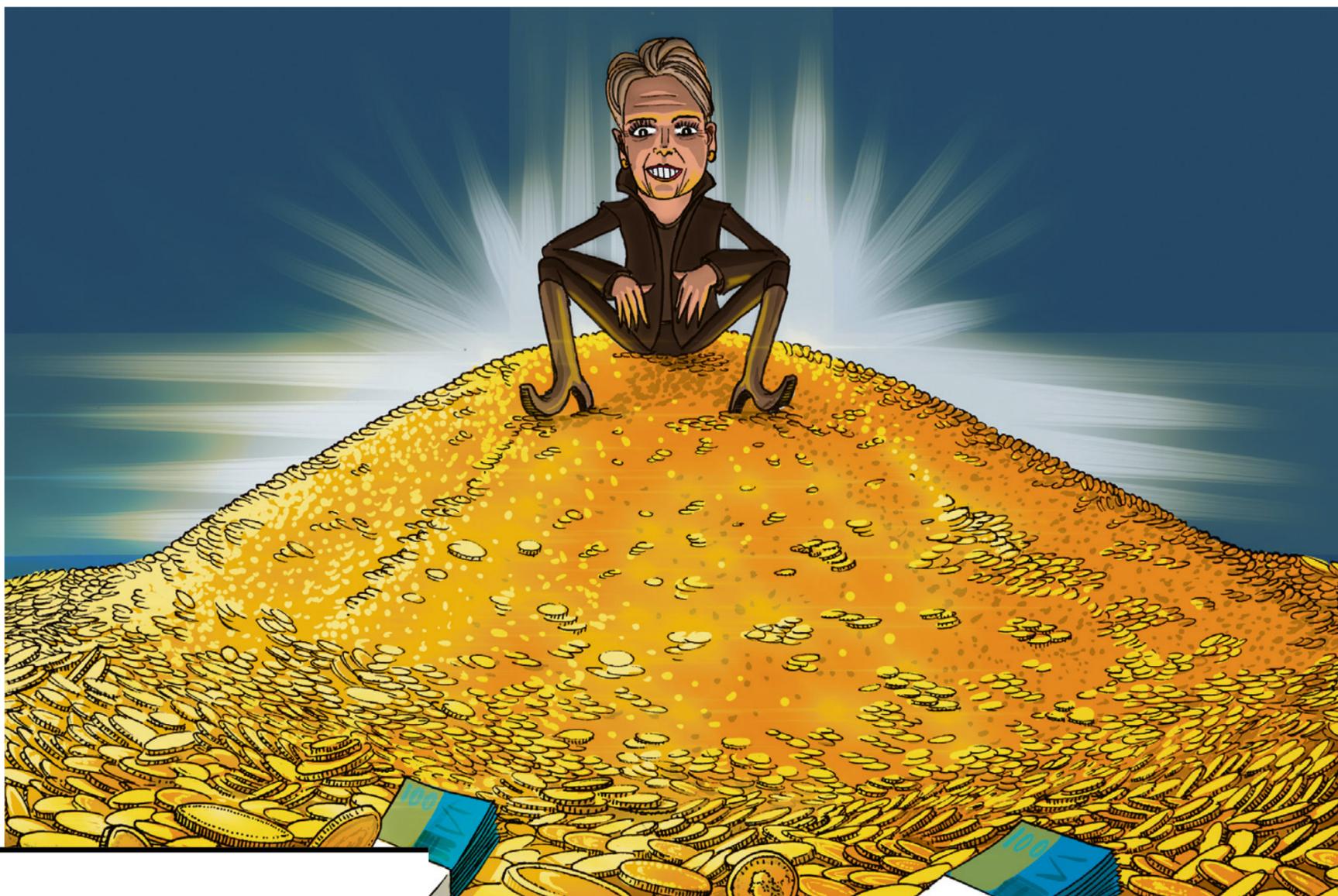


# SEV N.3

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



## TAGLI DELLA CONFEDERAZIONE

# 'Sta smania di risparmio non serve!

Editoriale di Simon Burgunder,  
Coordinatore della politica dei trasporti al SEV

▶ p. 11

**D**a quando la consigliera federale Karin Keller-Sutter ha assunto la guida del Dipartimento delle Finanze, i pacchetti di austerità fanno semplicemente parte del lavoro! Come un mantra, ripete a ogni occasione che il deficit strutturale è incombente, motivo per cui le misure di austerità sono inevitabili.

Si ha la sensazione che la Svizzera sia sull'orlo del collasso finanziario. La capacità di agire della Svizzera è fortemente minacciata e la perdita di benessere è imminente. Il quadro cupo di una nuova crisi del debito viene dipinto in termini drastici. Vengono alla mente i ricordi della Grecia. Ma la Svizzera è davvero messa così male?

Se diamo un'occhiata ai dati principali delle finanze pubbliche della Confederazione, emerge un quadro diverso:

- Fino agli anni della pandemia, per dieci anni la Svizzera aveva

sempre chiuso i bilanci con un'eccedenza finanziaria.

- Il debito non è più alto oggi rispetto a 20 anni fa, né in termini assoluti né in percentuale del prodotto economico della Svizzera.

- Il rapporto debito/PIL, ossia la percentuale del debito rispetto alla produzione economica, è addirittura diminuito negli ultimi 20 anni.

- Il bilancio della Confederazione per il 2024 è in pareggio. Il deficit preventivato di 2,6 miliardi di franchi è svanito nel nulla. Lo ha appena riferito la stessa Karin Keller-Sutter.

Questi fatti sono rivelatori. Ci si chiede perché Karin Keller-Sutter cerchi di convincerci che la Svizzera è sull'orlo di un disastro finanziario. Si tratta solo di ridimensionare lo Stato, come propagandato dal dogma neoliberista?

Non c'è dubbio che i pacchetti di austerità comportino una riduzione dei servizi statali. Si risparmia sui

servizi di base e sui servizi pubblici. Allo stesso tempo, i politici trovano costantemente il modo di creare privilegi fiscali per le aziende e i super-ricchi. Secondo la rivista «Bilanz», nel 2024 il patrimonio delle 300 persone più ricche della Svizzera raggiungeva gli 833,5 miliardi di franchi. Si tratta di un nuovo record.

Questa politica non è né sostenibile, né nell'interesse della popolazione. L'obiettivo politico non può e non deve essere quello di trasformare la Svizzera in una Monaco delle Alpi. Abbiamo bisogno di una politica finanziaria che vada a beneficio della popolazione. Oggi la maggioranza non beneficia della crescita della ricchezza. Al contrario, solo i ricchi si riempiono le tasche. Dobbiamo opporci a questo imperativo ideologico delle politiche di austerità. Dobbiamo lottare per una Svizzera giusta, sociale e solidale.

## Un nuovo CCL

Trattative di successo con  
Newrest Wagon-Lits.

3

## FFS Cargo

Centinaia di posti di lavoro a rischio:  
il SEV non ci sta!

4

## Conferenza sezioni

In Ticino c'è preoccupazione per la salute  
del personale e il lavoro interinale.

7

## TP in crescita

Nel 2024 sono stati venduti 267 milioni di biglietti e abbonamenti, con un ricavo di 6,720 miliardi di franchi per le aziende di trasporto. I dati di Alliance SwissPass mostrano che il trasporto pubblico in Svizzera è ancora in crescita. Il nuovo metà prezzo Plus e l'abbonamento notturno AG sono stati accolti molto bene dai viaggiatori. Il classico abbonamento generale (AG) ha perso parte della sua quota di mercato. I biglietti singoli continuano a generare il maggior numero di entrate e rappresentano quasi il 30% delle entrate totali.

## Funivie: buona stagione

Il settore delle funivie può vantare una buona prima metà della stagione invernale. Lo ha comunicato l'Associazione svizzera delle funivie a febbraio. Grazie alle buone condizioni di innevamento, anche le stazioni sciistiche a bassa quota hanno potuto registrare una crescita. Su una media di cinque anni, le ferrovie di montagna hanno registrato il 22% in più di ospiti.

## FlixTrain Express

Un attento lettore del Canard Enchaîné del 5 febbraio ci ha segnalato questa notizia: la «durata standard» di una fermata del treno FlixBus è di 1 minuto e 35 secondi! L'orchestra della Sorbona voleva andare a suonare a Brema. Solo la metà dei musicisti è riuscita a scendere dal treno. Per le compagnie private, la durata delle fermate è uno dei fattori fondamentali per calcolare la redditività di un treno... È dunque questo il nuovo servizio pubblico offerto dai treni «dstruttivi»?



A febbraio, la sotto federazione LPV ha organizzato un workshop per il reclutamento dei soci insieme a Stefanie Fürst.

## SINDACALIZZAZIONE

# «I nostri membri fanno un lavoro super»

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Anche nel 2024, il SEV ha visto aumentare i propri membri attivi. Un ruolo fondamentale nell'acquisizione viene assunto dai membri che sanno convincere le loro colleghe e i loro colleghi ad aderire al SEV. Ne abbiamo parlato con Stefanie Fürst, segretaria sindacale incaricata dell'acquisizione di membri.**

**Ti occupi dell'acquisizione di membri da oltre un anno e mezzo. Che bilancio puoi trarre dal 2024?**

Sono molto soddisfatta, in quanto abbiamo acquisito 1914 nuove adesioni e mi fa piacere constatare la grande motivazione presso i nostri membri e le mie colleghe e colleghi per acquisire nuovi iscritti. Ho proprio l'impressione che le persone vogliano incontrare altre persone per convincerle ad aderire al SEV. Abbiamo un'ottima collaborazione anche con le sottofederazioni e le sezioni, che molto spesso mi contattano per presentarmi le loro idee. Idee che tento, nel limite del possibile, di aiutare a realizzare. Inoltre, tre volte all'anno, ci incontriamo con i responsabili dell'acquisizione di membri delle sottofederazioni. Siamo anche aperti per indire con loro dei Workshops. Per esempio, in febbraio ne abbiamo organizzato uno con i membri della LPV che si è rivelato estremamente interessante e ricco di ispirazioni.

**Negli ultimi anni, il SEV è riuscito a invertire la tendenza e fare in modo che i nuovi membri siano più numerosi di coloro che lasciano. Quali sono i fattori principali di questo successo?**

In primo luogo, sono senz'altro i nostri membri che, presso le aziende, sanno convincere nuove colleghe e nuovi colleghi a iscriversi al SEV. In questo pur breve periodo al SEV, ho avuto l'occasione di incontrare molti di loro e ammiro il loro

impegno. Alcuni di loro rinunciano persino al premio per aver saputo convincere qualcuno a diventare membro. Penso poi che un altro fattore importante sia la nostra presenza sul territorio, che manifestiamo quando il SEV si reca nelle aziende per parlare con la gente e mostrarle che è al suo fianco.

**Prima hai parlato del premio. Tra il 70 e l'80 per cento dei nuovi membri vengono convinti ad aderire al SEV dalle loro colleghe o dai loro colleghi. Ma vi sono ulteriori forme di riconoscimento per i membri particolarmente impegnati?**

Certo, abbiamo per esempio il nostro programma per gli acquirenti top. Chi riesce a convincere tre o più persone ad aderire al SEV riceve un omaggio supplementare oppure un buono Coop. Chi invece raggiunge o supera quota otto, viene invitato o invitata ad una manifestazione particolare. Non voglio ancora svelare di cosa si tratterà quest'anno, ma sarà un omaggio sorpresa con il quale il SEV vuole esprimere la propria riconoscenza. Anche alcune sottofederazioni offrono ulteriori premi.

**Balza all'occhio che tu ora parli di "acquisizione di membri" e non più di "reclutamento" o di "pubblicità" (Werbung in tedesco). Come mai?**

Parlare di pubblicità, lascia pensare al tentativo di vendere a qualcuno qualcosa di cui non ha veramente bisogno, ma noi non vendiamo un prodotto o un oggetto, come un televisore o una macchina per il caffè. Aderire al SEV significa molto di più e offre un sentimento di appartenenza. Si entra a far parte di una comunità forte, alla quale si può restare fedeli anche tutta la vita. "Acquisire" è un processo più attivo e durevole mentre "reclutare" ha una connotazione negativa, quasi coercitiva. Al SEV, vogliamo qualcosa di diverso: sindacalizzare, acquisire la fiducia dei membri e in cambio dare la possibilità di entrare a far parte di una buona causa, della quale tutti

noi abbiamo bisogno.

**Il migliore argomento per convincere la gente ad aderire al SEV è il nostro lavoro sindacale. Ci battiamo per buone condizioni di lavoro, per posti di lavoro sicuri e per stipendi adeguati. Inoltre, ai nostri membri offriamo la nostra assistenza giuridica e delle possibilità di formazione, oltre ad altre prestazioni di carattere non propriamente sindacale, ma non per questo meno apprezzate, come diversi sconti e prestazioni accessorie. Vi sono novità?**

Lavoriamo costantemente per migliorare la nostra offerta. Abbandoniamo le offerte che non vengono più richieste e le sostituiamo con nuove proposte. Abbiamo appena ampliato la nostra offerta di vacanza, con appartamenti a prezzi interessanti, auto a noleggio e la «HotelCard», una specie di abbonamento a metà prezzo per i soggiorni in hotel. Siamo sempre pronti ad accogliere e a dar seguito ai suggerimenti dei nostri membri. Se qualcuno auspica una nuova collaborazione, andiamo a verificare se è possibile realizzarla.

**Aderire al SEV può risultare conveniente da più punti di vista. Se pensiamo però al lavoro sindacale in senso lato, perché al giorno d'oggi è ancora opportuno essere membri di un sindacato?**

Noi non ci battiamo solo per migliorare le condizioni di lavoro nelle aziende, ma anche per tentare di migliorare le condizioni di vita di lavoratrici e lavoratori. Oggi, molti soffrono perché a fine mese si ritrovano con sempre meno soldi in tasca, per cui ci battiamo per migliorare la politica sociale e per aumentare il potere d'acquisto. Inoltre, svolgiamo attività di lobby a palazzo federale affinché che le decisioni di politica dei trasporti tengano conto anche delle richieste del personale. In un'epoca come questa, in cui il clima politico si fa sempre più rigido e impersonale, una comunità sindacale è più necessaria che mai.

CCL NEWREST WAGONS-LITS

# Un nuovo partenariato sociale per viaggi sostenibili

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Il 19 febbraio 2025, il SEV ha firmato il primo CCL con la società di treni notturni Newrest Wagons-Lits, azienda che fornisce il personale per i Nightjets delle ÖBB, dal personale di pulizia al personale treno (con l'eccezione dei macchinisti). Newrest Wagons-Lits ha la sede principale in Austria, ma ha filiali anche in altri paesi europei. Ora, l'azienda intende assumere personale anche in Svizzera e il nuovo CCL permetterà ai futuri dipendenti di beneficiare di condizioni di lavoro ben regolate. Abbiamo intervistato Matthias Hartwich.**

**Appare un po' singolare che si negozi un CCL con un'azienda che non ha ancora alcun dipendente che vi sarà sottoposto. Si tratta di un esperimento?**

Sottoscrivere un CCL prima ancora di avere personale assunto può in effetti essere visto come un esperimento. In questo caso, è stata l'azienda a rivolgersi a noi, poiché convinta che disporre di un CCL sia utile per la ricerca di personale. Siamo quindi entrati in discussione e poi in trattative che hanno infine portato alla firma

del CCL da parte mia e del segretario sindacale Mario Schmid, nonché di Simon Klettenmann e Raffael Prager di Newrest Wagons-Lits.

**Ma non è pericoloso firmare un CCL senza poter coinvolgere nelle trattative il personale direttamente interessato?**

In effetti, vi è un certo rischio, ma non abbiamo proceduto alla cieca. Siamo stati consigliati da Vida, il sindacato austriaco a noi amico, e dal consiglio d'azienda, l'equivalente delle nostre commissioni del personale, della Newrest Wagons-Lits, che hanno anche seguito da vicino le trattative. In Austria l'azienda, in quanto partner contrattuale della ÖBB, impiega già personale per accompagnare i treni Nightjets. Sapevamo quindi quali erano i punti delicati e a quali aspetti dovevamo prestare particolare attenzione. Naturalmente, collaboreremo anche con il personale che verrà assunto, coinvolgendolo nelle trattative future. Non appena avremo dipendenti iscritti al sindacato, vedremo di costituire una sezione SEV, oppure di integrarli in una sezione esistente e incaricheremo una segretaria o un segretario sindacale di accompagnare queste colleghe e colleghi. Chiederemo poi naturalmente anche consiglio e sostegno alle colleghe e ai colleghi della ZPV per regolare le questioni relative all'accompagnamento.



Mario Schmid, Matthias Hartwich (SEV), Simon Klettenhammer, Raffael Prager (Newrest Wagons-lits).

**Quali sono i punti forti di questo nuovo CCL?**

L'aspetto più importante è dato dalla sua stessa esistenza, che definisce per entrambe le parti condizioni chiare per i colleghi in via di assunzione. Vi sono infatti regole vincolanti per la durata del lavoro, i salari, le vacanze e i tempi di riposo, come pure norme per la partecipazione del personale e dei sindacati. Sicuramente, queste norme dovranno essere verificate una volta assunto il personale. Ogni anno dovremo negoziare sui salari e controllare il rispetto del CCL e delle norme di legge. Abbiamo anche concordato con l'azienda che sottoporremo lo stesso CCL a verifiche regolari per, se del caso, adattare e aggiornare i contenuti. Il vantaggio di questo contratto è che ci eviterà di partire da zero, permettendoci di appoggiarci su di un partenariato sociale già definito.

**Chi è questa Newrest Wagons-Lits?**

Newrest è un gruppo presente in 54 nazioni, che si occupa in prevalenza della fornitura di servizi di catering, anche su treni e aerei. La storia ha preso inizio ben 150 anni fa, con la «Compagnie des Wagons-Lits», fondata nel 1874 e presto divenuta la maggior compagnia di vagoni letto e ristorante d'Europa. Tutti conoscono il leggendario Orient Express, che collegava Europa e Asia. Quest'azienda ha aperto il

campo al turismo ferroviario moderno, prima di essere ripresa, nel 2010, da Newrest che, unitamente alle ÖBB, gestisce l'offerta di treni notturni in Austria, Germania, Italia, Belgio, Francia, Olanda e Svizzera.

**I treni notturni sono una soluzione sostenibile per viaggiare ma, ciò nonostante, si sta facendo largo l'impressione che non tutto funzioni a dovere e secondo le aspettative dei clienti. Pensi che questo CCL potrebbero rendere i treni notturni più attrattivi?**

Un CCL non può sostituire un modello aziendale, né attirare, come per magia, frotte di nuovi clienti. La necessità però sussiste e una maggiore offerta di collegamenti notturni per destinazioni attrattive, in alternativa ai voli a breve distanza, potrebbe contribuire ad alleggerire i carichi ambientali. Nel contempo, è importante che il personale su questi treni sia impiegato in condizioni dignitose, evitando situazioni di precariato. Un personale soddisfatto agisce sempre anche in favore dei passeggeri. Newrest Wagons-Lits pensa di creare da 50 a 100 nuovi posti di lavoro presso la sede di Zurigo, assoggettati a questo nuovo CCL.

Siamo quindi fiduciosi per il futuro, altrimenti non ci saremmo mai prestati a questo esperimento.



Nell'ambito del dialogo sociale europeo, la **Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e la Comunità delle ferrovie europee (CER)** sottolineano l'importanza della ferrovia per un **trasporto merci sostenibile**. Chiedono parità di condizioni con il trasporto su strada, cooperazione transfrontaliera e sostegno finanziario a lungo termine, anche per il trasporto a carri completi e la digitalizzazione. In Svizzera, il trasporto merci su rotaia deve essere incoraggiato, ed è per questo che **il Parlamento deve dire sì alla revisione della legge sul trasporto merci**.



La trasmissione «Rundschau» ha riportato i risultati di un'indagine confidenziale del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI). **Il guasto alle ruote che ha fatto deragliare un treno nella galleria di base del San Gottardo** nell'agosto 2023 è dovuto al problema sistematico che **molte ruote si surriscaldano in fase di frenata**, perché i ceppi dei freni in materiali compositi dissipano meno calore di quelli in ghisa del passato e perché i treni merci viaggiano più velocemente. Il SISI chiede che tutte le ruote interessate vengano ispezionate per verificare la presenza di eventuali crepe e che vengano impartite istruzioni di manutenzione più severe.



**MATTHIAS HARTWICH** risponde

## La liberalizzazione mette a rischio le ferrovie

**Il SEV ha sostenuto uno studio che ha esaminato gli effetti della liberalizzazione sui sistemi ferroviari di diversi Paesi europei. Quali sono le conclusioni dello studio?**

Infatti, abbiamo partecipato – a livello di contributi e finanziario – a uno studio comparativo del professor tedesco Tim Engartner per indagare le conseguenze della privatizzazione e degli appalti dei servizi sul trasporto ferroviario. Tim Engartner è un professore di scienze sociali specializzato in formazione economica presso l'Università di Colonia. I partner del progetto sono stati la Camera del Lavoro austriaca, il sindacato locale vida, la EVG tedesca, mobifair e l'ETF. Questo ha permesso di raccogliere molti dati e informazioni.

La nostra domanda era: i sostenitori di una forte liberalizzazione (in particolare la Commissione UE) affermano sempre che la concorrenza e l'aumento delle gare d'appalto renderebbero il trasporto ferroviario più affidabile, più economico e in generale migliore. Volevamo sapere se

fosse vero. Ben sapendo che altro non è se non pura ideologia. I fatti ci confermano che la liberalizzazione sta costando cara sia ai contribuenti, sia ai clienti.

E la realtà appena descritta è stata corroborata anche dallo studio: la liberalizzazione porta a prezzi più alti, a infrastrutture degradate, a collegamenti inaffidabili e a una qualità scadente. Il professor Engartner e il suo team hanno esaminato i sistemi ferroviari di Germania, Austria, Svezia, Regno Unito, Paesi Bassi, Italia, Spagna e Svizzera. I risultati sono sconcertanti. La Svizzera riceve di gran lunga i voti migliori perché abbiamo il minor numero di privatizzazioni e di concorrenza. E deve rimanere così. Noi ci battiamo per il mantenimento della situazione così come è!

A breve presenteremo lo studio in modo più dettagliato ai nostri membri, ai parlamentari e ai media. Lo renderemo inoltre disponibile in forma stampata alle persone e alle organizzazioni interessate.

Matthias Hartwich è il presidente del SEV. Hai una domanda per lui o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.



## TAGLI A FFS CARGO

# Più che G-enesi(s) sarà un'Apocalisse

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

**Ottanta posti di lavoro che salteranno a livello svizzero entro la fine del 2025 e altre centinaia entro il 2030 a FFS Cargo: questo è il «Progetto G-ensis». Sindacato SEV e personale non ci stanno e, riuniti in assemblea il 23 febbraio, hanno votato all'unanimità una risoluzione che chiede all'azienda di ritornare sui suoi passi e trovare soluzioni meno dolorose.**

È in una sala gremita alla Casa del Popolo di Bellinzona che si è tenuta l'assemblea del personale di FFS Cargo, domenica 23 febbraio. Un'assemblea convocata dal SEV tramite un'azione di volantaggio nei principali luoghi di lavoro FFS Cargo in Ticino, per fare il punto della situazione con i lavoratori sui dolorosi tagli che FFS Cargo intende operare nei prossimi anni, in particolare in Ticino; per sentire il polso della situazione tra il personale coinvolto; dare consigli pratici su come comportarsi in caso si riceva la lettera che comunica la perdita del posto di lavoro ed elaborare le conseguenti rivendicazioni sindacali all'attenzione della direzione.

### La situazione

FFS Cargo vuole tagliare, entro la fine di quest'anno, 80 posti di lavoro a livello svizzero. L'azienda giustifica l'operazione con la riduzione dei traffici. Il SEV è molto preoccupato perché, nei fatti, le intenzioni di FFS Cargo vanno verso un'ulteriore riorganizzazione ancora più drastica che, con il progetto G-ensis, porterà al taglio di centinaia di posti di lavoro entro il 2030. Tagli che toccheranno sia il settore operativo che quello amministrativo. Il personale ticinese di FFS Cargo è consapevole che la scure dei tagli si abatterà sul Ticino, anche alla luce del mancato rinnovo da parte di DB Cargo del contratto di trasporto con FFS Cargo. Inoltre DB Cargo sembra intenzionata a far condurre i propri 20 treni al giorno da macchinisti con salari italiani: un tentativo di dumping sui binari svizzeri che anche la politica non dovrebbe ignorare.

«Il fatto che siate qui questa sera così numerosi – ha esordito in assemblea Matthias Hartwich, presidente del SEV – è la conferma della preoccupazione che aleggia sulla questione dei tagli a FFS Cargo. Il trasporto merci su ferrovia è in crisi un po' ovunque in Eu-

ropa e molti Governi hanno deciso di tagliare su questo settore, purtroppo anche in Svizzera stiamo seguendo questa tendenza. Quello che mi fa arrabbiare è che si parla di questi soldi come se fossero dei sussidi, ma non è così».

Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV responsabile del dossier FFS Cargo, ha quindi illustrato la situazione dal punto di vista sindacale e chiesto ai presenti di dare la loro visione «sul terreno» di quanto sta accadendo. «La situazione congiunturale al momento è negativa, ma questo non giustifica la riduzione di quasi un quinto del personale – ammonisce Hadorn – Siamo convinti che questo calo della congiuntura possa essere affrontato in altro modo, ad esempio ricorrendo al lavoro ridotto. Inoltre, con G-ensis le FFS rischiano di arrecare un danno irreversibile a tutti gli sforzi in atto per riportare le merci su rotaia». Ne è seguita una discussione ricca e animata, in molti si sono espressi toccando questioni di vario tipo che potrebbero essere migliorate all'interno dell'azienda. Il messaggio emerso dalla sala all'indirizzo della Direzione di FFS Cargo è chiaro: «Questa riorganizzazione va cestinata perché taglia posto di lavoro e scontenta i clienti allontanandoli dal trasporto su rotaia» ha chiosato il sindacalista Angelo Stroppini.

### La risoluzione

Dall'intensa discussione ne è scaturita una risoluzione, approvata all'unanimità dal personale presente, che respinge con forza «La politica aziendale miope praticata dalla dirigenza di FFS Cargo», si legge. Il prospettato taglio di personale è ritenuto un imperdonabile errore strategico che mette a rischio il futuro dell'azienda: «FFS Cargo deve infatti tenersi pronta con il proprio personale altamente specializzato per il momento in cui l'economia riprenderà vigore e la domanda di trasporto aumenterà». Il personale non deve pagare le conseguenze degli errori commessi dalla dirigenza e chiede pertanto alla direzione di FFS Cargo «Di coinvolgere il sindacato SEV nella ricerca di soluzioni socialmente responsabili per superare questo periodo di difficoltà, tutelando il personale e avendo un occhio di riguardo verso i clienti che hanno creduto e credono nel trasporto su rotaia».

Il SEV invita i propri affiliati a rivolgersi tempestivamente al sindacato nel caso venga loro comunicata la perdita del posto di lavoro.

## COLPI DI DIRITTO

# Previdenza: vale la pena ritirare il capitale?



Servizio giuridico SEV

Di tanto in tanto, siamo chiamati a riflettere sul nostro futuro, magari per decidere di intraprendere una formazione, oppure di sposarsi, oppure ancora di partire per un viaggio attorno al mondo. Ma, inevitabilmente, giungerà il momento in cui dovremo chinarci anche sulla struttura della terza fase della nostra vita: il pensionamento. Qual è la mia situazione, cosa voglio fare e con chi? Voglio lanciarmi in nuovi hobbies oppure curare l'orto di casa? E, non da ultimo, su quale reddito potrò contare una volta terminato il lavoro?

Numerose casse pensioni offrono diverse varianti per definire la propria rendita e quasi tutte permettono di ritirare il capitale. Un'offerta a prima vista allettante, ma che comporta diverse incognite.

Da una parte, possiamo infatti accedere a una cifra piuttosto ingente, di cui possiamo disporre a piacimento, utilizzandola o investendola e che possiamo considerare anche nelle questioni di successione. Essa offre poi anche vantaggi fiscali.

Dall'altra, dobbiamo però considerare che questa somma deve bastare per tutta la vita. La sua amministrazione richiede quindi un'attenta valutazione delle possibilità di investimento e una rigorosa disciplina nel rispetto del budget disponibile. Non dobbiamo poi nemmeno dimenticare che la nostra capacità di discernimento potrebbe calare con l'avanzare dell'età.

Le diverse possibilità di investimento comportano rischi non trascurabili. Investitori singoli, con importi relativamente modesti e destinati progressivamente a calare, sono molto più esposti a rischi di perdite a seguito delle fluttuazioni delle borse rispetto ai grossi investitori che hanno molte più possibilità di diversificare il loro portafoglio.

Anche le situazioni familiari e di salute hanno poi un ruolo molto importante nelle riflessioni sull'opportunità di ritirare totalmente o in parte il capitale.

La difficoltà maggiore viene poi dal fatto che, un momento o l'altro, dobbiamo prendere questa decisione, che deve quindi essere ben ponderata e preparata. Per ricevere un aiuto, ci si può rivolgere ai servizi sociali, alle banche e, naturalmente, alla propria cassa pensioni.

## COMITATO

# I preparativi per il Congresso sono in pieno svolgimento

**Michael Spahr** Il 14 febbraio, il Comitato del SEV si è riunito per la prima volta nel 2025 per discutere i documenti di posizione 2025-2029 e vari altri punti all'ordine del giorno.

Daniel Trolliet era presente per la prima volta come nuovo rappresentante della sottofederazione PV. Dall'inizio dell'anno è anche vicepresidente della PV. Un altro nuovo membro è la segretaria centrale della ZPV Susanne Kratzer. C'è stato un cambiamento nel Comitato della sezione giovani: Yasmin Furrer è la nuova membro supplente della Commissione Giovani. Sostituisce Nina Grimm.

Il presidente del SEV Matthias Hartwich, il vicepresidente Patrick Kummer e la vicepresidente Valérie Boillat, nonché il responsabile delle finanze Aroldo Cambi, hanno fornito informazioni sui temi di attualità in seno al Comitato. Il personale del SEV ha subito lievi cambiamenti. Nella Svizzera francese, Aline Zuber diventerà la nuova segretaria sindacale di Losanna e Ginevra il 1° maggio. Subentra a Pablo Guarino, che sarà ora responsabile dei servizi giuridici presso il segretariato regionale di Losanna. Una nota positiva è che è stato negoziato un nuovo contratto collettivo di lavoro con l'azienda di trasporti friburghese TPF. Matthias Hartwich presenta anche il primo CCL con Newrest

Wagon-Lits. L'azienda, responsabile della gestione dei treni notturni, vuole assumere in futuro personale in Svizzera. Il SEV ha quindi negoziato un CCL con l'azienda. Questo sarà ratificato dal Comitato esecutivo in modo da poterlo firmare il 19 febbraio (vedi articolo a pagina 3).

Il congresso del SEV si terrà il 12 e 13 giugno. I preparativi sono in pieno svolgimento. Tra questi, la stesura delle prese di posizione che dovranno essere adottate dai delegati al congresso. Matthias Hartwich, Patrick Kummer, Aroldo Cambi e il coordinatore politico del SEV Simon Burgunder hanno presentato le bozze dei documenti sui temi della politica sindacale e contrattuale, della politica sociale, della salute e della sicurezza sul lavoro, della digitalizzazione e dell'automazione e della politica dei trasporti. I membri del Comitato esecutivo hanno discusso i documenti e hanno avanzato proposte di modifica, che saranno ora integrate nella stesura definitiva dei documenti di posizione. Nella prossima riunione del Comitato, verranno approvati i documenti da presentare al congresso. L'organizzazione esatta dei due giorni di congresso è attualmente in fase di pianificazione dettagliata. I delegati riceveranno tutte le informazioni sul congresso nel maggio 2025.

## GIORNATA CLEAN 2025

# Non bisogna scordarsi delle persone

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

Sabato 15 febbraio si è svolta l'annuale Giornata Clean SEV, un evento dedicato ai pulitori FFS. La Giornata ha rappresentato una piattaforma di scambio e di discussione su importanti temi legati alla digitalizzazione, al lavoro temporaneo e alle condizioni di lavoro nel trasporto pubblico.

L'ex segretario sindacale del SEV Markus Cadosch ha aperto l'evento come moderatore e condotto i lavori della giornata. Nel suo discorso di benvenuto, Cadosch, che può vantare una carriera variegata nel settore dei trasporti pubblici, ha ricordato al pubblico che, sebbene il processo di digitalizzazione in corso porti molti vantaggi, le persone non devono essere dimenticate.

Anche la digitalizzazione e la gestione della qualità nel settore delle pulizie hanno rivestito un ruolo di primo piano nel corso della giornata. Jerre Steiger, Project Manager Cleaning 4.0 delle FFS, e Reto Näf, Responsabile regionale Est dell'assistenza alla clientela e pulizia, hanno presentato il nuovo concetto «One-Cleaning». L'obiettivo era quello di unire la manutenzione e la pulizia di base e di dare al personale addetto alle pulizie un maggiore spazio di manovra. A ciò si aggiunge l'introduzione della Cleaning-App «TCA» per la pulizia di base, che si è già affermata nella pulizia della circolazione. Come strumento digitale, l'app intende contribuire a migliorare ulteriormente la qualità della pulizia e a rispondere meglio alle condizioni attuali dei treni. Le FFS vogliono abbandonare i rigidi programmi di pulizia che rendono difficile reagire alle influenze esterne, come i cambi di orario o le modifiche dell'ultimo minuto alla composizione dei treni. L'app TCA mira a stabilire le priorità di pulizia in base alle esigenze e a dare maggiore autonomia ai dipendenti, che con l'aiuto di un sistema a semaforo possono decidere



I partecipanti alla Giornata Clean 2025 del SEV ad Arth-Goldau.

autonomamente a cosa dare la priorità per la pulizia.

Le FFS intendono concedere a se stesse e ai dipendenti interessati sei mesi per abituarsi a lavorare con l'app e lo smartphone. A partire dall'estate saranno organizzate sessioni di formazione interattive in sequenze individuali. A tal fine, le FFS stanno sviluppando un concetto di formazione che terrà conto anche dei feedback dei colleghi che hanno già avuto esperienze con l'app TCA. L'obiettivo delle FFS è di introdurre lo strumento digitale nei centri di assistenza intorno a ottobre/novembre 2025.

### Nuove regole per i lavoratori temporanei

Il responsabile regionale delle FFS Reto Näf ha colto l'occasione per fornire informazioni sulla situazione dei lavoratori temporanei presso Cleaning. «Abbiamo compiuto un passo importante nell'ambito del personale a prestito e preso una decisione molto valida e sostenibile, che abbiamo discusso anche con la CoPe e i partner sociali», ha spiegato. Dal 1° gennaio

2023, il Gruppo FFS ha stabilito che i collaboratori esterni possono essere assunti temporaneamente dalle FFS per un massimo di due anni. A questo proposito, Cleaning ha ottenuto un'autorizzazione eccezionale, ma regolamentata in modo più chiaro la gestione dei colleghi assunti come lavoratori interinali. Il periodo massimo di impiego del personale temporaneo è ora limitato a sei anni. Ogni anno è previsto un incontro di revisione con il responsabile di linea per discutere di un'ulteriore collaborazione. Dopo quattro anni, il responsabile di linea condurrà un incontro di chiarimento per stabilire se alla persona verrà offerta una posizione permanente al più tardi entro la fine del sesto anno di lavoro o se il contratto verrà rescisso. Questo nuovo regolamento si applicherà a partire dal 1° gennaio 2027 e durante la fase di transizione si terranno numerosi colloqui con gli attuali dipendenti temporanei. Secondo Reto Näf, in futuro i responsabili di linea dovranno affrontare sfide enormi e avranno maggiori responsabilità. Sono fon-

damentalmente necessarie una strategia e una maggiore pianificazione, poiché i nuovi colleghi potrebbero dover essere nuovamente formati dopo sei anni. Questo accordo darà ai colleghi assunti temporaneamente più chiarezza e maggiore prevedibilità. Secondo Näf: «In questo modello aziendale non saremo ancora in grado di offrire a tutti una posizione a tempo indeterminato per motivi di costo; ci sarà sempre una differenza in termini di condizioni di lavoro». Tuttavia, Cleaning compie costantemente ulteriori passi avanti verso la parità di trattamento.

È stato inoltre menzionato con enfasi il fondo «Temptraining», che sostiene i dipendenti temporanei nel loro ulteriore sviluppo e cofinanzia la formazione continua.

### La sfida: Legge sulla durata del lavoro

Dopo il pranzo, il segretario sindacale che si occupa del settore delle FFS René Zürcher ha spiegato ai colleghi presenti la legge sulla durata del lavoro (LdL), una «legge di nic-

chia» che riguarda solo circa 50.000 dipendenti dei trasporti pubblici in tutta la Svizzera, ma che è essenziale per la loro salute. È molto importante conoscere le regole di base sull'orario di lavoro e sulle pause e segnalare le violazioni. «Se succede qualcosa – ad esempio un incidente – perché la legge non è stata rispettata e non si è fatta una pausa, si è in parte responsabili e si può essere perseguiti penalmente», ha sottolineato René Zürcher.

L'argomento ha sollevato molte domande tra i colleghi presenti in sala e è stato discusso in modo molto vivace ed emotivo. Lo scambio mostra chiaramente come le singole norme siano interpretate in modo diverso. René Zürcher incoraggia i presenti a contattare il SEV in caso di domande o problemi e a cercare supporto.

La prossima Giornata Clean del SEV si terrà il 20 febbraio 2026 ad Arth-Goldau e sarà nuovamente organizzata dalla segretaria sindacale SEV Sheila Belometti insieme a Daniel e Giuditta Purtschert della RPV.

## TRATTATIVE BAR PRODUZIONE FERROVIARIA

# Le posizioni sono ancora distanti

rene.zuercher@sev-online.ch Dal 20 gennaio, la comunità di trattative SEV, VSLF, KVöV e Transfair sta negoziando con le FFS regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR) per il settore della produzione ferroviaria di FFS Viaggiatori. Il SEV vuole

migliorare la tutela della salute e la possibilità di pianificare la vita professionale e privata, mentre le FFS vogliono soprattutto ottimizzare i costi dell'impiego del personale.

Per il momento le trattative riguardano il personale dell'assistenza alla clientela, il perso-

nale di locomotiva, il personale di manovra e il personale addetto alla pulizia dei treni nella Produzione ferroviaria di FFS Viaggiatori. Si svolgono sulla base dell'accordo sullo sviluppo del CCL FFS.

La presentazione delle reciproche richieste lo scorso mese di gennaio aveva mostrato che le FFS puntano soprattutto a un impiego del personale ottimizzato dal punto di vista dei costi. La tornata negoziale del 24 febbraio ha confermato che, al momento, le richieste delle due parti sono ancora molto distanti. Ora le rispettive esigenze sono state strutturate per temi; una modalità di lavoro che dovrebbe facilitare la ricerca di soluzioni e semplificare le trattative.

Il SEV vuole rafforzare la tutela della salute di colleghe e colleghi e migliorare la possibilità di pianificare vita professionale e privata. L'accento è posto su giorni liberi consecutivi e in numero sufficiente, su turni di lavoro con una durata massima ragionevole e turni di riposo adeguati e ritempranti. Il lavoro nel fine setti-

mana e la notte dev'essere meglio compensato con più tempo per recuperare e quindi diventare più attrattivo.

Le FFS intendono implementare il loro mandato di risparmio?

Dalle rivendicazioni delle FFS emerge il desiderio dell'azienda di individualizzare la distribuzione annuale, per poter meglio personalizzare i turni del personale. I turni di lavoro sarebbero così completati solo in un secondo tempo con i contenuti di servizio. In linea di principio, le FFS prevedono di allentare la durata minima del lavoro per il personale dell'assistenza clienti, permettere interventi nei tempi di recupero, ridurre i tempi forfetari per i lavori aggiuntivi alle mansioni principali e attenuare le limitazioni temporali nella pianificazione dei turni notturni e mattutini.

Le trattative sulle BAR sono chiaramente un contributo della Produzione ferroviaria al programma di risparmi delle FFS.

Il prossimo incontro tra la comunità di trattative e le FFS si terrà il 14 marzo 2025.

NUOVA SEGRETARIA SINDACALE AL SEV

## Benvenuta, Alexandra Akeret!



**Eva Schmid.** Alexandra Akeret lavora come segretaria sindacale SEV per la Svizzera orientale dal 1° ottobre 2024. Una cosa non è mai cambiata nella carriera di questa donna di San Gallo: il suo impegno per la giustizia sociale. Che sia nel lavoro sindacale o in politica, si impegna con passione per delle migliori condizioni di lavoro e di vita.

Alexandra Akeret ha assunto il 1° ottobre la direzione del segretario regionale del SEV a San Gallo. È responsabile di un gran numero di aziende di trasporto pubblico della Svizzera orientale, tra cui Bus Ostschweiz AG, Schweizerische Bodensee Schifffahrt (vedi articolo a fianco), Navigazione del Basso Lago e del Reno e, insieme alla collega Regula Pau-

li, le ferrovie regionali Thurbo e Südostbahn (SOB). In alcune di queste aziende, nelle scorse settimane erano previste trattative salariali e/o CCL.

### Verso il movimento sindacale

Prima di entrare nel SEV, Alexandra Akeret ha seguito una formazione pedagogica e ha lavorato come segretaria sindacale presso la VPOD di San Gallo, dove era responsabile del monitoraggio di diverse sedi nei cantoni di Appenzello Interno e Esterno, Turgovia e San Gallo. Alexandra Akeret voleva in realtà occuparsi di cultura, ed è per questo che qualche anno fa ha frequentato un CAS in management culturale. Alla fine è stata attratta dal movimento sindacale.

Dice: «Ho sempre cercato un modo per combattere le ingiustizie e aiutare le persone svantaggiate».

### Una grande rete

Alexandra Akeret è entrata per la prima volta in contatto con il settore dei trasporti pubblici quando lavorava per la VPOD. Aveva sindacalizzato gli autisti di autobus di San Gallo come nuovo gruppo di membri. Questo settore le stava particolarmente a cuore e il passaggio al SEV è stato naturale: «Quando ho visto l'offerta di lavoro del SEV, è stato chiaro che mi sarei candidata», spiega Alexandra Akeret di San Gallo.

Oltre alla sua esperienza come segretaria sindacale, Alexandra Akeret porta con sé un'ampia rete di contatti nella Svizzera orientale. Rappresenta il SEV anche nei comitati direttivi dei sindacati cantonali di San Gallo e Turgovia.

### Politicamente impegnata

Alexandra Akeret dedica gran parte del suo tempo libero alla politica. Nella Svizzera orientale, la donna del PS è conosciuta oltre i confini del partito. È stata membro del parlamento della città di San Gallo per 12 anni, presiedendolo per due anni durante la pandemia di coronavirus. Dall'anno scorso è anche membro del Parlamento cantonale di San Gallo, dove è portavoce dei lavoratori come sindacalista. Il suo lavoro politico si concentra sulle questioni sociali e sulla rappresentanza degli interessi dei lavoratori, ma si interessa anche di questioni legate ai trasporti.

Oltre all'intensa attività professionale e politica, Alexandra Akeret ha poco tempo per i suoi hobby. Nelle sue serate libere, questa madre di due figlie adulte, ama assistere a spettacoli teatrali o concerti, oppure incontrarsi con gli amici nel suo bistrot preferito di San Gallo.

HELVETIA

## Visione d'insieme della giungla ipogenica

### Come posso trovare il mutuo giusto?

Non è facile prendere le giuste decisioni in materia di finanziamento immobiliare. Troppo spesso le sole condizioni sono al centro dell'attenzione. Ma solo un'analisi olistica porta alla migliore soluzione finanziaria complessiva.

### Il confronto è un must

Chi prolunga il proprio mutuo in tempi brevi presso il fornitore esistente, è molto probabile che offra molto denaro: Il potenziale di risparmio in un confronto è in media di CHF 3.000 all'anno. Inoltre, è necessario valutare se la strategia ipotecaria è ancora adatta. Vuoi essere un'ipotesi Saron con grande flessibilità o un'ipotesi fissa con maggiore sicurezza? Anche la durata dell'ipotesi fissa è una considerazione.

### Includere pianificazione e situazione patrimoniale

Cogli l'opportunità di pianificare subito: La vendita dell'immobile potrebbe essere evidente o vorrebbe investire maggiormente nell'immobile? Potrebbe essere necessario



un capitale per nuove finestre o per la sostituzione del riscaldatore in futuro? Con le misure di conservazione della tutela della reputazione, potete trarre vantaggio da un vantaggio fiscale. Anche un volume maggiore di mutui ipotecari ha un impatto sulle imposte: I pagamenti di interessi più elevati comportano maggiori detrazioni e riducono il reddito imponibile. Tuttavia, i saldi bancari attualmente non generano un ritorno sugli investimenti. Di conseguenza, può anche essere utile investire direttamente una parte del patrimonio nella proprietà o ammortizzare il mutuo.

### La situazione generale è fondamentale

Il potenziale di risparmio sulla chiusura del mutuo è enorme. Nella scelta del fornitore e del prodotto ipotecario, la situazione complessiva conta. Molti considerano il tasso di interesse troppo isolato e trovano un finanziamento favorevole, ma raramente la migliore soluzione complessiva. Al fine di mantenere una visione chiara della giungla ipotetica, è necessario considerare la situazione patrimoniale e previdenziale, lo stato della proprietà e il tema fiscale. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona e colleghi del team di consulenza SEV sono a disposizione per rispondere alle vostre domande e trovare insieme a voi la soluzione giusta. Per ulteriori informazioni, visitare il sito [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

In partenariato con

**helvetia**

La Sua Assicurazione svizzera

LAGO DI COSTANZA

## Quo vadis?



**Eva Schmid.** Lago di Costanza, Schweizerische Bodensee-Schifffahrt (SBS) sta attraversando un periodo di turbolenza. I licenziamenti in seno alla direzione hanno causato un'ondata di incertezza tra i dipendenti. SBS ha ora presentato il nuovo CEO designato e ha fornito informazioni su ulteriori decisioni aziendali.

Due membri del team di direzione sono stati sorprendentemente licenziati, anche se non erano stati accusati di cattiva condotta. Un terzo membro della direzione si è poi dimesso di sua iniziativa. Alexandra Akeret, segretaria sindacale del SEV, responsabile del dossier, descrive la situazione come una profonda insicurezza tra i colleghi e critica il fatto che SBS non sia disposta a stabilire un partenariato sociale da anni.

Nel frattempo, il 19 febbraio SBS ha fatto un azzardo: in una conferenza stampa convocata all'ultimo minuto, il CEO ad interim di lunga data Benno Gmür ha annunciato che era stato trovato un nuovo CEO nella persona di Thomas Breitenmoser. Un motivo di speranza? Alexandra Akeret: «Fortunatamente, in SBS siamo ben organizzati».

Il fatto è che Schweizerische Bodensee-Schifffahrt ha urgentemente bisogno di entrate supplementari per attuare la sua strategia di flotta e per effettuare gli investimenti previsti di circa 15 milioni di franchi nei prossimi sei anni. Prima, però, la nuova direzione aziendale dovrà dimostrare il proprio valore ai dipendenti. «Il SEV resta in ascolto e seguirà da vicino gli sviluppi di SBS», afferma Alexandra Akeret.

COMMISSIONE DELLA MIGRAZIONE

## Visita alle Officine industriali di Olten



Alle Officine di Olten lavorano oltre 1.000 persone, che si occupano della manutenzione delle carrozze ferroviarie delle FFS. Tino Rogowski, presidente della Sezione di TS Svizzera nordoccidentale, ha fatto visitare lo stabilimento alla commissione migrazione del SEV e a Matthias Hartwich, fornendo un'interessante panoramica del suo lavoro quotidiano.

CONFERENZA DELLE SEZIONI TICINO

# Tra sfide sindacali e cambiamenti ai vertici del SEV

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

Si è tenuta venerdì 21 febbraio a Bellinzona, in una sala gremita della Casa del Popolo, la Conferenza delle Sezioni ticinesi. Molti i temi sul tavolo, dalle crescenti difficoltà a negoziare con le aziende, alle sfide che impegneranno il sindacato nel corso dell'anno, il Congresso previsto a giugno e il cambio ai vertici del SEV, con le dimissioni di Valérie Boillat e la nomina del/della suo/a successore.

Ad aprire i lavori, il segretario sindacale del SEV Angelo Stroppini che, dopo le presentazioni e i ringraziamenti, ha illustrato la situazione nel Cantone: «In Ticino la situazione globale dei CCL è buona, anche se diventa sempre più difficile negoziare e notiamo che il tempo di lavoro è sempre più sotto attacco», ha spiegato. Una situazione che dal punto di vista sindacale riusciamo comunque a tenere sotto controllo: «In Ticino abbiamo delle Sezioni forti e il fatto che il SEV sia riconosciuto come IL sindacato del personale dei trasporti pubblici ci permette di avere una certa forza durante le trattative», ha concluso Angelo, passando poi la parola a Matthias Hartwich, presidente del SEV, che ha illustrato le principali sfide del sindacato per questo 2025.

Matthias Hartwich ha esordito parlando di quanto sta succedendo nel mondo a livello politico: «Una delle sconfitte più pesanti che abbiamo avuto a livello mondiale – ha detto – è che il fascismo sta risorgendo. La seconda è invece l'aumento del divario tra ricchi e poveri e il fatto che la maggior parte della ricchezza sia concentrata nelle mani di sempre meno persone». È poi entrato nel vivo delle questioni più prettamente sindacali, con la campagna contro la violenza verso il personale dei trasporti pubblici che im-



Il presidente del SEV, Matthias Hartwich, illustra le sfide sindacali per il 2025.

pegnerà il SEV nel corso dell'anno.

Per quanto riguarda le questioni più strettamente politiche, è tornato sui tagli al Traffico Regionale Viaggiatori (TRV) voluti dalla Consigliera federale Karin Keller-Sutter, ai quali il SEV si oppone con decisione, e sulla difesa del sistema ferroviario svizzero in Europa.

Ha poi spiegato che i preparativi per il Congresso, che si terrà a giugno 2025, sono in pieno svolgimento, con la stesura delle prese di posizione che dovranno essere adottate dai delegati. Congresso che quest'anno avrà luogo su due giorni e che sarà strutturato in modo un po' diverso, con una parte di discussione politica alla presenza del Consigliere federale Albert Rösti. Ha poi parlato dei cambiamenti in seno alla direzione sindacale, ma anche nel Comitato, con le partenze di Valérie Boillat, Danilo Tonina e Peter Käppler.

Ha poi concluso con la questione dell'acquisizione di nuovi membri: «Se riuscite a convincere la gente ad aderire al sindacato dovete esserne fieri perché fate loro un favore mettendo al loro

fianco 37 000 amici che staranno loro vicini. Queste 37 000 persone che il SEV rappresenta sono la nostra forza nelle trattative».

C'è poi stata un'animata discussione sulle sfide sindacali, il ruolo delle CoPe, la fine della Piattaforma alle Officine di Bellinzona, la questione molto sentita dei lavoratori interinali e sull'acquisizione di nuovi membri.

Dopo una breve pausa ha poi preso la parola la vice presidente Valérie Boillat, che a fine marzo lascerà la sua carica ed era quindi alla sua ultima Conferenza delle Sezioni in Ticino. Valérie ha ricordato alcuni momenti passati nel nostro Cantone in veste di vice presidente del SEV, prima di concentrarsi sulla questione della salute degli autisti di autobus in merito allo studio in corso (che è entrato nella seconda fase): «Abbiamo i primi risultati – ha spiegato – che mostrano una grossa discrepanza tra gli sforzi richiesti e il riconoscimento per questi sforzi». È emerso molto interesse in sala riguardo alla salute del personale dei trasporti pubblici, non solo per gli autisti di autobus.



Il saluto alla vice presidente Valérie Boillat, che lascerà la carica a fine mese.

Il segretario sindacale Thomas Giedemann ha poi parlato della situazione a FFS Cargo e dei prospettati tagli (vedi articolo a pagina 4), spiegando come si è giunti alla situazione attuale dopo una serie di decisioni quantomeno discutibili a partire dagli anni '90.

Simon Burgunder, coordinatore della politica dei trasporti al SEV, ha a sua volta illustrato la questione legata ai tagli da parte della Confederazione al trasporto pubblico: «È chiaro che noi dobbiamo opporci a queste misure di risparmio ed evitare che sia il personale del trasporto pubblico a pagare per questi tagli», ha concluso.

## I TURNI PRESSO THURBO

# Flessibilità e protezione della salute

Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**Presso Thurbo, orari di lavoro e modelli di turni sono un argomento ricorrente. Conciliare le diverse esigenze di collaboratrici e collaboratori con quelle dell'azienda non è però sempre facile. Stefan Hanselmann, presidente della sezione SEV VPT Thurbo, ci spiega in questa intervista i termini del problema.**

**La possibilità di avere turni mattutini o pomeridiani fissi sembra attirare sempre più i macchinisti. In che misura Thurbo tiene conto di queste esigenze?**

Noi del SEV siamo soddisfatti che il personale di locomotiva prediliga sempre più spesso di avere turni fissi, mattutini o pomeridiani, in quanto ciò rappresenta una possibilità di ridurre i giorni di assenza e di migliorare le condizioni di salute. Purtroppo, Thur-

bo non dà sufficientemente seguito a questa esigenza. In realtà, sono stati creati alcuni modelli che rispondono a questa richiesta, ma non vengono applicati con la dovuta trasparenza. Noi preferiremmo una regolamentazione maggiormente vincolante, che consideri gli auspici del personale di locomotiva senza penalizzare nessuno.

**Cosa pensate del fatto che i tempi di tragitto non vengano considerati come tempo di lavoro e vadano quindi a carico del personale? Quali le conseguenze sui dipendenti?**

La regolamentazione attuale di non tiene conto dei tempi di tragitto nel tempo di lavoro risulta molto problematica per il SEV, anche perché non corrisponde alle disposizioni della legge sulla durata del lavoro (LDL). Macchiniste e macchinisti sono così spesso chiamati a fornire più tempo per le corse, senza che questo venga considerato nel tempo di lavoro. La durata dei turni viene prolungata da questi tempi di tragitto, annullando le ricadute posi-

ve di avere un turno nella fascia d'orario auspicata.

**Macchiniste e macchinisti di Thurbo hanno la facoltà di aderire al modello di durata del lavoro, senza però la garanzia della fascia d'orario auspicata. Non occorrerebbe quindi una regolamentazione più vincolante e applicabile in tutti i casi?**

Absolutamente sì. Il fatto che solo in due terzi dei casi il personale di locomotiva abbia ricevuto turni nella fascia d'orario auspicata è insoddisfacente. Vorremo una regolamentazione vincolante che garantisca in tutti i casi il rispetto della fascia d'orario richiesta.

**Thurbo ha disdetto tutti gli accordi vigenti con il personale di locomotiva sul lavoro in fasce d'orario. Cosa offre ora l'azienda?**

Non esistono modelli sulle fasce d'orario per il personale di locomotiva. Quindi, tutti devono lavorare in tutte le fasce, con la sola eccezione di dipendenti con limitazioni mediche.

**Vi sono regole per l'attribuzione di turni in distribuzione?**

La distribuzione viene elaborata secondo le seguenti priorità: la prima va al personale di riserva che non ha decesso alcun auspicio generale, in modo da garantire un cambio di fascia d'orario ogni 2 - 3 settimane, come da LDL. Secondariamente, i macchinisti con una distribuzione flex hanno diritto ad una distribuzione mensile completa. La terza priorità va a dipendenti con limitazioni mediche sulla fascia d'orario e l'ultima va a macchinisti che hanno richiesto a Thurbo un cambiamento della fascia.

**Il SEV critica che le condizioni di lavoro e la tutela della salute debbano essere «riscattate» tramite l'assunzione in proprio delle spese di trasferta in auto. Ritenete quindi che questa condizione abbia conseguenze sulla salute e sul benessere del personale?**

Al SEV consideriamo che questa disposizione, secondo la quale il persona-

le deve assumersi le spese per le trasferte in auto, un peggioramento delle condizioni d'impiego. Il trasferimento sul personale di queste spese ha conseguenze finanziarie negative, per non parlare del fatto che le frequenti trasferte in auto a proprie spese costituiscono un ulteriore fattore di stress e un onere fisico, con conseguenze sulla salute e il benessere del personale. Noi chiediamo pertanto a Thurbo di rivedere questa disposizione.

**Cosa dovrebbe contenere un accordo tra SEV e Thurbo per considerare adeguatamente sia le esigenze del personale che quelle dell'azienda?**

Per giungere a un accordo tra SEV e Thurbo che permetta agli orari e alle condizioni di lavoro di tener conto, oltre che delle esigenze dell'azienda, anche di quelle del personale, occorre anzitutto un dialogo. Si potrebbe per esempio introdurre una regolamentazione sui turni vincolante che garantisca a tutte e tutti i dipendenti le medesime possibilità. Bisogna inoltre rivedere l'argomento dei tempi di tragitto e delle spese di trasferta. Noi vediamo margine di manovra solo in presenza di chiari miglioramenti per il personale. Fondamentale è che la massima priorità venga attribuita agli aspetti della salute e della sicurezza, onde evitare conseguenze negative a lungo termine. L'obiettivo deve essere di permettere al personale di affrontare in salute il lavoro a turni, senza essere costretti a lavorare in una fascia d'orario a causa delle proprie condizioni di salute.

## SOTTO FEDERAZIONE ZPV

## «La violenza nei treni» sarà il tema principale del Congresso

**Service de presse ZPV.** Il 13 febbraio i membri del CC ZPV si sono incontrati al Ristorante Hirschen di Langnau per la prima riunione del nuovo anno.

## Finanze

Il giorno prima la Commissione di gestione (CVG) aveva controllato il conto economico 2024 e il preventivo 2025, e stilato un rapporto positivo all'indirizzo dell'AD che si terrà il prossimo 11 giugno.

## Questioni attuali ZPV

A nostro parere non si fa ancora abbastanza per contrastare il fenomeno della violenza nei treni e si continua a parlarne troppo poco. Per tale ragione esso sarà uno dei temi principali al Congresso SEV del 12 e 13 giugno 2025. Nell'ambito del progetto «processo di partenza orientato alla clientela» (KOA), saranno nuovamente svolte corse di prova su varie tratte,

stavolta però con treni CU IV e IC2000. Al riguardo chiediamo se il processo di partenza adattato resterà lo stesso. Come è noto, esso era stato introdotto dopo il tragico incidente di Baden del 4 agosto 2019, e allora la ZPV aveva accettato di entrare nel gruppo di accompagnamento KOA, a condizione che, appunto, non si modificasse il processo di partenza adattato. Riguardo alla puntualità dei treni siamo sulla buona strada, sia nella Svizzera romanda sia in quella orientale. Al momento fa molto discutere la soppressione dei treni diretti per Ginevra lungo il piede sud del Giura, una situazione che rischia di aggravarsi con lo sbarramento totale di due mesi della tratta Berna - Fribourg a causa dei lavori di costruzione. La puntualità è buona anche sugli IR 13 delle FFS nel Rheintal sangallese, è stato possibile migliorare le coincidenze a Sargans all'IC3. L'unico problema è dato

dai tempi di fermata, più lunghi di quelli della SOB (fa eccezione Heerbrugg, a motivo della posizione in curva). A Buchs SG e St. Margrethen le cause vanno ricercate nel ritardo dell'EC da Monaco e del Railjet da Innsbruck, entrambi verso Zurigo. Dal lato infrastruttura vanno ricordati i vari fattori all'origine dei ritardi (incroci ad Altstätten SG, doppio binario solo nella zona Oberriet Nord, impianto di sicurezza a Sargans che non consente le entrate su binari occupati ecc.). Per questo la colpa dei tempi di fermata prolungati non è nostra. Fanno molto discutere anche l'accorciamento e l'inversione dell'IR 13 proveniente da Zurigo, il cambiamento supplementare a Sargans così come la peggiorata situazione delle coincidenze dell'IR13 della SOB a Coira.

## Rapporto delle sezioni

Dai resoconti delle sezioni emerge

come tra l'altro nel treno notturno 459 Zurigo - Praga via Basilea si verificano regolarmente situazioni critiche, incidenti e altro ancora. Questo anche perché il materiale rotabile è in uno stato assai miserevole, non c'è manutenzione e in più da Zurigo a Basilea FFS su questi treni vi è un solo agente del treno. Il personale di bordo istruito di NewRest sale solo a Basilea, mentre prima del cambiamento d'orario c'era già da Zurigo HB. Per il resto, continuiamo a registrare seri problemi con la distribuzione in vari depositi. Si va dai turni regolarmente prolungati di ore senza la preventiva consultazione degli interessati al mancato rispetto delle norme vigenti. Ma ci sono anche notizie positive: quest'anno la Commissione donne SEV compie 40 anni di esistenza. La festa si terrà il 28 novembre 2025, sono previsti cinque workshop sul tema «comportamento sicuro» con successivo pranzo e intrattenimento. Sarà possibile annunciarsi da aprile. La direzione della RhB mostra grande apprezzamento nei confronti delle e dei responsabili pratici e dei formatori professionali: da febbraio 2025 a questi collaboratori del PT viene riconosciuta una nuova indennità. Ai formatori professionali sarà versata ogni semestre una somma di 900.- franchi, valida per l'intera Ferrovia retica. I responsabili pratici degli apprendisti Login e degli impiegati esterni avranno un giorno libero in più ogni 20 giorni di istruzione. Dal cambiamento d'orario, tuttavia, questi colleghi hanno problemi con il sistema d'informa-

zione alla clientela, nei convogli da Landquart, soprattutto se vengono tolte o aggiunte carrozze, e con il sovrappioppamento al Bernina. Al momento la CoPe AC è impegnata con numerose differenti questioni. Il suo rapporto dettagliato è stato trasmesso all'intero personale di assistenza alla clientela.

## Codi PC

A dicembre abbiamo concordato con la direzione AC che i controlli sporadici vanno effettuati con almeno due collaboratori completamente formati. Ora però gli apprendisti al terzo anno dovrebbero essere impiegati nei team dell'assicurazione introiti, ciò che secondo le FFS include anche i controlli sporadici. Ma possiamo davvero ancora dare credito alle parole delle FFS? Pensiamo ad esempio ai turni dell'offerta notturna senza previa consultazione, ai continui cambiamenti di turno senza prima chiedere al diretto interessato, al tema dello sviluppo negli ambiti AC e KOA, dove l'azienda fa belle dichiarazioni poi nuovamente smentite dai fatti. Vorremmo sapere: che cosa significa effettivamente «in buona fede»? Al nostro sito web [www.zpv.ch](http://www.zpv.ch) (Agenda SEV) sono riportati i Corsi sulla LDL per assistenti alla clientela nel 2025 (D/I). Registriamo buoni risultati anche nel reclutamento di nuovi membri. Bravi, continuate così! E dietro le quinte, colleghe e colleghi volenterosi sono già impegnati a preparare simpatiche attività che faranno sicuramente la gioia dei nostri membri.

## SOTTO FEDERAZIONE RPV

## Preoccupazione per la riduzione dei posti di lavoro presso FFS Cargo

**Servizio stampa SFRPV.** Per la prima volta, la riunione della Commissione centrale (Cce) con la Commissione di verifica della gestione (CVG) e la successiva seduta del Comitato centrale (Cc) ha avuto luogo sull'arco di due giorni, il 6 e 7 febbraio 2025 a Buchs SG. Diversi i temi trattati, tra i quali ovviamente la revisione della cassa centrale della sottofederazione. I revisori hanno poi sottoposto a una verifica a campione anche la cassa di una sezione RPV, allo scopo di familiarizzare i membri della CVG con altre gestioni contabili. Questo modo di procedere è stato apprezzato e ha dimostrato come le casse controllate siano state e siano tuttora gestite in modo molto accurato.

Fra gli altri argomenti sui quali ci si è chinati vi sono le quote dei membri e gli attuali effettivi della sottofederazione. La RPV riflette altresì sul numero di membri attivi e anche noi ci rendiamo conto che non è sempre facile convincere giovani nuovi membri ad aderire al sindacato. Siamo nondimeno fiduciosi che il numero dei nostri affiliati tornerà a cresce-

re e quindi al momento non si vede la necessità di ritoccare le quote mensili della RPV.

Per quanto concerne la sicurezza, è stata accennata la messa in esercizio della nuova comunicazione di manovra (RaKo) e che la funzione di avvertimento manovra (WaRa) sarà ulteriormente estesa.

Con grande apprensione abbiamo preso atto dell'informazione di FFS Cargo sul previsto taglio di posti di lavoro. Preoccupa inoltre il fatto che la decisione di ridurre gli impieghi non ha niente a che vedere con il progetto «G-ensis».

Tornando alle questioni sindacali, ricordiamo che l'Assemblea dei delegati (AD) RPV avrà luogo mercoledì 11 giugno 2025 a Berna, seguita il 12 e 13 giugno dal Congresso SEV. In questa occasione Danilo Tonina (presidente del congresso) e Peter Käppeler (vice presidente del congresso) lasceranno la loro attuale carica. La successione è già pianificata, ai due colleghi uscenti va sin da ora il nostro grande GRAZIE per i molti anni di fattivo impegno.

## STATUTO D'INDIPENDENTE

## Verso un'uberizzazione del mercato del lavoro?

**Gabriela Medici, USS.** La Commissione per la sicurezza sociale del Consiglio nazionale intende consentire ai datori di lavoro di decidere autonomamente se per contratto se una persona è un lavoratore indipendente o un dipendente. Si tratta di un attacco frontale alla sicurezza sociale, che spalanca le porte ad abusi e insicurezza. Nonostante le critiche dei sindacati, delle associazioni dei datori di lavoro, dei cantoni e degli esperti, la commissione mantiene il suo piano, con il rischio di creare una grave incertezza giuridica e di alimentare la concorrenza sleale. L'Unione Sindacale Svizzera (USS) chiede al Consiglio nazionale di porre fine a questo pericoloso piano.

## Attacco diretto alla sicurezza sociale

La Commissione per la sicurezza sociale e la salute pubblica del Consiglio nazionale (CSSS-N) persiste nel suo progetto di permettere ai contraenti di "scegliere da soli" se essere lavoratori autonomi o dipendenti. Si tratta di un attacco diretto alla sicurezza sociale dei lavoratori, che porterebbe a molteplici abusi, insicurezza e ripercussioni negative per tutti i contribuenti onesti. Durante la procedura di consultazione, oltre ai sindacati, buona parte delle associazioni padronali, le autorità esecutive ed eminenti specialisti del diritto delle assicurazioni sociali, hanno messo in guardia da tali rischi.

In Svizzera, come in quasi tutto il mondo, si utilizzano criteri oggettivi per determinare se una persona è un lavoratore autonomo o un dipendente. Il punto in questione è la misura in cui la persona dipende dal datore di lavoro. Si parla ora di allentare questa regola, neces-

saria per proteggere i lavoratori più vulnerabili. D'ora in poi, i datori di lavoro potranno richiedere a chiunque lavori per loro, tramite accordo scritto, di assumersi tutti i rischi economici come un lavoratore autonomo. Questo non è solo contrario al principio fondamentale della sicurezza sociale. Un progetto del genere aumenterebbe in modo massiccio l'incertezza giuridica, nel diritto delle assicurazioni sociali se non in tutto il diritto del lavoro, e anche la pratica delle autorità fiscali ne risentirebbe.

## Indipendenza fittizia

Infine, il progetto della commissione del Consiglio nazionale spalancherebbe le porte a una maggiore indipendenza fittizia dall'estero e a una concorrenza a basso costo a spese delle imprese locali. Questo porterebbe inevitabilmente a subappalti e lavoro nero. Gli unici vincitori sarebbero le piattaforme internazionali come Uber. Questi attori non cercano altro che di massimizzare i loro profitti senza assumersi la minima responsabilità, lasciando pagare ad altri per i cocci rotti.

È sorprendente che, nonostante la raffica di critiche ricevute, la maggioranza della commissione del Consiglio nazionale sia irremovibile nel modificare la legge, scegliendo così inutilmente lo scontro diretto con tutti coloro che si impegnano per condizioni di lavoro eque e un mercato del lavoro sano in Svizzera e in Europa.

L'USS si opporrà con fermezza al progetto di legge e si aspetta che il Consiglio nazionale si assuma le proprie responsabilità e ponga fine a questa deriva.



DIREZIONE DEL LAVORO

# Un ideologo liberale alla SECO

**USS.** Il nuovo capo della Direzione del lavoro della Segreteria di Stato dell'economia (SECO) proviene da Avenir Suisse, il think tank di stampo liberale che vuole rivedere la protezione dei salari. Sarà, tra le altre cose, responsabile...della protezione dei salari e della libera circolazione delle persone. Dall'inizio dell'anno, uno dei posti chiave del dipartimento del Consigliere federale UDC, Guy Parmelin, è vacante.

**Un ideologo liberale per dirigere la Direzione del lavoro**

La Direzione del lavoro è il servizio più importante della Confederazione per i lavoratori e le lavoratrici. È responsabile della protezione dei salari nel quadro delle misure di accompagnamento, del diritto del lavoro e della reintegrazione e protezione sociale dei disoccupati. La nomina di Jérôme Cosandey a capo di questo servizio è un segnale sbagliato per i lavoratori.

**Avenir.Suisse per l'abolizione della protezione dei salari**

Jérôme Cosandey è stato membro di direzione di Avenir.Suisse quando questa organizzazione difendeva posizioni ideologiche radicali: l'abolizione totale della protezione dei salari, l'allungamento degli orari di lavoro e lo smantellamento delle regole minime sulle condizioni di lavoro.

Ha iniziato la sua carriera a Mumbai come consulente strategi-

co per il Boston Consulting Group prima di entrare in UBS, dove è stato direttore esecutivo di Wealth Management.

Per oltre tredici anni è stato responsabile della ricerca sulle politiche sociali di Avenir Suisse, di cui è diventato direttore per la Svizzera francese nel 2018. Inoltre, Cosandey non ha alcuna esperienza in materia di politica del mercato del lavoro, partenariato sociale, politica di inserimento professionale o cassa di disoccupazione.

**Il segnale politico sbagliato**

Sotto il suo predecessore, anch'egli proveniente da Avenir.Suisse, la cultura del partenariato sociale e dell'integrazione della direzione era già stata gradualmente sostituita da un approccio liberale di tipo laissez-faire. Il management è diventato sempre più contrario agli interessi dei lavoratori. La protezione dei salari è stata limitata anziché sviluppata. I progetti informatici dell'assicurazione contro la disoccupazione sono sempre più in ritardo e costano sempre di più. «Questa nomina è una pura provocazione. Dimostra quanto poco importi al Consigliere federale Guy Parmelin la tutela dei salari in Svizzera», ha dichiarato alla *Tribune de Genève* Pierre-Yves Mailard, presidente dell'Unione Sindacale Svizzera (USS). «Questa nomina lancia un messaggio politico, soprattutto quando i negoziati sulla protezione dei salari entrano nella fase finale...».

SOTTO FEDERAZIONE LPV

# I nostri obiettivi per il 2025

**Hanny Weissmüller, presidente centrale LPV.** L'anno è già ben avviato e siamo già nel pieno dei temi sindacali. Durante l'ultima conferenza dei presidenti di sezione della LPV sono stati definiti i seguenti temi principali per il 2025, che ci terranno impegnati per tutto l'anno:

**Lotta alla violenza**

Chiediamo misure di sicurezza più severe, una migliore formazione e una stretta collaborazione con le autorità in materia di sicurezza.

Tolleranza zero per la violenza sul posto di lavoro!

**Negoziati di successo**

I nostri interessi devono essere rappresentati nei negoziati. Abbiamo bisogno di condizioni di lavoro eque e attrattive e di salari adeguati.

**Avvicinamento del traffico viaggiatori e di quello merci**

Grazie a una migliore coordinazione e a dei progetti comuni d'infrastruttura, vogliamo usare le si-

nergie e strutturare il traffico ferroviario in modo più efficace. Il traffico passeggeri e il traffico merci devono lavorare fianco a fianco.

**Miglioramento del sistema d'annuncio**

Vogliamo un sistema di annuncio efficiente e trasparente, con piattaforme di facile utilizzo, formazione regolare e una cultura di franchezza. Problemi e abusi devono essere segnalati in modo rapido ed efficace e risolti.

**Riconoscimento della nostra responsabilità**

La nostra enorme responsabilità deve essere riconosciuta. Abbiamo bisogno di migliori condizioni di lavoro, di salari equi e di un riconoscimento adeguato.

**Insieme, siamo forti!**

Seguiamo questi obiettivi e lottiamo per un ambiente di lavoro migliore. Solidarietà e determinazione sono le chiavi del nostro successo!

SOTTO FEDERAZIONE PV, COMITATO CENTRALE

# Un bilancio annuale buono e positivo

**Alex Bringolf, segretario centrale.** Benvenuto Daniel Trolliet nel CC della PV. Il mattino la Commissione di gestione, sotto la guida di Franco Panzeri, ha esaminato e trovato in ordine i conti per il 2024. Nel corso del pomeriggio il cassiere centrale Daniel Pasche ha potuto presentare al CC un buon risultato contabile, spiegando le poche differenze rispetto al preventivo.

Il collega Marc Derungs ci ha recato buone notizie dalla Svizzera orientale. All'assemblea primaverile il comitato della sezione PV Turgovia sarà completato da nuovi membri. Sono ben quattro i colleghi disposti ad affiancare Ueli Aebersold, attuale cassiere e vicepresidente. Roland Schwager ha ringraziato Marc per il suo impegno nel sostenere la PV Turgovia.

Data l'assenza del cassiere centrale, la gita del CC con i presidenti sezionali dovrà essere rinviata al 16 luglio. Preghiamo gli interessati di prenderne nota e di aggiornare le rispettive agende.

A fine gennaio il SEV ha inviato

ai presidenti sezionali nuove disposizioni per l'ordinazione degli attestati di benemerita. Questo avrebbe comportato molto lavoro supplementare per le sezioni. Dopo la reazione del presidente centrale Roland Schwager le nuove norme sono state revocate e le vecchie procedure ripristinate, con alcune modifiche di poco conto. Estrapolare i dati dal portale delle sezioni SEV è complicato, spesso non si riesce a filtrare i nominativi. I presidenti sezionali possono ricavare i dati dalla tabella Excel dei membri, dove le date di entrata nel SEV sono registrate correttamente. Il nostro presidente centrale chiederà al SEV di eliminare il primo possibile queste incongruenze.

Le sezioni hanno ricevuto il rapporto di attività 2024 della PV, che è pure disponibile al nostro sito web. Grazie mille ai due traduttori Serge Anet e Franco Panzeri.

Pare che sulla Matterhorn-Gornergrat-Bahn (MGB) e su altre ferrovie venga riscosso un supplemento per l'emissione dei biglietti, anche se alla stazione di partenza

non vi è alcuna possibilità di acquisto. La procedura è stata comunicata dalle rispettive imprese ed è legale, come ha confermato il segretario SEV Toni Feuz. La vendita ai distributori automatici è ormai estremamente ridotta, motivo per cui ne vengono sostituiti sempre meno.

Abbiamo saputo dalla stampa che qualcuno vorrebbe introdurre nella LAMal una nuova classe d'età per gli assicurati più anziani, in barba alla solidarietà intergenerazionale. Sembra infatti che noi anziani causiamo più costi rispetto ai giovani. Roland Schwager e la PV resteranno vigili su questo tema e reagiranno se necessario. «La vita per gli anziani può diventare più difficile, se non ci si muove per tempo.»

A gennaio invece i pensionati hanno trovato un inatteso quanto rallegrante sostegno finanziario sui loro conti. La CPFFS ha infatti accordato una nuova compensazione del rincaro. Un doveroso grazie alla PV e al SEV per essersi impegnati affinché questo fosse possibile.

cui vita professionale e personale è stata duramente colpita.

«Questo processo è emblematico, perché le molestie sessuali sono un problema strutturale della società, particolarmente diffuso nel settore della ristorazione», ha commentato Aude Spang, segretaria nazionale di Unia per le pari opportunità. Secondo il sindacato, il problema è ben noto, ma sembra che i datori di lavoro abbiano difficoltà ad agire quando si tratta di proteggere i propri dipendenti. «Unia spera che questo processo sia d'esempio per tutte le persone molestate che non osano parlare di ciò che stanno vivendo, e per coloro che fanno il passo di denunciare pubblicamente queste pratiche arcaiche. La vergogna deve cambiare campo!».

\* Nome di fantasia.

MOLESTIE SESSUALI

# Five Guys a processo

**Manon Todesco, estratto da L'Événement syndical, 20.2.25.** Il 5 febbraio è iniziato il processo intentato da Jessica\*, con il sostegno di Unia, contro la catena di fast-food Five Guys a Ginevra. Dietro a quest'azienda ci sta Pastem SA.

La giovane donna, oggi 28enne, sostiene di aver subito ripetute molestie sessuali sul posto di lavoro. Anche altre colleghe sono state colpite, ma lei è stata l'unica a portare

il suo caso in tribunale per chiedere un risarcimento per le sofferenze subite durante il suo rapporto di lavoro.

In occasione della prima udienza, circa 80 attiviste femministe hanno manifestato fuori dal tribunale in suo sostegno. «Questo sostegno mi ha commosso fino alle lacrime e ha rafforzato la mia determinazione a lottare fino in fondo», ha dichiarato la giovane donna, la

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



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

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



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

## PV

**20.03.**

### Assemblea generale ordinaria

**Dove:** alla Casa del Popolo di **Bellinzona**

**Quando:** il 20 marzo **alle 10**

**Ordine del giorno:**

1. Apertura assemblea e approvazione ordine del giorno ;
2. Relazione di una collaboratrice ALVAD sul «mantenimento della memoria»
3. Nomina di scrutatori
4. Approvazione verbale ultima assemblea (21 marzo 2024)
5. Rapporti
  - 5.1 della presidente
  - 5.2 del cassiere
  - 5.3 della commissione di verifica della gestione (CVG)

Discussione e approvazione dei conti e dei rapporti

6. Preventivo 2025

7. Nomine:

7.1 di un supplente nella CVG

7.2 di due rappresentanti della sezione all'AD PV e al Congresso SEV

8. Attualità sindacali con un rappresentante del segretariato SEV

9. Consegna degli attestati di benemeranza SEV

10. Eventuali

Il verbale dell'Assemblea generale 2024 sarà disponibile in sala prima dell'inizio

**Avviso importante:** farà seguito il pranzo (offerto per i partecipanti all'Assemblea).

**Iscrizioni:** per ragioni organizzative chiediamo cortesemente di annunciarsi **entro il 15 marzo:**

- **Sopraceneri** al cassiere Alberto Rusconi, tel. 079 230 32 16, alberto.rusconi@ticino.com

- **Sottoceneri** al vicepresidente Massimo Piccioli, tel. 079 505 11 07; pimax54@bluewin.ch.

**Costi:** l'iscrizione al torneo con menu del giorno, caffè e bibite a pranzo, sarà di **Fr. 30.-** Aspettando di vedervi numerosi, il comitato PV vi saluta cordialmente.

## Personale Lavori Sezione Ticino

**03.04.**

### Assemblea generale

**Quando?** Giovedì 3 aprile **dalle 17.30 alle 20** circa.

**Dove?** A Giubiasco, Ristorante Millefiori

**A seguire apericena offerta.**

**L'ordine del giorno e i documenti** per l'assemblea verranno pubblicati nei prossimi giorni sulla nostra pagina sezionale [sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/](http://sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/)

Vi preghiamo per ragioni organizzative di **annunciare la vostra partecipazione entro lunedì 31 marzo** al presidente Davide Perini: Tel.: 079 223 11 18; mail: davide.perini@hotmail.com oppure al segretario Ferruccio Noto: Tel.: 079 461 05 37; mail: c.f.noto@bluewin.ch.

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

## RPV

**05.04.**

### Assemblea generale

**Quando?** Sabato 05 aprile 2025 **alle 18.00**

**Dove?** Al Ristorante-Pizzeria Carlino (Via V. Vela 5, 6830 **Chiasso**).

**Ordine del giorno:** 1. Apertura riunione; 2. Lettura ed approvazione ultimo verbale; 3. Rapporto presidenziale; 4. Rapporto del cassiere; 5. Rapporto dei revisori; 6. Intervento sindacale; 7. Nomina nuovo rappresentante comitato centrale RPV Ticino; 8. Giornata del manovrista; 9. Proposte al comitato; 10. Eventuali.

Come di consueto **seguirà la cena in comune**, per poterci organizzare al meglio vi chiediamo di **annunciare la vostra presenza a:**

- Brian Quadri, no. +41 76 402 80 87

- José Morales, no. +41 79 230 06 03

- Mirco Camponovo, no. +41 79 461 84 67

## I NOSTRI MORTI

**Costa Anna**, anni 99

## IMPRESSUM

**Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV.** Pubblicazione tutte le 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), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler

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

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

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

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG,

**Stampa:** CH Media Print AG, chmediaprint.ch

**Prossima edizione:** 28 marzo 2025

**Chiusura redazionale:** 18 marzo, ore 10.00.

**Unisciti a noi su Facebook!**

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

## PV

**03.04.**

### Torneo scala 40

Come ogni anno a grande richiesta la sezione PV Ticino e Moesa organizzerà il torneo di scala 40.

**Quando:** giovedì 3 aprile, **ore 10:00**

**Dove:** al Ristorante Meridiano di **Castione**.

**Iscrizioni:** **entro il 27 marzo** ai seguenti colleghi:

Massimo Piccioli, tel. 079 505 11 07

Rusconi Alberto, tel. 079 230 32 16

# Agenda 3 / 25

## POLITICA ECONOMICA

# Più entrate invece dei tagli?



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Sebbene le finanze della Confederazione non stiano così male, attualmente a Palazzo federale si dibatte una rigorosa politica di risparmi. Se questa linea fosse applicata, vi sarebbero gravi conseguenze per il servizio pubblico, quindi anche per le imprese di trasporto, il personale e l'utenza. Eppure un altro modo di far politica sarebbe possibile.**

Quando Confederazione, Cantoni e comuni risparmiano, spesso il primo a pagarne le conseguenze è il personale. Questo vale anche per il trasporto pubblico. Se si annulla o si riduce il finanziamento dei TP, il più delle volte questo si traduce in peggiori condizioni di lavoro o in tagli all'offerta: meno personale, più stress, nessun aumento dei salari, nessuna compensazione del rincaro. Per questo il SEV si impegna affinché non si risparmi nel ramo dei trasporti pubblici.

Un gruppo di esperti finanziari guidato da Serge Gaillard, già direttore dell'Amministrazione federale delle finanze e in passato respon-

sabile della politica economica dell'USS, ha allestito, su mandato del Consiglio federale, un rapporto su come alleggerire il bilancio federale. Del «gruppo Gaillard» facevano parte tra l'altro economisti noti per il loro pensiero neoliberale: essi vogliono infatti uno Stato il più possibile snello (leggi: povero) e un'economia liberalizzata e senza troppe regole. Non deve stupire se il rapporto giunge alla conclusione che la Confederazione deve risparmiare, o che non venga nemmeno considerata l'idea di aumentare le entrate. O che si nasconda il fatto che le finanze della Confederazione non siano poi così malridotte.

## Si toglie ai poveri per dare ai ricchi

La politica neoliberale degli ultimi trent'anni ha fatto sì che compiti una volta prettamente statali siano stati interamente o in parte privatizzati. In effetti l'economia è cresciuta e certi servizi sono diventati meno cari, ma al contempo molti di questi servizi sono anche scomparsi. Della crescita economica hanno beneficiato praticamente solo i ricchi e i super ricchi, mentre le cittadine e i cittadini svizzeri hanno perso denaro e una parte della loro prosperità. Per molti il potere d'acquisto si è ridotto. Si è arrivati a una

ridistribuzione dal basso verso l'alto. Dal punto di vista sindacale sarebbe invece giusto il contrario: a beneficiare di un benessere in crescita dovrebbe essere un'ampia fascia della popolazione, non solo i più ricchi.

Ed è proprio lo Stato, ossia Confederazione, Cantoni e comuni, che possono redistribuire meglio la ricchezza, fornendo servizi e prestazioni da cui tutti traggono vantaggio, ad esempio un sistema di trasporti pubblici conveniente e ben funzionante. Se ci si limita a risparmiare, ne risente in primo luogo la popolazione in generale e viene messa in discussione la sicurezza sociale.

## I soldi ci sono!

Se davvero la Confederazione fosse alla classica «canna del gas» e dovesse girare e rigirare ogni centesimo, si potrebbero magari risanare le finanze attraverso maggiori entrate. I margini di manovra ci sarebbero tutti, senza dover gravare sempre sul cittadino comune.

Fra le misure ipotizzabili vi sarebbe l'adozione di una tassa di successione sulle grandi eredità private. Oppure la reintroduzione dell'imposta sui capitali, eliminata trent'anni fa. A contribuire sarebbero chiamati in qualche misura anche coloro che vivono solo grazie a interes-

si e dividendi, senza dover mai muovere un dito. Già una piccola aliquota fiscale apporterebbe qualche miliardo nelle casse federali. E perché non pensare a una microtassa sulle transazioni finanziarie? Questa sarebbe così contenuta che la gran parte dei ricchi non se risentirebbe granché. Di principio si potrebbe anche ritoccare leggermente l'imposta sui grandi patrimoni. Aumentare l'imposta sul valore aggiunto sarebbe invece più ingiusto: a pagarla sarebbe infatti una larga fascia della popolazione, ossia lavoratrici e lavoratori, pensionate e pensionati, per i quali il potere d'acquisto è già ridotto.

Chi si oppone a tasse più alte per ricchi e straricchi argomenta che questi lascerebbero il Paese, e quindi la Svizzera perderebbe anche questi introiti. Un argomento confutato dall'abolizione, in alcuni cantoni, della tassazione forfetaria per milionari e miliardari. È pur vero che a fronte di una più forte imposizione fiscale un paio di ricconi si sono trasferiti altrove. La maggior parte però è rimasta e ora paga più tasse, così il bilancio per questi cantoni è in pareggio o addirittura in positivo. Resta il fatto che molti degli «esiliati fiscali» si sono semplicemente spostati in altri cantoni, ma non hanno abbandonato la Svizzera con la sua elevata qualità di vita.



## QUANDO UN APPLAUSO RACCONTA TUTTO

Omar Cartulano

Le mani si battono al termine di una performance artistica, ma anche per incitare gli sportivi e ovviamente per celebrarne le vittorie. Si applaude pure per un bel discorso o una bella azione. Ci sono anche gli applausi non condivisi da tutti, come dopo gli atterraggi aerei. Ne

ho visti tanti, ma ancora non mi era capitato di partecipare a uno fragoroso, scoppiato spontaneamente. Mi è successo in riva all'Oceano Pacifico, a Dominical, nel sud del Costa Rica. Una rosseggiante standing ovation che ha messo d'accordo tutti, senza se e senza ma.

?

## QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

**1. Secondo la rivista Bilan, la fortuna dei 300 più ricchi della Svizzera nel 2024 ammonta a ...**

- a. Un franco simbolico
- b. 300 milioni di franchi
- c. 833,5 miliardi di franchi

**2. Il SEV ha firmato un CCL con un nuovo datore di lavoro...**

- a. Rivista Newsweek
- b. Newrest Wagons-Lits
- c. Trasporti Nestlé

**3. I tagli previsti da FFS Cargo sono piuttosto...**

- a. Il giardino dell'Eden
- b. Le mille e una notte
- c. L'Apocalisse

**4. Florian Martenot, il nuovo presidente della sezione SEV-tpg, era...**

- a. Uomo di spettacolo
- b. Geochimico
- c. Casellante

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 18 marzo 2025**;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono 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 2/2025:**  
c/c/a/b

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Bernard Gilliéron**, di **Aigle**, membro **PV Vaud**.

## SULLE ORME DI ...

# Florian Martenot, autista di autobus presso tpg

**Yves Sancey**  
[yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

**Tre cose spiccano chiaramente su Florian: la sua grande calma, il suo impegno determinato e il suo percorso atipico di... geochimico. L'autista ginevrino di 36 anni ha recentemente assunto la presidenza della sezione SEV-tpg (trasporti pubblici ginevrini).**

L'impegno politico e sindacale di Florian Martenot è una sorta di eredità familiare. Sua madre era un'insegnante ed è tuttora un'attivista femminista della VPOD/SSP. Suo padre si è formato come ingegnere e ha lavorato come impiegato della cassa disoccupazione e segretario sindacale per i SIT (Sindacato interprofessionale di lavoratrici e lavoratori). La sorella maggiore Aude lavora per una ONG. Florian è cresciuto e ha frequentato la scuola a Ginevra. Ha studiato geologia all'Università, «Un po' per caso».

Si è specializzato in geochimica e ha conseguito un master nel 2014. Ha poi intrapreso un dottorato di ricerca ed è diventato assistente. In questo periodo si iscrive al sindacato VPOD/SSP e partecipa ai grandi scioperi del servizio

pubblico del 2015. Era anche presente per sostenere i picchetti presso tpg nel novembre 2014. Sebbene gli piaccia lavorare in un laboratorio di analisi dei minerali, gli sbocchi professionali nell'industria mineraria o nell'esplorazione petrolifera non lo entusiasmano affatto. Le divergenze sulle condizioni di lavoro hanno portato al mancato rinnovo del suo contratto.

### Dai minerali alla guida dei bus

Avendo superato l'esame di guida per mezzi pesanti nell'esercito, ha accettato l'offerta di lavoro presso tpg. «Ho pensato: perché no?». Dopo una serie di esami, un colloquio e tre mesi di formazione per il conseguimento della patente per autobus, il 1° dicembre 2016 ha iniziato ufficialmente a lavorare per i tpg. «Per me il lavoro non è pesante. Non è necessariamente una grande passione, ma non è nemmeno sgradevole. L'orario di lavoro può essere un vincolo nella nostra professione. Per quanto mi riguarda, sono riuscito a ottenere turni serali e notturni che mi permettono di godermi le mattine! Non avendo impegni familiari, mi si addice perfettamente».

Come è avvenuto l'incontro con il sindacato? Per Florian è stato un po' un gioco da ragazzi.



YVES SANCEY

Per prima cosa ha avuto la presentazione del sindacato per tutti i nuovi assunti dopo un mese. È stato convinto dal sindacato maggioritario e che sembrava essere il più agguerrito. Ed è stato il SEV! «Avevo appena terminato la mia formazione nel 2017 quando mi sono iscritto al sindacato. In seguito è successo tutto molto rapidamente. Qualche mese dopo si è tenuta una riunione statutaria. Non ho potuto partecipare, ma Jérôme Fay, un membro del comitato, mi ha invitato a una riunione dei delegati di esercizio. Da quel momento in poi sono diventato rapidamente un delegato. Ho partecipato alle riunioni sindacali della rete per conoscere i miei colleghi e le mie colleghe di linea e ho preso parte alle commissioni statutarie. Essendo politicamente molto di sinistra e impegnato con SolidaritéS, alcuni erano sospettosi. Ho dovuto dimostrare il mio valore! Per me, impegnarsi nel sindacato significa difendere le proprie condizioni di lavoro e lavorare insieme per migliorarle. L'attività politica riguarda tutta la cittadinanza».

### Lo sciopero, un momento molto forte

Dopo la partenza di due colleghi dal comitato di sezione SEV-tpg nel 2020, Florian ne entra a far parte e assume la vicepresidenza un anno

dopo, quando la collera per le condizioni di lavoro cresce. Le trattative in stallo hanno portato a uno sciopero di due giorni nell'ottobre 2022. «Ero a En Chardon, dove erano stati organizzati picchetti massicci. Abbiamo avuto delle grandi discussioni tra colleghi. L'aspetto più forte è stato che, poiché alla fine abbiamo vinto e abbiamo dimostrato di saperci mobilitare, questo ha ancora oggi un peso a nostro favore nelle trattative».

«Alla fine, alcuni colleghi sono venuti a stringermi la mano e a ringraziarmi per quello che avevamo fatto. Sono stato davvero toccato da questo riconoscimento», confida Florian. Alla fine del 2024, quando il presidente storico della sezione, Vincent Leggiero, non ha voluto ricandidarsi, Florian è diventato presidente, rafforzando il suo impegno sindacale.

Nel tempo libero, Florian ama guardare film, leggere, andare in bicicletta e cucinare. L'anno scorso è stato eletto dalla città di Ginevra nel consiglio di amministrazione dei SIG, Services industriels de Genève. «Per me è un'occasione di vedere da vicino il margine di azione o di inazione nel consiglio di amministrazione di un'azienda di servizio pubblico... come i tpg», afferma sorridendo.

## TEMPI MODERNI

Micha Dalcol

