divieto degli aiuti di Stato o la cosiddetta ripresa dinamica del diritto europeo. Questo potrebbe indurre a una maggiore competitività e concorrenza anche nel traffico interno. Nondimeno, grazie alle limitazioni della ripresa dinamica del diritto, il sistema svizzero di trasporti pubblici viene assicu-



rato durevolmente. Nella risposta del SEV si legge ancora: «L'approccio a pacchetti sembra aver permesso di trovare soluzioni specifiche per i vari dossier. L'esito dei negoziati sul trasporto terrestre consente il mantenimento e lo sviluppo ulteriore dell'accesso al mercato a questo settore, senza che la Svizzera debba in contropartita sacrificare il suo sistema di tp. Il fatto di aver finalmente potuto chiarire e regolamentare la collaborazione tra la Svizzera e l'Agenzia ferroviaria europea (ERA), è utile per la sicurezza del diritto e della pianificazione e serve a migliorare i collegamenti ferroviari internazionali tra la Svizzera e l'UE.»

Toccherà ora al Parlamento dibattere sui Bilaterali III e decidere, prima che questi siano finalmente sottoposti al giudizio del popolo. Per Matthias Hartwich è chiaro: «Osserveremo criticamente questo processo e solo in seguito decideremo se dire Sì o No al nuovo accordo sui trasporti terrestri.» Il Comitato SEV ha approvato con voto unanime la presa di posizione del nostro sindacato.

Ma il SEV non si impegna unicamente sul dossier Europa, bensì in generale a livello internazionale. La vicepresidente del Comitato SEV Hanny Weissmüller ha riferito in merito al convegno su un lavoro dignitoso nel settore ferroviario, indetto a inizio settembre dall'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) a

Ginevra. Per il SEV c'era anche Esther Weber, membro del Comitato centrale LPV, che ha fatto parte del Worker-Group, costituito da rappresentanti sindacali provenienti dal mondo intero. Essi hanno elaborato un documento congiunto che contempla punti considerati cruciali per il nostro lavoro nei trasporti pubblici, per promuovere condizioni di lavoro eque e per rafforzare la sicurezza del trasporto ferroviario. Dunque, il lavoro sindacale non si ferma alle frontiere.

## Le nuove AD nelle tre regioni linguistiche

Con le neocostituite assemblee dei delegati (AD), in futuro il SEV intende superare i confini linguistici. Come noto, il Congresso non avrà più un ritmo biennale ma quadriennale e dovrebbe tenersi sempre a Berna. Dal 2026 verrà invece organizzata una AD di tutto il SEV, che dovrebbe aver luogo a rotazione in un'altra area linguistica, ossia nella Svizzera romanda, in Ticino o in un'altra località diversa dalla capitale federale nella Svizzera tedesca. La prima di esse è prevista per l'11 giugno 2026.

Per finire, il SEV ha nominato un nuovo membro quale suo rappresentante all'Assemblea dei delegati di Movendo, l'istituto di formazione dei sindacati: all'unanimità è stato designato Andreas Lüdin, neopresidente centrale della sottofederazione AS.

+

Dopo una notevole carenza negli anni 2022/23, nel 2024 il mercato del lavoro nel settore dei trasporti pubblici è tornato ad essere più tranquillo. Secondo una valutazione di Litra, in molti settori - ad esempio aziende di trasporto produttori di materiale rotabile o servizi - è **disponibile personale qualificato a sufficienza per il trasporto pubblico.** Le carenze minacciano soprattutto l'edilizia e l'industria, nonché le associazioni e gli istituti. **La formazione dei giovani talenti rimane fondamentale,** ad esempio attraverso la login Formazione professionale SA delle FFS, della BLS, della RhB e dell'Unione dei trasporti pubblici.

-

La consigliera federale Keller-Sutter ha **fatto approvare il suo pacchetto di austerità nonostante le critiche dei Cantoni, delle associazioni dei trasporti pubblici e del Consiglio degli Stati.** Particolarmente colpite: le sovvenzioni per i treni notturni per Roma e Barcellona e i collegamenti nelle regioni rurali. Con la petizione **«Rispettare la volontà del popolo: la svolta della mobilità invece dell'ampliamento dell'autostrada»**, «Umverkehr» chiede al Parlamento di fermare i tagli. Nel frattempo, il ministro dei trasporti Rösti non nasconde di non voler realizzare almeno tre dei sei progetti autostradali respinti dall'elettorato.

HANNY WEISSMÜLLER risponde

## Renderà la professione meno interessante

**Il concetto d'intervento della condotta dei treni (concetto d'intervento 2.0), presentato la scorsa estate dalle FFS, fa scuotere il capo a molti macchinisti. Perché la LPV è così critica nei confronti di questo concetto?**

Perché secondo il personale di locomotiva, esso non permette di raggiungere gli auspicati aumenti di produttività, ma si limita a peggiorare le condizioni di lavoro. Sebbene le FS sostengano che il tool di ottimizzazione Phoenix, combinato con Sopre, dovrebbe rendere i turni più efficienti, continuano a mancare esempi reali e comprensibili che confermano la possibilità di conseguire i promessi aumenti di produttività. La LPV critica quindi che le FFS presentano solo ipotesi, prive di prove concrete. La nuova logica di pianificazione porta solo una maggior frammentazione delle prestazioni, con interfacciamenti più frequenti e a percorrere più spesso le stesse tratte con gli stessi veicoli, generando monotonia e riducendo la motivazione. A lungo termine, ne risentiranno anche le competenze specialistiche del personale loc.

Questa nuova logica non potrà nemmeno essere applicata in modo uniforme in tutte le località, con conseguenti disparità di trattamento tra le varie sedi che alimenteranno invidie, desideri di cambiamento e i malumori nei depositi meno attrattivi.

La mancanza di routine e le crescenti perdite di competenze possono portare a un aumento degli errori, mentre calerà l'attrattiva della professione, con conseguenze negative sulla fluttuazione di personale e sull'interesse alla formazione.

Sin quando i punti centrali non saranno chiariti e non avremo ricevuto le prove che abbiamo richiesto, rimarremo critici nei confronti del concetto d'intervento 2.0. In mancanza di prove, le promesse di aumento di efficienza vanno a scapito della stabilità di pianificazione e delle condizioni di lavoro. Entro la prossima riunione di progetto, prevista in ottobre, ci attendiamo contenuti concreti e un autentico coinvolgimento di chi sarà poi chiamato a vivere questo nuovo concetto, ossia il personale.



## COLPI DI DIRITTO

# Residente in Italia, licenziato in Svizzera

 Servizio giuridico del SEV  
giornale@sev-online.ch

**Chi risiede in Italia ma lavora in Svizzera appartiene al gruppo dei cosiddetti frontalieri. Quando un rapporto di lavoro di questo tipo viene interrotto, le persone interessate si trovano improvvisamente tra due sistemi sociali – quello svizzero e quello del paese di residenza. Per questa situazione valgono regole particolari, stabilite dall'Accordo sulla libera circolazione delle persone (ALC) tra la Svizzera e l'UE e dal Regolamento UE n. 883/2004 sulla coordinazione dei sistemi di sicurezza sociale.**

Per i frontalieri ne derivano competenze chiare, ma anche una responsabilità personale precisa. Dopo il licenziamento, la persona interessata deve iscriversi senza ritardo presso il centro per l'impiego competente nel proprio luogo di residenza in Italia. Un'iscrizione tardiva può comportare svantaggi finanziari.

Poiché i periodi assicurativi non sono stati maturati in Italia, ma in Svizzera, devono essere dimostrati alle autorità italiane. Questo avviene tramite il modulo riconosciuto a livello europeo PD U1, che può essere richiesto presso la cassa disoccupazione competente in Svizzera o presso la SECO (Segreteria di Stato dell'economia). La richiesta e la presentazione di questo documento sono responsabilità della persona interessata ed è indispensabile affinché l'ufficio del lavoro italiano possa calcolare correttamente i benefici.

L'indennità di disoccupazione italiana (NASPI) viene calcolata sulla base del salario

percepito in Svizzera, ma in Italia valgono regole di calcolo diverse. In Svizzera l'indennità è generalmente pari al 70-80% del salario lordo assicurato, mentre in Italia vi sono limiti e formule di calcolo diverse che possono comportare un importo inferiore.

Con il diritto all'indennità di disoccupazione in Italia, la persona ha diritto all'assistenza sanitaria pubblica (Servizio Sanitario Nazionale - SSN). La precedente assicurazione sanitaria svizzera, solitamente una copertura LAMal, dev'essere disdetta perché la doppia assicurazione non è consentita e comporterebbe costi aggiuntivi.

Con il licenziamento termina anche l'appartenenza alla cassa pensioni svizzera (previdenza professionale, secondo pilastro). Chi desidera continuare a essere assicurato contro i rischi di invalidità e decesso può aderire volontariamente alla Previdenza professionale LPP. I requisiti sono: residenza in un paese UE o EFTA (ad esempio Italia), ultimo datore di lavoro soggetto all'obbligo LPP e presentazione della domanda entro sei mesi dalla fine del rapporto di lavoro. I premi sono a carico della persona assicurata.

Il capitale accumulato nella previdenza professionale non viene liquidato automaticamente. Può essere trasferito su un conto di libera prestazione o una polizza di libera prestazione presso una banca o assicurazione in Svizzera. Il capitale rimane lì fino all'assunzione in un nuovo lavoro con cassa pensioni, al pensionamento o, in casi particolari, alla liquidazione. Chi vive da frontaliere si trova tra due sistemi. Tuttavia, chi è ben informato e agisce tempestivamente può evitare svantaggi finanziari e affrontare meglio la transizione verso la disoccupazione.

## EVENTO PER I MIGLIORI RECLUTATORI

## Sulla Freccia Rossa



I colleghi che nel 2024 hanno reclutato con successo nuovi membri, davanti alla freccia rossa.

**Michael Spahr.** Il 18 settembre, il SEV ha organizzato l'evento annuale dedicato ai colleghi che nell'anno precedente sono riusciti a portare il maggior numero di nuovi iscritti al sindacato. Nel 2025 la gita ha avuto come meta Balsthal, raggiungibile, tra l'altro, con il leggendario «Roten Pfeil» (Freccia Rossa).

«Avete un valore inestimabile per il SEV», afferma il presidente del SEV Matthias Hartwich salutando i circa 20 colleghi che si sono riuniti in questa giornata estiva a Balsthal, nel Canton Soletta. «Mi commuove il fatto che anno dopo anno riusciate a convincere i vostri colleghi ad aderire al nostro sindacato. Siete una delle nostre voci più importanti. Per questo motivo desideriamo dimostrarvi la nostra gratitudine con questo evento».

I membri SEV che nel corso di un anno sono riusciti a convincere almeno otto colleghi ad aderire al SEV vengono invitati all'evento annuale dedicato ai migliori reclutatori. Quest'anno l'evento ha avuto inizio alla stazione ferroviaria di Balsthal, dove Markus Schindelholz, amministratore delegato dell'OeBB, ha dato il benvenuto ai presenti. La ferrovia Oensingen-Balsthal gestisce la linea ferroviaria interoperabile più breve d'Europa. La rete ferroviaria, che trasporta sia passeggeri che merci, è lunga solo 4,1 chilometri.

Il settore di attività principale delle OeBB sono i viaggi nostalgici. Le OeBB sono in funzione dal 1899. Nel deposito sono conservate locomotive a vapore ancora più antiche. Una visita guidata al deposito offre una panoramica affascinante sulla storia della ferrovia. Dopo la visita guidata, entra in scena l'attrazione principale, la Freccia Rossa (RcE 2/4 607)

degli anni Trenta. Il vagone rosso, con il caratteristico muso sulla parte anteriore e su quella posteriore, ha circolato fino al 1997 sulla linea Oensingen-Balsthal. Ora viene utilizzata per viaggi nostalgici. Ed è proprio un viaggio di questo tipo che il gruppo ha intrapreso. Sorprendentemente, il treno ha superato i confini della rete ferroviaria dell'OeBB e ha raggiunto Soletta. Il Direttore di OeBB ha quindi servito un aperitivo.

L'evento dedicato ai migliori reclutatori si è concluso con una grigliata e le cosiddette «Olimpiadi dei fuochisti», una divertente competizione con diverse discipline, come ad esempio il tiro al bersaglio con la caldaia.

«Anche il prossimo anno organizzeremo qualcosa per i colleghi che hanno ottenuto risultati particolarmente positivi nell'acquisizione di nuovi membri», afferma Stefanie Fürst, responsabile dell'acquisizione di nuovi membri presso il SEV. «Oltre ai premi che si ricevono comunque, anche nel 2026 ci sarà una sorpresa».

## Video

Scansiona il Codice QR o vai su:  
[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) e guarda il video.



## STOP VIOLENZA

## Aggressioni (6) – anche nel settore del turismo: testimonianze

**Eva Schmid.** Sara (nome fittizio) è un'assistente clienti con quasi 20 anni di esperienza lavorativa alle spalle, in prevalenza nel trasporto turistico di viaggiatori. Dopo aver lavorato ben 17 anni per le ferrovie della Jungfrau (JB), oggi è attiva presso la Zentralbahn.

Quando ancora lavorava per le JB aveva notato un cambiamento nell'atteggiamento della clientela. «Non c'era più rispetto. E dopo la pandemia il comportamento egoistico è aumentato», racconta. Sara ha dovuto sperimentare sulla sua pelle che l'aggressività dei passeggeri non si esprime solo verbalmente, ma anche con la violenza fisica.

In un caso si è trattato di un diverbio tra gruppi di viaggiatori, uno cinese e l'altro sudcoreano.

In effetti, secondo una direttiva i gruppi di queste nazionalità non andrebbero messi nella medesima carrozza, ma per ragioni di spazio questo non è sempre possibile. «La situazione tra le due comitive si è aggravata. Ho cercato di mediare, ho persino offerto un buono. A un certo punto la guida di uno dei gruppi mi si è avvicinata e mi ha colpito al volto.» Per lei è stato uno shock, l'autore invece non ha avuto conseguenze. «Ho segnalato il fatto al mio datore di lavoro, ma non ho mai ricevuto alcun riscontro. Al contrario, sono stata accusata di aver provocato io la lite».

Sara ha vissuto un caso ancora più eclatante quando nel treno ha trovato un tipo senza biglietto. «Gli ho spiegato che doveva comprarne

uno oppure che sarebbe dovuto scendere alla prossima fermata. Ha rifiutato ed è diventato aggressivo. Improvvisamente mi ha messo le mani addosso – ricorda Sara – io sono caduta sulla schiena e lui mi sovrastava». Grazie al macchinista, sopraggiunto sul posto, l'uomo mi ha lasciato andare, gli altri passeggeri si sono limitati a osservare. Sara ha riportato qualche contusione, ma nessun danno permanente. Dal lato psicologico ha elaborato il caso parlandone in famiglia e con il suo superiore. «Ai tempi non esisteva ancora un Care team. Il motto era: voltare pagina e andare avanti».

Per fortuna le aggressioni fisiche rappresentano l'eccezione, gli insulti invece, come anche le offese o semplicemente l'ignoranza sono all'ordine del giorno. «Molti viaggiatori, soprattutto gli svizzeri, sono davvero esigenti. Per aver comprato un biglietto si attendono chissà che. Quando qualcosa va storto, se ad esempio non ci sono posti, siamo in ritardo o vi è forte affluenza, piove subito rimproveri», ricorda Sara, che aggiunge: «Spesso gli ospiti dall'estero sono più rilassati, ma anche qui ci sono eccezioni».

Alla Zentralbahn si sente ben protetta. «Abbiamo un Care team formato da colleghe e colleghi, istruiti per offrire sostegno. In caso di even-

ti noi facciamo una segnalazione ESQ con il cellulare o via PC. Questa va automaticamente alla Polizia dei trasporti (TPO) e, secondo la gravità, il caso finisce davanti a un giudice.» È importante in particolare l'assistenza tecnica. «Noi agenti del treno abbiamo un dispositivo di controllo munito di un pulsante di allarme. Se lo premo viene subito allarmata la TPO, che può localizzare la mia posizione e intervenire, di solito rapidamente».

Non per questo mancano i momenti critici. «Di recente in un treno c'erano due uomini sdraiati sotto i sedili in 1ª classe. Li ho svegliati e ho chiesto di mostrarmi i biglietti. Uno dei due mi ha insultato pesantemente, l'altro invece era ferito. Ho chiamato subito la TPO e documentato tutto quanto».

Sara è stata anche testimone di commenti razzisti, ad esempio quando a Brienz e a Meiringen gente del posto ha insultato alcuni turisti. «Anche in questi casi allestisco una segnalazione e se del caso do l'allarme».

Sara ammette che quanto ha vissuto ha modificato il suo atteggiamento verso la sicurezza: «In passato volevo superare ogni ostacolo, controllare tutti i biglietti, rispettare ogni regola. Oggi mi dico: la mia sicurezza ha la precedenza».



PERSONALE AIR-BALTIC IN SVIZZERA

# Protezione salariale solo per il personale di terra?



Air Baltic utilizza questi Airbus A220-300 per i voli Swiss, con personale di volo e di terra.

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**Il Cantone di Zurigo ha stabilito che il personale addetto alla manutenzione di Air Baltic, impiegato nelle operazioni di wet lease per Swiss, è soggetto alla legge sui lavoratori distaccati, mentre il personale di volo ne è escluso. Per il settore organizzativo del nostro sindacato del personale di terra SEV-GATA, si tratta di una decisione importante e chiarificatrice. Tuttavia, l'esclusione del personale di volo mette in pericolo i salari e i posti di lavoro di questa categoria in Svizzera. Il sindacato del personale di cabina Kapers sta pertanto preparando un ricorso contro la decisione, con il pieno sostegno di SEV-GATA.**

Nell'agosto 2022 Swiss ha stipulato il suo primo contratto di wet lease con la compagnia aerea lettone per un massimo di sei aeromobili, per il periodo dal 30 ottobre 2022 al 26 marzo 2023. Questa decisione è stata presa in seguito alla rapida crescita della domanda di voli dopo la pandemia di Covid-19, a fronte di una disponibilità insufficiente di aeromobili operativi da parte di Swiss. Tale carenza era dovuta, da un lato, alla mancanza di propulsori e, dall'altro, alle difficoltà nel reclutare e formare nuovo personale a seguito dei licenziamenti di massa del maggio 2021.

All'epoca diversi sindacati, tra cui Kapers e SEV-GATA, avevano inviato una dura nota di protesta alla direzione di Swiss: «La pianificazione del personale di Swiss, che ha adottato troppo tardi misure correttive, ha ora messo Swiss in una situazione in cui non è in grado di realizzare la produzione programmata. Vengono quindi impiegati aerei ed equipaggi di Air Baltic, la cui struttura dei costi è nettamente inferiore alla nostra. Questo dumping salariale è per noi inaccettabile. Dopo che tutti i gruppi del personale

hanno contribuito in misura determinante a superare la crisi, ora assistiamo all'esternalizzazione dei nostri posti di lavoro.» In un dibattito, Swiss aveva spiegato che si trattava di un'eccezione temporanea dovuta a uno stato di necessità. Tuttavia, non solo ha attuato l'accordo senza apportare modifiche, ma lo ha anche prorogato fino a oggi per ulteriori periodi di programmazione. L'accordo riguardava inizialmente sei aerei, poi otto e attualmente sei. Tra gennaio e agosto 2023 un totale di 860 membri dell'equipaggio di Baltic Air ha operato su voli wet lease a Zurigo, insieme a 107 tecnici aeronautici, come precisato nella decisione del Dipartimento dell'economia pubblica del Cantone di Zurigo.

**Legge sui lavoratori distaccati determinante per la SECO**

Già nel 2022, Kapers aveva sollevato una protesta presso l'autorità di controllo competente, l'Ufficio dell'economia del Cantone di Zurigo, che a fine 2022 aveva scritto in una prima valutazione: «Si tratta di personale a prestito non consentito. Il rapporto contrattuale è nullo.» La Segreteria di Stato dell'economia (SECO), competente a livello federale, ha invece deciso nella primavera del 2023 che il prestito di personale non era illegale, ma rientrava nella legge sui lavoratori distaccati e doveva rispettarne le regole, compresa la retribuzione minima conforme agli usi locali. Tuttavia, gli equipaggi di Baltic Air percepivano e percepiscono salari mensili a partire da 1500 franchi lordi, meno della metà di quanto guadagna un equipaggio Swiss a inizio carriera. Anche per i piloti la differenza salariale è significativa.

Nell'agosto 2023, l'Ufficio dell'economia ha richiamato l'attenzione di Air Baltic sugli obblighi di notifica e autorizzazione previsti dal diritto in materia di lavoratori distaccati e stranieri, richiedendo un elenco completo del personale impiegato nel Cantone di Zurigo. Tuttavia, in un ricorso al Dipartimento dell'economia pubblica

del Cantone di Zurigo, Air Baltic e Swiss hanno sostenuto che non si trattasse di distacco.

**Il distacco vale per il personale di manutenzione e non per quello di volo?**

A inizio settembre, il Dipartimento dell'economia pubblica zurighese ha pubblicato la decisione relativa al ricorso, datata 30 giugno 2025, la quale conferma che il personale del settore organizzativo di SEV-GATA è soggetto alla legge sui lavoratori distaccati. «Un successo che dà sicurezza ai nostri soci», afferma il segretario sindacale Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA. La decisione precisa che: «A differenza dei membri dell'equipaggio, le attività del personale addetto alla manutenzione non comprendono prestazioni di trasporto, bensì mansioni a terra. Per adempiere a tali obblighi, il personale addetto alla manutenzione dell'aeroporto di Zurigo dispone di un ufficio, di un magazzino e degli utensili e dei componenti di ricambio necessari.» Da gennaio ad agosto 2023, almeno cinque tecnici di Baltic Air hanno effettuato costantemente la manutenzione della linea a Zurigo, fornendo quindi una prestazione lavorativa in Svizzera. Sussiste quindi un legame con il mercato del lavoro svizzero, poiché altrimenti Baltic Air avrebbe dovuto affidare suddetta manutenzione a imprese svizzere.

Ma in merito al personale di volo la decisione è stata molto diversa: «Le attività svolte all'aeroporto di Zurigo non creano un legame sufficiente con la Svizzera» e pertanto non sono soggette alla legge sui lavoratori distaccati.

**Un precedente pericoloso non solo per il settore aereo**

Kapers ha immediatamente annunciato che, in qualità di rappresentante degli interessi dei dipendenti di Swiss e Air Baltic, avrebbe presentato un ricorso presso il Tribunale amministrativo di Zurigo. «Il caso non è stato chiarito in maniera accurata dalle autorità zurighesi», cri-

tica aspramente Kapers. «I piani di servizio, le liste di sosta e le prenotazioni alberghiere a Zurigo lo dimostrano chiaramente: gli equipaggi di Air Baltic trascorrono diversi giorni consecutivi in Svizzera, partono più volte al giorno da Zurigo, svolgono anche servizi di riserva per diversi giorni consecutivi a Zurigo, dove sono disponibili su richiesta, vengono impiegati con breve preavviso e sono completamente integrati nelle operazioni di Swiss. Abbinamenti, istruzioni di servizio e di assistenza provengono da Swiss, persino il cherosene viene ordinato tramite il portale della compagnia. Il legame con la Svizzera è quindi indiscutibile.»

Per Sandrine Nikolic-Fuss, presidente di Kapers, questa «decisione impropria» è un «precedente pericoloso»: «Chi mina la protezione del personale di cabina spalanca le porte al dumping salariale in tutti i settori – dall'aviazione alla logistica, fino all'edilizia e all'assistenza sanitaria.»

**Attuazione immediata della protezione salariale per il personale di manutenzione**

«SEV-GATA sostiene pienamente la causa di Kapers», afferma Philipp Hadorn. «La parte della decisione relativa al personale di manutenzione costituisce tuttavia un chiarimento importante e deve essere attuata senza indugi.»

Secondo quanto riportato dai giornali Tamedia il 16 settembre, Air Baltic non condivide questa parte della decisione, ma non la contesta nell'insieme. «Inoltre, poiché né Swiss né le autorità competenti intendono proseguire il contenzioso, la decisione appare, allo stato attuale, giuridicamente valida. Tuttavia, né il Tribunale amministrativo né il Dipartimento dell'economia pubblica cantonale hanno potuto confermarla in via definitiva.» Resta inoltre incerta l'accettazione del ricorso di Kapers da parte del Tribunale amministrativo. Qualora il ricorso non fosse accolto, lavoratori e sindacati avranno comunque la possibilità di rivolgersi a un tribunale civile.

GIOVENTÙ SINDACALE

## «Voci giovani»



**Michael Spahr.** «Voci giovani» è il titolo di un nuovo documento programmatico redatto dai membri giovani dei quattro sindacati SEV (CH), EVG (D), vida (AT) e Cfdt (F).

I giovani prendono chiaramente posizione contro la privatizzazione del settore ferroviario. In tutti e quattro i paesi, l'attuazione delle

strategie di liberalizzazione del mercato ha portato soprattutto esperienze negative. «Questi sviluppi contraddicono gli obiettivi di un sistema ferroviario funzionante, affidabile e accessibile a tutti», scrivono nel documento. La liberalizzazione porta al dumping sociale, alla frammentazione, all'abbandono

delle regioni rurali e mette a rischio gli obiettivi climatici.

Affinché le ferrovie offrano prospettive professionali a lungo termine ai giovani collaboratori, la sicurezza e la garanzia dei bisogni fondamentali dei lavoratori devono avere la massima priorità. Ciò va dalla messa a disposizione di servizi igienici puliti fino all'impiego di personale sufficiente. Inoltre, una pianificazione del personale orientata al futuro richiede anche che le aziende rendano la formazione più attrattiva.

Un altro punto centrale affrontato dai giovani nel documento di posizione è la rappresentanza degli interessi aziendali. I diritti di codicisione devono essere ampliati e devono essere messe a disposizione le risorse necessarie. Dal punto di vista politico, i giovani assumono una posizione chiara: si oppongono al crescente estremismo di destra in Europa. «Non basta una presa di posizione, occorre anche un'azione risolutiva», scrivono.

L'ultima posizione riguarda l'attività a tempo pieno nei sindacati. I giovani desiderano più posti di lavoro, ma anche più tempo da dedicare al lavoro sindacale giovanile.

SEV-GATA

## Sì alla nuova pianificazione dei turni

**Markus Fischer.** I membri di SEV-GATA dei reparti Swiss-Technik TMH e TMG hanno votato chiaramente a favore della nuova soluzione per la pianificazione dei turni concordata da un gruppo di lavoro (tramite e-voting: il 92,6% ha votato a favore, con un tasso di partecipazione dell'87,9%.

«In un processo lungo e in parte difficile, siamo riusciti a elaborare una soluzione che ha riscosso ampio consenso grazie alla buona collaborazione con i nostri membri», afferma la segretaria sindacale SEV Regula Pauli. L'accordo con Swiss comprende in particolare un sistema di turni 5:5 con orari di inizio e fine (TMH): 20.30-6.30 e 21.30-7.30; indennità notturna del 20% dalle 24 alle 7. Giorno di formazione

per corsi di aggiornamento rilevanti per la licenza, da svolgere sul posto o in home office. Ogni anno devono essere effettuati 10 «giorni di compensazione» rispetto agli 8 «giorni supplementari» di prima. In linea di principio esiste una pianificazione annuale; in caso di spostamento di un giorno di compensazione su richiesta di Swiss – con il consenso del/della collaboratore/trice – viene effettuato un pagamento di 100 franchi.

La soluzione è valida per 1 anno o fino a un nuovo CCL e offre anche ai collaboratori che vivono all'estero tempo sufficiente per il riposo, la vita sociale e la famiglia. Era necessaria una nuova soluzione perché la SECO non voleva più consentire il precedente modello 5:5.

# Pensare al domani in maniera più rilassata: con le nostre soluzioni di previdenza.

Vantaggio per i soci del SEV:

# 25%\*

di sconto su una pianificazione del pensionamento



Risparmio tradizionale con il conto di previdenza 3 o investimento a lungo termine con ulteriori opportunità di rendimento: organizzate in modo comodo e flessibile la vostra previdenza e risparmiate sulle imposte.  
[cler.ch/previdenza](http://cler.ch/previdenza)

\* Lo sconto si applica se presso il nostro istituto detenete titoli del valore di almeno 50'000 CHF oppure un'ipoteca.

È ora di parlare di soldi.

Bank  
Banque  
Banca

# CLER

## FFS CARGO

# La scure continua a colpire il Ticino?

**Veronica Galster.** Non c'è tregua per i ferrovieri e le ferroviere in Ticino: dopo l'abbandono annunciato a maggio dei terminal di Lugano Vedeggio e di Cadenazzo da parte di FFS Cargo, ecco che ora si paventa all'orizzonte anche la possibile chiusura del deposito dei macchinisti di Chiasso.

Altri tagli in vista da parte di FFS Cargo che, oltre alla chiusura degli otto terminal (a livello svizzero) annunciata a maggio, ora sembra intenzionata anche a chiudere tre depositi, uno dei quali a Chiasso (oltre a quelli di Briga e Buchs).

Queste eventuali chiusure comporterebbero, oltre alla perdita di impieghi, anche un aumento dei costi di produzione per servire i punti di carico periferici, con il rischio di perdere dei clienti, e un peggioramento delle condizioni di lavoro, come spiega Thomas Giedemann, sindacalista SEV: «Venendo a mancare questi impianti, il personale dovrebbe sobbarcarsi un tempo di trasferta casa-lavoro superiore». A poter essere toccato dalle chiusure, anche il personale di manovra.

Appresa la notizia, il Comitato

contro lo smantellamento di FFS Cargo si è subito mosso e ha preso posizione, ottenendo subito un incontro con il Governo ticinese, ribadendo inoltre che, come temuto, la perdita dei 40 impieghi annunciata lo scorso non era che il primo passo. Se dovesse chiudere il deposito di Chiasso, a questi 40 impieghi se ne aggiungerebbero ulteriori 18. Con la chiusura del deposito di Chiasso inoltre FFS Cargo dimostrerebbe la sua volontà di smantellamento anziché di sviluppo del traffico merci.

Dal canto suo il Governo ticinese, rappresentato il 25 settembre dal Presidente Norman Gobbi e da Christian Vitta, Direttore del Dipartimento delle Finanze e dell'Economia, ha confermato l'intenzione di chiedere un incontro con i vertici delle FFS, dicendosi molto preoccupato per la situazione.

Secondo Thomas Giedemann: «Ora è necessario uno stop allo smantellamento! Siamo oramai entrati in una spirale al ribasso che mette a rischio tutti gli attuali 220 posti di lavoro presso FFS Cargo in Ticino».



VERONICA GALSTER

## Un conto sempre più salato

Se i vertici delle FFS ritengono che in Ticino le cose vadano bene e che il problema sia solo una questione comunicativa, facendo due semplici calcoli il costo in termini di posti di lavoro inizia però a diventare importante:

- 40 impieghi in meno in seguito al mancato rinnovo del contratto con DB Cargo e all'abbandono dei due terminal di Lugano Vedeggio e

Cadenazzo;

- 150 posti in meno alle future Officine di Castione;
- 29 macchinisti della Divisione Viaggiatori che andranno in pensione nei prossimi cinque anni e non verranno sostituiti.

Nel giro di pochi anni il Ticino si ritroverà quindi con almeno 220 posti di lavoro in meno presso le FFS.



Unisciti a noi su Facebook!



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



FART

## Rinnovato e migliorato il CCL

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

**Approvato a pieni voti anche dal personale, il rinnovato CCL delle Fart entrerà in vigore il 1 gennaio 2026, per una durata di cinque anni (31.12.2030). Grazie a questo rinnovo, il personale avrà un'importante garanzia di stabilità contrattuale in un periodo di forti incertezze nel mondo del lavoro.**

Riunitosi in Assemblea tra il 24 e il 25 settembre, il personale delle Fart ha dato luce verde al rinnovato CCL (già approvato ad agosto dal CdA dell'azienda), dopo sei tornate di trattative, iniziate a gennaio di quest'anno e concluse il 20 giugno.

«Il 22 gennaio noi del SEV, assieme ai colleghi di Unia e Ocst, abbiamo ricevuto dai nostri membri il mandato negoziale per il rinnovo del CCL, in scadenza il 31 dicembre di quest'anno», spiega Angelo Stroppini, sindacalista SEV. Al suo fianco nelle trattative c'era anche Giuseppe Argirò, presidente della sezione VPT Locarno, che si dice molto soddisfatto del risultato di queste trattative, in un momento non facile, nel quale c'è una forte pressione sulle aziende di trasporto pubblico per il contenimento dei costi.

Il nuovo CCL rispetta quanto richiesto ai sindacati dal personale a gennaio: «Ci è stato chiesto il mantenimento dei punti forti dell'attuale CCL e di lavorare su alcune puntuali migliorie, cosa che siamo riusciti nel complesso a fare – spiega Stroppini – a parte che per la settimana in più di vacanza, per la quale comunque l'azienda si è detta disposta ad entrare nel merito di una discussione una volta a conoscenza, a fine 2025, dell'entità delle misure di risparmio di Cantone e Comuni per quanto riguarda il trasporto pubblico».

### Principali modifiche del CCL

#### • Componenti retributive:

a) Per ogni funzione è stata mantenuta

una scala salariale con 12 scatti automatici dalla minima alla massima. La messa a disposizione dei finanziamenti per gli scatti è garantita.

b) Ai dipendenti in azienda FART da oltre 25 anni, negli anni a seguire ogni mese di settembre verrà corrisposta una mezza mensilità in più.

c) Adattamento delle indennità. Mantenimento dello status quo o modificate verso l'alto. In particolare l'indennità forfettaria giornaliera per il personale dell'esercizio da CHF 9 a CHF 12

d) Mantenimento indennità di residenza. Attualmente di CHF 3.566 all'anno. La stessa verrà adattata agli indici di rincaro riconosciuti dall'azienda.

#### • Tempo di lavoro:

a) Inserimento nel CCL dell'impegno graduale da parte dell'azienda a favore di un'adeguata rotazione dei turni su base mensile.

b) A fine 2025, si conosceranno le misure di risparmio di Cantone e Confederazione e le loro conseguenze sul Trasporto Pubblico. Sulla base di queste, le FART sono pronte a discutere con i sindacati il margine per una settimana in più di vacanza da implementare dal 2027.

#### • Altro:

a) Congedo paternità 3 settimane.

b) Miglioramento delle condizioni sul pensionamento anticipato.

c) Disposizioni disciplinari secondo modello CCL FFS. Riconoscimento ampia tutela di difesa per il dipendente interessato.

d) Tribunale arbitrale.

e) Regolamento commissione del personale secondo modello FFS.

f) Protezione dal licenziamento in caso di malattia e infortunio di 2 anni secondo modello CCL FFS.

g) Aggiornamento CCL su modifiche di Legge nel frattempo subentrate.

h) Maggior tutela contrattuale per gli autisti in caso di ritiro della patente.

GIORNATA ZPV

## Montagna, sindacato e comunità



Il gruppo della sottofederazione ZPV sul Monte Tamaro.

**Roberto Mocchi, presidente ZPV Ticino.** Non è stata la solita assemblea quella che si è svolta all'Alpe Foppa presso il Monte Tamaro, dove aria fresca e panorami mozzafiato hanno fatto da cornice a un appuntamento tanto insolito quanto riuscito.

L'iniziativa, organizzata dalla sottofederazione ZPV sezione Ticino, ha visto la partecipazione di 78 persone, unite dal desiderio di aggiornarsi sulle ultime notizie sindacali, ma anche di vivere insieme una giornata diversa.

L'evento si è aperto con un aperitivo, poi è intercorsa l'assemblea con una serie di interventi sui temi più attuali: la sicurezza del personale viaggiante, le trattative in corso sulle BAR e il riposizionamento del capotreno. Il comizio, animato e partecipato, ha confermato la volontà di non limitarsi all'ascolto, ma di portare idee e proposte concrete. Dopo

la parte più tecnica, il gruppo si è concesso un pranzo conviviale. Nel pomeriggio, con la seconda parte del programma, vi è chi ha scattato delle foto panoramiche presso la chiesa progettata dall'architetto ticinese Mario Botta, mentre altri hanno approfittato della discesa con la slittovia e l'adrenalinica Tirolese (lunga ben 400m) offerta dalla Sezione Ticino. Un momento semplice, fatto di chiacchiere, risate e condivisione, che ha dato nuova linfa al senso di comunità spesso messo alla prova dalla frenesia quotidiana.

L'incontro in montagna ha dimostrato che il sindacato non è solo documenti e trattative, ma anche capacità di creare legami umani. Un'esperienza che i partecipanti hanno già chiesto di ripetere, segno che la strada per un sindacato vicino alle persone passa anche attraverso luoghi e momenti capaci di unire impegno e leggerezza.

SOTTOFEDERAZIONE TS

## TS osserva con attenzione i cambiamenti in atto a FFS Cargo

**Servizio stampa SEV-TS.** Il Comitato centrale della sottofederazione TS si è riunito la sera del 22 settembre per preparare la riunione autunnale, in programma il giorno dopo a Oberentfelden. Fra i punti salienti trattati vi sono i cambiamenti che riguardano FFS Cargo.

Quale relatore ospite abbiamo potuto ascoltare Peter Luginbühl, nuovo responsabile della Produzione di FFS Cargo. Egli ci ha illustrato i cambiamenti in seno all'impresa di trasporto merci, che vengono pure presentati al personale Cargo nelle varie sedi. Ad essere interessato in modo particolare è il traffico a carri isolati (TCI). Sono tuttora in corso trattative con i 15 grandi clienti di FFS Cargo, che generano quasi l'80 per cento del volume di trasporti e sono la base per il nuovo concetto di TCI. Entro il cambiamento d'orario 2026/27, se il numero di carri dovesse restare quello odierno, verranno chiusi almeno 50 punti di servizio. Ciononostante si potrà ancora raggiungere il 98 per cento del volume di trasporto. FFS Cargo ritiene che grazie al nuovo modello di produzione verrà impiegato circa il 30 per cento in

meno di locomotive di linea, il 16 per cento in meno di quelle di manovra e un terzo in meno di personale. L'azienda sostiene che non ci saranno licenziamenti, anche perché nei prossimi anni molti degli attuali collaboratori andranno in pensione. Una notizia che il Comitato centrale accoglie con sollievo. Peter Luginbühl ha anche affermato che entro il 2033, a seguito dei numerosi pensionamenti, sarà necessario reclutare nuovi collaboratori per poter coprire il fabbisogno di personale.

**Comunicazioni dalla sottofederazione:** La nuova Assemblea dei delegati SEV, che si svolge negli anni senza Congresso, avrà luogo la prima volta l'11 giugno 2026. Vi parteciperanno nove delegati TS: uno per ogni sezione e due membri della Commissione centrale.

L'AD della nostra sottofederazione è invece prevista il 29 maggio 2026 a Olten; cerchiamo ancora membri per la Commissione giovani. Eventuali proposte all'AD dovranno pervenire entro il 29 marzo 2026. A fine agosto 2025 la nostra SF contava 2126 soci, un numero molto soddisfacente.



## SOTTOFEDERAZIONE RPV, CONFERENZA DEI PRESIDENTI

# Focus su: progetto «G-ensis» di FFS Cargo, sicurezza e acquisizione di nuovi membri

**Servizio Stampa UVRPV.** Il presidente centrale Danilo Tonina ha aperto il 22 settembre 2025, presso il Seehotel di Bönigen, l'annuale Conferenza dei presidenti riunita nuovamente con la seduta del comitato centrale.

Ha porto il saluto ai membri della commissione centrale, del comitato centrale, della commissione di verifica della gestione ed ai presidenti di sezione o ai loro sostituti. Il benvenuto è stato dato anche ai colleghi Vincent Brodard e Pietro Gianolli, traduttori per il francese risp. per l'italiano. Sono stati ringraziati in anticipo per il non sempre facile compito della traduzione simultanea.

Punti centrali erano quest'anno FFS Cargo ed il progetto «G-ensis» come pure la sicurezza, il numero di membri e, collegato con quest'ultimo punto, il reclutamento di nuovi membri.

In entrata il nostro presidente centrale ha illustrato l'attuale stato del progetto «G-ensis». I punti di servizio che, a partire dal 2027, saranno ridotti generano preoccupazioni e domande che si ripercuotono anche sui punti

di servizio attuali. La rete di trasporto, con il suo 98% di carri trasportati, è comunque una cifra positiva all'interno della prevista riorganizzazione. Di sicuro, il nuovo modello di produzione non diminuirà solo le locomotive necessarie ma, con la pianificazione ottimizzata, vi saranno ripercussioni anche sui collaboratori. In previsione della futura mancanza di personale specifico dovuto alla imminente ondata di pensionamenti si presenta una ulteriore sfida volta a garantire la necessità di personale a lungo termine. Qui risiede il rischio che forze di lavoro specifiche e di valore non possano essere inserite laddove sarebbero urgentemente necessarie e le misure di adattamento nella rete e la flessibilità dei collaboratori non siano più sufficienti.

Sono previsti dieci cambiamenti presso le sedi RPC e LPC e toccano in particolare tre punti principali: metodo di lavoro, orientamento e compensazione. Per illustrare e spiegare al personale sul posto lo stato attuale del progetto verranno svolti degli Road-

shows ai quali le colleghe ed i colleghi di FFS Cargo sono invitati a partecipare ponendo anche domande critiche in merito.

L'incidente nella galleria di base del San Gottardo del 10 agosto 2023 è stato, per la Svizzera e le FFS, un avvenimento di gravità inaudita. La lunga interruzione del traffico ferroviario ed i gravi danni al materiale rotabile ed all'infrastruttura sono state le maggiori conseguenze con danni che superano alcune centinaia di milioni. Il rapporto finale dell'autorità svizzera d'inchiesta sulla sicurezza (SUST) ha concluso che una non identificata crepa ha generato la rottura del disco di una ruota. A questo proposito, l'Ufficio federale dei trasporti (BAV) ha deciso delle proposte che, anche da parte FFS, sono state accolte positivamente.

Dalle sezioni è stata tematizzata la nuova comunicazione di manovra (RaKo) dove si è constatato che con i mezzi tecnici di RaKo si può ancora creare situazioni pericolose non addebitabili ad errori di applicazione. An-

che lo spostamento di punti di servizio Cargo e la soppressione di turni e la mancanza di personale preoccupano le sezioni. Pure i miglioramenti (scatti) salariali o la perdita di grosse prestazioni nel traffico merci e degli oli, affidate per migliori prezzi a altre imprese, preoccupano molto.

A tutto questo si aggiungono ancora le cifre relative ai membri che, per motivi diversi, sono in calo. Qui bisogna urgentemente trovare contromisure e Stefanie Furst, della casa madre SEV di Berna, si mette a disposizione per trovare alcune idee che aiutino a trovare nuovi membri. Con il suo modo semplice ed aperto ci ha illustrato come bisogna convincere un collega a sindacalizzarsi e quali punti specifici vanno toccati. Non si tratta però solo di trovare nuovi membri ma anche di convincere colleghe e colleghi anziane/i a rimanere fedeli al SEV. Vale in particolare specificare quali possibilità e quali offerte restano valide, la PV è solo una delle possibilità per restare in contatto con colleghe e colleghi. La protezione giuridica, anche con contributi sindacali ridotti, resta una prestazione completamente utilizzabile. Restano pure valide molte facilitazioni e le amicizie coltivate restano salde nel tempo. Il reclutamento è e resta importante ed i presidenti o i loro sostituti devono portare nella sezione questi aspetti motivando colleghe e colleghi a favore di una politica di reclutamento attiva. Tutto ciò all'insegna del motto «solo uniti siamo più forti».

Per concludere, alcune date da ritenere nell'agenda di ognuno:

Venerdì 10 ottobre 2025 si tiene una

giornata dei macchinisti B100 di tutte le Divisioni all'Hotel Bern a Berna.

Seduta del comitato centrale con la CVG: giovedì 12 e venerdì 13 febbraio 2026 a Buchs

Assemblea dei delegati RPV: giovedì 26 maggio 2026 Hotel Bern a Berna  
Assemblea dei delegati SEV: giovedì 11 giugno 2026

Conferenza dei presidenti: lunedì 5 e martedì 6 ottobre 2026

Assemblee di sezione 2026

San Gallo: martedì 10 febbraio, Berna: giovedì 12 febbraio, Zurigo: lunedì 16 febbraio, Losanna: mercoledì 18 febbraio, Bellinzona: giovedì 26 febbraio. Le assemblee di sezione nella Svizzera tedesca e a Bellinzona si svolgono tra le 14:00 / 14:30 fino a ca. le 18:00 con cena a seguire. A Losanna si tiene tra le 09:30 e le 16:00.

Dopo avere rese note le date ed informato i partecipanti sulla partecipazione specifica, è stato chiesto se vi erano altre domande. Non essendo stato il caso, il presidente centrale Danilo Tonina ha ringraziato i presenti per l'attenta partecipazione ed i traduttori per il loro lavoro. Anche da parte dei presenti vi è stato un applauso di ringraziamento che è andato anche al cassiere centrale Heinz Schneider che si è assunto nuovamente il compito di organizzare questa Conferenza dei presidenti. Vi sono poi state altre parole di ringraziamento per i colleghi del comitato centrale e per tutti i presidenti che si impegnano nella sottofederazione RPV e che hanno attivamente preso parte ai due giorni della Conferenza. Il presidente centrale ha quindi congedato tutti presenti augurando loro un buon rientro a casa.

## POLITICA FEDERALE

## Il CN respinge l'iniziativa dell'UDC

**USS** L'Unione sindacale svizzera accoglie con favore la netta bocciatura da parte del Consiglio nazionale dell'iniziativa dell'UDC. Questo testo equivarrebbe né più né meno alla denuncia degli accordi bilaterali con l'Unione europea. Provocerebbe uno sconvolgimento dell'attuale quadro normativo, con conseguenze nefaste per l'intera popolazione. Un sì a questa iniziativa getterebbe il Paese nel caos e metterebbe a repentaglio i salari, i posti di lavoro, l'assistenza sanitaria e la previdenza per la vecchiaia.

Con questa iniziativa, l'UDC porta la sua strategia all'estremo. Il suo obiettivo: imporre un cambiamento radicale del sistema, con conseguenze nefaste per l'intero Paese. L'introduzione di un limite massimo alla popolazione nella Costituzione porterebbe inevitabilmente alla fine degli accordi bilaterali con l'UE. Per i lavoratori e le lavoratrici, l'impatto sarebbe particolarmente devastante. Gli accordi sono infatti accompagnati da misure di protezione dei salari e di prevenzione degli abusi. La loro scomparsa aprirebbe la strada a una massiccia sottoquotazione salariale. I datori di lavoro potrebbero imporre più facilmente salari più bassi, approfittando di controlli indeboliti. I settori già sottoposti a forte pressione sarebbero i più duramente colpiti. Invece di garantire i diritti, la Svizzera rischierebbe di reintrodurre sistemi di contingenti o addirittura l'antico status di stagionale, un modello precario in cui i lavoratori e le lavoratrici, privati di

mezzi di difesa, sarebbero costretti ad accettare condizioni degradate e salari bassi.

Il sistema sanitario sarebbe una vittima collaterale. Già oggi la Svizzera ha una carenza di decine di migliaia di professionisti nel settore sanitario, gran parte dei quali proviene dall'UE. Senza la libera circolazione delle persone, la carenza di personale sanitario peggiorerebbe in modo drammatico. I pazienti dovrebbero aspettare più a lungo e la qualità delle cure ne risentirebbe. Gli ospedali rischierebbero di chiudere.

Anche la previdenza per la vecchiaia ne risentirebbe. I lavoratori provenienti dall'UE rafforzano l'AVS: pagano i contributi per anni, ma non percepiscono le rendite nella stessa misura. La scomparsa di questi contributi squilibrerebbe l'AVS. Con la logica conseguenza di una pressione politica a favore di una riduzione delle rendite o di un nuovo innalzamento dell'età pensionabile.

Questa iniziativa costituisce un progetto estremo, in un periodo già scosso da numerose incertezze. Nella nuova era Trump, caratterizzata da tensioni internazionali e da una crescente instabilità geopolitica, la Svizzera ha bisogno di relazioni affidabili con i suoi vicini. Anziché portare stabilità e sicurezza, l'iniziativa dell'UDC sarebbe sinonimo di isolamento, incertezza e indebolimento economico.

L'USS si impegnerà quindi con forza nella campagna per far fallire questa iniziativa radicale alle urne.

## SOTTOFEDERAZIONE PV

## Discussione sulle dimissioni dei membri al momento del pensionamento

**Alex Bringolf.** Il presidente centrale Roland Schwager ha accolto a Sargans i membri del Comitato centrale e i presidenti delle sezioni Est. A fare da filo conduttore, anche nella sesta riunione del CC di quest'anno, le dimissioni dal SEV dei colleghi che passano alla meritata quiescenza. Le sezioni ricevono dal segretariato centrale un elenco dei futuri pensionati, e possono così far conoscere a questi colleghi e colleghe la PV e le sue numerose prestazioni. Il SEV comunica anche le dimissioni dal sindacato al momento del pensionamento. La possibilità di prendere contatto con gli interessati fa sì che sovente essi ci ripensino e rimangono nel SEV. Per il sindacato ogni franco di contributo è prezioso e aiuta anche a finanziare le attività e le manifestazioni organizzate dalle sezioni.

I presidenti hanno riferito delle loro assemblee e degli eventi sezionali, che registrano sempre una buona affluenza. Nelle prossime settimane si terranno le assemblee autunnali e più avanti i tradizionali e apprezzati incontri prenatalizi. Le singole date sono pubblicate al nostro sito web.

L'Assemblea dei delegati PV del 7 ottobre si terrà a Grolley, la convocazione e i relativi atti sono già stati spediti. Sarà presente un rela-

tore che parlerà dall'intelligenza artificiale (IA) e delle sue conseguenze per noi come pensionati. Roland Schwager ha ricordato anche le conferenze delle sezioni SEV, previste a febbraio 2026 e le cui date saranno rese note sulla stampa sindacale e sul sito Internet del SEV.

Attendiamo con ansia informazioni sull'integrazione nello SwissPass di quel che resta delle nostre facilitazioni di viaggio, falcidiate dall'UFT. Sarà necessario procurarsi la tessera di colore rosso (SwissPass) per sé e i propri congiunti. Attendiamo istruzioni su come e dove si potrà effettuare la rispettiva ordinazione. A nostro avviso anche i pensionati più anziani dovranno poter richiedere lo SwissPass in forma non digitale, senza che questo comporti per loro restrizioni o costi aggiuntivi. Non tutti fra noi hanno la necessaria dimestichezza con le nuove tecnologie o possiedono un telefono cellulare. Dovremmo saperne di più da metà / fine ottobre.

È in corso alle Camere federali il dibattito sul finanziamento della 13esima AVS, una soluzione sembra ancora lontana. Resta la certezza che la sospirata rendita aggiuntiva verrà pagata per la prima volta a dicembre 2026. Un fatto positivo e che aiuterà molti, ad esempio, per

fronteggiare i continui rincari dei premi di cassa malati.

Nella recente assemblea straordinaria della Cooperativa delle case di vacanza e di sci dei ferrovieri (FSG) si è deciso di vendere le ormai vetuste case di Samedan. Marc Derungs, delegato per la PV, ha spiegato che con il ricavato potranno essere sistemati gli stabili di Grindelwald e di Bettmeralp. Resta assicurata in questo modo la continuazione della FSG: grazie quindi al comitato della FSG per la coraggiosa decisione.

In futuro, a quanto sembra, sulle carrozze ristorante delle FFS gli assegni Reka non saranno più accettati in pagamento. Le consumazioni dovranno essere pagate con altri mezzi, ad esempio la Reka Card. Sarebbe auspicabile che le FFS, come datore di lavoro, accordino qualche agevolazione supplementare al loro personale e ai pensionati. Il CC si informerà se, eventualmente, non potrebbe farlo il Fondo del personale. Con la Reka Card è possibile ottenere uno sconto del 20 per cento sulla prenotazione degli appartamenti della Cassa svizzera di viaggi.

L'incontro annuale si è chiuso poco dopo le 16, con gli auguri di Roland di un buon rientro e i ringraziamenti al collega Christian Niggli per l'ottima organizzazione.

SALUTE PUBBLICA

# Il fardello dei premi è oramai insostenibile

**USS** Il prossimo anno i premi aumenteranno nuovamente in modo massiccio. È stato appena annunciato un aumento del 4,4%. Mentre dieci anni fa una famiglia svizzera media doveva spendere in media quasi 11 000 franchi all'anno per i premi, nel 2026 tale importo supererà i 14 000 franchi. In Ticino, una famiglia paga oggi addirittura 5500 franchi in più rispetto a dieci anni fa. Questa evoluzione è dannosa per la salute pubblica, socialmente insostenibile ed economicamente assurda. Se un numero crescente di persone deve rinunciare a qualcosa per pagare i propri premi, non sono solo le persone interessate a soffrirne, ma è l'intera economia interna a risentirne. Infatti, quando le cure vengono rinviate a causa dei costi esorbitanti a carico dei pazienti, alla fine siamo tutti a pagarne il prezzo.

Un sistema sanitario di qualità e accessibile a tutti ha un costo. Ma non è scritto da nessuna parte che in Svizzera questo sistema debba essere finanziato in modo così antisociale, né che centinaia di milioni provenienti dai premi debbano essere sperperati in processi inefficienti. Le casse malati affermano che le loro spese amministrative sono rimaste stabili intorno al 5% dei premi. In parole povere, ciò significa che oggi nelle casse rimangono 500 milioni di franchi in più rispetto a dieci anni fa. Questo denaro è stato utilizzato per finanziare gli stipendi sempre più alti dei CEO, le campagne pubblicitarie sempre più costose e il brokeraggio assicurativo ancora in gran parte non regolamentato.

Le misure in grado di ridurre i premi sono note da tempo. La cartella clinica elettronica garantirebbe trasparenza ed eviterebbe doppiopioni nelle cure. Gli incentivi offerti dalle redditizie assicurazioni complementari a scapito dell'assicurazione di base, che sono dannosi, dovrebbero essere limitati. I sistemi tariffari dovrebbero rafforzare l'assistenza di base, piuttosto che finanziare gli stipendi esorbitanti di alcuni specialisti. Una politica farmaceutica coerente consentirebbe di ottenere prezzi ragionevoli e un maggior numero di farmaci generici. Infine, sono indispensabili anche una pianificazione ospedaliera coordinata a livello nazionale e una prevenzione degna di questo nome. Tutte queste soluzioni sono sul tavolo da anni, ma vengono sistematicamente bloccate in Parlamento dalle lobby interessate.

A breve termine, solo una soluzione di finanziamento sociale consentirà di alleggerire il carico sugli assicurati. Spetta ora ai Cantoni fissare un obiettivo sociale efficace in materia di onere massimo dei premi e garantirne il finanziamento. Questo compito sarà loro legalmente attribuito a partire dal 1° gennaio 2026. È infatti a partire da tale data che entreranno in vigore i nuovi aumenti dei premi e il controprogetto all'iniziativa per l'alleggerimento dei premi. L'aumento dei costi dovrà quindi essere sostenuto in parte dai Cantoni e non più solo dagli assicurati. È fondamentale che questo finanziamento avvenga in modo efficace. I mezzi ci sono. Ora bisogna agire.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale dei trasporti

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals ist die grösste und stärkste Gewerkschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Für das Projekt zur Intensivierung der regionalen Mitgliederbetreuung und zur Förderung der Sektionsarbeit sucht der SEV per 1. Januar 2026 oder nach Vereinbarung eine/n

## Gewerkschaftssekretär:in 80 % Team SBB, Region Mitte

Diese auf vorerst vier Jahre befristete Stelle umfasst folgende Tätigkeiten:

- Gewerkschaftliche Organisation (inkl. Mitgliedergewinnung) und Betreuung von Sektionen in der Region Mitte (von Olten, Basel, Muttenz, Bern, Luzern bis Brig)
- Unterstützung der Unterverbände und deren Sektionen beim Organisieren von nationalen Besuchstagen in der Region
- Betreuung von individuellen Anliegen der Mitglieder
- Ansprechperson vor Ort im Sekretariat Olten an mindestens einem zu definierenden Wochentag
- Organisation und Moderation der Sektionskonferenz in der Region Mitte
- Teilnahme an KODI-Sitzungen zur Koordination der SBB-Geschäfte
- Vertretung des SEV im Gewerkschaftsbund beider Basel

Im Idealfall bringen Sie Erfahrungen aus einer Tätigkeit bei SBB oder einem anderen Unternehmen im öffentlichen Verkehr mit.

- Sie sind eine gewinnende Persönlichkeit, die offen auf Menschen zugehen kann.
- Sie haben Freude am Kontakt mit Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr.
- Arbeitsort ist Bern oder Olten. Sie sind bereit, innerhalb der Region Mitte zu Reisen und auch abends oder frühmorgens unterwegs zu sein.
- In der deutschen Sprache sind Sie verhandlungssicher und verfügen über Französischkenntnisse.

Wir bieten Ihnen eine vielseitige Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Anstellungsbedingungen.

Weitere Auskünfte erteilt Patrick Kummer, Vizepräsident SEV, Tel. 031 357 57 57

### Sind Sie interessiert?

Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch) Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige elektronische Bewerbung entgegen.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



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 iscriverci 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 .....

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](http://www.sev-online.ch/shop)

## 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/](http://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](mailto:davide.perini@hotmail.com); oppure al segretario **Ferruccio Noto** 079 461 05 37, [c.f.noto@bluewin.ch](mailto: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!

sieri; **3.** Fissazione quota annuale; **4.** Proposte assemblea dei delegati 2026; **5.** Elezione Presidente e Vicepresidente; **6.** Eventuali.

**Al termine dell'Assemblea**, la sezione LPV Ticino sarà lieta di offrire ai presenti un **aperitivo** per passare un momento conviviale con tutti i presenti. **È gradita la conferma per ragioni organizzative.**

**Info e prenotazioni:**

Vincenzo Cartulano, GSM-r: +41 51 281 67 92;  
[vincenzo.cartulano@sbb.ch](mailto:vincenzo.cartulano@sbb.ch)

## LPV Sezione Ticino

**03.11**  
Assemblea generale

**Quando?** Lunedì **3 novembre** dalle **16.30**.

**Dove?** Alla **stazione di Chiasso**, nella Sala riunioni al 1° piano.

**Ordine del giorno:**

**1.** Rapporto del presidente; **2.** Rapporto del Cas-

## AS Sezione Ticino

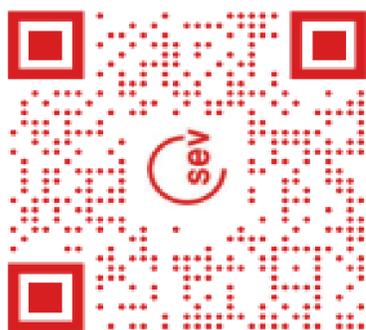
**20.11**  
Assemblea di Comitato

**Quando?** Giovedì **20 novembre** dalle **18.30**.

**Dove?** Alla Casa del Popolo di **Bellinzona**.

# Agenda 12/25

[sev-online.ch](http://sev-online.ch)



## 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](http://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](http://giornale@sev-online.ch)

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, [mutation@sev-online.ch](mailto: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](mailto:zeitung@sev-online.ch), [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG

**Stampa:** CH Media Print AG, [chmediaprint.ch](http://chmediaprint.ch)

**Prossima edizione:** venerdì **31 ottobre 2025**

**Chiusura redazionale:** **21 ottobre, ore 10.00.**

## I NOSTRI MORTI

**Karlen Walter**; 1944;  
macchinista, Minusio,  
PV Ticino e Moesano.

## AZIONI SUL TERRENO

# Il SEV a Chiasso smistamento



Lo scorso 18 settembre, il team del segretariato di Bellinzona è andato a trovare i colleghi di Chiasso smistamento per una profuqa mattinata di discussioni e un ottimo brunch preparato dal vicepresidente della PV Ticino e Moesano, Massimo Piccioli. Grazie a tutti i presenti!

## FLOTTILLA PER GAZA

## Arresto illegale di due membri



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Forte di sette imbarcazioni e di una ventina di membri d'equipaggio, la delegazione elvetica ha preso il mare a metà settembre per raggiungere la flottiglia internazionale, con l'intenzione di rompere il blocco indetto da Israele e portare aiuti umanitari a Gaza. Gli equipaggi della Flotilla, fra cui due membri del SEV, sono stati arrestati illegalmente. Sperano di ottenere un sostegno diplomatico, come la Direzione sindacale del SEV e l'USS hanno chiesto al DFAE.**

Marc Formosa e Lionel Simonin, ex e attuale presidente della sezione SEV VPT Lago Lemano (CGN), si sono imbarcati a fine settembre a bordo della Captain Nikos per unirsi alla Global Sumud Flotilla in rotta verso Gaza. La flottiglia conta circa 450 militanti di 44 nazionalità, suddivisi su una cinquantina di imbarcazioni.

A bordo del loro battello di 13,5 metri, Lionel e Marc spiegano che «Si sta abbastanza bene perché ben organizzato: con tre cabine doppie, due bagni, un angolo cottura, un salottino, un ponte esterno e un piccolo ponte superiore. Tuttavia niente lusso per le 12 persone a bordo». Quando li raggiungiamo, il 30 settembre, dicono di provare «Un misto di apprensione, compensato dal bisogno di essere sul posto.»

L'iniziativa pacifista internazionale punta a spezzare il blocco illegale imposto da Israele alla popolazione di Gaza e ad aprire un corridoio per far giungere aiuti umanitari (latte in polvere, filtri per l'acqua, medicinali...). Con quali possi-

bilità di riuscita? «Sono deboli a priori – ammettono – ma sembrano crescere man mano che gli Stati, sotto la pressione popolare come in Spagna, dei sindacati come la CGT in Francia, dei lavoratori portuali in Italia e delle persone che si ribellano in tutto il mondo, si svegliano, annunciano il loro sostegno alla flottiglia, al popolo di Palestina e al suo diritto all'autodeterminazione».

Ma perché sono partiti? «Per difendere il diritto umanitario, puntare i riflettori su Gaza e far pressione sui governi, finora inattivi e complici del genocidio. Perché gli stessi governi si vergognino vedendo che sono le persone semplici come noi che agiscono al posto loro. Come si possono guardare queste immagini e restare impassibili? Vedere morire di fame i bambini, assassinati dalle bombe e dai tiri dei cecchini israeliani e non far niente? Noi siamo il popolo e i bambini di Gaza sono nostri figli. Dobbiamo per forza assumerci dei rischi, andremo fin dove sarà possibile per portare il nostro messaggio umanitario e non-violento, ovviamente con l'idea di tornare presto ad abbracciare i nostri cari».

L'11 settembre l'Unione sindacale svizzera (USS) ha espresso il suo «sostegno ai rappresentanti della società civile e ai sindacalisti che si impegnano per la giustizia e la pace partecipando alla flottiglia diretta a Gaza» e ha esortato «le autorità israeliane a lasciar passare gli aiuti umanitari. (...) Gli attacchi ripetuti contro la popolazione civile, la carestia provocata dal governo israeliano e i suoi atti genocidi devono cessare», scrive l'USS, che si unisce nella solidarietà agli altri sindacati europei. I nostri due colleghi della CGN hanno anche il sostegno del

loro comitato, che ha affermato come «Davanti a una catastrofe umanitaria di ampiezza sconvolgente (...), salutiamo e condividiamo [il loro] impegno». Hanno espresso la loro vicinanza anche le sezioni SEV delle aziende tpg, tpf e MBC.

La missione è legata al loro lavoro nel SEV? «Tutte le lotte si fondono, e se non si fa niente ciò che oggi accade ai nostri vicini domani si ripeterà da noi. Quando i nostri colleghi ticinesi scoperano per proteggere i loro posti di lavoro, siamo solidali con loro e ci mobilitiamo. Come potremmo non farlo con i compagni palestinesi che perdono la vita per le bombe e la carestia? Il sindacalismo, la lotta e la solidarietà non hanno frontiere e non si fermano alle porte del cantiere navale, né quando si mette piede sulla terra ferma».

Fa riflettere la posizione ufficiale della Svizzera che sconsigliava di «intraprendere questo viaggio». Su richiesta del comitato della sezione SEV VPT Lago Lemano, il 22 settembre la direzione del SEV ha scritto al consigliere federale Cassis chiedendogli «Di fare tutto il possibile per garantire (...) ai nostri colleghi la sicurezza e la protezione necessarie, e (...) il sostegno diplomatico necessario da parte del Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) e del Consiglio federale». Anche la Commissione centrale VPT ha preso atto con soddisfazione di questa missiva. «Avere l'appoggio del DFAE sarebbe una prima tappa verso un cambiamento dell'atteggiamento della Svizzera e la fine della sua complicità e accondiscendenza nei confronti di Israele», insistono i nostri due colleghi a bordo.

Si intravede un timido passo avanti. «La Svizzera fornirà l'assistenza consolare prevista dalla legge», ha assicurato all'ATS il 24 settem-



Lionel, Marc et Stéphane : una parte dell'equipaggio della Captain Nikos, in rotta verso Gaza.

bre il portavoce del DFAE. In particolare a tutela di condizioni di detenzione conformi alla dignità umana, delle garanzie procedurali e del diritto alla difesa.

Marc e Lionel, come gli altri 350 attivisti della Flottiglia, sono stati arrestati illegalmente la mattina del 2 ottobre. Sono stati trasferiti nel carcere di massima sicurezza di Ktzi'ot. Il SEV e l'USS hanno esortato Cassis ad «Agire con tutti i mezzi a sua disposizione per ottenere il loro rapido rilascio». Durante la visita delle rappresentanze consolari, queste ultime hanno chiaramente indicato di non essere in grado di agire. Le condizioni di detenzione sono disumane e il trattamento umiliante e degradante: privazione del sonno, mancanza di accesso all'acqua e al cibo, assenza di cure, violenze verbali e psicologiche. Grazie alla Turchia, Lionel e Marco sono stati rimpatriati in Svizzera il 5 ottobre. Stéphane e altri sono ancora in carcere.

Informazioni: waves-of-freedom.ch/



## KOLMANSKOP, LA CITTÀ FANTASMA

Omar Cartulano

Un tempo colonia tedesca, dimora di sogni e ricchezze. Oggi la sabbia invade ogni edificio, come un lento respiro del deserto. Le pareti sbiadite raccontano storie dimenticate, mentre il silenzio avvolge tutto.

Qui, nel sud della Namibia, il tempo si è fermato agli anni Cinquanta, e la natura ha ripreso ciò che l'uomo aveva provato a domare. Un luogo sospeso tra memoria e oblio.

?

QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

### 1. La prima Carta d'Impegno per migliorare la sicurezza nel trasporto pubblico risale al...?

- a. 1291
- b. 1848
- c. 2000

### 2. Qual è la posizione del SEV in merito agli accordi bilaterali III?

- a. Dobbiamo dire di sì perché l'Europa è positiva, il suo inno è l'Inno alla gioia
- b. Osservare questo processo in modo critico e solo in seguito dire sì o no
- c. Dobbiamo dire di no perché l'Europa fa schifo: l'Eurovision è troppo kitsch

### 3. La Flottilla per Gaza aveva come obiettivo...

- a. ... la fornitura di aiuti umanitari (latte in polvere, filtri per l'acqua, medicinali)
- b. ... visitare il futuro resort di lusso della Riviera immaginato da Trump
- c. ... dimostrare che pure i marinai del Lago di Ginevra san navigare nel Mediterraneo

### 4. Dove lavora Nina Aebi?

- a. Alla funivia più alta della Svizzera, il Matterhorn Glacier Paradise a Zermatt
- b. Sull'autobus nella città più piccola della Svizzera, Avenches (VD)
- c. Presso la più grande stazione di smistamento della Svizzera, a Zurigo

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 21 ottobre 2025;**

**Per E-Mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Su internet:** [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

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

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

**Soluzione dell'edizione numero 11/2025:** b/c/b

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Hugo Jaggi**, di Bienne, membro della sezione **PV di Bienne**.

SULLE ORME DI ...

# Nina Aebi, tecnica degli impianti di sicurezza

**Renato Barnetta**  
[renato.barnetta@sev-online.ch](mailto:renato.barnetta@sev-online.ch)

**Nella più grande stazione di smistamento della Svizzera, Nina Aebi contribuisce in modo significativo alla sicurezza. Argoviese, formata come installatrice elettricista, interviene in caso di perturbazioni agli apparecchi centrali, che elimina il più rapidamente possibile. Nella sua professione è una delle poche donne a svolgere questa importante attività.**

Sin dalle prime ore del mattino cade una leggera pioggerella. Nei suoi abiti color arancione la 23enne Nina Aebi non si cura però del meteo avverso, perché i tecnici degli impianti di sicurezza devono rispondere alle chiamate con qualsiasi tempo. Sullo sfondo si intravedono altri lavoratori in tenuta arancione, che si perdono nella vastità dell'immensa area della stazione merci Limmattal. Con i suoi 64 binari, l'impianto situato a ovest di Zurigo è considerato uno dei più grandi ed efficienti d'Europa.

Nel settore degli impianti di sicurezza, Nina Aebi lavora nella tecnica di manovra. «Controlliamo regolarmente gli impianti tecnici, sostituiamo i pezzi deteriorati e documentiamo tutte le fasi di lavoro – ci spiega con orgoglio la giovane argoviese – così da evitare il più possibile interruzioni del traffico ferroviario.» Quando parla dei suoi compiti si percepisce il grande interesse che nutre per la tecnica. «Questi impianti costituisco-

no il fulcro della sicurezza nel traffico ferroviario, e proprio qui ho trovato l'attività che cercavo». L'entusiasmo per la tecnologia fa anche parte del suo tempo libero. Nina compie volentieri lunghi viaggi con la sua moto, e a volte ci mette mano quando qualcosa non gira come dovrebbe. Per lei andare in moto non è solo un hobby ma un modo di vivere.

Si dirige con passo sicuro verso una delle tre costruzioni che ospitano le pompe. Da sotto il berretto arancione fa capolino la treccia con la quale ha legato i capelli corvini. Nel piccolo fabbricato accanto ai binari si trovano le pompe idrauliche per il grande impianto di frenatura dei carri. Anche qui c'è sempre qualcosa da fare per lei, oggi però tutto sembra funzionare alla perfezione.

#### La tecnica di manovra, un mondo di uomini

Nina ha iniziato la sua attività alle FFS due anni e mezzo fa, oggi cura la manutenzione degli impianti di sicurezza. Alla domanda su quale sia la differenza rispetto al lavoro di installatrice elettrica che ha appreso in precedenza, risponde con un sorriso: «Qui non devo installare prese elettriche. È qualcosa di completamente diverso». A lei piace soprattutto la grande responsabilità che può assumere. «In particolare – sottolinea – apprezzo di poter lavorare in un settore che non molti conoscono e che è importante per l'esercizio ferroviario.»

La 23enne si è ben integrata nel suo team, ma si è dovuta guadagnare lo spazio in questo me-



RENATO BARNETTA

stiere. A volte le è anche capitato di non sentirsi presa sul serio. «Devi dimostrare di valere il doppio, proprio perché sei donna e giovane. Le conoscenze tecniche da sole non bastano» spiega ancora. Bisogna tenere duro e imporsi continuamente. «È impegnativo, a volte anche frustrante, ma tutto ciò mi ha resa più forte e determinata. Oggi so esattamente chi sono e che cosa so fare».

Che sia accettata dai colleghi maschi è ben visibile. Durante il nostro giro la salutano per nome e ogni tanto le lanciano una battuta, a cui lei ribatte prontamente. Nina Aebi appare sicura di sé, e quando le chiediamo dei suoi obiettivi professionali risponde in modo altrettanto sicuro: «Per me è chiaro, fermarmi non è un'opzione. Voglio approfondire le mie conoscenze tecniche, acquisire ulteriori qualificazioni e ampliare le mie basi passo dopo passo». Sul lungo tempo, può anche immaginarsi di poter assumere maggiori responsabilità.

#### L'impegno sindacale

La nostra argoviese fa parte del SEV da quando lavora alle FFS. Organizzarsi è stata una scelta naturale. «Avere un sindacato che ti copre le spalle è senz'altro la cosa migliore», spiega. Se hai bisogno di qualcuno che ti affianca quando devi affrontare un colloquio difficile, è più facile che presentarsi subito con un avvocato. Nina si dice contenta di aver avuto l'aiuto del SEV in una particolare occasione. Già il colloquio con la segreteria sindacale incaricata le era servito, e ora rac-

conta volentieri quanto sia stato positivo essere ascoltati. «Trovo sensazionale essere presa sul serio – non importa per quale genere di problema. Quando si telefona al SEV non ti considerano un numero, ma vieni trattato come una persona». Apprezzo davvero molto questa disponibilità, aggiunge Nina. Questo dà sicurezza e coraggio in presenza di questioni difficili.

Ma quando le chiediamo se vede spazi di miglioramento per il SEV, la risposta è netta: «Trovo che su certi temi il sindacato dovrebbe intervenire con maggiore fermezza, in difesa del personale», spiega. «A mio modo di vedere infatti, il SEV deve impegnarsi per tutelare noi che lavoriamo e i nostri interessi, non per salvaguardare strutture di potere esistenti».

Per il futuro, la giovane collaboratrice delle FFS potrebbe anche pensare di darsi da fare nel nostro sindacato. «Ho vissuto di persona quanto conti veramente essere presi sul serio», chiarisce Nina, che non esiterebbe a far sentire la sua voce nel SEV per dare sicurezza agli altri. Allo stesso modo, potrebbe fungere da punto di contatto tra generazioni diverse. Se si ascoltassero entrambe le parti e si considerassero le esigenze da un'altra prospettiva, si potrebbero trovare molte buone soluzioni. Il nostro giro con Nina Aebi giunge al termine. Una locomotiva Cargo sosta solitaria sui binari, piove ancora leggermente. Per la giovane tecnica degli apparecchi centrali il lavoro continuerà nel pomeriggio. Di certo non ha di che annoiarsi perché, come dice lei stessa, qui non c'è nessuna routine: ogni giorno porta cose nuove.

## SPALLONE

Tomothy Hofmann

