



SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



GIORNATA B100

Essere meglio valutati

► p. 6

EDITORIALE di Aroldo Cambi

Un pozzo senza fondo

► p. 3

Abbiamo già riferito in dettaglio del discutibile cambiamento della soluzione previdenziale della Società di Navigazione Lago di Lugano (SNL): gravi e persino imbarazzanti conflitti di interesse, spese di gestione patrimoniale cinque volte superiori alla norma e una performance nettamente e costantemente inferiore alla media ci hanno spinto a presentare un reclamo all'autorità di vigilanza competente a Zurigo.

Questa complessa procedura richiederà diversi mesi e si prevede che l'autorità di vigilanza giungerà a una conclusione alla fine del 2025, al più tardi all'inizio del 2026. Le nostre scoperte sono così sorprendenti e sconcertanti che difficilmente riusciamo a immaginare che non avranno conseguenze. Ma aspettiamo con pazienza e fiducia.

La SNL sembra però non avere questa pazienza e questa fiducia. Il nostro segretario sindacale responsabile del dossier Angelo Stroppini ed io siamo stati recentemente invitati a una conciliazione. L'accordo offerto era, in parole povere: «Ritirate le accuse mosse finora e in cambio non vi citeremo in giudizio». Va da sé che abbiamo respinto con fermezza e indignazione un'offerta del genere.

Nel frattempo, la SNL è stata oggetto di numerosi atti parlamentari del Gran Consiglio ticinese. Oltre alle numerose domande relative alla cassa pensioni, sono oggetto di chiarimenti anche i crediti concessi e ammortizzati per un importo di 391.712 franchi. Il presidente della SNL Agostino Ferrazzini dispone della firma individuale all'interno della SNL e commenta così:

«Anche il nostro predecessore nel 1916 aveva la firma individuale, è una nostra tradizione». Non è uno scherzo! Attualmente si sta anche discutendo la concessione di un prestito a sei cifre a una società di catering il cui presidente è Martino Pinelli, uomo di fiducia del presidente della SNL Agostino Ferrazzini, e la cui vice presidente è Mirjam Ferrazzini, sua moglie. Come se ciò non fosse già abbastanza strano, la Gastroline non permette nemmeno che i suoi conti vengano revisionati.

Al SEV abbiamo già avuto modo di constatare questo modo di procedere inaccettabile da parte della SNL durante l'inchiesta sulle casse pensioni. È inaccettabile che la SNL si permetta semplicemente di ammortizzare crediti enormi licenziando al contempo tre collaboratori meritevoli.

Formazione

Dialogo sull'importanza di quella sindacale.

2

Carta

Com'è nata la Carta contro la violenza? Il racconto dei pionieri.

4

Pompieri FFS

Una giornata alla scoperta del treno di spegnimento e soccorso a Biasca.

5

Cactus per FFS Cargo

Pro Alps (precedentemente Iniziativa delle Alpi) assegna quest'anno il suo premio satirico «Teufelsstein» a FFS Cargo. Questo premio negativo viene assegnato alle aziende la cui politica ostacola il trasferimento del traffico stradale su rotaia. Pro Alps motiva così l'assegnazione di questo premio a FFS Cargo: «L'annuncio da parte di FFS Cargo della soppressione di siti operativi e la politica che conduce da diversi anni contro il trasferimento sono assurdi, contrari alla volontà della popolazione e non sostenibili».

Politica d'austerità

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTE-E) respinge diverse proposte di risparmio del Consiglio federale. Si oppone sia alla riduzione dei contributi al Fondo infrastrutturale ferroviario (FIF) sia ai tagli alla promozione di sistemi di propulsione alternativi per autobus e battelli. La Commissione delle finanze del Consiglio nazionale (CdF-N) si pronuncia invece a stretta maggioranza a favore di misure di risparmio nel settore del trasporto regionale viaggiatori (TRV). La questione se il Parlamento seguirà effettivamente le decisioni della commissione rimane aperta e sarà discussa nelle prossime sessioni.

Microplastiche nel Seealpsee

Nemmeno il Seealpsee, lago situato nelle Alpi appenzellesi e raggiungibile solo a piedi, sfugge a microplastiche e sostanze chimiche. Il Centro Ecotox di Dübendorf (ZH) ha esaminato dei campioni di sedimenti, prelevati in due punti del lago nell'agosto del 2024. I risultati dimostrano come anche i bacini remoti siano influenzati dall'azione dell'uomo e neanche queste acque siano esenti da ospiti indesiderati come le microplastiche. Gli esperti sospettano che la fonte siano i rifiuti derivanti da imballaggi alimentari, bottiglie e mozziconi di sigarette. Sebbene i veicoli non possano arrivare fino al Seealpsee, sono state rilevate pure sostanze chimiche da far risalire all'usura degli pneumatici. Alcuni di questi composti si trovano però anche in cosmetici e prodotti per la cura del corpo e potrebbero quindi essere entrati nel lago tramite i bagnanti.



Matthias Hartwich e Sibylle Lustenberger con il nuovo programma formativo di Movendo e del SEV.

FORMAZIONE

Rappresentare meglio i nostri interessi

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

L'attuale edizione del giornale SEV contiene il programma formativo per il 2026. Il programma comprende sia i corsi dell'istituto di formazione sindacale Movendo, sia l'offerta formativa SEV. Il presidente SEV Matthias Hartwich e la responsabile SEV per la parità e la formazione Sibylle Lustenberger si sono incontrati per discutere di formazione sindacale.

Matthias Hartwich: abbiamo appena pubblicato il nuovo programma formativo. È un buon momento per parlare di formazione e sindacato. Ci sono anche altri motivi?

Sibylle Lustenberger: Sì, Movendo festeggerà il prossimo anno il suo 25° anniversario. È interessante notare che Movendo non è stato il primo istituto di formazione dei sindacati svizzeri: il primo è stato fondato già nel 1912. Il nostro lavoro di formazione sindacale ha quindi una lunga tradizione. L'obiettivo è quello di rafforzare i membri nel loro lavoro e nella difesa dei loro interessi. Il programma formativo di Movendo offre corsi su misura per la vita lavorativa: salute sul posto di lavoro, sonno, alimentazione, discriminazione, ma anche conoscenza dei propri diritti e impegno a favore degli altri. Allo stesso tempo, si tratta anche di comprendere le condizioni strutturali e politiche che caratterizzano la vita lavorativa. In questo modo, non solo i singoli, ma tutti i colleghi e le colleghe possono trarne beneficio.

Matthias Hartwich: Sembra interessante. Se ho capito bene, l'attività formativa di Movendo si basa su tre pilastri: qualifiche professionali, competenze personali come la retorica o la conduzione di riunioni, conoscenze su tematiche giuridiche come la legge sulla durata del lavoro o il funzionamento delle commissioni. Alcune offerte

possono sembrare insolite agli occhi di chi non ne fa parte, ma hanno sempre una rilevanza concreta, giusto?

Sibylle Lustenberger: Esatto. I corsi Movendo sono principalmente interprofessionali, quindi rilevanti per tutte le nostre e i nostri affiliati. Inoltre, ci sono corsi specifici per il SEV, ad esempio l'introduzione alla legge sulla durata del lavoro, un corso estremamente popolare. Questo è particolarmente importante affinché i nostri membri possano conoscere e difendere i propri diritti sul posto di lavoro.

Matthias Hartwich: Il primo istituto di formazione dei sindacati è stato quindi fondato sette anni prima del SEV. La formazione dei lavoratori e delle lavoratrici era quindi già un punto centrale prima della fondazione di molti sindacati. Solo chi comprende il mondo e il mondo del lavoro può prendere decisioni fondate e rappresentare con successo gli interessi comuni. Oggi teniamo anche corsi nella nostra sede sindacale in Steinerstrasse 35. Mi piacerebbe utilizzare la nostra sede sindacale ancora di più come luogo di apprendimento e di incontro, anche dal punto di vista culturale. Cosa ne pensi?

Sibylle Lustenberger: È un'idea stimolante. Possiamo svilupparla ulteriormente. Conosco gruppi di lettura universitari che leggono e discutono libri insieme. Potremmo valutare formati simili anche per noi. È importante però tenere conto delle condizioni dei/delle partecipanti, come la trasferta o il lavoro a turni. Abbiamo colleghe che vengono da lontano o colleghi che non riescono a trovare facilmente il tempo per seguire un corso. Alcuni anni fa Movendo ha iniziato a offrire webinar, ovvero corsi che possono essere seguiti via Internet. Ne parla ad esempio Pierre-Yves Maillard dal Palazzo federale. Le offerte digitali sono un ottimo complemento, soprattutto per i colleghi e le colleghe che non possono essere presenti in sede.

Matthias Hartwich: Naturalmente vogliamo

ravvivare la sede, ma anche utilizzare forme di apprendimento elettroniche. Particolarmente interessante è la nostra nuova piattaforma di e-learning. Ciò significa che non è necessario recarsi necessariamente a Berna per frequentare un corso, ma è possibile proseguire la propria formazione in base alle esigenze e alle possibilità personali.

Sibylle Lustenberger: Al momento stiamo lavorando a un progetto pilota per il personale di locomotiva in occasione della preparazione all'esame periodico. In collaborazione con i formatori delle FFS, stiamo sviluppando la piattaforma in modo che i membri possano imparare in modo autonomo, verificare il loro livello di conoscenza e utilizzare le possibilità di contatto. Se il progetto pilota avrà successo, potremo estendere il formato anche ad altri gruppi professionali e settori. Tali formati digitali integrano i corsi in presenza, ma non li sostituiscono. Lo scambio personale rimane fondamentale.

Matthias Hartwich: Il lavoro sindacale vive delle persone, dell'apprendimento e dello scambio reciproci: nessuno schermo può sostituirlo, ma solo integrarlo. Per concludere: c'è qualcos'altro che vorresti raccomandare ai nostri soci e alle nostre socie?

Sibylle Lustenberger: Ogni membro può frequentare gratuitamente un corso Movendo all'anno e un numero illimitato di corsi SEV. Questo è compreso nella quota associativa. I nostri membri utilizzano intensamente questa offerta. La domanda è elevata e il programma è molto apprezzato. Personalmente, mi stanno particolarmente a cuore i corsi incentrati sul lavoro sindacale, ad esempio quelli rivolti ai comitati di sezione, in cui vengono trasmesse nozioni di base e vengono proposti esercizi pratici come giochi di ruolo.

Matthias Hartwich: Auguro a tutti i membri un grande successo nello studio. È l'arma più potente nella lotta per i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

SIMON BURGUNDER risponde

Garantire l'ampliamento ferroviario

Il 9 ottobre il Consiglio federale ha pubblicato il rapporto del Prof. Ulrich Weidmann del Politecnico federale di Zurigo, nel quale vengono delineati possibili scenari per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto fino al 2045. In che misura riguarda il SEV?

Il rapporto Weidmann lo dimostra chiaramente: occorrono più fondi per l'ampliamento della rete ferroviaria, al fine di poter far fronte alle crescenti esigenze di mobilità. Il SEV accoglie con favore il fatto che il Consiglio federale abbia incaricato il DATEC di elaborare una variante di ampliamento che preveda fondi supplementari. Il FIF deve essere aumentato di 10 miliardi di franchi. Ciò è possibile solo con un finanziamento sostenibile del FIF. Per questo motivo il SEV chiede che i tagli previsti nel pacchetto di misure di alleggerimento del bilancio 27 per il FIF vengano abbandonati. Allo stesso tempo, occorre sfruttare appieno il margine di manovra finanziario offerto dalla TTPCP. È incomprensibile che le tariffe non vengano automaticamente adeguate al rincaro ed estese ai camion elettrici a partire dal 2029, come propone la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale.

Per il SEV una cosa è chiara: gli investimenti non devono limitarsi al cemento e all'acciaio. Occorre personale sufficientemente qualificato per garantire la sicurezza e l'affidabilità delle infrastrutture e dell'esercizio ferroviario, che si tratti di macchinisti, assistenti alla clientela, addetti alle pulizie o ancora di personale addetto alla pianificazione, al servizio clienti, alla sicurezza e alla manutenzione. La mancanza di mezzi compromette non solo le condizioni di lavoro, ma anche la qualità e la sicurezza.

Ma proprio nel settore del Trasporto regionale viaggia-tori il Consiglio federale vuole risparmiare! Il SEV ritiene che l'aumento moderato di 160 milioni di franchi deciso dal Consiglio degli Stati sia urgentemente necessario. La questione di quanto denaro servirà al TRV fino al 2028 deve essere decisa separatamente dal pacchetto di sgravi. L'argomentazione della Commissione delle finanze del Consiglio nazionale è estremamente pericolosa. Chi vuole rafforzare il trasporto pubblico deve essere disposto a investire in personale, esercizio e manutenzione.

Simon Burgunder è coordinatore della politica dei trasporti del SEV. Hai domande? Scrivici all'indirizzo giornale@sev-online.ch.



Questi tre licenziamenti non sono, come dice SNL, una misura di riorganizzazione aziendale, ma dei mirati licenziamenti antisindacali. I tre colleghi licenziati erano infatti vicini al Sindacato e voci critiche all'interno dell'azienda. Il primo era membro della commissione del personale, il secondo era il candidato per rappresentare il personale nel consiglio di fondazione della cassa pensioni ed il terzo ha fatto intervenire il Sindacato per far valere i suoi legittimi diritti su questioni relative alla Legge sulla durata del Lavoro. Tre dipendenti scomodi da eliminare, e così è stato fatto.

Questi licenziamenti sono avvenuti subito dopo che la Direzione SNL ha inoltrato ai Sindacati la disdetta straordinaria immediata del CCL. Una strategia chiara per eliminare dal tavolo negoziale chi aveva rilevato diverse situazioni preoccupanti quali:

- la gestione poco trasparente della Cassa Pensioni;
- l'aggiramento del CCL del Lago Maggiore;
- le irregolarità nel rispetto della Legge sulla durata del Lavoro e rispettiva Ordinanza

Su questi punti sensibili i Sindacati hanno riscontrato difficoltà ad ottenere informazioni come pure ad instaurare un dialogo sociale costruttivo con la Direzione.

Petizione contro quello che è un attacco all'attività sindacale

Ai nostri occhi questi licenziamenti non sono una coincidenza: sono un attacco diretto e deliberato contro l'attività sindacale. Sono il chiaro segnale di una politica di repressione e intimidazione. Non è accettabile che questo avvenga, a maggior ragione in un'azienda che riceve finanziamenti pubblici. Ed è proprio per questo che la petizione ha ottenuto un enorme successo in tutta la Svizzera: le numerose firme sono un'attestazione di solidarietà con i tre lavoratori licenziati e con tutti gli altri lavoratori ancora in forza all'azienda, che si trovano in balia di un datore di lavoro senza scrupoli.

- Con la petizione, i firmatari chiedono:
- il ritiro immediato dei licenziamenti;
 - l'intervento urgente delle autorità politiche e istituzionali del cantone e della città;
 - lo stop a ogni finanziamento pubblico a chi calpesta i diritti fondamentali dei lavoratori e delle lavoratrici.

L'indifferenza non è un'opzione, i firmatari hanno reagito, consapevoli che ciò che oggi ha colpito i colleghi di SNL, in futuro potrebbe toccare a loro e non è accettabile che chi difende i propri diritti venga punito.

Chiesto l'intervento dell'Ufficio cantonale di conciliazione

I sindacati hanno inoltre chiesto l'intervento dell'Ufficio cantonale di conciliazione per quanto riguarda la questione della disdetta immediata del CCL da parte di SNL del mese di giugno. Disdetta prontamente contestata dai Sindacati firmatari del CCL, ma sulla quale finora la Direzione dell'azienda non ha dimostrato di voler trovare una soluzione.

+

Con **6,08 miliardi di passeggeri-chilometri, nel terzo trimestre del 2025 il trasporto ferroviario di viaggiatori ha raggiunto un nuovo record assoluto** dall'introduzione del rapporto trimestrale delle ferrovie nel 2014, secondo i dati del Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (Litra) e dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP). La soglia dei 6 miliardi è stata così superata per la prima volta. Ciò corrisponde a un aumento del 4,5% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. **La situazione migliora leggermente nel settore del traffico ferroviario merci: i 2,78 miliardi di tonnellate-chilometro nette corrispondono a un aumento dell'1,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e dell'1,0% rispetto al secondo trimestre 2025.** Il prossimo trimestre mostrerà se questo leggero aumento preannuncia già un'inversione di tendenza. Grazie alla forte crescita del trasporto passeggeri, le richieste di tracce ferroviarie aumentano del 2,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

—

PETIZIONE SNL

Ricci pungenti contro i licenziamenti

Michael Spahr/Veronica Galster
michael.spahr@sev-online.ch

Sono più di 1.300 le firme della petizione promossa dal SEV provenienti principalmente da diverse aziende di trasporto della Svizzera, in particolare compagnie di Navigazione, contro i tre licenziamenti

antisindacali attuati da SNL lo scorso 29 luglio dopo che l'azienda aveva inoltrato ai Sindacati la disdetta straordinaria del Contratto collettivo di lavoro. Le stesse verranno spedite alla Direzione SNL con un pacco contenente ricci di castagne, la versione nostrana del cactus, in segno di disapprovazione per l'agire di SNL.

La difficile situazione economica, i numerosi cantieri in Germania e l'incertezza che regna in Italia esercitano una forte pressione su **FFS Cargo International**, così come sull'intero settore del trasporto ferroviario di merci. Il calo delle prestazioni di trasporto e le perdite finanziarie colpiscono duramente anche i dipendenti. Purtroppo non si possono escludere licenziamenti, in particolare tra il personale di locomotiva e il personale amministrativo, il che getta molti dipendenti in una situazione di grande incertezza. L'intero settore del trasporto merci su rotaia soffre di ritardi, cancellazioni di treni e trasferimento dei trasporti su strada. Le trattative salariali inizieranno a metà novembre in condizioni difficili, con l'obiettivo di trovare soluzioni eque e sostenibili per i dipendenti nonostante la pressione economica.

25 ANNI DI CARTA CONTRO LA VIOLENZA

Lo sguardo dei pionieri del Gatu

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Il prossimo 25 novembre commemoreremo i 25 anni della prima Carta d'impegno per una maggiore sicurezza nei trasporti pubblici (TP) e la rinnoveremo. Torniamo alle origini – nel 2000 – con i promotori della prima Carta, quando tutto era ancora da fare.

Alla fine di settembre, nella sede del SEV a Losanna, abbiamo incontrato tre promotori della Carta contro la violenza del 2000. Con le loro parole, ci raccontano gli inizi della Carta e la battaglia durata fino al 2007 affinché le aggressioni contro il personale dei trasporti fossero perseguite d'ufficio dalla legge. Altri membri illustri del Gruppo autonomo dei trasporti urbani (Gatu), ora integrato nella VPT, come Martial Sandoz, non hanno potuto partecipare, mentre Frank Kurmann e Bernard Mottet sono deceduti. Intorno al tavolo ci sono Johan Pain, «padre spirituale» della Carta del 2000, a lungo presidente del Gatu, ex presidente della sezione VPT-tl ed ex autista di autobus tl (1986–2015) ora in pensione; Gilbert D'Alessandro, ex membro del comitato del Gatu, attuale presidente centrale della VPT, autista di autobus presso i TPF ed ex presidente della sezione TPF urbana, e Pierre Dovat, segretario del Gatu, autista di autobus (1975–1992) poi di tram (1992–2017) in pensione presso i tpg, membro del comitato centrale ed ex presidente della sezione tpg-Exploitation.

Giornale SEV: Perché nel 2000 vi è venuta l'idea di una Carta contro la violenza?

Johan Pain: Nella Svizzera romanda c'erano problemi di violenza di cui eravamo testimoni al Gatu. Eravamo senza protezione.

Gilbert D'Alessandro: Conducenti e controllori provavano un senso di insicurezza. Quando sono entrato a far parte del gruppo, si combattevano chiaramente sia la violenza fisica, sia quella verbale. Entrambe fanno male. Anche certi gesti. Nel 1998 sono stato vittima di una brutta aggressione. Ai Tpf non c'era nulla. Questo ha alimentato il desiderio di entrare a far parte del Gatu e lavorare su questa Carta.

JP: Durante i nostri incontri e scambi con i sindacalisti e i militanti sindacali di altre città europee come Montpellier, abbiamo appreso che avevano adottato una Carta. Abbiamo invitato i colleghi francesi a Losanna, dove abbiamo organizzato una tavola rotonda con il comitato e le sezioni romande del Gatu, i rappresentanti di tl,

tpg e TPF urbana e il segretario sindacale SEV Francis Barbezat. Le direzioni hanno ritenuto che la Carta fosse una buona idea e che fosse necessario lavorare insieme. E da lì siamo partiti.

Pierre Dovat: Il testo è stato scritto da noi del comitato del Gatu, con l'aiuto di Barbezat. Doveva essere credibile!

Perché gli inizi di questa Carta sono in gran parte romandi?

GD: Bisogna capire cos'era il Gatu. Era un raggruppamento insoddisfatto della sottofederazione VPT. Un gruppo autonomo. Riunivamo soprattutto – per quasi il 90% – i settori urbani della gomma. E, a parte la STI, la Fart e la TPL in Ticino, nel resto della Svizzera non c'erano lavoratori urbani sindacalizzati nel SEV. Successivamente abbiamo contattato i sindacati Vpod/ssp e syndicom.

PD: Il Gatu era quindi innanzitutto romando. Logicamente, le prime aziende firmatarie il 16 novembre 2000 sono state romande: tl, tpg, tpf, tn, vmcv e trn.

JP: Bernmobil, la prima azienda della Svizzera tedesca ad aver firmato la Carta nel 2001, ha i propri membri iscritti al sindacato Vpod/ssp per ragioni storiche. Lo stesso vale per Zurigo e Bienne. CarPostal ha firmato nel 2002. Poi si sono aggiunte le compagnie di navigazione.

Le questioni relative alla violenza riguardavano anche i colleghi e le colleghe delle FFS, vero?

JP: Sì, ma nei congressi del SEV i membri del Gatu erano un po' visti come dei paria. A livello delle sottofederazioni delle FFS, gli unici che li sostenevano erano i controllori della ZPV, perché la questione li riguardava direttamente.

GD: In particolare con la ZPV Lausanne, con la quale eravamo in stretto contatto. È per questo motivo che le FFS hanno firmato la Carta nel 2002. O almeno la filiale losannese delle FFS...

JP: Al SEV, tutto ciò che proveniva dal Gatu era mal visto e talvolta finiva in litigi. Eravamo considerati troppo rivoluzionari e di sinistra. Noi volevamo un sindacalismo di base. Non gradivano molto questa Carta, frutto del lavoro della base.

PD: Tuttavia, quello che volevamo era proteggere i nostri colleghi conducenti. Abbiamo chiesto, ad esempio, la creazione di un gruppo di lavoro paritetico tra direzione e sindacato per promuovere questa Carta e adottare misure preventive e di sostegno in caso di aggressione. Ciò ha portato all'installazione di telecamere sugli autobus.

Eva Schmid. Urs lavora presso una ferrovia di montagna. Ha iniziato come accompagnatore treno e oggi è capo movimento e capo stazione. Il contatto con la clientela in questi maestosi scenari di montagna gli piace molto, anche se è sempre più turbato dall'aumento delle aggressioni, anche nel settore turistico. Fortunatamente, sin'ora non ha mai subito violenze fisiche, ma spesso è stato vittima di attacchi verbali, in cui si è sentito trattato da «incapace» o da «idiota» non appena le cose non andavano come auspicato dal cliente. Protagonisti di simili «intemperanze», come le chiama Urs, sono spesso clienti svizzeri, che dimostrano poca comprensione quando, per esempio, il proseguimento del viaggio senza prenotazione risulta impossibile perché il treno è già completo.

Le situazioni più delicate sono quando i viaggiatori vogliono salire sul treno. Una volta che questo è arrivato in stazione e che le barriere che trattengono la folla sul marciapiede sono state aperte, molti iniziano a spingere. «Ognuno pensa per sé, si comincia a sgomitare, alcuni persino a correre e c'è anche chi cade o viene spinto da parte», racconta Urs. Recentemente ha vissuto una situazione in cui un uomo, che si era lanciato in avanti, avrebbe travolto una famiglia se lui non avesse deciso di bloccarlo con il proprio corpo. Dopo un momento di tensione, l'uomo ha accettato la situazione e ha proseguito con più calma. Vi sono poi anche casi di aggressività tra viaggiatori e a Urs è già successo alcune volte di assistere a minacce dirette, del tipo: «Ti tiro un pugno sul muso».

Ciò nonostante, Urs si sente abbastanza sicuro. Come accompagnatore treno, lui viaggia nello scompartimento di testa, mentre i viaggiatori salgono sugli scompartimenti dietro. È in costante collegamento radio e nelle stazioni a valle e a monte sono sempre presenti colleghi e colleghe. «In questo modo, possiamo sostenerci reciprocamente in seno al team».

Urs deve però ammettere che i toni negli ultimi anni si sono fatti sempre più aspri. Una percezione che ha avuto anche sui posti di lavoro precedenti. Numerosi viaggiatori appaiono stressati e molti reagiscono con insofferenza agli oneri derivanti dall'organizzazione della propria gita. «Spesso mancano la pazienza e il riguardo per gli altri. Noi facciamo di tutto per rendere le esperienze dei nostri ospiti piacevoli, ma occorrerebbe maggior ri-

spetto da parte di tutti». L'appello che Urs lancia ai tornelli «Slowly, do not run!» va oltre alla disposizione di sicurezza; è anche e soprattutto un invito al rispetto reciproco e al voler approfittare appieno di una rilassante giornata in montagna.

Condannati per ingiurie

Le aggressioni verbali possono portare a una condanna, come riporta *La Liberté* del 16 ottobre. Due passeggeri particolarmente maleducati e recidivi sono stati condannati a pene detentive in giorni-multa per aver insultato una conducente e un conducente di autobus nella Gruyère. 1.800 franchi per uno e 1.400 per l'altro. **ysa**



Da sin. a dx.: Johan Pain, Gilbert D'Alessandro e Pierre Dovat, pionieri della carta del 2000.

JP: Tranne che sui tl. È l'unica impresa di autobus del Canton Vaud che non dispone di videosorveglianza. L'ho segnalato al consiglio comunale di Losanna.

25 anni dopo, la storia vi dà ragione, giusto?

JP: Non si può riscrivere la storia. Ma è vero che è importante che le proposte provengano dalla base e che il sindacato sia lì per attuarle. È il caso della sicurezza e delle indagini sulla salute dei nostri colleghi e delle nostre colleghe. Sono orgoglioso di vedere che nel 2025 queste due questioni sono al centro delle preoccupazioni del SEV.

Nel 2000 pensavate già alla possibilità che le aggressioni contro il personale di guida fossero perseguite d'ufficio?

GD: Sì, era proprio così. Volevamo seguire l'esempio dei nostri colleghi francesi. Bisogna ricordare che sono stati gli autisti di autobus a redigere questa Carta! Ci avevamo pensato, ma non sapevamo come formularla. Ma era quello che volevamo con l'idea di modificare la legislazione per rafforzare la nostra integrità morale e fisica, principi che figurano nella Carta.

JP: È qui che Erwin Jutzet ha svolto un ruolo importante. Era consigliere nazionale friburghese del PS e ricopriva incarichi giuridici presso il SEV. Ha capito come tradurre la nostra idea in legge. Ha presentato una mozione alle Camere federali che nel 2007 ha portato all'inserimento del perseguimento d'ufficio nella legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) all'articolo 59.

PD: Anche la nostra petizione, che ha raccolto 10.000 firme, contro la violenza nei trasporti pubblici e a sostegno della mozione Jutzet da noi presentata nel marzo 2006, ha dato un contributo importante.

GD: 10.000 firme per un piccolo gruppo come il nostro sono tantissime. Nella Svizzera tedesca, Jürg Hurni, allora capotreno alla ZPV, e l'allora vicepresidente del SEV François Gatabin hanno svolto un ruolo importante dal lato delle FFS.

E come è arrivato l'adesivo sugli autobus?

GD: Il Congresso SEV del 2009 ha votato la risoluzione «La sicurezza prima di tutto» e ha dato mandato di diffondere la conoscenza dell'articolo 59 LTV. Nel settembre 2010, il SEV e l'UTP, con il sostegno dell'UFT, hanno annunciato la creazione del famoso adesivo destinato ai viaggiatori che da allora è esposto in tutti i mezzi di trasporto pubblico.

Avvisa l'utenza che le infrazioni punibili se-

condo il Codice penale e commesse nei confronti dei dipendenti dei trasporti pubblici sono perseguite d'ufficio.

PD: Questo è stato il fattore scatenante per alcune imprese un po' riluttanti a diffondere questo articolo di legge.

Leggendo il testo della nuova Carta del 2025 in fase di firma, qual è la vostra prima reazione?

JP: C'è colore! (ride). Penso che sia giusto aver precisato cosa si intende per violenza e aggressione. Anche combattere gli insulti e le aggressioni verbali è molto importante. Se l'impresa non voleva denunciare un'aggressione verbale, la sezione interveniva e denunciava l'aggressione alla procura. Difendevamo i nostri membri! Anche un utente testimone può denunciare un'aggressione. L'ideale, tuttavia, è che sia l'impresa a farlo sistematicamente, in modo che le autorità giudiziarie possano procedere ai sensi dell'articolo 59 della LTV.

Con uno sguardo retrospettivo, come giudicate questi ultimi 25 anni?

GD: Sono molto orgoglioso di tutto questo e del fatto che il nostro sindacato difenda la sicurezza dei colleghi e delle colleghe. Il SEV deve ricordare che sono stati/e i/e militanti a portare avanti questa Carta!

JP: Anche io sono molto orgoglioso, anche se il logo del Gatu è un po' scomparso da tutto. Con questa intervista, ridiamo un po' di quel fervore e questo mi fa piacere.

Giornata commemorativa

25 anni della Carta contro la violenza nei trasporti pubblici.

Martedì 25 novembre 2025, dalle 10.00 alle 15.15, UNIA Egghölzli, Berna

09.30 Caffè di benvenuto
10.00 Saluti degli/delle ospiti, bilancio dei 25 anni della Carta. Discorso di apertura. Prospettiva europea e svizzera.

10.30 Tavola rotonda: testimonianze di persone aggredite e Commissione Donne

11.25 Presentazioni: buone pratiche in caso di aggressioni; pranzo (12.15)

13.00 Tavola rotonda art. 59 LTV. Introduzione; battaglia giuridica; prospettiva tedesca e del SEV. Tavola rotonda: Quale applicazioni?

14.30 Firma della Carta 2025

AGGRESSIONI (7)

Nel turismo: un collega racconta

POMPIERI FFS-INTERVENTO

Una giornata alla Sede Intervento di Biasca

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Se un vagone esce dai binari, se un cervo viene investito o se scoppia un incendio in una galleria ferroviaria chi interviene per mettere in sicurezza e ripristinare al più presto l'esercizio? In questi ed altri casi entra in servizio il treno di spegnimento e di salvataggio. Ci siamo recati a Biasca, in una delle 15 sedi d'intervento presenti in Svizzera, per farci spiegare come lavorano.

Pompieri FFS - Intervento è suddiviso in 4 unità di superficie con un totale di 15 sedi che impiegano circa 350 collaboratori professionisti, in modo da garantire un intervento entro 30-45 minuti. La sicurezza e la puntualità sono i punti focali e, grazie alla gestione sicura e rapida degli eventi in loco, Intervento contribuisce alla sicurezza e alla puntualità sulla rete ferroviaria. «Il nostro compito principale è quello di intervenire in caso di un'irregolarità e consentire il ripristino – Spiega Paolo Tappa, Responsabile della Sede Intervento di Biasca – Oppure a volte siamo presenti in modo preventivo in caso di grandi eventi, come ad esempio il Rabadan a Bellinzona, e manifestazioni sportive».

La prontezza d'intervento è garantita dal Servizio C, che deve intervenire entro 5 minuti per un evento qualsiasi. Se si tratta di un intervento complesso che necessita di una gestione più strutturata, ecco che subentra il Servizio B, che coordina e gestisce. Se invece la problematica è ancora maggiore, come ad esempio il deragliamento nel Tunnel di base del Gottardo nel 2023, allora ci sono 10 persone istruite per il Servizio A, che gestiscono a livello strategico con la direzione il ripristino della situazione.

Se l'intervento riguarda unicamente le FFS, interviene il Capo intervento Ferrovia, mentre se entrano in servizio altri enti di primo intervento e c'è una persona che gestisce globalmente l'intervento, il treno di spegnimento e di salvataggio (TSS) va, in questo caso, sotto la gestione dei pompieri.

La sede di Biasca fa parte del cosiddetto «Concetto d'intervento Sud» e con i suoi 39 collaboratori garantisce una presenza 7 giorni su 7 e 24 ore su 24. È la sede più grande.

Una giornata tipo

Con Nadir, pompiere macchinista e da quest'anno sostituto capogruppo, che ci accompagnerà sul treno TSS, vediamo di capire come si svolge una tipica giornata di lavoro di un pompiere delle FFS. Il suo compito principale è quello di portare il treno di spegnimento e di salvataggio sul luogo dell'evento e di svolgere le mansioni richieste in base a quest'ultimo.

I turni al centro di intervento sono organizzati con 24 ore di lavoro e 48 di libero, in modo da garantire una

presenza costante 24 ore su 24 per 7 giorni su 7: «Inizio la mia giornata lavorativa alle 7 di mattina, e ho una decina di minuti di briefing con la squadra per pianificare la giornata, poi devo fare le prove del treno per vedere se tutto è ok e solitamente faccio qualche ora di guida», spiega Nadir, che come macchinista B100 deve fare almeno 100 ore di guida all'anno.

Nei momenti nei quali non ci sono interventi, al centro di manutenzione ed intervento non si sta certo con le mani in mano: «Facciamo dei lavori di manutenzione oppure dei momenti di formazione, sia interna che esterna, ma dobbiamo sempre garantire una prontezza d'intervento di 5 minuti, sia di giorno che di notte – spiega – Questa diventa un po' la nostra seconda casa».

Chiaramente, facendo un turno di 24 ore, non si è operativi per tutto il tempo, bensì dalle 7 alle 12 e dalle 14 alle 18 (sempre salvo interventi), mentre per il resto del tempo deve essere garantita la presenza in sede, ma si può fare quello che si vuole. Nel Centro infatti ci sono, oltre alle camere (una per ciascuno dei presenti), una sala relax con la televisione, una cucina e un locale con attrezzi da palestra.

Per ora, questo sistema di 24/48 è in vigore, oltre che nella sede di Biasca, anche a Melide, Erstfeld, Olten e Zurigo, mentre le altre sedi garantiscono una presenza sulle 24 ore dal lunedì al venerdì, mentre nel weekend hanno un picchetto. «A Biasca siamo 20 macchinisti con anche una formazione pompieristica e perciò dobbiamo seguire periodicamente corsi d'aggiornamento sia per l'una che per l'altra funzione, in parte organizzati dalle FFS e in parte esterni».

In questi anni di lavoro come pompiere macchinista, Nadir ha vissuto interventi di vario genere e difficoltà: «Forse quello che mi ha colpito di più è stato un suicidio alla vigilia di Natale quando lavoravo a Rotkreuz, più che altro per il periodo nel quale è successo. Il più grosso invece è probabilmente quello legato al deragliamento del treno nella galleria di base del San Gottardo nel 2023, quando ci siamo occupati di tutta l'evacuazione del treno e del materiale, fino all'inizio del ripristino dei binari. C'erano tante cose da organizzare e riorganizzare, un gran via vai di gente,... i primi due o tre mesi sono stati intensi, anche perché dovevamo comunque anche garantire il nostro lavoro quotidiano di intervento», racconta ancora con una certa foga.

Il treno TSS

E finalmente saliamo sul treno di spegnimento e di salvataggio, composto da quattro vagoni, ognuno dei quali funziona autonomamente (a parte il vagone cisterna). Sul treno sono presenti due lance per l'acqua con una potenza di 2400 litri al minuto e una pressione di 8 bar, una cisterna da 48000 litri più 1800 litri di estratto di schiuma.

«Su ognuno dei due vagoni soccorso abbiamo 60 posti e possiamo prestare le prime cure – spiega Nadir – abbiamo una formazione sanitaria di base per farlo, ma di norma con noi sale sempre anche qualcuno dell'ambulanza in caso d'intervento». I locali di questi vagoni hanno un sistema di areazione indipendente dall'aria esterna, in modo che in caso d'incendio in galleria non vi possa entrare il fumo e si possa respirare.

Dopo i vagoni soccorso e il vagone cisterna, troviamo il carro soccorso, utilizzato in caso di deragliamento e infine il carro chimico, che per noi viene gestito dai pompieri di Bellinzona, i quali si occupano degli interventi chimici su tutta la linea ferroviaria del Sopra Ceneri e delle gallerie di base del Gottardo (in collaborazione con la Chemiewehr di Uri) e del Monte Ceneri (in collaborazione con i pompieri di Lugano).



Paolo Tappa, responsabile Sede Intervento di Biasca.

Statistiche 2024

Nel 2024, a livello svizzero, le forze d'intervento sono state impiegate 9.718 volte. Rispetto al 2023, il numero è rimasto pressoché costante, sono aumentate le operazioni che comportano deragliamenti, collisioni e incidenti con persone. Sul totale degli interventi, 565 hanno riguardato un treno merci bloccato; 1549 un treno passeggeri bloccato e 227 un treno di servizio/loc bloccato. Gli interventi per persone sono stati invece 1491; 148 quelli per deragliamento; 134 per merci pericolose; 3682 per animali; 241 interventi su strada; 402 in caso di incendio; 1145 interventi di assistenza (oggetto nella zona dei binari, assistenza, avvenimento naturale, prestazioni di servizio) e 104 interventi per eventi.



L'interno di uno dei vagoni di soccorso del TSS.



Nadir, pompiere e macchinista, ai comandi del treno TSS.



Treno di spegnimento e di soccorso TSS nella galleria di base del San Gottardo.

LA MISURA È COLMA

I macchinisti B100 vogliono il giusto apprezzamento

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Troppi compiti aggiuntivi, retribuzione carente e mancanza di apprezzamento sono i temi che hanno animato il quarto convegno dei macchinisti B100, svoltosi a Berna e che ha riunito oltre 40 partecipanti.

«Le innumerevoli telefonate e le troppe applicazioni sui nostri tablet ci impediscono a volte di renderci conto che il CVM indirettamente sta lasciando lo spazio di Berna, oppure che sul binario accanto sta arrivando un treno o dell'incombere di altri pericoli». Philippe Schibli, membro della commissione centrale della sotto-federazione Lavori ci spiega così una situazione ormai divenuta tipica della sua quotidianità. Schibli è conducente veicoli a motore B100 e assistente CVM per collaboratori con funzione di CVM. Quando la locomotiva è ferma, il CVM ha anche il compito di sorvegliare la situazione sul posto. «Devo per esempio avvertire il mio collega che sta sganciando un vagone dell'avvicinarsi di un treno diretto, per evitare che ne venga sorpreso e si metta in pericolo». I conducenti di veicoli a motore di FFS Infrastruttura sono preoccupati per le crescenti sollecitazioni generate dalle App che compromettono queste funzioni di sicurezza.

Mancanza di apprezzamento nonostante le elevate responsabilità

Le spiegazioni di Schibli trovano conferma nelle esperienze delle colleghe e dei colleghi riunitisi il 10 ottobre all'hotel Bern di Berna per

discutere delle condizioni del loro lavoro quotidiano. Essi si sono dapprima suddivisi in gruppi di lavoro per definire le richieste più urgenti, per poi esporle con estrema chiarezza una volta riuniti in sala:

«Da tempo, ormai, noi siamo responsabili della sicurezza con funzioni aggiuntive, tra le quali anche quella di macchinista», ha riassunto un partecipante, mentre un altro ha aggiunto: «nonostante la nostra formazione non corrisponda più alla realtà, alla fine siamo ancora noi i responsabili».

Numerosi conducenti di treni di cantiere sono certi che il loro lavoro coscienzioso abbia permesso di evitare gravi incidenti. Di questo però manca qualsiasi forma di riconoscimento, sia ideale che finanziario. «Non mi sono mai annunciato come montatore di binari, né mi considero un montatore di binari con compiti aggiuntivi», ha tuonato un macchinista.

L'umore in sala lascia trasparire l'importanza del carico di lavoro sui B100 che, nonostante gli aumenti di responsabilità, si ritrovano a guadagnare molto meno dei loro colleghi, riconosciuti come specialisti. Il fatto che il personale ingaggiato da imprese esterne riceve stipendi sensibilmente superiori nonostante i dipendenti FFS abbiano maggiori competenze, debbano svolgere un maggior numero di compiti e siano chiamati ad assumersi maggiori responsabilità, genera profonde frustrazioni. Queste disparità di trattamento alimentano poi anche i malumori.

B100 vittime dei risparmi FFS

«Presso FFS Cargo, un impegnativo processo



RENATO BARNETTA

Adottata all'unanimità la risoluzione per un riconoscimento finanziario adeguato per i B100.

di trattativa ha permesso di ottenere la classificazione in un livello di esigenze superiore nell'ambito dell'applicazione dei nuovi profili professionali al 1° gennaio 2023», ha spiegato Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV incaricato delle questioni di FFS Cargo. Mentre il personale viaggiante è generalmente al beneficio di un'indennità giornaliera forfettaria, i macchinisti B100 di FFS Cargo sottostanno al regime ordinario di rimborso spese. FFS e FFS Cargo hanno sin qui respinto ogni richiesta di parità di trattamento di tutto il personale viaggiante, anche se ha accolto l'appello a verificare nuovamente le situazioni particolari nelle regioni. In Romandia, grazie anche all'impegno degli interessati, ciò ha permesso di ottenere un parziale successo.

Ne ha riferito il segretario sindacale SEV Vincent Barraud: diverse azioni, una petizione corredata da oltre 200 firme e un'udienza ufficiale hanno portato un primo successo: quando i macchinisti B100 svolgono turni B, ricevono l'indennità forfettaria. Questo passo non risolve tuttavia il problema: i macchinisti B100 non sono tuttora riconosciuti come personale viaggiante. Philipp Hadorn vede però un aspetto positivo: «questo episodio mostra come un'azione compatta e tenace in favore di rivendicazioni giustificate possa portare, un passo dopo l'altro, al successo».

«Ci attendono anni duri, ma non molleremo», ha assicurato nel suo discorso Patrick Kummer, vicepresidente SEV e capo della comunità di trattativa. Le FFS stringono sempre più i cordoni della borsa nell'intento di raggiungere i propri obiettivi di risparmio e soppesano anche gli im-

porti più infimi, incuranti che ogni riduzione va a colpire proprio quelle colleghe e quei colleghi che con il loro lavoro quotidiano permettono alle ferrovie di continuare a circolare.

Accolta una risoluzione per migliorare urgentemente la situazione

Il SEV vuole interrompere questa tendenza al risparmio sempre meno sopportabile e chiede sensibili miglioramenti finanziari. L'attuale politica al risparmio ha conseguenze anche sulle trattative in corso per le BAR e potrebbe ostacolare quelle imminenti per i miglioramenti del CCL. «Sarà difficile ottenere miglioramenti finanziari se il gruppo continua ad incrementare la pressione al risparmio», ha indicato Kummer.

Al termine della giornata, i partecipanti si sono trovati d'accordo sulla volontà di incrementare la pressione nei confronti delle FFS. Michael Buletti, segretario sindacale SEV responsabile delle questioni di Infrastruttura ha riassunto la situazione in una risoluzione:

«Le soluzioni sin qui adottate non sono sufficienti. Da anni, i collaboratori e le collaboratrici devono assumersi maggiori responsabilità, disporre di maggiori competenze e svolgere sempre più compiti, senza però ricevere una contropartita finanziaria. È giunto il tempo di onorare queste prestazioni in modo adeguato e conforme al mercato».

La risoluzione chiede un miglioramento sensibile e durevole della retribuzione di tutte le funzioni B100 di I-VU e di Intervento, da applicare in tempi brevi. Essa è stata accolta all'unanimità e sarà consegnata prossimamente alla direzione di Infrastruttura FFS.

IL SEV FA PRESSIONE E OTTIENE RAGIONE

Le FFS devono pagare le ore di picchetto in più

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Ci sono voluti pazienza, perseveranza e l'intervento del SEV: finalmente le FFS hanno ceduto. Nel Centro di tecnica ferroviaria (BTC) di Hägendorf, le indennità di picchetto saranno corrette con effetto retroattivo al 1° gennaio 2022. Per anni erano state pagate in misura insufficiente.

I collaboratori dei reparti Logistica e Produzione di Hägendorf prestavano regolarmente servizio di picchetto normale, ovvero erano disponibili a

intervenire immediatamente in loco, se necessario. Tuttavia, era stato concordato e corrisposto loro solo il servizio di picchetto medio, un compenso inferiore previsto per la semplice reperibilità telefonica senza intervento in loco.

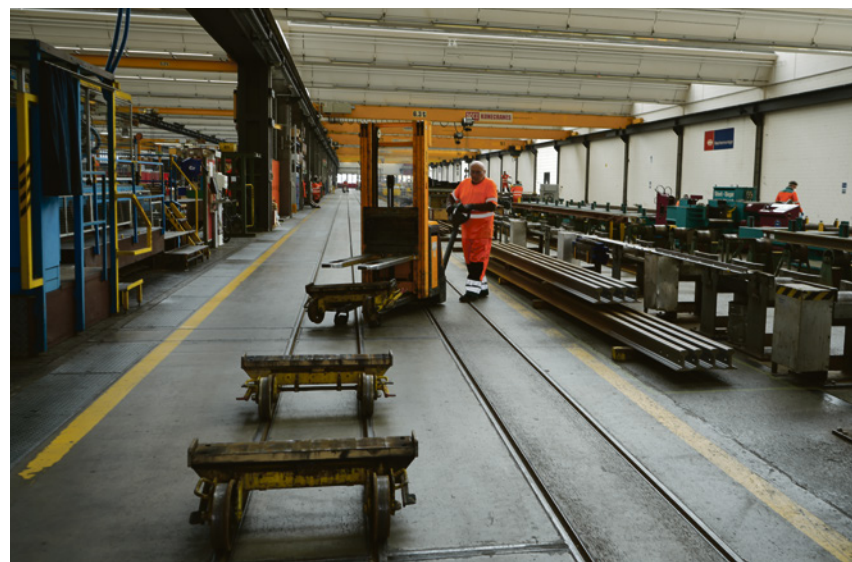
Lunga inazione dei responsabili

Come dimostrano le corrispondenze tra i collaboratori e l'ufficio HR delle FFS, i responsabili sono rimasti a lungo latitanti. Dal 2022 i collaboratori hanno ripetutamente segnalato che i loro turni di picchetto erano stati fatturati in modo errato, con un importo troppo basso.

Tuttavia, i responsabili hanno ignorato l'errore e hanno rimandato la risoluzione del problema.

Corretti i livelli dei picchetti e annunciati pagamenti differenziali

Nel febbraio 2024, «nell'ambito della nuova struttura organizzativa BCB», è stata finalmente annunciata una revisione delle norme relative al servizio di picchetto, ma poi non è successo nulla per molto tempo. Nella primavera del 2025, con effetto retroattivo al 1° gennaio 2025, i livelli di picchetto sono stati correttamente adeguati e i collaboratori sono stati informati che avevano di-



MICHAEL SPAHR

Il Centro di tecnica ferroviaria delle FFS a Hägendorf.

ritto a pagamenti differenziali per il periodo compreso tra dicembre 2022 e dicembre 2024 a causa dell'errata assegnazione del livello di picchetto.

I dipendenti e il SEV ottengono ragione

Solo nell'estate del 2025, dopo che i collaboratori interessati si erano rivolti al SEV e quest'ultimo era intervenuto, la situazione ha avuto un risvolto positivo. Grazie all'intervento del SEV, il periodo per le correzioni è stato prorogato di un anno fino a gennaio 2022 e alla fine di agosto gli oltre 50 interessati

hanno ricevuto una lettera con i conteggi individuali.

Diverse centinaia di ore dovute in tempo e soldi

In alcuni casi si tratta di diverse centinaia di ore, che alla fine di settembre sono state accreditate alle persone interessate in termini di tempo e denaro. «Si tratta di importi considerevoli e partiamo dal presupposto che le FFS informino in modo proattivo anche gli ex collaboratori che hanno ancora diritto a pagamenti differenziali e risolvano la questione», afferma Michael Buletti, segretario sindacale del SEV.

HELVETIA

Tranquillità finanziaria per il pensionamento

Non ho bisogno di pianificare il pensionamento, oppure sì?

Con il pensionamento viene a mancare il reddito abituale. Con la rendita dell'AVS ed eventualmente della cassa pensione, tuttavia, si finisce per avere molto meno nel portafoglio. Se non si vuole tirare la cinghia, è quindi necessario provvedere per tempo.

Riconoscere per tempo le lacune

Le rendite dell'AVS e della cassa pensione spesso ammontano complessivamente solo al 60% del reddito percepito. Con redditi più elevati, la quota può talvolta essere significativamente inferiore. Esaminando per tempo la propria situazione previdenziale, è possibile riconoscere le lacune e colmarle, se necessario. Un check previdenziale di questo tipo è sempre una buona idea anche in caso di cambiamenti importanti, per esempio in caso di cambio di impiego, matrimonio, nascita di un figlio o acquisto di un'abitazione.

Il proprio budget è importante per pianificare il pensionamento

Nella pianificazione del pensionamento non vengono esaminate solo le prestazioni dell'AVS e della cassa pensione, ma anche tutti gli altri capitali di previdenza, risparmi e valori patrimoniali. Pure la situazione abitativa attuale e futura hanno il loro peso. In ultima analisi, è tuttavia sempre il proprio budget a determinare la misura in cui le lacune individuate possono essere colmate. A proposito: 50 anni è l'età giusta per pianificare il proprio pensionamento.

Non dimenticare le eventuali proprietà abitative

L'ultimo Studio sull'abitazione ideale 2025 dell'Helvetia mostra che circa un terzo di chi

possiede un'abitazione ha utilizzato i capitali di previdenza per acquistarla: tutti i dettagli su helvetia.ch/wohntraumstudie (disponibile in lingua tedesca). Questa scelta può creare delle lacune previdenziali e spesso ha un impatto sulla sostenibilità dell'ipoteca nella vecchiaia. Anche questo è un aspetto da verificare attentamente.

La consulenza professionale è importante

La pianificazione del pensionamento è complessa e richiede tempo. Tuttavia, fornisce una visione d'insieme decisiva e mostra opzioni sensate per prepararsi finanziariamente al pensionamento nel miglior modo possibile. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona e le sue colleghe e i suoi colleghi del team di consulenza SEV vi affiancano volentieri in questa scelta e trovano insieme a voi la soluzione più adatta. Per ulteriori informazioni potete consultare il sito www.helvetia.ch/sev.



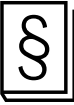
In partenariato con



la Sua Assicurazione svizzera

COLPI DI DIRITTO

Mobbing: agire invece di tacere



Servizio giuridico del SEV

Il mobbing si verifica quando qualcuno, sul proprio posto di lavoro, viene emarginato, tormentato, sminuito o umiliato in modo sistematico e per un periodo prolungato. Non si tratta quindi di un contrasto o di un episodio isolato, ma di azioni ripetute allo scopo e con la conseguenza di ferire la persona coinvolta o di escluderla dal team. Ne sono esempi tipici critiche continue e ingiustificate, la mancata trasmissione di informazioni importanti o l'isolamento sociale da parte dei colleghi.

Dal punto di vista giuridico, il mobbing costituisce una violazione dell'obbligo di tutela da parte del datore di lavoro. Secondo il Codice delle obbligazioni e la Legge sul lavoro, quest'ultimo è tenuto a proteggere la salute e la dignità delle proprie collaboratrici e dei propri collaboratori. Se viene informato di un caso di mobbing, ha l'obbligo di intervenire, per esempio organizzando colloqui, una mediazione o prendendo provvedimenti organizzativi. Se non lo fa, deve assumersi le responsabilità di questa sua inazione.

Ecco un esempio concreto di queste situazioni: il signor K., da molti anni impiegato

presso le FFS, si ritrova in un nuovo team e con una nuova superiore. All'inizio, le critiche sono di natura professionale, ma presto il tono diventa più aggressivo. Durante le riunioni di team viene regolarmente umiliato davanti agli altri e piccoli errori vengono esagerati e ingigantiti. Informazioni di lavoro importanti gli vengono trasmesse in ritardo, impedendogli di rispettare le scadenze. Alcuni colleghi si distanziano progressivamente da lui, per paura di diventare a loro volta bersaglio di simili trattamenti. Il signor K. si sente sempre meno sicuro, dorme male e comincia a dubitare del proprio futuro professionale. Solo quando inizia a documentare con precisione tutti gli episodi e si rivolge al SEV e alla commissione del personale, la situazione si sblocca. La superiore viene richiamata a un comportamento più corretto e per il signor K. viene organizzata una mediazione accompagnata. Questi provvedimenti portano a un netto miglioramento della situazione.

Conclusione

Il mobbing non è un fallimento personale, ma un attacco alla personalità e una chiara violazione della legge. Chi ne è vittima dovrebbe documentare gli episodi, informare le istanze competenti e cercare sostegno. Nessuno deve sopportare da solo un peso del genere.

DECISIONI DEL CONGRESSO SEV 2025

Termine di referendum scaduto

SEV. Il termine di referendum contro le decisioni prese dal Congresso SEV 2025 è scaduto l'11 ottobre, senza che si sia fatto uso del diritto di referendum.

Le seguenti decisioni possono quindi entrare in vigore:

- sul rapporto sociale SEV 2022 – 2025
- sui testi di orientamento 2025 – 2029
- sulle nuove proposte al Congresso
- sulla revisione degli statuti, del regolamento di gestione SEV e sui regolamenti sulle strutture organizzative.

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione ogni tre settimane.

ISSN 2624-7836.

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

Editore: SEV, sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Renato Barnetta, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wylder

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 0115, giornale@sev-online.ch

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: venerdì 21 novembre 2025

Chiusura redazionale: 11 novembre, ore 10.00.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Personale d'accompagnamento: incontro dei 4 paesi

Ralph Kessler. Dall'8 al 10 ottobre, il personale di accompagnamento dei treni della ZPV ha incontrato i suoi omologhi di Lussemburgo, Germania e Austria. Questa edizione del tradizionale incontro è stata organizzata dai colleghi del sindacato tedesco delle ferrovie e dei trasporti EVG, che ci hanno accolto con grande ospitalità, ciò che ha favorito le discussioni su problemi che la discussione ha subito rivelato essere molto simili, nonostante la grande distanza geografica che ci separa. Il primo è quello della mancanza di personale. Da rilevare che in Germania le disposizioni sono molto più vincolanti, dato che prevedono per esempio un accompagnatore treno ogni sei carrozze. L'altra sfida connessa con questo problema è la capacità di mantenere il personale in azienda una volta assunto, poiché già al colloquio di assunzione ai candidati e alle candidate vengono fatte molte promesse che poi l'azienda non è in grado di mantenere.

Purtroppo, negli ultimi tempi diventa sempre più difficile conseguire progressi anche sul tema del lavoro a turni e, di conseguenza, reclutare nuovo personale disposto a lavorare a turni e nei fine settimana. A ciò si aggiunge spesso la mancanza di riconoscenza da parte dell'azienda nei confronti di chi, 365 giorni all'anno, di giorno e di notte

assicura lo svolgimento regolare dell'esercizio.

Un altro argomento importante è stata la violenza nei confronti del personale dei trasporti pubblici. Da parte nostra, abbiamo illustrato l'azione svolta lo scorso 3 settembre e distribuito il materiale della campagna. I presenti sono stati scioccati dal nostro racconto dell'aggressione avvenuta sull'IR 27 a Sursee LU e hanno manifestato sorpresa e delusione per l'atteggiamento delle FFS che hanno fatto ripartire il treno senza accompagnatori dopo soli otto minuti. È stato interessante constatare come viene organizzata nelle altre nazioni la presenza della polizia nelle stazioni e sui treni. Durante i due giorni della nostra permanenza a Norimberga, abbiamo costantemente visto in stazione la presenza di almeno due veicoli di pronto intervento dalla polizia, con il relativo personale. Anche dal Lussemburgo è stato confermato un sensibile aumento della presenza di forze di polizia nelle stazioni e sui treni. Condizioni che, purtroppo, in Svizzera sono ben lungi dal verificarsi.

Le due giornate di questo convegno sono state impreziosite anche dalla visita al museo delle DB di Norimberga, del rifugio fortificato sottostante e dalle delicatezze gastronomiche della cucina tradizionale della regione.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Comitato centrale

Servizio stampa ZPV. Per la sua 4a riunione, il Comitato centrale ZPV si è dato appuntamento all’Hotel Linde di Stettlen. I temi all’ordine del giorno lasciavano presagire una discussione approfondita.

Finanze: Il 3 settembre 2025 l’assemblea straordinaria della Cooperativa delle case di vacanza e di sci dei ferrovieri FSG ha deciso all’unanimità la vendita, entro fine 2028, delle case di Samedan.

Tematiche attuali ZPV – Violenza nei treni e contro il personale dei tp: Durante la giornata d’azione «Stop violenza! Più rispetto per il personale» del 3 settembre scorso, in molte località della Svizzera abbiamo voluto richiamare l’attenzione sul grave problema delle aggressioni contro il personale dei tp. Colleghe e colleghi hanno narrato in modo impressionante la propensione alla violenza di molti viaggiatori e le situazioni spiacevoli e dolorose vissute nel loro lavoro quotidiano. La grande copertura mediatica e i relativi servizi sono segnali positivi. Neanche cinque giorni dopo, un nostro collega del personale treno è stato brutalmente picchiato da un individuo che gli ha inferto ferite tali da non essere più in grado di chiedere aiuto. Per fortuna un altro viaggiatore ha chiamato i soccorsi ed è stato possibile salvarlo. Forse col tempo le ferite fisiche guariranno, ma di sicuro quelle psichiche faticheranno a scomparire. C’è qualcosa che proprio non comprendiamo: come è possibile che il treno sia stato fatto proseguire dopo soli otto minuti, senza scorta e senza poter procedere all’assicurazione delle prove? Chiediamo alle FFS che chiariscano sotto ogni aspetto quanto è successo.

Processo di partenza orientato alla clientela KOA: Sono attualmente in corso sull’IR 13 tra San Gallo e Sargans test d’esercizio. Questi servono per l’abilitazione dei capi team, che poi aiuteranno gli agenti del treno a familiarizzare con il nuovo sistema. Nei depositi interessati della Svizzera orientale e a Lucerna si svolgono diversi momenti su questo tema: i partecipanti devono svolgere una sequenza LMS che permetterà loro di percorrere la tratta con il processo di partenza in parola. **Sviluppo ulteriore CKB:** Dopo che le FFS non hanno dato seguito alla risoluzione della ZPV, il 12 settembre i capi AC hanno ricevuto una lettera dall’azienda. Fatto comprensibile in considerazione delle at-

tuali misure di risparmio, o no? Lo scritto conteneva tra l’altro due affermazioni sbagliate, alle quali abbiamo reagito (vedere l’Info al sito www.zpv.ch sotto ZPV News). Dalle molte discussioni svoltesi sull’arco della giornata e dai riscontri giunti dal raduno dei nostri membri sul Monte Tamaro, sono emerse chiaramente l’insoddisfazione, la grande frustrazione e la percezione della mancanza di apprezzamento. Nel corso dei primi colloqui con i capi team, i nostri colleghi ricevono risposte contraddittorie alle loro domande. Dobbiamo nuovamente constatare come purtroppo non sia ancora chiaro quale forma avranno in futuro le mansioni e il perfezionamento dei capi AC. Un altro tema scottante è quello dei **negoziati sulle BAR:** Massimo Brigatti, Ralph Kessler e René Zürcher hanno informato i presenti sui pochi progressi in questo ambito. Al momento le posizioni si sono irrigidite e sarà impegnativo poter arrivare a una intesa. In discussioni molto animate è stato definito l’orientamento da assumere in vista del prossimo incontro negoziale il 15 ottobre 2025. Ma perché questo tema appassiona così tanto? Quelle che le FFS ci vendono come offerta, noi le consideriamo richieste del tutto inaccettabili; tanto più che per noi ne deriverebbero solo svantaggi, che non meritano assolutamente la definizione di «offerta». Attendiamo con grande preoccupazione le prossime tornate di trattative. Chi volesse leggere le attuali informazioni del SEV – tra l’altro anche sui negoziati BAR – può farlo abbonandosi alla Newsletter SEV sul sito web.sev-online.ch/it/iscriviti-newsletter.

Non sono però mancate le buone notizie. **Elezioni:** Ueli Eggenberger della sezione ZPV Rheintal-Chur si è proposto come rappresentante dei giovani ZPV. Il Comitato centrale lo ha eletto ad interim e con voto unanime, congratulandosi sinceramente per la nomina.

Evento per i membri ZPV: la giornata trascorsa sul Monte Tamaro ha lasciato nei partecipanti molti bei ricordi. Con quasi 80 tra colleghe e colleghi, l’evento è senza dubbio riuscito, non da ultimo anche grazie al bel tempo autunnale. La ZPV ringrazia per il suo grande impegno la sezione organizzatrice ZPV Ticino. Ci apprestiamo ora al prossimo evento per i soci ZPV RhB, che si terrà il 26 novembre 2025 a S-Chanf.

SOTTOFEDERAZIONE PV

Carte giornaliera FVP e cambi classe: nuovi prezzi

Comitato centrale PV. Nel 2022 fu conclusa con Alliance SwissPass una nuova convenzione avente per oggetto le FVP, che continuava ad assicurare a noi pensionati il diritto alle facilitazioni di viaggio del personale. Come spesso accade nelle trattative, anche in questo caso era stato necessario giungere a un compromesso. Allora il SEV aveva dovuto accettare che da gennaio 2026 venisse abbassata la riduzione sulle carte giornaliera e i cambiamenti di classe giornalieri FVP.

Dal momento che sui media di accesso pubblico diamo spazio in misura molto limitata a temi come le agevolazioni di viaggio,

vi rimandiamo alla sito Internet delle FFS:



<https://company.sbb.ch/content/internet/corporate/de/jobs-karriere/cug-mitarbeitende/pensionierte/angebote/fahrverguenstigungen.html>

Qui, dopo aver selezionato la lingua italiana, troverete i prezzi in vigore dal nuovo anno. Per qualsiasi domanda potete rivolgervi alla vostra sezione PV o al Comitato centrale PV. Ulteriori informazioni sono disponibili anche presso il centro di assistenza FVP delle FFS, 051 220 12 12, vp@sbb.ch.

UNIONE SINDACALE SVIZZERA USS - TICINO E MOESA

CINEMA E LAVORO

IMMAGINI DI LOTTE E FUTURO

Un ciclo di proiezioni e dibattiti dedicato al mondo del lavoro visto attraverso il cinema.

Film che raccontano storie di fabbrica, uffici, precariato, diritti e conflitti sociali, seguiti da momenti di confronto aperto con lavoratori, sindacalisti ed esperti.

USS-TI

UNIA

vpod

ticino

SSM

IL SINDACATO DEL METAL

syndicom

sev

Unisciti a noi su Facebook!


www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



PORTUALI

(Perla Sardella, 81 minuti, 2024, Italia)

16 NOVEMBRE 2025, 16:00

CINEMA FORUM - BELLINZONA

Proiezione organizzata in collaborazione con UNIA Giovani

Uno spaccato sulla lotta politica del C.A.L.P., Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali di Genova, tra il 2019 e il 2023. Gli scioperi contro la “nave delle armi” e la ricerca di un sindacato più attento alle istanze del presente. La sicurezza sul posto di lavoro, l’antimilitarismo, il dialogo con gli altri portuali del Mediterraneo. Il sogno di dare forma a un mondo diverso, e il prezzo che comporta.

A seguire: dibattito con un militante del C.A.L.P.

USS-TI

UNIA

vpod

ticino

SSM

IL SINDACATO DEL METAL

syndicom

SOTTOFEDERAZIONE VPT

Discussioni animate e prospettive chiare al Comitato Centrale

Ueli Müller. Per la sua sessione autunnale, il Comitato centrale (CC) della VPT si è riunito all'hôtel Hirschen di Oberkirch. Sotto la guida di Roger Maurer, nei due giorni sono stati trattati vari temi che influenzano anche la vita professionale dei nostri associati.

La giornata di sensibilizzazione «Stop violenza! Più rispetto per il personale», organizzata per la prima volta il 3 settembre, è stata accolta positivamente: la rispondenza tra le imprese è buona, vi sono margini di miglioramento puntuali, ma è certo che questa azione andrà riproposta nel 2026, idealmente a fine settembre / inizio ottobre. La VPT invita inoltre alla conferenza per l'anniversario dei «25 anni della Carta», che si terrà il 25 novembre 2025, con invitati di spicco e due tavole rotonde (in particolare sull'art. 59 LTP). Nel corso della conferenza sarà siglata la nuova Carta.

Uno dei punti salienti discussi è stata la continuazione del versamento del salario in caso di malattia / infortunio: le indennità versate regolarmente sono parte del salario e devono essere pagate in misura proporzionale in caso di assenza. Questa almeno è la posizione di Jean-Christophe Schwaab, esperto in materia di diritto del lavoro. Il CC VPT raccomanda: consultate il vostro CCL, conservate i giustificativi, fate valere il vostro diritto con un calcolo della media; in caso di controversia, rivolgetevi al SEV. La VPT continuerà a seguire da vicino questa tematica.

Il CC ha deciso quattro azioni di reclutamento per il 2026; i dettagli seguiranno con la lettera di fine anno. Intanto, due gruppi di lavoro diretti da Barbara Keller e Pablo Guarino hanno elaborato linee direttive per la pratica quotidiana del reclutamento:

- Raggruppare i temi: abbinare le azioni a temi comprensibili quali ad esempio la violenza o la salute in modo da rendere visibile il lavoro sindacale.
- Reclutare con regolarità: almeno due azioni l'anno per ogni sezione.
- Permanenza nella sezione: ogni due mesi, il giovedì mattina, con una o un segretaria/o sindacale e un membro del comitato centrale.
- Essere presenti ovunque: coprire tutti i settori; in caso di assenza, inviare almeno un ringraziamento / un omaggio.
- Azione di ringraziamento per tutti: giornata di San Nicolao («il SEV tra la gente»), aperta a tutti,

soci e no; parimenti serate con grigliate come luoghi di incontro accessibili a tutti.

- Promuovere lo scambio: una piattaforma per le sezioni e i reclutatori attivi dove condividere il materiale e le esperienze.
- Creare incentivi: i reclutatori e le sezioni devono essere ricompensati per il loro impegno.

Riassumendo: più temi, più prossimità, più ritmo e incentivi concreti che spingano a partecipare.

Il CC ha stabilito il numero di mandati per la prima AD SEV: 37 rappresentanti, di cui 16 fissi per il CC.

Gli altri mandati saranno ripartiti a turno fra le sezioni, prendendo in considerazione i settori e le aree linguistiche. Il CC avrebbe voluto ammettere invitati senza diritto di voto ma la direzione del SEV ha respinto questa proposta. Peccato, perché presenze motivate rafforzano la coesione e il sostegno nella vita quotidiana.

In relazione con i settori: uno sprint finale sarà necessario per l'indagine sulla salute dei conducenti di autobus (Unisanté); la VPT si mobiliterà di nuovo via e-mail e al fronte. Navigazione: in Ticino sono in corso procedimenti legati alla cassa pensioni e al CCL;

a Neuchâtel, la ristrutturazione della motonave Fribourg è stata sospesa, le assenze del personale hanno comportato interruzioni d'orario. I nostri pensionati hanno tenuto un raduno ben frequentato sul Rigi, con 120 partecipanti. Per il 2026 la VPT prevede di allestire una rete di contatti allo scopo di migliorare l'informazione ai pensionati. I corsi di Movendo in preparazione dell'esame periodico sono molto apprezzati dai macchinisti. La VPT si prefigge di ampliare questa offerta.

Il CC ha inoltre intrapreso i preparativi in vista del 125° anniversario della VPT, nel 2028. Sono allo studio differenti opzioni: si va da una grande cerimonia in un luogo centrale a festeggiamenti a livello regionale. Un gruppo di lavoro si occuperà di programmare una campagna speciale di reclutamento per questo anno così simbolico.

Per finire, il CC appoggia la risposta alla sezione Lago Lemano concernente la lettera del Consiglio federale: solidarietà chiara, comunicazione chiara. Ampio dibattito ha suscitato anche la questione del valore locativo: è forte la preoccupazione per il finanziamento dei trasporti pubblici qualora dovesse calare le entrate per i Cantoni.

SALUTE

Quando il lavoro fa ammalare



PIXABAY

Gabriela Medici, USS. Estratto da un testo consultabile su uss.ch. In Svizzera, la pressione sui lavoratori è in costante aumento. Le giornate lavorative si allungano, le esigenze crescono senza sosta. Molti si sentono già esausti prima ancora della fine della settimana.

Gli ultimi dati dell'Ufficio federale di statistica (UST) confermano ciò che i sindacati denunciano da tempo: lo stress sul lavoro è in aumento, così come il numero di persone esauste e le assenze. Tuttavia, invece di rafforzare la protezione e alleggerire il carico dei lavoratori, i datori di lavoro e i partiti borghesi esigono sempre più flessibilità. Una falsa soluzione, perché dietro questa parola si nasconde in realtà una richiesta di disponibilità quasi permanente per i lavoratori.

Una quotidianità sotto pressione. In condizioni di cronica carenza di personale, gli operatori sanitari, ad esempio, corrono da un paziente all'altro, senza possibilità di fare pause. Molti si lamentano di non avere nemmeno il tempo di bere o riprendere fiato. Allo stesso tempo, devono svolgere un numero crescente di compiti amministrativi, spesso dopo l'orario di lavoro, senza retribuzione supplementare.

Anche nel commercio al dettaglio la pressione è reale. Gli orari cambiano all'ultimo minuto, i dipendenti ne vengono informati tramite gruppi di discussione e talvolta devono sostituire i colleghi con breve preavviso durante il fine settimana. In queste condizioni, è difficile organizzare il tempo libero o la vita familiare. Nel settore pubbli-

co e nell'amministrazione, il quadro è altrettanto cupo. Il carico di lavoro aumenta, i posti vacanti non vengono ricoperti e i nuovi strumenti digitali accelerano certamente i processi, ma soprattutto aggravano lo stress.

Non sorprende che questa evoluzione si rifletta nelle cifre: quasi una persona attiva su quattro si sente spesso stressata (UST). Più della metà dei lavoratori dipendenti dichiara di essere esposta sul posto di lavoro a diversi rischi fisici e psicosociali contemporaneamente (pressione del tempo, monotonia del lavoro, assenza di pause, rumore, cattive condizioni ergonomiche, ecc.). I settori sanitario e sociale sono particolarmente colpiti. Una persona su tre subisce regolarmente uno stress intenso. Molti sono sull'orlo del baratro: l'esaurimento emotivo progredisce, chiaro segnale di allarme di un imminente burn-out.

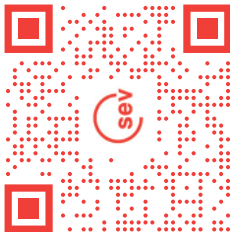
Flessibilità, ma per chi? Si sente spesso dire che il lavoro sta diventando più flessibile. Ma nei fatti, questa flessibilizzazione si traduce il più delle volte in un maggiore controllo gerarchico e in una minore prevedibilità per i dipendenti. L'Indagine svizzera sulla popolazione attiva (ISPA) rivela che circa un quarto dei lavoratori dipendenti deve adeguare il proprio orario di lavoro a breve termine almeno una volta alla settimana su ordine del datore di lavoro, e un altro quarto almeno una volta al mese (UST).

Le assenze si moltiplicano. Quando i lavoratori sono esausti,

allo stremo delle forze o infortunati, finiscono per assentarsi dal lavoro. Le assenze per motivi di salute rappresentano di gran lunga la causa principale di assenza in Svizzera. Nel 2024 hanno totalizzato 330 milioni di ore, con un aumento di oltre il 50% in quindici anni (UST). Lo stress legato al lavoro costa all'economia circa 6,5 miliardi di franchi (Santé suisse).

Proteggere la salute. Nonostante ciò, la protezione legale della salute rimane spesso lettera morta. I rischi psicosociali – come lo stress, la pressione temporale o il sovraccarico – sono raramente presi in considerazione o sistematicamente monitorati. Un altro problema: la Svizzera conta solo circa 130 medici del lavoro, ovvero uno ogni 20 000 lavoratori. In confronto, questo rapporto è di uno ogni 10 000 in Germania e di uno ogni 6000 in Francia. Questa carenza di risorse impedisce la prevenzione su larga scala e la valutazione indipendente dei rischi sanitari legati al lavoro. Senza personale specializzato in numero sufficiente, la protezione preventiva della salute rimane un'illusione.

Per affrontare seriamente la questione della salute dei lavoratori, sarebbe opportuno rafforzare i controlli, sviluppare la medicina del lavoro e applicare sistematicamente la protezione sul luogo di lavoro. Ciò richiede limiti chiari al carico di lavoro, orari prevedibili, periodi di riposo sufficienti e il diritto alla disconnessione. Solo a questo prezzo il lavoro potrà rimanere produttivo, equo e dignitoso.



sev-online.ch



SOTTOFEDERAZIONE PV

Prevenire le dimissioni di chi va in pensione



Roland Schwager ringrazia Max Krieg (sin.) per il lavoro da presidente dell'AD.

Alex Bringolf. In una mite giornata autunnale, la Sottofederazione dei pensionati SEV ha tenuto a Grolley la sua 110a Assemblea dei delegati (AD). È toccato al cassiere centrale Daniel Pasche illustrare il preventivo 2026, che tiene conto della costante

erosione dei soci e delle rispettive quote. Per la PV l'attività di reclutamento si concentra sul mantenimento degli iscritti che dimissionano quando vanno in pensione. Vale la pena ricordare che la protezione giuridica ci tutela, tra l'altro, anche per proble-

mi legati alla previdenza di vecchiaia. La PV cura anche le relazioni sociali con eventi quali gite e manifestazioni varie. Valutata anche la possibilità di indicizzare talune indennità o di aumentare quella del nostro web master. Alla fine il preventivo è stato accolto senza opposizioni così come presentato. Quella odierna è anche l'ultima AD per il suo presidente Max Krieg, al quale succederà Kurt Egloff, PV Zurigo, eletto con voto unanime. Un bravo a Max e congratulazioni e buon lavoro a Kurt. Negli anni senza il Congresso SEV, che in futuro si terrà a ritmo quadriennale, ci sarà un'Assemblea dei delegati SEV. La PV conta 20 sezioni ma avrà diritto soltanto a 19 mandati. Il Comitato centrale ha quindi allestito una chiave di riparto per regolare gli avvicendamenti e permettere alle sezioni di definire per tempo i loro rappresentanti. Pur con qualche discussione, alla fine la proposta è stata accettata e sarà inserita come aggiunta nell'attuale Regolamento di gestione PV. Prossimamente le FVP saranno associate sullo SwissPass. Attendiamo con interesse informazioni al riguardo, oggi ancora scarse, che dovrebbero giungere entro fine ottobre. Il Comitato centrale PV e le sezioni sono pronti ad aiutare i nostri affiliati per le pratiche necessarie. In primo luogo tuttavia questo compito spetta ai Servizi FVP delle rispettive imprese di trasporto. La tessera FVP blu resterà valida fino alla naturale scadenza, quindi ben oltre il nuovo anno; non buttatela ancora! Sul sito web

delle FFS, alla pagina dei pensionati, sono pubblicati i nuovi prezzi delle carte giornalieri FVP dal 2026. L'AD ha approvato tre risoluzioni «Superare il divario digitale. Un appello per l'equità generazionale», «Appello dell'alleanza del personale sanitario» e «Contrastare la perdita di potere d'acquisto nel 2° pilastro!», presentate e spiegate da Max Krieg. Che cos'è l'intelligenza artificiale (IA) e quali ripercussioni ha per noi pensionati? Con il semplice esempio del bancomat, il relatore ospite Jean-Christophe Schwaab, ha spiegato come agisce l'IA. In base alle transazioni giornaliere, l'IA è in grado di «sapere» quanto vuole prelevare un cliente e gli propone una certa somma sullo schermo. A questo scopo si avvale di dati già memorizzati, che completa in modo «logico». Una scacchiera elettronica è programmata con determinate regole, che conosce anche il suo... avversario. Calcola rapidamente molte differenti mosse e le possibili contromosse. L'IA, più potente, analizza migliaia di informazioni, sa individuare i problemi e proporre soluzioni in un contesto assai complesso. Altro esempio: oggi, martedì, per questa AD sono presenti in sala molti pensionati. L'IA analizza: si tratta di uno sciopero, di una manifestazione o semplicemente di un raduno associativo? Essa trae le sue conclusioni a dipendenza delle informazioni di cui dispone e che le vengono fornite. L'immissione di certi dati e criteri quali le competenze sociali o l'economicità può determinare le risposte e

le eventuali soluzioni. Dobbiamo quindi essere prudenti, rischiamo di utilizzare meno il cervello e di perdere il controllo delle nostre conoscenze. In quanto generazione più anziana dovremmo far valere il buon senso senza affidarci troppo all'IA. E come per una scacchiera elettronica, la politica deve fissare le regole affinché programmatori e utilizzatori abbiano gli stessi punti di riferimento. Ogni giorno ci vengono propinate informazioni anche false o errate, e qualcuno con l'IA vuole solo spillarci denaro. L'era digitale ha preso piede anche nella Commissione donne – ha riferito Andrea-Ursula Leuzinger – parlando di come questo consesso intenda modernizzare la propria presenza nei media. Alla giornata di formazione delle donne SEV, con la collega Regula Pauli si è parlato di lavoro a tempo parziale, conciliabilità e salute. Il Consiglio svizzero degli anziani (CSA) si augura che il Consiglio degli Stati rovesci le modifiche decise alla legge sull'AVS che peggiorano le rendite per le vedove. Il gruppo di lavoro Sicurezza sociale, di cui Max è membro, segue da vicino gli sviluppi relativi al finanziamento della 13a rendita AVS. Roland Schwager ha infine ringraziato Max Krieg per i due anni alla testa dell'AD. Chiudendo l'ultima assemblea, Max ha elogiato Roland Schwager per l'ottima preparazione e i delegati per il fattivo impegno, con doverosi ringraziamenti ai due traduttori e a Daniel Pasche per la buona organizzazione della giornata.

CONDOGLIANZE

La sezione VPT Sottoceneri e il sindacato SEV esprimono le loro più sincere condoglianze a **Massimo Marioni** per la perdita della sua cara mamma.

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

LPV 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 Cassiere; 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

AS Ticino

20.11
Assemblea di Comitato

Quando? Giovedì 20 novembre dalle 18.30.
Dove? Alla Casa del Popolo di Bellinzona.

PV Ticino e Moesa

04.12
Pranzo di Natale

Quando? Giovedì 4 dicembre alle ore 11.15
Dove? All'Albergo Svizzero, a Capolago
Menu:
Aperitivo con stuzzichini misti; Fondue Chinoise e Dessert
Acqua, vino e caffè
Prezzo speciale fr. 50.00
Intrattenimento musicale e lotteria gratuita.
Iscrizioni entro il 30 novembre a:
Hefti Marco: 078 846 91 73
heftimarco@gmail.com
Massimo Piccioli 079 505 11 07
pimax1954@bluewin.ch
Treni consigliati che si fermano in tutte le stazioni:

- da Airolo: partenza 9.02; Faido 9.21; Biasca 9.45. Cambio a Bellinzona arrivo 10.00, partenza 10.16; Capolago arrivo 10.51;
 - da Locarno: partenza 10.22. Cambio a Lugano 10.54/11.06. Capolago arrivo 11.21;
 - da Chiasso: partenza 10.54 Mendrisio 11.04. Capolago arrivo 11.08
- Chi ha intolleranze è pregato di comunicarlo al momento dell'iscrizione.**
Cari soci, vi attendiamo numerosi e possono partecipare anche le vostre mogli e mariti.

Agenda 13/25

INTERVISTA ALLA PRESIDENTE DI KAPERS

Barriera contro il dumping sociale



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Kapers, sindacato partner del SEV in seno all'Unione sindacale svizzera (USS), rappresenta gli interessi del personale di cabina nel settore dell'aviazione. La presidente Sandrine Nikolic-Fuss, che lavora lei stessa come assistente di volo presso Swiss, parla della crescente pressione sulle condizioni di lavoro, della lotta contro il dumping sociale e della cooperazione sindacale.

Sandrine Nikolic-Fuss, quali sono attualmente i temi più importanti che occupano kapers?

Il nostro settore è estremamente instabile. Non appena il trasporto aereo si è ripreso da una crisi, ne è già scoppiata un'altra. La minaccia attuale risiede nel massiccio deterioramento delle nostre condizioni di lavoro. Ci troviamo di fronte a un dumping sociale strutturale alimentato dal modello detto «wet lease», ovvero l'esternalizzazione di aeromobili e del loro equipaggio ad altre compagnie aeree, spesso provenienti da paesi in cui i salari sono più bassi e la tutela dei lavoratori meno rigorosa.



Sandrine Nikolic-Fuss di kapers dialoga con Matthias Hartwich della SEV.

Per il personale di terra, rappresentato dal SEV-GATA, è stata recentemente emessa una sentenza che fa chiarezza: chi lavora in Svizzera deve essere assunto secondo le condizioni svizzere. Per voi, in quanto personale di volo, la sentenza ha invece rappresentato una battuta d'arresto. Perché?

Perché la Direzione dell'economia pubblica del Cantone di Zurigo, in qualità di istanza di ricorso, ha rivisto una decisione dell'Ufficio cantonale dell'economia e del lavoro e ha deciso che questa normativa non si applica al personale viaggiante. Ciò apre la strada al dumping sociale. In futuro, le compagnie aeree svizzere potranno assumere equipaggi stranieri che lavora-

no per salari nettamente inferiori. Si tratta di un evidente svantaggio competitivo per noi, ma anche di un attacco al mercato del lavoro svizzero. È assurdo: il dumping sociale viene così approvato ufficialmente, per così dire.

Per questo motivo anche il SEV è solidale con voi. Come intendete procedere ora?

Abbiamo presentato ricorso affinché il Cantone riveda la sua decisione. Grazie alla nostra iniziativa, è stato comunque deciso che almeno il personale di terra è tutelato. Ora vogliamo ottenere lo stesso risultato per il personale di volo. Tutta l'Europa guarda a noi: si tratta di un precedente. Se perdiamo, il modello del wet lease si diffonderà in modo incontrollato. In Europa regna già un vero e proprio «Far West». Ci sono compagnie aeree che in realtà dispongono di aerei e equipaggi propri, ma che sempre più spesso li danno in leasing e coprono il loro mercato interno con personale e materiale noleggiati a prezzi vantaggiosi. Andremo fino in fondo, se necessario anche fino al Tribunale federale. Non si tratta solo di noi, ma della protezione dell'intero settore.

Anche la minaccia di tagli di posti di lavoro alla Swiss sta creando inquietudine. Qual è la vostra opinione al riguardo?

Il gruppo Lufthansa vuole risparmiare e questo riguarda anche Swiss. Sono interessati soprattutto gli uffici amministrativi e di terra, ma naturalmente questo ha ripercussioni anche su di noi. Attualmente si parla di circa 400 assistenti di volo in esubero in Svizzera. A ciò si aggiungono problemi tecnici e carenza di piloti. Ma il settore è sempre stato soggetto a crisi. Basta un incidente in qualsiasi parte del mondo e il traffico aereo europeo si ferma. La novità è però la pressione politica: l'UE vuole liberalizzare ulteriormente il settore dell'aviazione. Ciò significa ancora più concorrenza e incertezza per il personale.

Quanto è importante per voi la collaborazione con altri sindacati, come SEV-GATA in Svizzera e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF?

Estremamente importante. Dobbiamo agire insieme. La legge sui lavoratori distaccati non ci protegge a sufficienza. In Svizzera abbiamo buone leggi sulla carta, ma troppo poco applicate. In questo caso è utile la stretta collaborazione con il SEV, che è fortemente radicato nel settore dei trasporti. Anche la collaborazione con l'ETF è estremamente importante. I colleghi in Europa ci vedono come l'ultimo baluardo contro la liberalizzazione totale.



CAVALLI SELVAGGI D'ISLANDA

Nicole Bökhaus

Energia impetuosa nei vasti paesaggi islandesi: due giovani stalloni misurano le loro forze nel vento tempestoso. Uno spettacolo affascinante che esprime la forza, la libertà e la vitalità primordiale dei cavalli islandesi. Questa razza è considerata partico-

larmente resistente alle dure condizioni climatiche dell'Islanda. Da oltre 1000 anni il cavallo islandese purosangue è di casa sull'isola dell'Atlantico settentrionale, dove oggi ne vivono circa 90 000 esemplari.

Nicole, fotografa professionista originaria di Winterthur, si interessa tanto alla fotografia pubblicitaria e naturalistica quanto a quella di prodotti, personaggi sportivi o ballerini. Le sue opere sono visibili su: **boekhaus.com**.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Quando è stato fondato il primo istituto di formazione sindacale?

a. 1912
b. 1919
c. 1925
2. Cos'ha inviato il SEV a SNL in segno di protesta ?

a. Cactus.
b. Sterco di mucca.
c. Ricci di castagne.
3. A quale gruppo appartenevano gli ideatori della Carta contro la violenza?

a. Gata
b. Gatu
c. Gato
4. Che mestiere fa la presidente di kapers Sandrine Nikolic-Fuss?

a. Presidente del sindacato a tempo pieno e segretaria generale di kapers
b. Pilota presso Helvetic (pilota di linea ATPL A)
c. Assistente di volo (membro dell'equipaggio di cabina) presso Swiss

Potete rispondere alle domande del concorso entro
martedì 11 novembre 2025;

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

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

Soluzione dell'edizione numero 12/ 2025:
c/b/a/c

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Daniel Savioz** di Paudex, membro della sezione **PV Vaud**.

SULLE ORME DI ...

Giuseppe Lupica,
macchinista
di manovra



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Incontriamo Giuseppe a Chiasso smistamento in occasione di una giornata d'azione sindacale. Spigliato e dalla parlantina facile, Giuseppe sa come mettere a proprio agio i suoi interlocutori e, lo si capisce dal modo in cui si rivolgono a lui, è apprezzato dai colleghi. Tra un cambio turno e l'altro, troviamo il tempo per l'intervista.

Nato e cresciuto in Calabria vicino a Soverato, dove si è formato all'istituto alberghiero, a 17 anni Giuseppe Lupica arriva in Svizzera. È il 1980: «Tra le varie cose che facevamo all'istituto alberghiero, ho sempre preferito la cucina, perché mi permetteva di essere creativo. Così sono arrivato a Lugano per fare il cuoco all'albergo Monte Ceneri, in Via Nassa» (la via più chic di Lugano, ndr), racconta. Dalle cucine di un elegante albergo, dopo qualche anno Giuseppe finisce in quelle dei vagoni ristorante sui treni a lunga percorrenza, ma vi resta per poco tempo perché, a causa di un esubero di personale, nel 1990 si ritrova senza lavoro.

L'arrivo alle FFS

Un po' per caso, un po' forse perché l'esperienza sui vagoni ristorante ha lasciato il segno, manda la sua candidatura alle FFS e viene assunto come impiegato d'esercizio: «Dopo un po' che lavoravo come impiegato d'esercizio, sono stato nominato manovrista e poi caposquadra di manovra. A quel punto ero indeciso se fare il capomanovra o il macchinista, e ho deciso per il macchinista, lavoro che svolgo oramai da 17 anni con grande piacere – spiega – Guidare la locomotiva mi piace davvero molto e non mi pesa andare al lavoro. Poi, in questo modo ho la possibilità, oltre che di fare il macchinista, di avere altre persone attorno e di potermi confrontare con i colleghi. Questo per me è importante, non potrei fare un lavoro solitario».

Ma in cosa consiste il lavoro del macchinista di manovra concretamente? Dipende, a seconda dei turni, come spiega Giuseppe, ci sono vari servizi da svolgere: «Capita di dover smistare dei treni oppure di doverne piazzare uno da dove viene composto a un binario di partenza. Altre volte dobbiamo togliere dei carri dal treno perché c'è un problema al vagone oppure per rimettere in sicurezza il carico. Insomma, scomponiamo, ricomponiamo e spostiamo treni».

ni». Un lavoro piuttosto variato nel quale non ci si annoia mai e che Giuseppe sembra proprio amare davvero visto l'entusiasmo con il quale ce lo spiega.

L'impegno sindacale

Qual è il rapporto di Giuseppe con il sindacato? «Subito nel 1990 ho aderito al SEV. All'epoca era abbastanza automatico: appena entravi in ferrovia arrivava un collega più anziano e ti sindacalizzava. Ho dapprima fatto parte del Comitato della sottofederazione del personale di manovra RPV come segretario fino al 2017. Diventato macchinista, sono quindi passato alla LPV (personale di locomotiva), e anche lì sono segretario».

Per Giuseppe l'impegno sindacale attivo e la solidarietà tra colleghi sono molto importanti, lo si nota anche osservando il suo approccio con i giovani che iniziano a lavorare a Chiasso e dal rapporto che ha con i colleghi: si interessa a loro, chiede, mentre siamo lì si accorge che uno dei ragazzi ha il gilet strappato e subito domanda a un collega di procurargliene uno nuovo.

«In questi anni mi sono spesso occupato di consigliare e assistere i miei colleghi, ho preso parte a vari Congressi SEV e Assemblee dei Delegati e da un decennio faccio parte della CoPe».

In questi anni di lavoro a Chiasso, ha visto anche diversi cambiamenti: ci racconta che all'inizio della sua carriera qui, tra Chiasso smistamento e Chiasso Viaggiatori, erano circa in seicento a lavorarci, mentre ora sono rimasti solamente un centinaio di persone. «Mi fa piacere però che le FFS stanno assumendo forze nuove e spero e mi auguro che le politiche internazionali facciano qualcosa affinché ci siano maggiori opportunità di lavoro – dice – Le guerre attuali non ci stanno aiutando perché influiscono negativamente anche sull'economia dei trasporti a livello internazionale».

Hobby

Lavoro e sindacato a parte, Giuseppe ha due figlie oramai adulte e vari hobby che lo tengono parecchio occupato nel tempo libero. Ama infatti fare immersioni, che sia nei laghi o nel mare. D'altronde viene da una bellissima zona della Calabria, con un mare cristallino da far invidia alle spiagge dei tropici.

Si interessa anche di numismatica, cioè la collezione e lo studio delle monete e della loro storia. E se tutto ciò non bastasse, fa pure l'arbitro di calcio.

A CACCIA DI «MOSTRI»

Tomz

