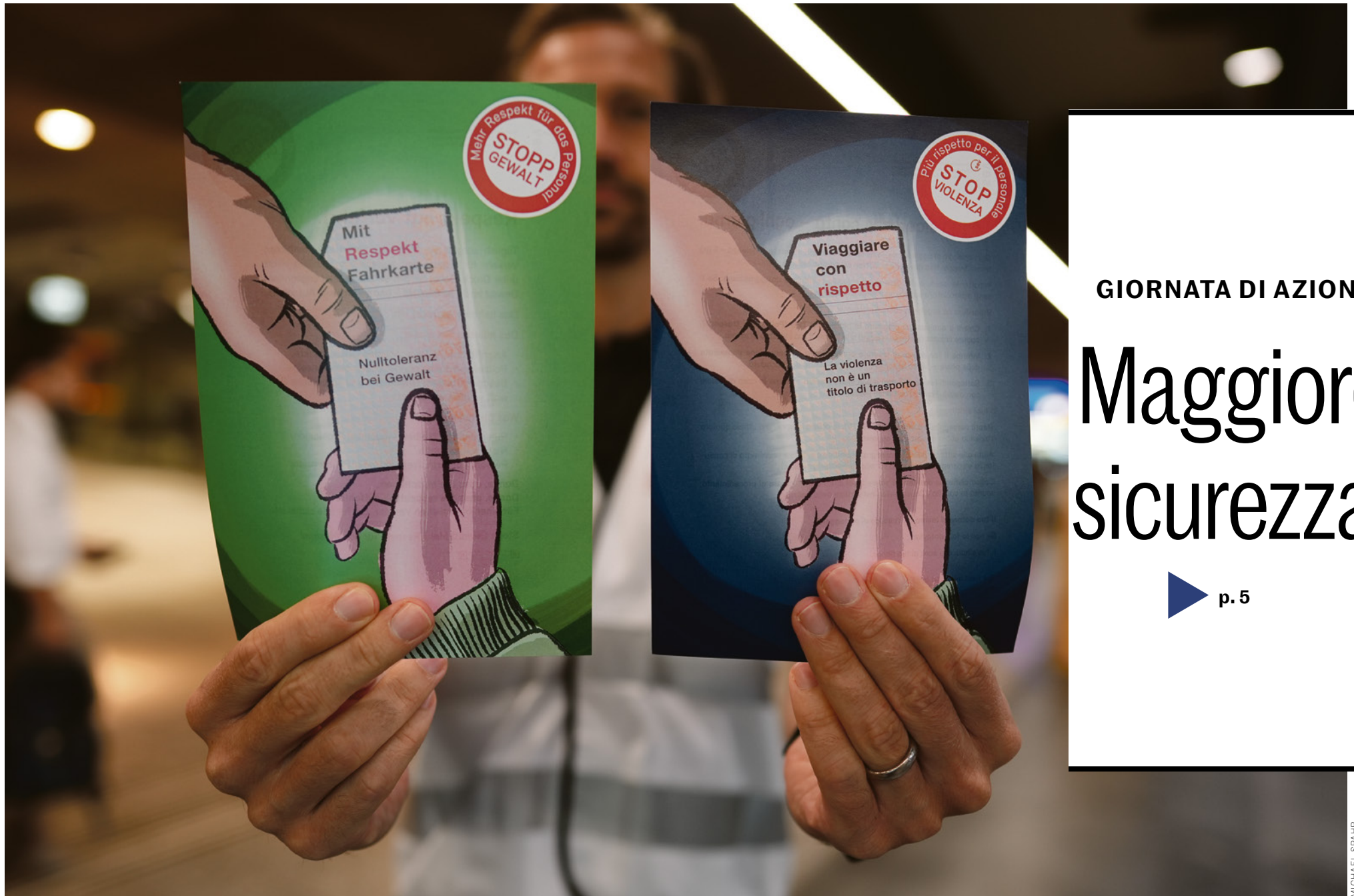




SEV N.11

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



GIORNATA DI AZIONE

Maggiore sicurezza!

► p. 5

EDITORIAL di Patrick Kummer

Il CCL come solida base

► p. 3

EUn Contratto collettivo di lavoro (CCL) è molto più di un semplice insieme di regole. Garantisce affidabilità, tutela le condizioni di lavoro e offre ai collaboratori e alle collaboratrici una voce comune. L'importanza di un CCL forte è dimostrata in modo esemplare dal caso delle FFS e di FFS Cargo, dove viene applicato a circa 28 600 impieghi a tempo pieno. Questa portata sottolinea la responsabilità del SEV e delle FFS in qualità di partner sociali. Insieme, dobbiamo garantire che questo CCL continui a costituire una solida base per buone condizioni di lavoro. L'attuale CCL è in vigore fino alla fine del 2028. Da qui alla scadenza, terremo conto delle esperienze e delle preoccupazioni dei nostri membri. Sono loro a sapere dove norme e regole funzionano bene e dove occorre migliorare.

Il CCL delle FFS ha una portata che va ben oltre l'ambito delle FFS. Funge infatti da riferimento per altri CCL nel settore dei trasporti pubblici. Affinché le trattative siano coronate da successo, occorrono rivendicazioni chiare, un'organizzazione solida e la necessaria lucidità. Tempo di lavoro, indennità, salari, conciliazione tra vita professionale e vita privata, come pure disposizioni a tutela del personale sono temi centrali per i quali occorre negoziare – con chiarezza e perseveranza – soluzioni sostenibili e far evolvere le normative esistenti.

Questo approccio vale anche per le imminenti trattative salariali nelle imprese di trasporto pubblico. Il potere d'acquisto deve essere tutelato e devono essere garantite le risorse necessarie per l'evoluzione salariale individuale rispettivi

sistemi salariali. I buoni risultati non si ottengono da soli: vanno sempre negoziati.

Pure fondamentale è la sicurezza sul posto di lavoro. La giornata di azione dello scorso 3 settembre ha evidenziato che la violenza nei trasporti pubblici può essere combattuta solo unendo le forze. Imprese, autorità, associazioni di categoria e sindacati hanno tutti una responsabilità. Sono necessarie misure concrete e coordinate su prevenzione, gestione degli incidenti e sostegno al personale coinvolto.

Buone condizioni di lavoro non sono mai state scontate e non lo saranno nemmeno in futuro. Dobbiamo continuamente rinegoziarle, migliorarle e, se necessario, conquistarle. È per questo che ci mobilitiamo insieme, affinché possano perdurare anche in futuro.

Diversità

Matthias Hartwich intervista Robert Martinez della Commissione Migrazione.

2

BLS

Tagli di posti di lavoro e riduzione dei servizi a causa delle misure di austerità.

4

Transsicura

Marina Esposito si occupa da 25 anni della sicurezza alla stazione centrale di Zurigo.

10

I salari devono crescere

L'Unione sindacale svizzera chiede per il 2027 aumenti salariali generali di almeno il 2,5%: 0,6% per compensare l'attuale inflazione annuale, 0,3% per l'aumento dei premi dell'assicurazione malattia, 1% come partecipazione agli aumenti di produttività e 0,6% per compensare l'inflazione accumulata dal 2016. Durante la conferenza stampa, il presidente del SEV (nella foto a sinistra) ha



precisato che le richieste salariali del SEV variano a seconda dell'impresa e vengono formulate «dal basso» dai rispettivi organi del SEV. Le richieste principali sono: 0,4–0,8% per l'inflazione annuale, 0,5–1,5% per recuperare l'inflazione accumulata e gli aumenti di produttività, nonché 1,1–1,5% per i sistemi salariali (aumenti individuali ecc.).

Trasporto merci

Nel primo semestre del 2026 la ferrovia ha trasportato attraverso le Alpi un volume di merci superiore rispetto all'anno precedente. La crescita, pari al 3,1%, è stata tuttavia inferiore a quella registrata nel trasporto su strada. La quota della ferrovia nel trasporto merci transalpino è diminuita dello 0,9% e si attesta ora al 68%. Nello stesso periodo, il trasporto di carri isolati sul territorio ha registrato un calo dell'8% nel numero di carri carichi. È quanto emerge dai rapporti semestrali dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) relativi alle due modalità di trasporto.

Nuova presidenza dell'UTP

L'Assemblea generale dell'Unione dei trasporti pubblici, tenutasi a Thun, ha eletto Fabian Schmid, direttore della Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), nuovo presidente dell'UTP, e Serge Collaud, direttore generale dei Trasporti pubblici di Friburgo (TPF), vicepresidente. Inoltre, l'Assemblea generale ha eletto Yves Marclay, direttore generale della Montreux Berner Oberland-Bahn (MOB), come nuovo membro del Comitato esecutivo. Il presidente uscente Renato Fasciati, direttore delle Ferrovie Retiche (RhB), rimane nel Comitato esecutivo dell'UTP in qualità di membro a titolo personale. L'UTP rappresenta gli interessi dei datori di lavoro nel settore dei trasporti pubblici.



MICHAEL SPAHR

MATTHIAS HARTWICH INCONTRA ROBERT MARTINEZ

«La forza dei numeri»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il prossimo 25 settembre si terrà a Olten la giornata della Migrazione del SEV. Il giorno successivo, diverse organizzazioni animeranno a Berna una manifestazione per rivendicare maggiori diritti per i/le migranti in Svizzera. Il presidente del SEV, Matthias Hartwich, ha incontrato Robert Martinez per un'intervista. Robert Martinez rappresenta la Commissione Migrazione all'interno del Comitato SEV e lavora nel settore dei trasporti pubblici a Ginevra.

Matthias Hartwich: Robert, tu rappresenti la Commissione Migrazione all'interno del Comitato SEV. A pochi giorni dalla giornata della Migrazione, puoi presentarti alle nostre lettrici e ai nostri lettori?

Robert Martinez: Con piacere. Lavoro presso i Trasporti pubblici di Ginevra (tpg) da undici anni come conducente di autobus e tram. Sono membro del SEV da molti anni e, da circa due anni, presiedo la Commissione Migrazione. Come figlio di immigrati, questa responsabilità mi sta particolarmente a cuore. Poter difendere gli interessi dei colleghi e delle colleghe provenienti da contesti migratori e far sentire la loro voce fin dentro al Comitato SEV a Berna è per me motivo di grande orgoglio.

I tpg oggi rappresentano una delle sezioni più forti all'interno del SEV, con oltre mille membri. Mentre in molti luoghi i sindacati continuano a perdere affiliati, il vostro non smette di crescere. Qual è il segreto di questo successo?

Non esistono ricette miracolose. Parliamo con le colleghe e i colleghi, siamo presenti sul terreno e dimostriamo concretamente ogni giorno l'utilità del sindacato. Molti lavoratori e lavoratrici provenienti da contesti migratori sanno bene cosa significhi la solidarietà collettiva. Spieghiamo loro che un sindacato è la for-

za del numero. Più siamo numerosi, più possiamo far sentire la nostra voce di fronte alla direzione. Non vendiamo un prodotto, proponiamo un impegno collettivo che porta risultati concreti.

Negli ultimi anni i tpg sono stati al centro di importanti mobilitazioni; pensiamo in particolare a uno sciopero che si è concluso in modo vittorioso.

Sì, e questa mobilitazione ha rafforzato notevolmente la coesione tra i lavoratori, le lavoratrici e il sindacato. Una vittoria ottenuta insieme infonde fiducia. Ma un sindacato non può mai riposare sugli allori. Dobbiamo lottare costantemente per difendere i diritti acquisiti e per ottenere nuovi miglioramenti. I risultati di oggi non sono mai garantiti per domani. Ecco perché la mobilitazione resta fondamentale.

A livello di migrazione e diversità, il SEV ha già compiuto dei progressi. Ma cosa dobbiamo ancora migliorare?

Abbiamo ancora molto da fare. Dobbiamo moltiplicare gli spazi di discussione e consentire a un numero maggiore di colleghi e colleghe di partecipare alla vita sindacale. La lingua rimane spesso un ostacolo. Alcune persone non osano partecipare alle assemblee perché temono di non capire o di non essere capite. Dobbiamo garantire un maggiore servizio di traduzione e creare ponti di comunicazione. L'integrazione dei colleghi e delle colleghe provenienti da contesti migratori nelle commissioni e nelle strutture del SEV rappresenta una ricchezza per l'intero sindacato.

Questo vale anche per i Contratti collettivi di lavoro?

Sì, assolutamente. I diritti hanno valore solo se sono conosciuti e compresi. Dovremmo mettere a disposizione le informazioni essenziali e alcuni documenti importanti nelle lingue d'origine dei lavoratori e delle lavoratrici, quando necessario. Molti colleghi e colleghe arrivano in Svizzera senza padroneggiare immediatamente

il francese, il tedesco o l'italiano. Il sindacato deve andare loro incontro.

La giornata del 3 settembre è stata dedicata alla sicurezza del personale dei trasporti pubblici. Qual è la situazione sul terreno?

Si tratta di una grande preoccupazione. Le aggressioni verbali e fisiche sono in aumento. Troppi colleghi e colleghe iniziano la giornata con un nodo allo stomaco. Si chiedono se saranno insultati, minacciati o aggrediti. Questo è semplicemente inaccettabile. Ogni datore di lavoro deve assumersi le proprie responsabilità e adottare le misure necessarie per garantire la sicurezza del personale. La tutela della salute e della dignità delle lavoratrici e dei lavoratori è una priorità sindacale.

Nel nostro lavoro, noti delle differenze tra la Svizzera tedesca e la Svizzera romanda?

Ci sono evidentemente differenze culturali. Ma le grandi sfide sono ovunque le stesse: la sicurezza, la qualità delle condizioni di lavoro, l'integrazione e il rispetto della diversità. Possiamo anche imparare gli uni dagli altri. In alcuni ambiti, la Svizzera tedesca ha sviluppato pratiche interessanti da cui possiamo trarre ispirazione, mentre la Svizzera romanda apporta la propria esperienza sul terreno.

Un ultimo messaggio?

Vorrei dire a tutti i colleghi e a tutte le colleghe provenienti da contesti migratori che nel SEV c'è posto per loro. Il sindacato ha bisogno delle loro esperienze, delle loro idee e del loro impegno. Non esitate a contattarci, a segnalarci le vostre preoccupazioni e a partecipare. Più saremo numerosi a organizzarci, più saremo forti. La solidarietà non conosce né confini né origini. È insieme che facciamo progredire i diritti di tutte e tutti.

La Giornata della migrazione del SEV si terrà il 25 settembre 2026 presso l'Hotel Olten. Dalle 09.30 alle 16.00, i membri del SEV e gli ospiti discuteranno dei temi «Lavoro di cura e Hate speech».

CONFERENZA CCL FFS E FFS CARGO

«Siamo ben posizionati»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

I delegati delle sottofederazioni SEV AS, BAU, LPV, RPV, TS e ZPV si sono riuniti l'8 settembre all'Egghölzli di Berna in occasione della Conferenza CCL FFS e FFS Cargo. Al centro dei lavori c'erano il CCL delle FFS e di FFS Cargo, oltre alle attuali sfide sindacali.

Oltre 100 delegati provenienti da differenti settori professionali e regioni delle FFS e di FFS Cargo hanno partecipato alla Conferenza CCL 2026. Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer ha dato il benvenuto ai/alle presenti e ha gestito i lavori della giornata. I temi centrali sono stati le trattative in corso relative alle indennità e ad altre questioni, come pure le future trattative sull'intero CCL, che rimarrà in vigore fino alla fine del 2028. Durante le trattative condotte nel periodo di validità del CCL, non vi è alcun obbligo di giungere a un accordo. «O raggiungiamo entro la fine dell'anno un accordo che comporti un miglioramento per i nostri colleghi e le nostre colleghe, oppure non ci sarà una soluzione. Ma le nostre rivendicazioni non scompariranno, anzi: rimarranno comunque attuali», ha spiegato Patrick Kummer.

La prossima primavera, la Conferenza CCL deciderà come procedere con le trattative relative all'intero CCL. È al più tardi in quel momento che i temi saranno nuovamente messi sul tavolo. «Siamo ben preparati: all'interno del team del SEV, nelle sottofederazioni del SEV e

nella comunità di trattativa con le altre federazioni. Siamo pronti a negoziare l'intero CCL».

Successivamente, il segretario sindacale Michael Buletti ha illustrato la situazione di partenza in vista delle imminenti trattative salariali. Oltre alle risorse necessarie per l'evoluzione salariale individuale secondo il sistema salariale, anche l'aumento del costo della vita sarà un tema centrale nelle trattative salariali. «Grazie al CCL disponiamo di procedure chiare ed efficaci per le trattative salariali. È nostro compito rappresentare al meglio le rivendicazioni nelle prossime trattative ed evitare una perdita di potere d'acquisto per i collaboratori e le collaboratrici».

Una parte importante della Conferenza CCL è stata dedicata all'esame di diverse proposte relative ai futuri temi di negoziazione. I delegati hanno discusso animatamente e hanno poi deciso quali rivendicazioni il SEV debba portare avanti.

Dopo pranzo, il presidente del SEV Matthias Hartwich ha partecipato alla Conferenza. Nel suo discorso di benvenuto ha espresso il proprio apprezzamento nei confronti del personale dei trasporti: «La Svizzera è un faro nel settore dei trasporti pubblici in Europa e deve continuare a esserlo. E voi siete il cuore di questo faro».

La segretaria sindacale Susanne Oehler ha sottolineato che oggi il tempo parziale è una richiesta diffusa in tutto il Gruppo FFS, sia nel lavoro a turni, sia nell'amministrazione. Le attuali norme sul tempo di lavoro, tuttavia, non forniscono risposte chiare per tutti i modelli di tempo parziale. Nel dibattito in corso a livello di Gruppo, si tratta quindi di distinguere chiara-



MICHAEL SPAHR

Dopo accese discussioni, i delegati si sono espressi diverse proposte.

mente le diverse questioni: dove è necessaria un'applicazione più uniforme delle norme esistenti, dove occorre fornire chiarimenti sulle diverse prassi e dove, eventualmente, è necessario un ulteriore sviluppo del CCL. L'obiettivo del SEV è quello di elaborare insieme principi validi affinché il lavoro a tempo parziale possa essere organizzato in modo equo, affidabile e praticabile a livello di Gruppo.

Il segretario sindacale René Zürcher ha comunicato l'esito delle trattative concluse in merito alle regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata lavoro (BAR) nel settore trasporto viaggiatori. Nei settori della personale di locomotiva, dell'assistenza ai clienti, delle pulizie e delle manovre, il risultato delle trattative è sta-

to approvato dai membri SEV interessati tramite votazione. «Ora abbiamo raggiunto un accordo anche nel settore della manutenzione del materiale rotabile (PP-UHR). Anche la sottofederazione TS intende indire una votazione al riguardo, cosa che faremo nei prossimi mesi».

A conclusione della conferenza, il segretario sindacale Philipp Hadorn ha parlato degli sviluppi nel settore del trasporto merci su rotaia. Il SEV si dichiara soddisfatto del fatto che, dopo 25 anni, SBB Cargo torni sotto l'egida delle FFS (vedi riquadro). Tuttavia, sussiste il rischio che il percorso intrapreso con il programma «Genesis», associato a tagli alle prestazioni e al personale, porti a un ulteriore e persistente spostamento del traffico dalla ferrovia alla strada.

SBB Cargo torna sotto l'egida delle FFS

Il 26 agosto le FFS hanno annunciato che, dopo 25 anni, SBB Cargo tornerà a far parte delle FFS. Il SEV ha accolto con favore questa decisione. La reintegrazione dovrebbe offrire ai collaboratori maggiore sicurezza, prospettive e opportunità di sviluppo, oltre a rafforzare il trasporto merci su rotaia. Il SEV chiede che le parti sociali e i collaboratori siano coinvolti in modo vincolante sin dall'inizio.

«Da anni il SEV ha seguito con occhio molto critico l'esternalizzazione e l'autonomizzazione del settore merci delle FFS; la decisione di reintegro dimostra che anche i responsabili si sono finalmente resi conto che l'esperimento è fallito», ha dichiarato Patrick Kummer, vicepresidente

del SEV. Questa reintegrazione rappresenta un'occasione per sfruttare le sinergie, preservare conoscenze e competenze, come pure garantire maggiore stabilità al traffico merci ferroviario.

«Occorre vegliare affinché FFS Cargo non sia nuovamente penalizzata dai conflitti di interesse all'interno del Gruppo; è importante che possa svilupparsi al suo interno in modo da garantire competenze e posti di lavoro. E altresì auspicabile che possa finalmente conquistare quote di mercato in un settore del trasporto merci in crescita a lungo termine», ha aggiunto Philipp Hadorn, segretario sindacale del SEV responsabile del dossier Cargo.

+

-

Il referendum contro l'abolizione dei salari minimi cantonali e comunali ha raggiunto la soglia richiesta: sono stati soprattutto i sindacati ad aver già raccolto ben più delle 50 000 firme necessarie, che consegneranno ai Servizi del Parlamento il 7 ottobre. Una legge approvata dal Parlamento a giugno prevede che, nei settori assoggettati a un Contratto collettivo di lavoro dichiarato di forza obbligatoria, non sarà più possibile introdurre salari minimi legali o, laddove già in vigore, che questi non potranno più essere adeguati al rincaro.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) rimprovera alla società di autobus AFA (Frutigen-Adelboden) di aver fatto un uso improprio dei sovvenzioni. L'AFA aveva esternalizzato beni immobili e prestazioni a società a scopo di lucro al fine di trasferire gli utili a scapito del settore sovvenzionato. Poiché l'AFA si mostra collaborativa, l'UFT rinuncia a procedere penalmente, ma esige la riassegnazione di 360 000 franchi. «È importante che non siano i dipendenti a pagare per i danni causati», dichiara Toni Feuz, segretario sindacale del SEV.



USS

PABLO GUARINO risponde

Le buone intenzioni non sempre bastano

Il movimento «Agissons!» ha lanciato un'iniziativa popolare che chiede la gratuità dei trasporti pubblici locali in tutta la Svizzera. Perché il SEV non sostiene questa iniziativa?

L'idea di trasporti pubblici gratuiti è indubbiamente allettante, ma chi paga, chi decide e chi ne pagherà il prezzo in caso di finanziamenti insufficienti? Il SEV vuole trasporti pubblici accessibili e sostiene l'obiettivo di portare la loro quota modale al 50%. Ma la gratuità non elimina i costi, sposta la fattura.

La gratuità del trasporto regionale e locale comporterebbe una perdita di entrate pari a circa 4 miliardi di franchi all'anno, senza contare le perdite sulle grandi linee. L'iniziativa prevede un finanziamento e misure di tutela per il personale. Ma, concretamente, l'attuazione e l'applicazione del testo dipenderanno dalle maggioranze in Parlamento.

Per il SEV, c'è il forte rischio che la ricerca di risparmi prevalga sulle buone intenzioni del testo. Le maggioranze politiche potrebbero così favorire ulteriormente la liberalizzazione del settore, aggravando la pressione sulle condizioni di lavoro, sui salari e sui contratti collettivi di lavoro, a scapito del servizio pubblico. La gratuità non è una bacchetta magica che permetterà di sgomberare le strade. Ciò che conta è un'offerta capillare e affidabile, buoni collegamenti e, soprattutto, personale in numero sufficiente. Ciò richiede risorse sostenibili e prevedibili. Il nostro ruolo come sindacato è quello di difendere i colleghi le colleghe che garantiscono un servizio pubblico essenziale, poiché un servizio di qualità richiede buone condizioni di lavoro. La gratuità per l'utenza non deve tradursi in misure di austerità per il personale.

Pablo Guarino è vicepresidente del SEV. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivi a giornale@sev-online.ch..

COLPI DI DIRITTO

Contratto di lavoro di diritto privato o di diritto pubblico

 Servizio giuridico del SEV

È ufficiale: con la piena integrazione di FFS Cargo all'interno delle FFS, ai dipendenti e alle dipendenti della filiale merci delle FFS verranno stipulati contratti di lavoro di diritto pubblico, in sostituzione dei loro precedenti contratti di diritto privato. È l'occasione per approfondire le differenze tra questi due ordinamenti giuridici.

Mentre i contratti di lavoro di diritto privato sono sostanzialmente disciplinati dal Codice delle obbligazioni (CO), il diritto pubblico del lavoro è regolato dalle norme federali (LPers), cantonali (vari statuti del personale) o comunali che disciplinano i rapporti di lavoro con datori di lavoro quali le amministrazioni o le imprese pubbliche, tra cui figurano le FFS, società anonima di diritto pubblico. Il CO può comunque trovare applicazione nei rapporti di lavoro di diritto pubblico, ad esempio su un punto che la LPers o il CCL non disciplinano. Va sottolineato che alcuni contratti di lavoro stipulati con datori di lavoro pubblici sono comunque soggetti al diritto del lavoro privato, come i contratti di alcuni dirigenti o i contratti di apprendistato. In caso di controversia con un datore di lavoro di diritto pubblico, saranno competenti le istanze amministrative e non i tribunali civili, come i Proviviri. Il CO può comunque trovare applicazione nei rapporti di lavoro di diritto pubblico, ad esempio su un punto che la LPers o il CCL non disciplinano. Concretamente, la differenza principale risiede nella tutela contro i licenziamenti, poiché nel diritto del lavoro privato, a meno che

un CCL non definisca norme particolari (come avviene in genere nei contratti collettivi stipulati dal SEV), prevale la libertà di rescissione. In altre parole: è la giungla, (quasi) tutto è permesso. Mentre un datore di lavoro di diritto pubblico deve invocare obbligatoriamente un motivo oggettivo e giustificato per poter procedere al licenziamento. Tale motivo risiede in genere nel comportamento dei collaboratori/delle collaboratrici e nella situazione specifica dell'azienda. I datori di lavoro di diritto pubblico devono rispettare il principio di proporzionalità, che impone di seguire una procedura che preveda un richiamo scritto e un periodo di adeguamento qualora un collaboratore/una collaboratrice non dia prova di un comportamento soddisfacente. Se, malgrado ciò, si dovesse prendere in considerazione un licenziamento, il diritto di essere ascoltato deve consentire al collaboratore o alla collaboratrice di esprimere il proprio punto di vista prima che venga presa la decisione di rescindere il rapporto di lavoro. Il diritto pubblico del lavoro offre, in linea di principio, la possibilità di ottenere il reintegro presso il datore di lavoro che abbia pronunciato un licenziamento illegittimo. Va infine sottolineato che, nel diritto pubblico del lavoro, rispetto al CO, sussiste un obbligo maggiore di lealtà e riservatezza nei confronti del datore di lavoro, ma anche dello Stato, anche al di fuori del tempo di lavoro. Si tratta infatti di preservare la fiducia dei cittadini e delle cittadine nelle istituzioni e il corretto funzionamento dell'amministrazione. Prudenza, quindi, sui social network... Le critiche vanno espresse tramite canali interni o per il tramite del sindacato. In caso di domande sul diritto applicabile a un contratto che vi viene proposto, non esitate a contattare il SEV.

**VIOLENZA NEI CONFRONTI
DELL DIPENDENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Cifre allarmanti in Europa

Michael Spahr. La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) ha condotto, dal 2025 al 2026, un'indagine approfondita su 1732 lavoratrici del settore dei trasporti provenienti da 27 paesi europei. L'indagine si è concentrata sulle esperienze delle donne in materia di violenza e molestie sul posto di lavoro. Tra le partecipanti figuravano anche lavoratrici del settore dei trasporti pubblici svizzeri, le cui risposte sono state incluse nell'analisi europea. I risultati sono inequivocabili: mostrano chiaramente che, per molte donne che lavorano nei trasporti pubblici, la violenza non è un'eccezione, ma fa parte della loro quotidianità lavorativa. Le loro risposte sono state incluse nell'analisi europea. Il settore ferroviario è particolarmente colpito. Mentre a livello intersettoriale il 71,1% delle intervistate ha

dichiarato di aver subito violenze o molestie nel proprio attuale posto di lavoro, nel settore ferroviario questa percentuale raggiunge addirittura l'82,5%, risultando quindi superiore a quella di tutti gli altri settori dei trasporti al centro dell'indagine. **La violenza diventa normalità** Le aggressioni verbali rappresentano la forma più comune di violenza. Circa il 75% delle persone coinvolte riferisce di essere state bersaglio di insulti, offese o molestie. Più della metà degli episodi più recenti (53,4%) è stata causata dai clienti. Allo stesso tempo, molte dipendenti sono regolarmente vittime di violenza: più di quattro intervistate su dieci hanno dichiarato di essere state esposte più volte ad atti di violenza o molestie nel corso dello stesso mese.

Le testimonianze delle persone coinvolte mettono in luce le conseguenze di questa evoluzione. Una ferroviaria svedese descrive così la sua situazione: «Non mi sento sempre al sicuro al lavoro o quando torno a casa dopo un turno. A volte ho degli incubi». Un'altra dipendente delle ferrovie spiega: «Lo stress si accumula. Non è un singolo episodio, è il ripetersi costante di questa situazione».

Impatto sulla salute del personale

Più della metà delle intervistate ha segnalato ripercussioni negative sulla propria salute e sul proprio benessere. Allo stesso tempo, il 60,8% delle partecipanti al sondaggio ritiene che una cultura lavorativa dominata dagli uomini sia una delle ragioni principali della diversa esposizione delle donne alla violenza. Spesso prevale una cultura che normalizza comportamenti sessisti e molesti. Il timore di ripercussioni professionali, la mancanza di responsabilità e una cultura del silenzio rendono difficile per le vittime segnalare gli episodi.

I sindacati rivendicano l'attuazione della Convenzione n. 190 dell'OIL

Dal profilo sindacale, i risultati evidenziano chiaramente che la violenza e le molestie non devono essere considerate un problema individuale dei singoli dipendenti. Si tratta di un rischio

strutturale sul posto di lavoro che richiede un intervento risoluto da parte delle imprese e della politica. Per questo motivo, sia l'ETF, sia il SEV chiedono l'attuazione sistematica della Convenzione n. 190 dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL). La convenzione riconosce per la prima volta a livello mondiale il diritto a un ambiente di lavoro libero da violenza e molestie e obbliga gli Stati ad adottare misure di protezione efficaci.

Per la Svizzera, questo tema riveste attualmente particolare importanza. Il Parlamento federale dovrebbe infatti chinarsi ancora quest'anno, sulla ratifica da parte della Svizzera della Convenzione n. 190 dell'OIL. I risultati di questa indagine mostrano chiaramente perché tale passo sarebbe importante. La partecipazione delle dipendenti delle ferrovie svizzere dimostra chiaramente che la violenza e le molestie non sono solo un problema europeo, ma anche un problema elvetico. «È estremamente importante che il Parlamento svizzero invii un segnale chiaro al riguardo. 56 paesi hanno già ratificato la Convenzione, di cui 21 paesi europei, compresi tutti i Paesi confinanti. «La Convenzione n. 190 riconosce il diritto fondamentale di ogni persona a un ambiente di lavoro sicuro, rispettoso e privo di violenza e stabilisce standard minimi internazionali. La ratifica rafforza

il riconoscimento di questo diritto e invia un segnale chiaro alle aziende affinché compiano progressi in questo senso», afferma Sibylle Lustenberger, segretaria sindacale e responsabile delle donne al SEV.

Le molestie stanno diventando sempre più spesso un motivo per lasciare il lavoro

Il fatto che molte vittime abbiano perso fiducia nei sistemi di segnalazione esistenti rappresenta un problema particolare. Solo il 50,8% di loro ha segnalato ufficialmente l'ultimo episodio in cui sono state coinvolte. Appena il 36% delle segnalazioni formali ha dato luogo a un'indagine e solo il 26,9% ha avuto conseguenze per gli autori. Non sorprende quindi che il 65,1% delle intervistate abbia già preso in considerazione l'idea di abbandonare la propria professione.

Per i sindacati, una cosa è certa: la violenza non è un rischio professionale che il personale deve semplicemente accettare. Occorrono più dipendenti, migliori dispositivi di sicurezza, procedure di segnalazione efficaci, protezione contro le ritorsioni e una cultura aziendale che promuova il rispetto e l'uguaglianza. Le testimonianze delle lavoratrici delle ferrovie di tutta Europa, compresa la Svizzera, lanciano un messaggio chiaro: la violenza non fa parte del lavoro!

BLS

Soppressi 40 posti di lavoro



MICHAEL SPAHR

Magalie Caspard. Entro il 2030 la BLS eliminerà circa 40 posti di lavoro a tempo pieno e chiuderà sei Centri viaggi. La causa sarebbe la crescente pressione sui costi nel settore dei trasporti pubblici. Il SEV critica questa decisione e si aspetta che la riduzione dei posti di lavoro venga riesaminata e accompagnata da misure di ammortizzazione sociale.

Nei prossimi due anni, l'azienda dovrà realizzare risparmi pari a 5 milioni di franchi all'anno. Questa situazione è dovuta alla pressione esercitata dalla Confederazione e dai Cantoni, che non stanziavano risorse sufficienti. «Per il SEV, le misure di risparmio nel settore dei trasporti pubblici rappresentano in linea di principio una strada sbagliata, poiché i trasporti pubblici sono un mezzo di trasporto del futuro rispettoso del clima», sostiene Katrin Leuenberger, segretaria sindacale del SEV responsabile della BLS. «Le misure previste richiedono sacrifici da parte del personale, e nemmeno i clienti vengono risparmiati. La BLS deve innanzitutto esaminare e valutare in modo rigoroso tutte le altre possibilità. Ci aspettiamo che la BLS eviti i licenziamenti e faccia tutto il possibile per compensare la perdita di impieghi in modo socialmente accettabile, sfruttando le partenze naturali».

Entro il 2030 la BLS prevede la chiusura di sei Centri viaggi. Le sedi sono: Weissenbühl, Seftigen, Hasle-Rüegsau, Ins, Münsingen e Zollikofen. Per quanto riguarda la sede di Zweisimmen, la BLS sta valutando la collaborazione con la Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB). In altri casi, gli orari di apertura saranno ridotti. Questo ridimensionamento del servizio pubblico non solo ha conseguenze dirette per il personale e l'utenza, ma comporta anche un impoverimento e un'a-

nonimizzazione delle stazioni: quando non c'è più personale ferroviario sul posto a fornire informazioni, aumentano i danni alla proprietà e diminuisce la fidelizzazione dei clienti.

Minore sicurezza

Sulla tratta Berna-Langnau-Lucerna l'accompagnamento fisso avverrà solo sporadicamente, mentre sulla linea Spiez-Zweisimmen sarà garantito solo durante il giorno. Ciò riguarda sia i collaboratori, sia la clientela: «Queste misure comportano un peggioramento del servizio per i/le clienti e una minore sicurezza sui treni. La pressione al risparmio non deve andare a scapito della qualità e della sicurezza», afferma Marcel Burmeister, segretario sindacale del SEV. Il personale di locomotiva ha orari molto irregolari. La pianificazione dei turni riveste quindi grande importanza. Se la BLS opera tagli in questo ambito, ciò comporta un aumento dello stress e un maggiore carico sulla salute, che potrebbe anche tradursi in un aumento delle assenze per malattia. Una cosa è certa: un peggioramento della pianificazione dei turni non favorisce l'attrattiva della BLS come datore di lavoro.

Il SEV si aspetta concrete garanzie

Il SEV si aspetta dalla BLS informazioni trasparenti su come verranno gestiti i trasferimenti e le partenze naturali, come pure sulle misure per alleggerire il carico di lavoro del personale rimanente. La ripresa del Centro viaggi delle FFS a Thun a metà del 2027 rappresenta un'opportunità. Ma non risolverà tutti i problemi. Una cosa è chiara: il SEV difenderà senza sosta gli interessi dei propri membri e adotterà le misure necessarie.



GIORNATA D'AZIONE NAZIONALE

Un coro di no contro la violenza

Françoise Gehring
giornale@sev-online.ch

Dalla Svizzera tedesca, alla Svizzera romanda fino al Ticino: un coro unanime di voci si è alzato per dire basta alla violenza. «Ogni aggressione è una di troppo» come ha sottolineato il presidente del SEV Matthias Hartwich. E come hanno evidenziato i militanti del SEV che in Ticino hanno animato la giornata di azione contro la violenza.

In prima linea nella difesa delle condizioni di lavoro del personale del trasporto pubblico, il SEV lo è anche nel combattere la violenza sui trasporti pubblici che sta raggiungendo limiti insopportabili: minacce, aggressioni, insulti, spintoni, percosse fanno purtroppo parte di una triste realtà quotidiana. Come ha fatto notare Barbara Keller, vicepresidente del SEV, basta poco: «Il controllo del biglietto o il richiamo al rispetto delle regole può fare degenerare una situazione». Renato Fasciati, direttore della Ferrovia retica e presidente dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP), invita perciò a serrare i ranghi: «Solo insieme possiamo combattere questo fenomeno. E siamo pronti ad impegnarci attivamente con tutti i partner per contrastare la violenza».

Messaggio chiaro: insieme contro la violenza per maggiore rispetto. Così ai quattro angoli della Svizzera e in occasione della giornata d'azione nazionale del 3 settembre, i dipendenti del trasporto pubblico hanno messo un volto e una voce alle storie quotidiane sugli autobus, in treno, agli sportelli. A Lugano, Bellinzona e Locarno, i militanti del SEV hanno contribuito a fra

conoscere una realtà che spesso non si vuole vedere, ma che è tremendamente reale e dolorosa.

«Svolgo questo lavoro da moltissimi anni – ci racconta il presidente della ZPV Ticino Roberto Mocchi – e devo purtroppo constatare amaramente che la situazione è degenerata. Quando ho iniziato c'era rispetto per la divisa: il ruolo del controllore era riconosciuto. Ora sembra l'esatto contrario. E per noi che lavoriamo a diretto contatto con la clientela, ogni giorno di lavoro rappresenta un'incognita».

Gli fa eco Michele Ponzio, conducente di autobus, segretario VPT Sottoceneri: «L'aggressività non si manifesta solo a bordo del veicolo, ma anche sulla strada. Non è sempre facile mantenere nervi saldi e sangue freddo quando le persone prendono di mira il personale in maniera pesante. L'insicurezza che si crea porta a situazioni di stress molto intense».

«Giornate di azione come queste – sottolinea Giuseppe Argirò, presidente VPT Locarno e autista di autobus – sono molto importanti per sensibilizzare l'utenza e la popolazione. Non è possibile recarsi al lavoro con un nodo allo stomaco per paura di essere aggrediti». Come è successo a Marijana, conducente alle FART, che incontrando i media a Locarno ha reso un'intensa testimonianza sulla sua brutta esperienza.

Durante il volantinaggio, gli utenti del trasporto pubblico hanno ringraziato i militanti dimostrando la loro solidarietà. Come il Consigliere agli Stati Fabio Regazzi incontrato alla stazione di Bellinzona che ha sottolineato l'importanza della giornata di sensibilizzazione. Alcuni viaggiatori hanno infine fatto presente che pure loro si sentono insicuri quando assistono a episodi di aggressività contro il personale.



Militanti SEV motivatissimi alla stazione FFS di Locarno.



Allo sportello di Bellinzona.



Testimonianza in TV di Marijana, autista FART.



Thomas Giedemann e il senatore Fabio Regazzi.



Datori di lavoro e dipendenti lanciano insieme un messaggio. Il Comitato direttivo dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e i membri del SEV.

PHILIPPE SCHIBLI

Nuovo volto nelle sede di Olten



MICHAEL SPAHR

Michael Spahr. Philippe Schibli lavora presso il SEV dall’inizio di giugno. È coordinatore della segretariato regionale di Olten. Condivide l’ufficio con Sheila Belometti; questo ufficio funge da punto di contatto per i membri che lavorano a Olten e nei dintorni. Fornisce supporto alle sezioni FFS della regione «Mitte» – da Basilea al Vallese – nel reclutamento dei membri e nell’organizzazione di eventi. Questo macchinista di locomotiva B100, da lungo tempo in servizio presso le FFS, è da molti anni un sindacalista convinto. Prima di essere assunto dal SEV, era già attivo da molti anni all’interno del SEV in veste di militante. Ha fatto parte del Comitato centrale della sottofederazione BAU/Lavori del SEV ed è stato uno dei membri che sono riusciti meglio a convincere i propri colleghi ad aderire al SEV. Philippe Schibli ha iniziato la sua carriera professionale come muratore. Nel 1996, al termine del suo apprendistato, da muratore appe-

na diplomato si è messo in proprio. In seguito il cinquantenne ha lavorato per un’impresa edile che lo ha messo in contatto con le ferrovie. Nel 2002 è entrato a far parte delle FFS come montatore di binari e ha immediatamente intrapreso la formazione per diventare macchinista B100. Ha poi lavorato per 24 anni nella Divisione Infrastruttura delle FFS, ricoprendo negli ultimi anni principalmente il ruolo di formatore, in particolare sulla nuova linea NFTA, la galleria di base del San Gottardo. «Ero già presente alla messa in servizio della galleria di base del San Gottardo. L’inaugurazione della più grande galleria ferroviaria del mondo nel 2016 è stata per me un momento particolarmente significativo: durante la cerimonia, alla presenza di ospiti di alto prestigio provenienti da tutto il mondo, ho avuto l’onore di guidare un veicolo bidirezionale che trainava i vagoni su cui si svolgevano spettacoli artistici», racconta entusiasta Philippe Schibli. Ha iniziato a impegnarsi nel SEV dieci anni fa. È stato segretario centrale della sottofederazione BAU/Lavori. Attualmente è ancora responsabile del reclutamento dei membri. Il suo compito principale presso il SEV è proprio il reclutamento dei membri e il sostegno alle sezioni delle FFS nella regione «Mitte» per quanto riguarda l’organizzazione di eventi. «In qualità di militante del SEV, negli ultimi anni sono riuscito a convincere decine di colleghi e colleghe a iscriversi al nostro sindacato. Ora sono felice di poterlo fare anche nella mia quotidianità lavorativa». In qualità di coordinatore del segretariato regionale di Olten, Philippe Schibli afferma: «È importante essere presenti in questa sede centrale delle FFS». Non vede l’ora di vivere tanti incontri stimolanti con i membri.

PAOLA STRANGES

Non si può fare a meno di lei

Magalie Caspard. Una parola gentile, un orecchio attento e, nelle situazioni più frenetiche, la calma incarnata. Paola Stranges lavora da quattro mesi alla ricezione del segretariato centrale del SEV a Berna. Quando Paola incontra i membri o i collaboratori e le collaboratrici del segretariato centrale, lo fa sempre con un sorriso sulle labbra. Il suo atteggiamento positivo è contagioso. Originaria di Berna e con radici italiane, afferma: «Lavorare al sindacato mi dà la sensazione di fare qualcosa di importante per le persone». Paola conosce molto bene il contatto diretto con le persone. Ha lavorato per 17 anni nel commercio al dettaglio, dove ha anche svolto il suo apprendistato. Successivamente ha lavorato come assistente della direzione vendite. Parallelamente, Paola ha seguito una formazione come personal shop-

per e offriva consulenza personalizzata alle sue clienti e ai suoi clienti. In negozio, cercava insieme a loro gli abiti più adatti a un’occasione particolare, si preoccupava di abbinare scarpe e accessori o li aiutava a scegliere il profumo ideale. «Mi è piaciuto molto dare consigli, scovare gli abiti perfetti e rendere felici le persone», racconta. «A un certo punto ho deciso di andarmene e di provare qualcosa di completamente diverso», confida Paola. Apprezza la varietà del suo lavoro al SEV. La maggior parte delle persone è gentile e simpatica. «Di tanto in tanto, però, ci sono anche discussioni accese con persone arrabbiate», spiega Paola. In questi casi, c’è solo una cosa che aiuta: mantenere la calma. Nel tempo libero, Paola adora ballare la salsa e sogna la libertà, Cuba e lo stile di vita latinoamericano.



MAGALIE CASPARD



«Un cliente ci ha seguiti per tutto il treno urlando contro di noi».

assistente clienti

Il SEV si impegna per la tua sicurezza sul lavoro. Diventa socio ora!

più rispetto per il personale

STOP VIOLENZA



SOTTOFEDERAZIONE PV

Nel Comitato centrale si profila un cambiamento importante

Alex Bringolf. Ogni cosa ha un termine, e anche in seno al Comitato centrale si profila un importante cambiamento. L'attuale presidente centrale Roland Schwager ha comunicato al CC la sua intenzione di lasciare la carica entro fine 2027. Egli ne ha inoltre informato con una lettera personale i presidenti sezionali della PV. Forte della buona collaborazione in Comitato centrale, il segretario centrale Alex Bringolf ha manifestato il suo interesse per una candidatura. Si aprono così diversi scenari per la successione; il Comitato centrale cercherà di fare in modo che tutto vada per il meglio e compirà i passi necessari in vista della nomina, prevista per la prossima Assemblea dei delegati in maggio 2027. È ovvio che le sezioni saranno regolarmente tenute al corrente. Eventuali interessati possono rivolgersi direttamente ai due vicepresidenti o a uno degli altri membri di comitato.

Non ci sono grandi novità per quanto concerne le finanze della sottofederazione, la cassa centrale è in linea con gli obiettivi. Il CC ha fissato le date delle sue riunioni e degli altri eventi della PV per il 2027, già comunicate alle sezioni. Il cassiere centrale Daniel Pasche sta organizzando l'AD autunnale, in agenda il prossimo 27 ottobre, e attende dalle sezioni i nominativi dei loro rappresentanti. Oltre all'approvazione del preventivo 2027 e varie altre trattande statutarie, l'ordine del giorno prevede una relazione sull'intelligenza artificiale «IA» per la terza età.

Il 29 novembre saremo chiamati a votare sul finanziamento della 13a. rendita AVS. Le Camere federali si sono infine accordate, dopo interminabili discussioni, per un rincaro dello 0,4% dell'imposta sul valore aggiunto, che da gennaio dell'anno venturo salirà quindi all'8,5%. Se il popolo dovesse respingere il messaggio in votazione, i partiti borghesi non mancheranno di proporre nuovamente un aumento dell'età pensionabile. Per questa ragione il CC raccomanda di accettare il ritocco dell'IVA.

Purtroppo il numero dei nostri membri continua a scendere, anche se i pensionamenti sono in crescita. Sebbene l'assistenza giuridica professionale non sia più strettamente necessaria per noi pensionati, ricordiamo che il SEV offre una protezione giuridica anche a chi è al beneficio della pensione. Questa è molto vantaggiosa e utile in caso di controversie, per esempio con gli assicuratori malattia o gli istituti di previdenza. In collaborazione con il team SEV che si occupa del reclutamento, il CC vuole elaborare una strategia per evitare le dimissioni dal sindacato al momento del pensionamento. La PV deve farsi conoscere meglio, ad esempio sul sito Internet del SEV e delle altre sottofederazioni. Anche le quote pagate ogni mese dai pensionati forniscono un contributo notevole al finanziamento del SEV.

La prossima riunione del CC si terrà a Sargans con i presidenti della Svizzera orientale.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV, COMITATO CENTRALE

Non sono solo le temperature a far salire la tensione...

Medienstelle ZPV. Il 12 agosto 2026, dopo la pausa estiva, i membri del Comitato centrale (CC) della ZPV si sono riuniti all'Hotel Hirschen di Langnau per la terza riunione. A parte la frequenza delle riunioni, non si può certo parlare di pausa, tanto più che dall'Assemblea dei delegati in poi non ci siamo di certo annoiati. In occasione dei colloqui sulle priorità con la Direzione KB il 18 agosto 2026, il presidente della ZPV Ralph Kessler e il segretario sindacale del SEV René Zürcher hanno presentato tre temi centrali:

- Il cosiddetto progetto relativo alle operazioni congiunte RV/FV nella regione Ovest, di cui non si è mai parlato.
- Assegnazioni dei KB/FK al traffico a lunga percorrenza: il progetto si è concluso a fine giugno e si è semplicemente passati alla situazione attuale. Le assegnazioni non sono state ponderate a fondo e la loro attuazione lascia a desiderare. La ZPV chiederà una pausa per fare il punto della situazione, al fine di chiarire quale sia esattamente il ruolo dei KB/FK nel traffico a lunga percorrenza e dove saranno assegnati questi collaboratori.
- Constatiamo inoltre ancora una volta che i turni di servizio vengono modificati durante le assenze, come le ferie o i giorni non lavorativi. A questo proposito si fa chiaramente riferimento alla non reperibilità dei collaboratori e delle collaboratrici al di fuori dell'orario di lavoro, ai sensi dell'articolo 61, comma 3, del CCL delle FFS. Tali modifiche agli orari rientrano quindi nel rischio imprenditoriale delle FFS; il collaboratore/la collaboratrice non ha alcun obbligo di accettare tali modifiche al di fuori del tempo di

lavoro. Le FFS avrebbero dovuto rivedere, già a partire da marzo 2023, la nota informativa PEP relativa ai termini di assegnazione, ma ad oggi non è stato fatto nulla.

Attualità ZPV

L'introduzione del nuovo strumento di suddivisione «IVU.rail» è stata rinviata dal cambio di orario di dicembre 2027 a quello di dicembre 2028. In questo modo è stato possibile alleggerire leggermente la pressione. Continuiamo a ritenere che il passaggio non debba avvenire in concomitanza con il cambio di orario, poiché a partire da quel momento i treni verranno ricoverati in altre stazioni e un'eventuale interruzione del sistema in quel momento comporterebbe gravi limitazioni al servizio. Per quanto riguarda la violenza sui treni, lo scorso 13 agosto 2026 si è tenuta una nuova tavola rotonda, organizzata dalle FFS. Il tema è più che mai di attualità, soprattutto alla luce dell'incidente avvenuto il 25 luglio 2026 su un treno regionale della BLS (linea S4) tra Hasle-Rüegsau e Burgdorf, durante il quale sono stati esplosi dei colpi d'arma da fuoco. A differenza della Germania, dove vengono adottate misure concrete, le FFS continuano ad assumere un atteggiamento piuttosto passivo al riguardo. Finora abbiamo atteso invano che si facesse qualcosa per la nostra sicurezza. Nell'ambito del progetto «Processo di partenza orientato al cliente» (KOA) si è nuovamente svolto un incontro di consultazione. Come si è rivelato, l'ondata di caldo non ha messo a dura prova solo il personale e i passeggeri, ma anche le nostre apparecchiature di la-

GRIGLIATA BZ

Buon umore ai tavoli



Circa 130 membri del SEV hanno pranzato assieme presso il garage delle bici della BZ mitte e dato vita a discussioni molto interessanti.

Andreas Lüdin. Circa 130 tra colleghe e colleghi della centrale d'esercizio «Centro» (BZ Mitte) e membri della sottofederazione BAU si sono dati appuntamento il 24 agosto scorso per l'ormai tradizionale grigliata, che ha offerto l'occasione di scambiare opinioni e consolidare rapporti interpersonali.

La gustosa grigliata di questo lunedì è stata accompagnata da molte discussioni e altrettante risate, tra i circa 130 commentali che hanno accolto l'invito della sottofederazione AS per l'annuale grigliata.

Colleghe e colleghi della centrale d'esercizio e della sottofederazione lavori hanno trascorso assieme la pausa pranzo, cogliendo l'occasione di un incontro che ha permesso di evadere dalla quotidianità. Salsicce, proposte vegetariane, bibite e dessert hanno così fatto da sfondo alle discussioni su lavoro, temi d'attualità e impegno comune del e nel SEV.

L'iniziativa è partita ed è stata concretizzata dalla sottofederazione AS, in partecolare da Regula Buri e Andy Matano della sezione Centro, con la collaborazione di Thomas Kaderli della sezione della Svizzera Nordorientale della sottofederazione Lavori. Anche il presidente centrale della sottofederazione AS si è impegnato alla griglia.

La manifestazione ha confermato l'importanza dei contatti personali, in un contesto in cui la quotidianità lavorativa lascia poco spazio a discussioni prolungate e ha offerto un ambito informale che ha permesso di consolidare i rapporti tra le diverse categorie professionali.

Colleghe e colleghi che volessero organizzare un evento nella loro sezione possono rivolgersi in ogni tempo al o alla loro presidente sezionale.

voro, poiché con temperature elevate i nostri cellulari di servizio impiegavano più tempo per trasmettere i dati dal personale di bordo al macchinista. È emerso inoltre che, in caso di guasto del sistema KOA, la chiamata di gruppo risultava troppo complicata; per questo motivo è stata ora introdotta una procedura di riserva, in base alla quale il personale treno si trova a bordo del convoglio all'ora di partenza e il macchinista parte di propria iniziativa. Nel corso di un'intensa discussione è emerso che i membri del CC non sono d'accordo e chiedono che la procedura di riserva venga riconsiderata. Siamo inoltre l'unica compagnia ferroviaria in tutta Europa che, sui treni a lunga percorrenza con accompagnamento, affida al macchinista il compito di chiudere le porte.

Rapporti dalle sezioni

Dai rapporti delle sezioni emerge che anche quest'anno, durante l'alta stagione turistica, la situazione relativa ai bagagli e alle biciclette comporta notevoli difficoltà, poiché è necessario rispettare le norme di sicurezza (ad esempio transito attraverso le gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo, vie di fuga ecc.). Purtroppo, non tutti i responsabili di team comprendono quanto sia grande lo stress che proviamo in questi momenti e finiscono per rimproverare i collaboratori invece di sostenerci. A seguito del nostro intervento, la direzione di KBC ha deciso di rinunciare ai riscontri richiesti dai capi squadra nell'ambito del progetto «Evoluzione capo/a assistenza clienti» (CKB). La notizia è stata accolta molto positivamente dai collaboratori interessati. Alla RhB sono state definite le linee guida per l'evento riservato ai membri ZPV RhB, in programma il 17 dicembre 2026 a Davos. I partecipanti possono già pregustarsi una giornata ricca di emozioni. Il comitato regionale ha presentato numerosi temi per le imminenti trattative per il contratto aziendale (FAV). Dopo un aggiornamento a giugno, l'App-Afe per l'autorizzazione alla partenza ha smesso improvvisamente di funzionare, poiché all'improvviso era possibile – nonostante il segnale fosse chiuso – inviare più volte l'autorizzazione alla partenza. Si è subito tornati ai

metodi collaudati (scatole, segnali manuali, citofono). Si sta ancora lavorando per risolvere il problema. Sia dai rapporti delle FFS, sia da quelli delle RhB emerge che l'offerta transfrontaliera «Pass Jeune Grand Est Grenzenlos» ha dato luogo a numerose situazioni delicate durante i controlli. Sarebbe auspicabile che in futuro un'offerta di questo tipo fosse meglio ponderata e sottoposta preventivamente a una verifica volta a individuare eventuali situazioni di conflitto (analisi dei rischi).

Attuazione BAR 2026 / 2028

Dall'intensa discussione relativa all'accordo integrativo su tempo di lavoro supplementare emerge chiaramente che i membri del CC chiedono una nuova revisione del documento, poiché ad oggi non è ancora stata garantita la corretta registrazione del tempo di lavoro supplementare, comprese le indennità previste dalla legge (qualora queste, a seguito di un ritardo, ricadano alla fine del turno). Le FFS hanno effettuato delle misurazioni relative alla durata dei controlli di fine turno. Tuttavia, poiché non è stato tenuto conto del tempo impiegato dai passeggeri per scendere dal treno, non siamo d'accordo con tali misurazioni. Anche la ZPV ha effettuato delle misurazioni ed è giunta a risultati diversi. Dal nostro punto di vista, i valori forniti dalle FFS non sono rappresentativi e sono errati. Il CC ha quindi deciso di mantenere la normativa attuale; il caso FVD andrebbe inserito nelle BAR come adeguamento redazionale.

Avvicendamenti

Matthias Müller, in qualità di presidente sezionale ZPV Säntis-Bodensee, e Ueli Eggenberger, in qualità di rappresentante dei giovani della ZPV, hanno rassegnato le dimissioni. La ZPV ringrazia di cuore entrambi i colleghi per il loro grande impegno e augura loro ogni successo per il futuro. In tutta la Svizzera siamo impegnati nei preparativi per la giornata di azione contro la violenza nei trasporti pubblici, prevista per il 3 settembre 2026. Lo stesso vale per le sezioni ZPV di Lucerna, Berna, Olten, Ginevra e Zurigo. Ci auguriamo una grande affluenza di partecipanti e un'ampia copertura mediatica.

PV Ticino e Moesano

22. 10.
Castagnata 2026

Castagnata 2026 – Castione – Ristorante Meridiano.

La calda estate lascia lentamente il posto all'autunno, tempo di bellissimi colori nella natura, profumi di castagne e per gli appassionati anche di funghi. A noi il gradito compito di ricordarvi il nostro tradizionale appuntamento della castagnata in luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici.

Come per il passato il ritrovo è al **Ristorante Meridiano di Castione**, a soli 100 m dalla stazione FFS, dove vi attendiamo, **giovedì 22 ottobre 2026, a partire dalle ore 15.00.**

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 Airole 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 Airole 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.

Alle colleghe e ai colleghi che vorranno onorarci della loro presenza porgiamo già sin d'ora il più cordiale benvenuto.

Il comitato sezionale

Sottofederazione- VPT

6. 11.
Raduno ticinese VPT

Raduno ticinese VPT. L'ordine del giorno verrà definito all'inizio di ottobre.

www.vpt-online.ch

10:00, Casa del popolo, Bellinzona

SEV

2. 3. 2027
Conferenza delle sezioni

Conferenza delle sezioni. Vi preghiamo di prendere nota di questa data. Le informazioni dettagliate e l'invito a iscriversi vi saranno inviati in un secondo momento. Come di consueto, le sezioni saranno informate e invitate separatamente.

14:00, Bellinzona (il luogo sarà comunicato con l'invito)

Il questionario annuale di follow-up è disponibile !

Partecipate entro il **30 settembre**

Contiamo su di voi !

I NOSTRI MORTI

Caraci Gaetano; JG 1957; Châteline, membro esterno SEV.

Minini Massimo; JG 1934; Bissone, VPT Sottoceneri.

Silipo Francesco; JG 1969; Schichtleiter Cleaning, Luzern, TS Zentralschweiz.

Agenda 11/26

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione ogni tre settimane, ISSN 2624-7836.

Tiratura: edizione italiana: 2.397 copie; totale: 30.322; certificata il 12.03.2026.

Editore: SEV, sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Renato Barnetta, Magalie Caspard, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Sarah Thomas, Tiemo Wydler.

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

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

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: venerdì 9 ottobre 2026.

Chiusura redazionale: 29 settembre, ore 10.00.

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

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

ASSENTEISIMO E SALUTE SUL POSTO DI LAVORO

Indagare le cause, non i malati

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

Un rapporto del Consiglio federale conferma un forte aumento delle assenze per motivi di salute. Se il costo per le imprese è ben documentato, quello a carico dei/delle salariati/e lo è meno. Al di là dei numeri, rimane una domanda: cosa rende lavoratrici e lavoratori così spesso malati e come si può cambiare questa situazione?

Publicato lo scorso 19 agosto in risposta al postulat Gutjahr (UDC/TG), il rapporto del Consiglio federale sulle assenze e le assenze per malattia sul posto di lavoro traccia un quadro della situazione finora inedito. Nel 2024 le assenze per motivi di salute hanno raggiunto i 407 milioni di ore, pari a 8,5 giorni per ogni posto di lavoro a tempo pieno – con un aumento di oltre un terzo rispetto al 2010 – e sono state più frequenti tra le donne (9,5 giorni) che tra gli uomini (8 giorni). Le professioni meno qualificate e più esposte a sforzi fisici e stress sono quelle più colpite.

Costi anche per i/le dipendenti

Il rapporto indica che queste assenze per motivi di salute comportano costi stimati nel 2022 pari a 12,7 miliardi di franchi, finanziati per il 62% dai datori di lavoro, per il 36,4% dalle assicurazioni contro la perdita di guadagno (LCA) e

per il 2% dalla LAMal. Sebbene il Consiglio federale valuti gli oneri a carico delle imprese, l’USS ricorda che «tace invece sui costi, peraltro considerevoli, a carico delle lavoratrici e dei lavoratori». Nel 2022, tali costi erano stimati a 4,2 miliardi di franchi, pari a 1100 franchi per dipendente. Gran parte di questa somma è finanziata dal personale stesso attraverso i premi assicurativi. A ciò si aggiungono notevoli perdite salariali. L’indennità in caso di malattia copre generalmente solo l’80% dello stipendio.

Al di là di questa concreta constatazione, esiste un’ampia divergenza tra i rappresentanti dei datori di lavoro e quelli dei lavoratori su come ridurre questi danni alla salute e queste assenze. Da parte dell’USS, si deplora il fatto che il rapporto descrive i sintomi di natura finanziaria, senza mai indagare sulle cause delle malattie. Questi aumenti sono da ricercare soprattutto nella «pressione sul lavoro [che] si è intensificata» e nel peggioramento delle condizioni di lavoro, diventate «estenuanti»: pressione dei tempi, carenza di personale, orari irregolari e reperibilità costante. Secondo l’USS, «i lavoratori e le lavoratrici che svolgono professioni fisicamente o psicologicamente impegnative, come la vendita, l’edilizia, i trasporti, la sanità, il settore sociale o numerosi servizi, sono particolarmente colpiti. [...] Le aziende devono garantire un organico sufficiente, prevedere piani di servizio affidabili, assicurare il rigoroso rispetto del tempo di lavoro e di riposo, così come attuare misure efficaci contro l’ecces-

siva pressione legata ai tempi e alle prestazioni». Secondo l’USS, inoltre, anche lo Stato deve intervenire. Per questo motivo chiede «un rafforzamento significativo delle misure di applicazione e di prevenzione».

Le aziende pongono l’accento non sulle cause della malattia, bensì sui presunti abusi di alcuni lavoratori che otterrebbero troppo facilmente certificati medici da medici che li rilasciano sempre più spesso in modo scorretto. In questo senso, la consigliera nazionale turgoviese dell’UDC che ha presentato il postulat alla base di questo rapporto – ossia l’imprenditrice Diana Gutjahr – aveva presentato una mozione poi approvata a marzo dal Consiglio nazionale, in cui chiedeva un allentamento del segreto medico per contrastare i cosiddetti certificati medici di comodo. Il Consiglio federale si oppone a questa idea, ritenendo che gli strumenti giuridici esistenti siano sufficienti. Anche la classe medica e la FMH vi si oppongono.

Allontanare i malati o curare il lavoro?

Occorre riconoscere che il rapporto del Consiglio federale ha il merito di cercare di proporre misure volte a prevenire o ridurre le assenze dal lavoro e a favorire attivamente il processo di reinserimento. Il documento accenna – purtroppo senza approfondire troppo – a misure lodevoli incentrate sull’ambiente di lavoro, «che consistono nell’adattare le condizioni di lavoro in modo tale che i lavoratori e le lavoratrici si sentano meno esposti a situazioni di stress».

Ciò che si osserva sul campo non è l’attuazione concreta di misure volte alla tutela della salute. Nei trasporti pubblici del Cantone di Vaud, alcuni colleghi riferiscono che i medici di fiducia dichiarano la mancata idoneità alla guida senza alcun obbligo di ricollocazione per l’azienda, oppure, al contrario, rimandano al lavoro persone palesemente inadatte, in spregio sia alla sicurezza dell’utenza, sia alla salute del personale. Lo studio di coorte TRAPHEAC, condotto da Unisanté in collaborazione con il SEV, indica dove cercare le cause che incidono sulla salute del personale di guida, di cui un terzo soffre di esaurimento marcato (grave stress professionale), la metà è affetta da disturbi del sonno e due terzi soffrono di dolori al collo e alla parte bassa della schiena.

Delle risposte esistono, al di là della caccia ai malati: la rendita ponte AVS che il SEV rivendica presso i tpg per un congedo dignitoso che faciliti i pensionamenti anticipati, garantendo al contempo le future rendite; il modello di riqualifica interna in vigore presso le FFS in caso di malattia di lunga durata o di infortunio; oppure misure concrete quali servizi igienici accessibili, veri e propri locali di pausa e turni di servizio limitati a dieci ore, di cui Unisanté dimostra l’effetto misurabile sullo stress e sulla stanchezza al volante. Non resta che convincere i datori di lavoro a investire nell’organizzazione del lavoro – organico, orari, ergonomia – piuttosto che nel sospetto nei confronti di coloro che questo lavoro fa ammalare.



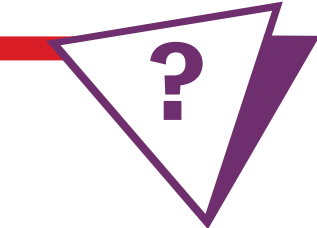
EVASIONE

Philippe Pache

«Il treno sfreccia e il paesaggio sfugge alla vista proprio mentre si svela. Il verde intenso dell’erba si fonde con il nero delle ombre, come un acquarello sfiorato prima che si asciugasse. Gli alberi si intrecciano e si confondono, sagome che si cercano e si perdono,

mentre in lontananza le montagne vegliano, immobili, uniche certezze in questa fuga dello sguardo. Non cerco di immobilizzare la realtà, ma di conservarne l’impronta sensibile, quella vibrazione che sfugge all’occhio nudo e che solo il movimento rivela. La sfo-

catura non è casuale: è la memoria stessa del viaggio, quella parte di sogno che si aggrappa alle nostre palpebre socchiuse, tra la veglia e il sonno, tra qui e altrove...» Il tratto distintivo di questo grande fotografo vodese: la sfocatura e l’onirico.



QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Cosa non è Robert Martinez?
a. Rappresentante della Commissione Migrazione nella direzione del SEV.
b. Conducente di tram.
c. Dipendente dei trasporti pubblici di Ginevra.
2. Quante entrate perderebbe il trasporto pubblico se il traffico regionale e locale diventasse gratuito?
a. Un miliardo di franchi all'anno.
b. Due miliardi di franchi all'anno.
c. Quattro miliardi di franchi all'anno.
3. Fino a quando resterà in vigore il CCL FFS e FFS Cargo?
a. Fino alla fine del 2026.
b. Fino alla fine del 2027.
c. Fino alla fine del 2028.
4. Qual è lo scopo della Convenzione n. 190 dell'OIL??
a. Protegge i lavoratori e le lavoratrici dalla violenza e dalle molestie sul posto di lavoro.
b. Protegge i viaggiatori dalla violenza e dalle molestie sui mezzi di trasporto pubblico.
c. Protegge i lavoratori e le lavoratrici dal licenziamento a causa dell'attività sindacale.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 29 settembre 2026;**

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 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 10/2026:
c/a/b/c

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Anne Cremasco**, di La Croix-de-Rozon, membro della sezione VPT TPG Retraité(e)s.

SULLE ORME DI ...

Marina Esposito, specialista in sicurezza di Transsicura

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Da 25 anni Marina Esposito si occupa di sicurezza e ordine alla stazione centrale di Zurigo. L'agente di pattuglia con più anzianità di servizio di Transsicura conosce come nessun altro le persone, le sfide e gli angoli nascosti della più grande stazione svizzera.

Troviamo Marina Esposito nella hall della stazione di Zurigo. Non può fare che pochi passi senza che qualcuno la interpelli: una turista le chiede da quale marciapiede parte il suo treno; un ciclista scende di sella e spinge la bici dopo aver incrociato lo sguardo severo dell'addetta alla sicurezza; un viaggiatore più anziano vuol sapere come si arriva al Centro viaggiatori della ferrovia. Marina Esposito gli spiega la strada, sorride gentilmente e prosegue il suo giro. Da 25 anni si muove tra questi ambienti, i passeggeri e i marciapiedi. Quel che per gran parte della gente non è che un luogo di transito, per lei è da tempo una sorta di seconda casa. «In effetti rientro al mio domicilio ogni sera, ma anche qui in stazione mi sento a casa. – dice – Conosco ogni angolo e ho vissuto quasi ogni situazione.» Rivolge lo sguardo costantemente qua e là, osserva i flussi dei viaggiatori e capisce abbastanza in fretta se qualcosa non gira per il verso giusto. «Non sai mai veramente ciò che ti riserva la giornata. Può succedere di tutto: da una sempli-

ce richiesta di informazioni a una rissa o una rianimazione.»

Sportello informazioni e soccorritrice

Compito degli addetti del servizio di sicurezza è di garantire la tranquillità e l'ordine, però le mansioni di Marina Esposito vanno ben oltre questo. All'inizio di ogni turno il team riceve informazioni in merito a perturbazioni tecniche o eventi particolari. Comincia poi il servizio di pattuglia, svolto di regola con un secondo addetto alla sicurezza. I controlli regolari includono le uscite di soccorso, le trombe delle scale, i bagni e i settori accessibili al pubblico. Al contempo lei funge da punto di contatto per i viaggiatori, i commessi dei negozi e i gestori dei ristoranti.

Le tipologie di intervento sono tanto disparate quanto imprevedibili: litigi, furti, emergenze sanitarie o bambini che si perdono. In questi casi occorre agire con rapidità. «Finora abbiamo potuto riportare ogni bambino smarrito nelle braccia dei rispettivi genitori», spiega Marina con un sorriso.

Nel suo lavoro quotidiano rientrano anche compiti di natura tecnica. Verifica gli allarmi antincendio, controlla le scale mobili e gli ascensori e rimette in funzione gli impianti bloccati. «Talvolta siamo addetti alla sicurezza, altre volte sportello per informazioni, ma possiamo anche diventare soccorritori o soccorritrici.»



Marina Esposito in azione per il benessere dei viaggiatori alla Stazione Centrale di Zurigo.

Dallo studio veterinario alla Security

Argoviese di nascita e cresciuta a Rheinfelden, Marina ha seguito una formazione come assistente di studio veterinario. La scuola professionale la portava ogni mercoledì a Zurigo, dove alla stazione centrale incontrava collaboratori del servizio di sicurezza di allora, che col tempo ha imparato a conoscere. Poco dopo la fine del tirocinio è arrivata una telefonata da Securitrans. L'azienda, che aveva appena ricevuto l'incarico di occuparsi della sicurezza nelle stazioni svizzere, cercava per la prima volta una donna per questi servizi.

Marina Esposito ha accettato la proposta ed è rimasta. Oggi è la donna con la maggiore anzianità di servizio di Transsicura, come si chiama l'azienda dal 2022. «Questo lavoro sembra fatto su misura per me», ci dice. Come una tra le prime donne nel team si è dapprima dovuta ritagliare un proprio spazio. Ha peraltro riconosciuto subito i vantaggi di una presenza femminile in questo specifico lavoro. «Spesso le donne sanno disinnescare molto bene le situazioni critiche. Mentre altri alzano la voce, sovente è utile restare calmi e portare validi argomenti.»

In settimana la stazione è chiusa solo un paio d'ore e rimane completamente aperta nel weekend. Turni mattutini, pomeridiani e notturni si alternano sull'arco dell'intera giornata. Dopo 25 anni Marina Esposito sente il peso del lavoro notturno in misura maggiore rispetto al passato, tuttavia ha saputo adattarsi al ritmo. A suo pare-

re è cambiato soprattutto l'atteggiamento di certe persone. «In passato c'era più senso del rispetto.» Le barriere psicologiche si sono abbassate, le discussioni tendono ad acuirsi più in fretta. Lei però punta sulla comunicazione: molti conflitti possono essere risolti discutendo con calma. Cosa che tuttavia non basta sempre. A volte gli specialisti della sicurezza sono i primi ad arrivare sul posto quando un frangente va fuori controllo. Una volta, durante un controllo, ha preso del tutto inaspettatamente uno schiaffo. Però non le è mai successo di subire lesioni serie. Quel che più conta è mantenere l'attenzione e valutare per tempo le situazioni. La sua ricetta personale di successo è davvero semplice: «Ho un segreto: la sera premo il tasto di reset e il mattino dopo ricomincio da zero.»

Solidarietà sindacale

Marina Esposito fa parte del SEV da molti anni. Apprezza in particolare la consapevolezza di non essere lasciata sola in caso di necessità. La protezione giuridica ha influito in misura importante sulla sua adesione al sindacato. Altrettanto significativo considera l'impegno di chi lotta per le colleghe e i colleghi. «Hai la certezza che qualcuno si batte per te», aggiunge. Alla domanda se pensa di voler lavorare per altri 25 anni alla stazione centrale di Zurigo risponde ridendo: «Di certo non altri 25 anni, ma al momento non ho in mente nient'altro. La stazione continua a rimanere la mia seconda casa.»

INVECE DELLE ALI IL TRENO

Bertschy

