



SEV N.7

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CONGRESSO 2025

Comunità e democrazia

Editoriale di Michael Spahr,
Responsabile comunicazione SEV

► p. 2-10

I sindacati sono un importante fondamento della democrazia. Il fatto che le persone che devono guadagnarsi da vivere con il proprio lavoro possano riunirsi e lottare per i propri diritti e per buone condizioni di lavoro è un principio democratico fondamentale. È proprio questo che il SEV celebra al Congresso.

Il Congresso SEV del 12 e 13 giugno 2025 getterà le basi per il lavoro del SEV nei prossimi quattro anni. I delegati e le delegate, che rappresentano tutti i membri del SEV, eleggeranno il nuovo Comitato, la Direzione sindacale e la Commissione di verifica della gestione. Con le loro proposte, decideranno dove e come il SEV si muoverà nei prossimi anni. I testi di orientamento inoltre, forniranno al nostro sindacato chiare linee guida su quali attività e politiche sindacali il SEV dovrà perseguire.

Le persone sindacalizzate che lavorano nei trasporti pubblici e turistici in Svizzera e che garantiscono al Paese la migliore mobilità prendono decisioni collettive. Ogni membro del SEV può essere coinvolto nel sindacato e contribuire così a determinarne il corso. In tempi in cui la democrazia è minacciata in tutto il mondo, istituzioni come il SEV sono più importanti che mai. Anche se la democrazia è talvolta complicata e lunga, vale la pena di lottare per essa. O come disse una volta Winston Churchill: «La democrazia è la peggior forma di governo, eccezion fatta per tutte quelle altre forme che si sono sperimentate finora».

La comunità è centrale quanto la democrazia. Una forte coesione è importante perché la pressione sulla popolazione sta aumentando, le aziende e i politici chiedono sempre di più e vogliono dare sem-

pre di meno. Questa comunità è necessaria per lottare per salari più alti, migliori condizioni di lavoro e sicurezza sociale. La comunità è una cosa bellissima: la birra che beviamo insieme dopo una lotta vinta ha un sapore meraviglioso. Al Congresso i membri del SEV celebreranno anche il sapore della condivisione.

I due anni e mezzo trascorsi dall'ultimo Congresso hanno rappresentato una grande sfida: la pressione per risparmiare nel settore pubblico, la minaccia dei tagli alle pensioni, la futura politica europea, la digitalizzazione e le crescenti minacce alla salute e alla sicurezza sono temi che continueranno a occupare il SEV nei prossimi quattro anni. Il modo in cui il SEV dovrà affrontare questi temi sarà deciso democraticamente e collettivamente dai membri durante il Congresso.

Tagli

SEV condanna la politica di FFS Cargo e chiede un serio piano d'impresa.

10

Aggressioni

I membri del SEV parlano delle aggressioni subite sul lavoro e delle conseguenze.

11

Molestie

Parliamo di molestie sul posto di lavoro con l'avvocata Valerie Debernardi.

15

ETF: Giorgio Tuti riprende la presidenza

L'ex presidente del SEV Giorgio Tuti è stato eletto il 6 maggio a Spalato (Croazia) alla presidenza della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Tuti era già presidente della sezione ferroviaria di ETF. Succede a Frank Moreels, che diventa il nuovo presidente della Federazione internazionale degli operai dei trasporti.



MICHAEL SPAHR

MGB: violazioni alla LDL

Il SEV critica i cambiamenti di servizio a breve termine nell'esercizio della Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Ciò riguarda in particolare il personale di locomotiva, che si trova a dover effettuare, senza la sua collaborazione, turni di servizio non conformi alla LDL. L'onere per il personale è già eccessivo e non deve aumentare ulteriormente. Il SEV è in contatto con la direzione aziendale, che è a conoscenza del problema e sta cercando un dialogo con i colleghi interessati. Il SEV continuerà a lavorare su questo tema.

Prossimo Giornale SEV

Il prossimo Giornale-SEV (8/25) sarà pubblicato lunedì 23 giugno 2025. A causa del congresso, abbiamo infatti dovuto posticipare la data di pubblicazione. La scadenza editoriale rimane martedì 10 giugno. Vi ringraziamo per la comprensione.

Appello per Gaza

Il Partito socialista ha lanciato un Appello per Gaza, firmato online da oltre 100.000 persone, che chiede al Consiglio federale di «Agire subito per proteggere la popolazione civile e impedire la pulizia etnica che incombe». Amnesty International ha denunciato «Un genocidio in diretta» che deve cessare immediatamente.



MICHAEL SPAHR

Matthias Hartwich in occasione di una campagna contro le misure di riduzione dei costi nel Traffico Regionale Viaggiatori, dicembre 2023.

INTERVISTA A MATTHIAS HARTWICH

«I nostri membri sono la nostra bussola»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

In occasione del precedente Congresso SEV del 27 ottobre 2022, Matthias Hartwich è stato eletto per la prima volta presidente del SEV. È succeduto a Giorgio Tuti all'inizio del 2023. Al prossimo Congresso, il 12 giugno, il 58enne sindacalista purosangue si candiderà per la rielezione. Intervista.

Matthias Hartwich, ti senti diverso oggi rispetto a due anni e mezzo fa?

Sicuramente. Mi sento più vecchio di due anni e mezzo, forse anche un po' di più (ride). Una prima elezione del genere è sempre emozionante. È come ogni prima volta. Al SEV ho sentito un grande senso di accoglienza. In altre parole, ho sentito di essere in buone mani fin dall'inizio. Questo mi ha dato la fiducia necessaria per avvicinarmi ai colleghi, alle colleghe e stare con loro. Questa buona sensazione è rimasta.

C'è qualche momento che ti è rimasto particolarmente impresso negli ultimi due anni e mezzo?

Sì, ce ne sono stati molti. Un momento indimenticabile è stata la mia elezione a Presidente: è stato un grande passo nella mia vita sindacale. Subito dopo abbiamo lanciato le prime attività comuni con i nostri colleghi e le nostre colleghe. Ma abbiamo anche attraversato momenti difficili e cambiamenti dolorosi. Come in ogni buona relazione, ci sono alti e bassi: finché i momenti positivi prevalgono, vale la pena continuare.

Quindi sei molto motivato a candidarti di nuovo, per altri quattro anni. Quando ti guardi indietro, ci sono cose che faresti in modo diverso oggi?

Ripensandoci, avrei potuto affrontare alcuni processi con un po' più di pazienza: noi tedeschi del nord non siamo sempre i più calmi. D'altra

parte, sono orgoglioso del fatto che siamo riusciti a portare avanti molte cose, proprio perché molti colleghi e molte colleghe volevano un cambiamento. Un buon compromesso non è mai perfetto per tutti, ma finché manteniamo la rotta, non c'è nulla di male nel prendere un avvio coraggioso.

Due anni e mezzo fa, hai citato l'ex cancelliere tedesco Helmut Schmidt: «Se hai delle visioni, dovresti andare da un medico». Hai comunque sviluppato una visione per il SEV negli ultimi due anni?

Rimango cauto sul termine "visione". Sembra una visione grandiosa, ma il lavoro sindacale è qualcosa che si sviluppa passo dopo passo. La domanda molto più importante è: cosa vogliamo ottenere e dove vogliamo andare? Le idee che avevo all'epoca hanno convinto il Comitato a presentarmi per l'elezione. Non abbiamo ancora raggiunto il nostro obiettivo. La nostra bussola sono gli interessi e le priorità dei nostri membri: è così che guidiamo la nave.

Puoi specificare in quale direzione il SEV sta conducendo questa nave?

Da un lato, siamo in dialogo con l'UE: dobbiamo garantire che le condizioni di lavoro applicate in Svizzera valgano anche per il personale transfrontaliero, che si tratti di trasporto ferroviario, di trasporto merci su rotaia o di trasporto pubblico nel suo complesso. Per noi la mobilità fa parte della fornitura di servizi di interesse generale, quasi un diritto fondamentale. La nostra missione è quella di definire le politiche in modo tale che questo diritto non venga compromesso.

Il SEV è sempre più coinvolto nella politica dei partiti?

Non siamo affiliati ad alcun partito politico, ma siamo politicamente attivi: la politica dei trasporti e la politica economica vengono decise in sede parlamentare. Dobbiamo proteggere i nostri colleghi, le nostre colleghe e l'utenza da

politiche economiche discutibili. In altre parole, siamo costantemente coinvolti nella politica, senza fare politica di partito.

Un problema è che spesso il servizio pubblico o i servizi di interesse generale vengono visti solo come un'offerta per i viaggiatori, dimenticando il personale che ci sta dietro.

È proprio qui che entra in gioco il nostro lavoro: rappresentiamo tutti coloro che rendono possibile il trasporto pubblico dietro le quinte, dal personale dei treni e degli autobus alle infrastrutture. Dobbiamo dare a queste persone un volto e una voce: a volte a voce alta, a volte a voce bassa.

Dovremo lottare più duramente nei prossimi quattro anni, magari prendendo in considerazione anche gli scioperi?

Dobbiamo essere preparati. Anche solo la parola "sciopero" incute timore in molte persone, e gli ostacoli sono alti. Ma dobbiamo essere in grado di attuare con successo campagne e profilarsi con azioni sindacali quando è necessario. Il rispetto si guadagna ogni giorno, ad esempio con un lavoro eccellente: i nostri colleghi e le nostre colleghe in Svizzera forniscono un servizio di trasporto pubblico che non ha eguali in Europa. Quando la salute, il lavoro o il salario sono sotto attacco, dobbiamo opporci, ancorché in modo solidale e democratico.

Qual è il tuo più grande desiderio per i prossimi quattro anni?

Il mio obiettivo è che tra quattro anni il SEV sia una voce così forte che nessuno possa fare politica dei trasporti in Svizzera senza ascoltare il SEV e i suoi membri. Dobbiamo mostrare ai nostri associati e alle nostre associate quale direzione può prendere il nostro viaggio. In questo modo, i/delegati/e potranno decidere dove il viaggio deve condurre. Una cosa è chiara: non permetteremo che gli uomini e le donne che rendono possibile il trasporto pubblico in Svizzera vengano emarginati.

SIMON BURGUNDER risponde

Gli azionisti di RAlpin sabotano il trasferimento

RAlpin AG ha annunciato la cancellazione anticipata dell'autostrada viaggiante alla fine del 2025. Qual è la posizione del SEV su questa decisione?

La cancellazione prematura dell'autostrada viaggiante è un fatale segnale sbagliato per la politica di trasferimento modale. Contraddice chiaramente la volontà della popolazione di trasferire il traffico merci transalpino sulla ferrovia. Anche il limite di 650 000 viaggi di camion all'anno è un compromesso generoso. Con 960 000 viaggi, questo obiettivo è attualmente molto lontano. La cancellazione dell'autostrada viaggiante alimenterà ulteriormente il trasferimento verso la strada. Si teme che in futuro gran parte dei 100 000 camion caricati annualmente attraverseranno la Svizzera su strada, con conseguenze negative per la popolazione, l'ambiente e le infrastrutture. È particolarmente scandaloso e incomprensibile che meno di due anni fa il Parlamento abbia votato 100 milioni di franchi per garantire il funzionamento dell'autostrada

viaggiante fino al 2028 e la cancellazione prematura avviene ora, a quanto pare, senza alcuna consultazione con i politici. Sembra che RAlpin non abbia nemmeno cercato seriamente possibili soluzioni. È sorprendente che gli azionisti di RAlpin – FFS, BLS e Hupac – non si sentano obbligati a rispettare l'obiettivo del trasferimento modale. Dopotutto, stanno implementando elementi chiave della politica di trasferimento modale e per questo scopo ricevono finanziamenti pubblici! È ovvio che il trasporto merci su rotaia dovrebbe essere redditizio, ma finché non saranno eliminati gli svantaggi competitivi strutturali rispetto al trasporto su strada, ciò rimarrà un'illusione. Per questo motivo, le considerazioni sulla redditività dell'azienda non devono avere la precedenza sugli obiettivi della politica dei trasporti per la società nel suo complesso. Il SEV deplora profondamente questa decisione. Invece di promuovere il trasporto merci su rotaia e di trattarlo come un servizio pubblico, gli obiettivi del trasferimento modale e quindi della protezione del clima vengono messi in secondo piano.

PRESIDENZA DEL COMITATO

«Avanti per far progredire il SEV!»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Per la presidenza del comitato SEV, si è fatto avanti un duo di sindacalisti molto esperti: René Schnegg e Hanny Weissmüller. Se il congresso lo vorrà, riprenderanno le redini da Danilo Tonina e Peter Kämpfer, che hanno guidato con molta competenza il comitato negli ultimi otto anni, giungendo a fine mandato.

«Il momento più bello della mia presidenza del comitato SEV è senz'altro stato poter aprire il congresso 2019, dopo i riusciti festeggiamenti del centenario del SEV», afferma Danilo Tonina, presidente del comitato SEV dal 2017 e che quest'anno dirigerà per l'ultima volta il congresso. I festeggiamenti del centenario SEV di sei anni fa sono stati tra gli avvenimenti salienti anche della vicepresidenza di Peter Kämpfer, durante i quali, organizzando la tournée del bus SEV, ha incontrato e conosciuto René Schnegg.

E pure René Schnegg, che al congresso si candida quale presidente del comitato, ha un ricordo molto vivo del 2019. Dal canto suo, Hanny Weissmüller, candidata alla vicepresidenza, aggiunge: «I festeggiamenti per il centenario sono stati un'esperienza molto arricchente e che mi ha trasmesso un forte senso di unità tra tutti i membri, ispirandomi a impegnarmi in favore del sindacato per ottenere cambiamenti positivi a lungo termine».

Che funzione ha il comitato?

Il comitato è l'organo di conduzione strategica del SEV, che si pone tra il congresso e la direzione sindacale, in una posizione simile a quella di un consiglio di amministrazione di una SA. I e le rappresentanti delle otto sottofederazioni e delle tre commissioni (donne, giovani e migrazione) si riuniscono circa otto volte all'anno per prendere decisioni strategiche a corto e medio termine. Hanno inoltre il compito di vegliare sull'applicazione delle decisioni a lungo termine prese dal congresso e sono competenti per determinate questioni riguardanti il personale, quali per esempio le proposte di elezione nella direzione sindacale SEV da sottoporre al congresso. «Tre anni fa, eravamo molto impegnati con la successione di Giorgio Tuti», ricorda Peter Kämpfer, «Per me è stato un vero sollievo vedere il congresso accogliere la nostra proposta di eleggere Matthias Hartwich quale nuovo presidente».

Sia i due membri della presidenza uscenti, sia i due candidati alla loro successione ricoprono cariche importanti in seno al SEV: Danilo Tonina è presidente centrale della RPV (sottofederazione del personale di manovra); Peter Kämpfer è presidente centrale dell'AS (sottofederazione del personale dell'amministrazione e dei servizi), funzione che lascerà nel corso dell'estate per passare al meritato pensionamento; René Schnegg è vicepresidente della VPT (sottofederazione del personale delle imprese concessionarie di trasporto) e Hanny Weissmüller presidente centrale della LPV (sottofederazione del personale di locomotiva).

Tra continuità e nuovi spunti

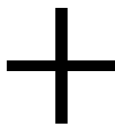
René Schnegg e Hanny Weissmüller investono molta passione e molto del loro tempo libero in favore del SEV. René Schnegg lavora presso la RBS. Hanny Weissmüller è macchinista alle FFS. Perché candidarsi alla presidenza del comitato? «La mia candidatura a presidente viene dalla convinzione dell'importanza di avere una sottofederazione come la VPT, con oltre 50 sezioni, rappresentata nella presidenza. Sono disposto ad assumermi maggiori responsabilità e convinto che possiamo dimostrare maggiore determinazione e più coraggio nelle nostre decisioni, a sostegno di un SEV forte e ambizioso» ci risponde René Schnegg aggiungendo un suo slogan: «Avanti, per far progredire il SEV!»

«Mi sono candidata per la vicepresidenza perché credo che la capacità di riflettere in modo strategico sia decisiva per il futuro del nostro sindacato. Vorrei impiegare meglio le risorse comuni, coinvolgendo comitato e membri della base per rappresentare efficacemente gli interessi di tutti e sviluppare visioni chiare per il futuro», spiega Hanny Weissmüller.

Se saranno eletti, entrambi si impegneranno per far evolvere le questioni sindacali del SEV. «In altre parole, vogliamo impegnarci ogni giorno in favore di migliori condizioni salariali e di lavoro e per una politica sociale più equa» afferma René Schnegg che dà molta importanza alla crescita del SEV e si impegna nell'acquisizione di membri. Questo può passare anche tramite la creazione di nuove sezioni: «Per me, uno dei momenti più importanti dello scorso anno è stata la fondazione di una nuova sezione VPT in Svizzera centrale, quella della Auto AG Uri.»

Anche Hanny Weissmüller ha obiettivi ambiziosi: «Vorrei consolidare le posizioni strategiche del SEV per far fronte alle sfide del mondo moderno del lavoro. Vorrei intensificare la collaborazione in seno al comitato e nella base, per promuovere un lavoro sindacale rivolto al futuro e fare in modo che il SEV si possa collocare come attore determinante del dialogo con le istanze politiche e i datori di lavoro».

Al congresso, Danilo Tonina e Peter Kämpfer potranno passare il testimone con la coscienza tranquilla. Danilo Tonina ha aspettative elevate: «Sarà un congresso molto interessante, con diverse azioni. Sono anche lieto che saranno presenti il Consigliere federale Albert Rösti e la direttrice dell'UFT Christa Hostettler». Secondo Peter Kämpfer, alti punti forti saranno la discussione sulla politica dei trasporti e la campagna «Stop alla violenza».



Il Tribunale federale ha stabilito che le aziende che trasportano persone a titolo commerciale in qualità di partner di Uber sono soggette alla legge federale sul collocamento e sul prestito di personale (LC) e quindi al relativo CCL. La LC e il CCL garantiscono, tra l'altro, l'indennità per i giorni festivi, i bonus per il lavoro domenicale e il calcolo della retribuzione in base all'orario di lavoro previsto, compresi i tempi di attesa tra un viaggio e l'altro. La nuova decisione del Tribunale federale conferma la precedente prassi del Cantone di Ginevra di classificare le attività delle società di ride-hailing che operano tramite piattaforme digitali come Uber come servizi di prestito di personale soggetti ad autorizzazione.

Il Consiglio federale intende spendere poco meno di 3,4 miliardi di franchi per il trasporto regionale viaggiatori (TRV) su rotaia, autobus, funivia e battello negli anni dal 2026 al 2028. Nella sua seduta del 21 maggio 2025 il Consiglio federale ha adottato il relativo messaggio all'attenzione del Parlamento. Si tratta di quasi mezzo miliardo di franchi in meno rispetto a quanto richiesto dalla SEV. Secondo i calcoli dell'UFT, il fabbisogno è di 3,85 miliardi per garantire un TRV efficiente.



Peter Kämpfer (AS) und Danilo Tonina (RPV) wollen das Vorstandspräsidium am Kongress an René Schnegg (VPT) und Hanny Weissmüller (LPV) übergeben.



MICHAEL SPAHR

CONGRESSO 2025

16 proposte al vaglio del Congresso

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le sezioni SEV possono presentare proposte direttamente al massimo organo del nostro sindacato, così come le sottoassociazioni e le Commissioni Donne, Giovani e Migrazione. Il Comitato le commenta prima che vengano discusse al congresso. Quest'anno sulle 16 proposte presentate, ne ha respinte solo due.

Il Comitato SEV è contrario alla proposta n. 4 della Commissione Migrazione, che chiede di dimezzare la quota di adesione per i lavoratori temporanei. Il motivo è che i lavoratori temporanei membri del SEV non possono usufruire dei servizi SEV (come programmi di perfezionamento o eventi interni) nella stessa misura dei dipendenti fissi. Questo perché «I membri impiegati temporaneamente sono più limitati nella loro pianificazione professionale e personale rispetto ai/alle colleghi/e impiegati/e a tempo indeterminato».

Il Comitato SEV si esprime come segue «La riduzione del 50 % del contributo sociale è già prevista per membri attivi con un grado d'impiego del 50 % o inferiore e in caso di disoccupazione. Essa tiene quindi indirettamente conto della situazione di reddito. Per questo motivo, riteniamo inopportuno estendere la riduzione ai/alle dipendenti temporanei senza alcuna differenziazione in base al loro grado d'impiego, anche perché potrebbe portare a situazioni inique. (...) Tuttavia, i servizi offerti sono gli stessi».

Il Comitato accetta solo di prendere in considerazione per esame la proposta n. 11 della sottofederazione AS, che chiede alla Direzione sindacale del SEV di «Elaborare entro la prossima Assemblea dei delegati SEV, che avrà luogo nel

2026, una panoramica dei processi che presenti tutti gli attuali processi in vigore alla centrale SEV. Essa avrà come scopo di tracciare le responsabilità e le competenze per le singole mansioni. Particolare attenzione dovrà essere prestata alla ripartizione dei compiti tra SEV e Sottofederazioni. (...) Per poter verificare se i processi vengono effettivamente attuati anche nella quotidianità, al più tardi nel 2027 dovrà essere svolto un corrispondente audit».

Il Comitato suggerisce di discutere la proposta nell'ambito del gruppo di lavoro esistente sui processi con le sottofederazioni e le diverse commissioni.

Il Comitato raccomanda l'approvazione di tutte le altre 14 nuove proposte:

Migliorare nuovamente le Facilitazioni di viaggio per il personale (FVP)

La proposta n. 1 della sottofederazione PV propone che il costo d'acquisto di un abbonamento generale (AG) FVP possa essere pagato integralmente con Valuta Reka e in rate mensili. Chiede inoltre che, in caso di impossibilità di viaggiare, l'AG FVP possa essere depositato senza incorrere in spese (come previsto per l'AG normale).

Facilitare il prepensionamento

La proposta 2 della VPT Sottoceneri chiede la creazione di un gruppo di lavoro per studiare un modello di pensionamento anticipato a partire dai 60 anni per i/le conducenti di autobus delle Imprese di trasporto concessionarie (ITC). A sostegno della sua proposta, fa riferimento all'indagine condotta da Unisanté con SEV, Syndicom e VPOD sulla salute dei/delle conducenti di autobus, con il risultato preoccupante che quasi tutti soffrono di problemi di salute. «L'usura della salute» è una delle ragioni della carenza di personale nelle ITC. Le ITC devono quindi offrire buone condizioni di lavoro al personale, e «il pensionamento anticipato è parte di questo, come

misura per coloro che non sono più in grado di completare la loro carriera lavorativa prima della normale età pensionabile (attualmente 65 anni) senza mettere a rischio la propria situazione previdenziale». Inoltre, si libererebbero posti di lavoro per i/le più giovani. La sezione fa riferimento ai modelli esistenti presso le FFS, nel settore principale dell'edilizia e in altri Paesi.

La proposta n. 5 del Comitato centrale della VPT va nella stessa direzione, ma senza concentrarsi specificamente sul personale degli autobus: «Il SEV si impegna ad avviare colloqui con i partner sociali per introdurre modelli di pensionamento anticipato a partire dai 60 anni di età presso le ITC».

Riconoscere e armonizzare la formazione del personale treno a livello nazionale

La sottofederazione ZPV (proposta n. 6) e la sezione VPT BLS (n. 7) chiedono che venga istituito un esame professionale con attestato federale per il personale viaggiante e gli/le assistenti di viaggio, come è stato introdotto qualche anno fa per il personale delle locomotive. Inoltre, la VPT BLS (n. 8) chiede che le ferrovie armonizzino e riconoscano reciprocamente la formazione (secondaria) nel campo dell'assistenza ai viaggiatori.

Migliorare i supplementi notturni e introdurre un'indennità per il sabato

Nelle proposte n. 9 e 10, la sottofederazione AS chiede che il SEV pretenda dalle aziende supplementi di tempo per lavoro notturno dalle 20.00 alle 6.00, indipendentemente dall'inizio del turno, nonché un'indennità per il lavoro di sabato analoga a quella domenicale.

Proposte della Commissione Donne

La proposta (n.13) della Commissione Donne chiede al SEV di impegnarsi con le aziende

affinché, in sede di definizione dei salari, vengano riconosciute le esperienze extraprofessionali e le competenze utili derivanti da percorsi di vita non lineari, e di redigere una guida in tal senso. La seconda proposta (n. 14) invita il SEV a sostenere un congedo maternità di 20 settimane, di cui due prima della nascita del bambino. La terza proposta (n. 15) suggerisce al SEV di istituire un servizio centrale di competenza e accoglienza per combattere la violenza sessualizzata.

Subappalto = dumping

«Stop agli abusi dei subappalti» è il titolo della proposta n. 16 della sezione VPT TPF. «Che si tratti di linee di autobus, trasporti scolastici, sostituzioni di treni o di altri settori come le pulizie e la tecnica, il subappalto è ovunque. Questo comporta un rischio significativo di dumping salariale e sociale per i/le dipendenti. La maggior parte delle aziende di subappalto non ha un Contratto collettivo di lavoro (CCL) e impone al proprio personale condizioni di lavoro molto più basse rispetto alle imprese con un CCL. (...) L'obiettivo del subappalto nel servizio pubblico è quello di ridurre i costi, e il personale ne paga sistematicamente il prezzo».

Adattare il regolamento interno del SEV

Nella sua proposta n. 3, la RPV Basilea chiede che i nuovi membri possano lasciare il SEV solo dopo un anno. Oggi, i nuovi membri lasciano talvolta il sindacato molto rapidamente dopo aver usufruito di varie attività e corsi con un'esenzione totale dai costi.

Inoltre, la sezione TPG vuole inserire nel regolamento di organizzazione interna del SEV la possibilità di eleggere i comitati di sezione per iscritto o per via elettronica (proposta n. 12).

VICEPRESIDENZA ITC

«Ci completiamo al meglio»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il prossimo 12 giugno, il congresso eleggerà la direzione sindacale del SEV. Oltre agli uscenti Matthias Hartwich (presidente) e Arold Cambi (amministratore delle finanze), i delegati dovranno eleggere la vicepresidenza. Sono stati designati Patrick Kummer, già in carica e che si occupa del dossier FFS e, per la carica di secondo vicepresidente, due nuovi candidati: Barbara Keller e Pablo Guarino, se eletti, si occuperanno congiuntamente delle circa 70 imprese del traffico pubblico e turistico.

Pablo Guarino lavora al SEV da ormai sei anni. Ha iniziato come segretario sindacale incaricato di seguire le imprese di trasporto di Losanna e Friburgo, nonché il personale di terra dell'aeroporto di Ginevra. Da maggio, è il responsabile del servizio giuridico per la Romandia. 36 anni, ha dapprima svolto un apprendistato di elettricista, seguendo poi una seconda formazione che lo ha portato a conseguire un bachelor in scienze politiche. Durante il suo lavoro sindacale, ha infine studiato giurisprudenza e ha ottenuto un master. Prima del SEV, ha lavorato per cinque anni a Unia nel settore edile.

Anche Barbara Keller ha un trascorso presso Unia, dove ha imparato a conoscere e apprezzare l'attività sindacale, lavorando nella comunicazione. Attualmente dirige il reparto di comunicazione e fundraising della

Caritas di Berna. Ha 32 anni e ha fatto una formazione di mediamatica, conseguendo la maturità professionale tecnica. In una seconda formazione parallela ha ottenuto un bachelor in scienze della comunicazione e un master in Public and Non Profit Management. È eletta nel Consiglio comunale di Berna e presiede la maggior frazione.

È la prima volta nella storia del SEV che due persone si occuperanno in qualità di vicepresidenti del settore delle imprese di trasporto concessionarie (ITC). «Svolgere il proprio lavoro in una modalità di Topsharing è un'opportunità. Penso che ci completiamo al meglio e sono convinta che poter lavorare in questo modo in un team sia più arricchente. Più teste sanno spesso trovare una soluzione migliore di quella alla portata di una sola persona», spiega Barbara Keller. Pablo Guarino è d'accordo: «non si tratta solo di spartirsi il lavoro, ma anche di portare punti di vista diversi e trovare assieme soluzioni innovative. Barbara ed io abbiamo senz'altro profili diversi, ma proprio grazie a ciò ci completiamo così bene e saremo in grado di rafforzare il SEV».

Se il congresso li eleggerà, daranno chiamati ad affrontare sfide importanti, come le misure di risparmio annunciate che, se approvate dal Parlamento, andranno a colpire molte ITC. Il SEV dovrà quindi continuare ad occuparsi della politica federale, ma anche di quella regionale. Campi in cui Barbara Keller ha una notevole esperienza: «conosco questo mondo, so come negoziare e come convincere an-

che gli avversari politici delle nostre posizioni».

Oltre all'esperienza quale segretario sindacale e all'abilità nelle negoziazioni, Pablo Guerino dispone di ampie conoscenze in campo giuridico: «il diritto riflette un certo rapporto di forza e volge quindi spesso a favore dei datori di lavoro. Spetta ora a noi di impostarlo a favore di lavoratrici e lavoratori e di agire ovunque necessario. In questo ambito, vi è molto lavoro urgente da svolgere».

Secondo Barbara Keller, il SEV nei prossimi anni dovrà affrontare un'altra sfida importante: la digitalizzazione. «Dobbiamo batterci affinché non venga trascurato nessuno: dobbiamo salvaguardare i posti di lavoro e fare in modo che vengano create offerte di formazione per affrontare i cambiamenti dei profili professionali».

«Sono impressionata dall'importanza del ruolo attribuito ai membri SEV nei processi decisionali, che conferma anche quanto sia fondamentale avere una base attiva e ben integrata», commenta Barbara Keller. «Mio padre mi ha sempre detto che bisogna far parte di un sindacato. Oggi però convincere i giovani ad aderire richiede uno sforzo molto maggiore». Pablo Guarino aggiunge: «Vogliamo impegnarci per avere un SEV più forte entro quattro anni, alla fine del nostro primo mandato. Dobbiamo quindi fidelizzare e acquisire membri, poiché la nostra capacità di negoziare, difendere e realizzare le nostre legittime rivendicazioni dipende direttamente dalla nostra rappresentatività nel settore dei trasporti».



Pablo Guarino e Barbara Keller candidati alla vicepresidenza del SEV.

MICHAEL SPAHR



Forte presenza del SEV alla manifestazione sindacale per l'aumento dei salari e delle pensioni del 16 settembre 2023 a Berna.

CONGRESSO 2025

Solido lavoro sindacale

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Dopo il Congresso del 2022, il SEV ha festeggiato ulteriori successi. Il nuovo presidente Matthias Hartwich ha impostato nuovi accenti. Alle FFS, il CCL esistente è stato prolungato. Anche nelle ITC la politica dei CCL è stata premiata. La vittoria nella votazione sulla 13esima AVS ha rappresentato uno storico traguardo.

In occasione dell'ultimo Congresso, il 27 ottobre 2022, Matthias Hartwich è stato eletto nuovo presidente e ha sostituito Giorgio Tuti nel febbraio 2023, che si è dimesso dalla guida del Sindacato del personale dei trasporti dopo 14 anni. Matthias Hartwich ha assunto l'incarico all'inizio del 2023 e ha iniziato un tour presso decine di sezioni per conoscere gli iscritti nei vari settori e aziende. Matthias Hartwich e il suo team sono stati messi alla prova politicamente dai negoziati della Svizzera per un accordo quadro con l'UE. Il SEV si è battuto per garantire che l'apertura del trasporto ferroviario di viaggiatori alle compagnie ferroviarie internazionali non abbia alcun impatto negativo sul personale ferroviario svizzero. Matthias Hartwich ha chiarito quali sono le condizioni necessarie perché il SEV sia favorevole a un accordo: «Gli standard salariali e di sicurezza svizzeri devono essere applicati alle ferrovie svizzere. L'orario cadenzato e l'integrazione tariffaria in Svizzera non devono essere sacrificati in nessun caso». Il nuovo accordo con l'UE e la sua attuazione continueranno ad occupare il SEV nei prossimi anni.

Il SEV si è detto preoccupato anche per i piani della Confederazione di tagliare i fondi per il Traffico regionale viaggiatori (TRV). Nel 2023, il SEV, insieme ai sindacati Syndicom e VPOD, ha presentato una petizione al Parlamento contro i tagli al TRV. Alla fine il Parlamento ha ritirato i piani di risparmio. Tuttavia, la ministra delle finanze Karin Keller-Sutter li ha riportati sul tavolo con il "pacchetto di sgravi 2027". Il SEV nel 2025 ha protestato contro questi piani di risparmio con una campagna di

cartoline. Il SEV ha anche chiarito che si oppone ai tagli al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FIF. Il SEV si oppone anche all'abolizione dei sussidi per la trazione e alla cancellazione dei sussidi per il trasporto ferroviario transfrontaliero di passeggeri (treni notturni).

Prolungamento dei CCL FFS e FFS Cargo

Dopo la fine della pandemia di Covid, le FFS hanno nuovamente registrato cifre record nel traffico viaggiatori, ma soffrono di un forte indebitamento dovuto alla pandemia. Il SEV si è difeso con successo dalle misure di riduzione dei costi a scapito del personale. Una sfida importante era rappresentata dal possibile rinnovo dei due Contratti collettivi di lavoro (CCL) con FFS e FFS Cargo. «Il mandato della Conferenza CCL era chiaro: i CCL dovevano essere prolungati e migliorati. Abbiamo ottenuto la proroga e quindi assicurato con successo le condizioni di lavoro per i prossimi anni», afferma Patrick Kummer, che nel 2023 ha assunto la vicepresidenza con il dossier FFS da Valérie Solano. I CCL prorogati si applicheranno quindi fino alla fine del 2028. La comunità di trattativa sta attualmente conducendo, sotto la guida del SEV, le trattative sulle regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR). Sono previsti anche negoziati per migliorare i CCL.

Nel 2023, FFS Cargo è tornata a essere una società interamente controllata dalle FFS. Sebbene l'azienda di trasporto merci sia in parte in perdita, è urgentemente necessaria per la politica di trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Nella sua risposta alla consultazione sulla nuova legge sul trasporto merci, il SEV ha chiesto che il trasporto merci su rotaia sia considerato un "servizio pubblico". Il Parlamento ha accolto questa richiesta nella misura in cui vuole fornire un sostegno finanziario temporaneo al trasporto a carro singolo in perdita. Ciononostante, FFS Cargo ha iniziato a ridurre il proprio organico, contro il quale il SEV continua a lottare.

Per garantire che anche gli interessi del personale siano rappresentati nel Consiglio di am-

ministrazione delle FFS, i sindacati nominano due membri del Consiglio di amministrazione. Dopo le dimissioni di Daniel Trolliet, Edith Graf-Litscher ha assunto questa carica nel 2023. Nel 2025, Jürg Hurni è stato eletto nel Consiglio di amministrazione in sostituzione di Fabio Pedrina.

ITC sotto pressione

La pressione sul personale è rimasta alta anche nelle Imprese di trasporto concessionarie (ITC). Il SEV ha lanciato petizioni in diverse aziende per chiedere miglioramenti delle condizioni di lavoro. È positivo che il SEV sia riuscito a prorogare o rinnovare i CCL di diverse aziende. Nel 2025 è stato concluso un CCL completamente nuovo con la Newrest Wagons-Lits, che fornisce servizi di treni notturni.

L'indagine Unisanté pubblicata nel 2022 sulla salute del personale degli autobus è stata pubblicata dal SEV nel 2024 in forma di opuscolo commentato. Nell'opuscolo, il SEV avanza rivendicazioni chiare. «Poiché il trasporto pubblico è una delle soluzioni al problema del clima, sarebbe assurdo investire miliardi senza tenere conto della salute del personale di autobus e pulman. La situazione è grave e richiede risposte rapide», scrive Christian Fankhauser nella prefazione. Christian Fankhauser si è ritirato dalla carica di vicepresidente e responsabile delle ITC alla fine del 2023. Valérie Boillat ha preso il suo posto, ma si è dimessa nel 2025. Il posto sarà assegnato al Congresso del 2025.

20 anni di SEV-GATA

Nel 2024, SEV-GATA, il Sindacato del personale di terra degli aeroporti di Zurigo e Ginevra, ha festeggiato il suo ventesimo anniversario. In un settore dell'aviazione estremamente mutevole, SEV-GATA ha potuto festeggiare diversi successi degni di nota. Uno di questi è stato il rinnovo del CCL con Swissport, entrato in vigore nel 2023, che ha sostituito il CCL in crisi durante la pandemia di Covid-19.

Oltre ai successi della politica dei trasporti menzionati sopra, i sindacati SEV e USS hanno raggiunto grandi risultati anche nel campo della politica sociale. Nel 2024, i sindacati hanno

ottenuto un risultato storico: con l'approvazione della tredicesima AVS, gli elettori e le elettrici hanno approvato alle urne un'iniziativa per il potenziamento dello Stato sociale per la prima volta nella storia della Svizzera moderna. Anche la riforma antisociale della legge sulle casse pensioni LPP è stata respinta nell'autunno del 2024, grazie a una forte campagna dei sindacati.

Riflettori su finanze e membri

«Il SEV guarda con positività all'andamento degli ultimi due anni. Questo vale per le cifre dei membri e per le finanze. Nel complesso, il SEV 2025 è molto ben posizionato» afferma il responsabile delle finanze del SEV Aroldo Cambi.

La tendenza positiva nel reclutamento dei membri è proseguita nel 2023 e nel 2024. Il SEV ha acquisito circa 2000 nuovi membri all'anno. Complessivamente, il SEV ha guadagnato più nuovi membri di quanti ne abbia persi. A causa degli sviluppi demografici, il numero netto di membri è leggermente diminuito nello stesso periodo. Per l'acquisizione di nuovi membri la militanza è preziosa, perciò il SEV ringrazia i membri che ogni anno convincono nuovi colleghi e nuove colleghe ad aderire al SEV.

Dopo il difficile anno finanziario del 2022, il mondo finanziario globale si è nuovamente calmierato nel 2023 e nel 2024, con un impatto sulle finanze del SEV. Il sindacato si trova in una posizione finanziaria molto solida e ha presentato un bilancio in pareggio in ciascuno degli ultimi anni. Grazie a un piccolo aumento delle quote associative, è stato ridotto il deficit strutturale che si era accumulato per molti anni a causa, tra l'altro, dell'inflazione.

La buona situazione finanziaria ha fatto sì che gli istituti di previdenza professionale siano attualmente stabili e più solidi rispetto agli anni precedenti. Ciò vale per la cassa pensioni SEV e per le casse pensioni delle FFS, di Symova e di altre imprese di trasporto in cui il SEV rappresenta gli interessi degli/delle assicurati/e.



Circa 6000 colleghi/e chiedono di fermare le misure di riduzione dei costi nel trasporto regionale viaggiatori: consegna della petizione al Parlamento federale, insieme a syndicom e SSP. 24 ottobre 2023

RETROSPETTIVA 2022-2025

I momenti salienti con il SEV



Assemblea del personale alle Officine Bellinzona, 2024.



No allo smantellamento di FFS Cargo con il progetto "G-ensis", 2025



VERONICA GALSTER

Giornata di azione e reclutamento alle Officine FFS di Bellinzona, 2024.



TIPRESS / SAMUEL GOLAY

Giornata cantonale VPT 2023 a Bellinzona.



MARTINA GALSTER

8 marzo 2023, Bellinzona



VERONICA GALSTER

25 maggio 2023: giornata di azioni sul terreno in Ticino



MICHAEL SPAHR

Azione «cartoline» a Berna contro le misure di austerità previste nel «programma di riduzione del budget 2027» della Confederazione, in particolare nel TRV. 25 aprile 2025.

CAMBIAMENTI E ANNIVERSARI 2022-2025

Volti nuovi e commiati



Passaggio di consegne: Matthias Hartwich succede a Giorgio Tuti.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Dall'ultimo congresso, il SEV ha accolto numerose persone nei segretariati e in seno al comitato, mentre altre hanno lasciato la loro funzione. Eccone un riepilogo in ordine cronologico, a partire dall'ottobre 2022.

Sino al congresso 2025, non vi saranno cambiamenti tra i presidenti centrali delle sottofederazioni. Subito dopo, però, Peter Kämpfer rimetterà la presidenza dell'AS. Il suo successore è già stato designato l'anno scorso: si tratta di Andreas Lüdin, che entrerà in carica il mese di agosto 2025.

In seno al comitato vi sono stati

alcuni cambiamenti: quale rappresentante della commissione giovanile Lars Benninger ha sostituito nel 2024 Nina Grimm e Yasmin Furrer è stata designata come sostituta nel 2025. Per la ZPV, Susanne Kratzer è subentrata a Jordi D'Alessandro, rimasto quale sostituto al posto di Carmine Cucciniello. Per la PV, a inizio 2024 Alexander Bringolf è diventato il nuovo sostituto al posto di Hans Heule; a fine 2024 Jean-Pierre Genevay ha lasciato il suo posto di rappresentante a Daniel Trolliet. Anche la VPT ha un nuovo rappresentante sostituto, nella persona di Aurélien Mouche, subentrato a Roger Maurer. Da inizio 2025, la commissione migrazione è

rappresentata da Robert Martinez, con Yuri de Biasi come sostituto, che hanno rimpiazzato rispettivamente Eugenio Tura e Roger Gander.

Volto nuovi nei segretariati SEV

Dopo il congresso 2022, vi sono stati importanti cambiamenti nella direzione sindacale. A inizio 2023, Giorgio Tuti ha lasciato il SEV e il neo eletto presidente Matthias Hartwich è entrato ufficialmente in carica il 1° febbraio 2023. Anche la vicepresidenza ha visto diversi cambiamenti con la partenza di Valérie Solano nell'estate 2023 e il passaggio alla pensione di Christian Fankhauser a fine anno. A loro sono succeduti Patrick Kummer, che da ottobre 2023 ha ripreso il dos-



Jürg Hurni e Urs Huber sono andati in pensione alla fine del 2024.

sier FFS da Valérie Solano e Valérie Boillat, entrata in carica come vicepresidente nel febbraio 2024 per occuparsi delle ITC al posto di Christian Fankhauser. Lei ha però poi lasciato il SEV dopo circa un anno e la sua successione verrà definita dal Congresso (vedi a pag. 4).

Anche nel personale vi sono stati diversi cambiamenti. Dopo il congresso 2022, Daniela Lehmann ha lasciato il SEV. A fine anno è poi arrivato Pedro Bento Ferreira. Il 2023 ha visto le partenze di Vivian Bologna, Sandra Ritz, Patrick Schweizer, Markus Cadosch e Wolfram Siede e i pensionamenti di Res Etter e del segretario decennale Vincent Brodard, ma anche gli arrivi: Simon Burgunder, Eva Schmid, Stefanie Fürst, Roger Tschirky, Charlotte Gabriel, Caroline Witmer e Chiara Pizzolante.

Nel 2024 la squadra del SEV è stata rinforzata da Besa Mahmuti, Marcel Burmeister, Vincent Barraud, Muriel Zürcher, Sibylle Lustenberger e Alexandra Akeret, mentre sono andati in pensione altri due segretari di lungo corso come Urs Huber e Jürg Hurni. Lucie Waser e Claude Meier hanno lasciato il SEV. Nel 2025 vi è stata la partenza di Elodie Wehrli e l'arrivo di Aline Zuber.

In seno al SEV vi sono pure stati importanti cambiamenti di incarichi, con Michael Spahr che ha ripreso nel 2023 la direzione della comunicazione, mentre a Susanne Oehler, Micha-



Christian Fankhauser, dopo 19 anni al SEV, nel 2023 è andato in pensione.

el Buletti e René Zürcher sono stati affidati importanti incarichi concernenti le FFS.

Collaboratrici e collaboratori fedeli

Nel 2023, Christina Jäggi ha festeggiato 20 anni di lavoro al SEV. Nel 2024, sono poi stati raggiunti altri importanti traguardi: Anja Meierhans, Ariane Mose e Katrin Leuenberger con 10 anni alle dipendenze del SEV; Regula Pauli, Jean-Pierre Etique e Angelo Stroppini con 20 anni. Nel 2025 Myriam Allemann, Toni Feuz e Tony Mainolfi hanno festeggiato i loro 10 anni al SEV.

Con il SEV farete bene!

Convincete tre colleghi a diventare membri del SEV e riceverete un fantastico regalo!

Se riuscirete a conquistare tre nuovi membri del SEV tra il 1° giugno e il 31 agosto 2025, riceverete in esclusiva il nuovissimo coltellino SEV (non disponibile in negozio!). Inoltre, verrete automaticamente inseriti nel programma di reclutamento dei migliori membri del SEV, dove riceverete un ulteriore regalo l'anno prossimo.

Se avete reclutato un collega, assicuratevi che il nuovo membro citi il vostro numero di iscrizione nel modulo di registrazione. Grazie per il vostro impegno!



DIGITALIZZAZIONE

TP in trasformazione: solo con il personale

Chantal Fischer. La digitalizzazione sta avendo un impatto significativo sul mondo del lavoro e quindi anche nel settore dei trasporti pubblici. Le aziende di trasporto vogliono utilizzare le tecnologie digitali per aumentare l'efficienza e rendere il trasporto pubblico adatto al futuro. Dal punto di vista sindacale, tuttavia, la digitalizzazione pone grandi sfide al personale. Il vicepresidente del SEV, Patrick Kummer, si sofferma su questo aspetto.

Patrick, in che modo i cambiamenti tecnologici influenzeranno il trasporto pubblico in futuro?

Finora lo sviluppo del trasporto pubblico è avvenuto a piccoli passi. I treni sono diventati più veloci ed efficienti, ma un treno è sempre un treno e il sistema di trasporto è più o meno lo stesso di dieci anni fa. In futuro, tuttavia, i cambiamenti apportati dalla digitalizzazione e dall'intelligenza artificiale (IA) saranno più drastici e rapidi. La sfida sindacale consiste nel garantire che i collaboratori e le collaboratrici traggano vantaggio dalla digitaliz-

zazione e dalle nuove tecnologie e siano accompagnati in questo percorso. In tutti i suoi dossier, il SEV si assicura che i segretari e le segretarie sindacali siano informati sui piani delle aziende e possano accompagnarli se necessario.

Hai qualche esempio concreto in merito?

Come noto, alle FFS il fondo per la digitalizzazione (Digifonds), al quale partecipo in qualità di vicepresidente, è stato istituito nel 2018 nell'ambito delle trattative CCL. I rapidi cambiamenti apportati dall'IA dimostrano che ancora oggi è necessario analizzare gli effetti di queste nuove tecnologie in uno spirito di partenariato sociale. Su iniziativa del Digifonds, il SEV nel 2023 ha stipulato un accordo e un codice etico con le FFS. Questo stabilisce le linee guida e i principi per la protezione della privacy dei collaboratori e delle collaboratrici quando si tratta di nuove tecnologie. Si tratta di un quadro vincolante per garantire che le tecnologie che si basano su algoritmi moderni

siano utilizzate con prudenza.

Un altro esempio derivante dal Digifonds è la rete di coaching lanciata nel 2021: una piattaforma sulla quale i/le dipendenti delle FFS possono scambiare le loro esperienze sui progetti di digitalizzazione, presentare richieste personali e, se necessario, prenotare sessioni di coaching individuali gratuite. Il progetto pilota è durato fino alla fine del 2023.

Per il futuro quali aspetti sono importanti per il SEV?

Il SEV continuerà a impegnarsi affinché la digitalizzazione e l'IA non portino alla perdita di posti di lavoro, ma servano invece a sostenere il personale. In collaborazione con le aziende – come ad esempio attraverso il codice etico con le FFS – ci si preoccupa di garantire che l'IA venga utilizzata in modo trasparente, comprensibile ed equo.

Il SEV esige inoltre che i/le dipendenti siano coinvolti tempestivamente quando si tratta dell'impatto della digitalizzazione e dell'IA sui rispettivi profili professionali.



COMMISSIONE MIGRAZIONE

Sostenere le persone con un trascorso migratorio

Chantal Fischer. Besa Mahmuti segue la commissione migrazione del SEV dal 1° aprile 2024. Bernese con origini kosovare, ha vissuto sulla propria pelle le difficoltà che le persone con un passato migratorio devono affrontare sul mondo del lavoro e attorno a esso. A essere chiamati in causa sono anche i sindacati.

Besa, circa un terzo del personale dei trasporti pubblici ha un passato di migrazione. Cosa comporta per l'attività del SEV? Colleghe e colleghi con un passato di migrazione necessitano spesso di un sostegno mirato per accedere a informazioni e a risorse importanti, sia in ambito sociale, sia del diritto del lavoro.



eva schmid

Negli ultimi anni il SEV ha fatto molto, intensificato il dialogo e aperto nuovi canali per sostenere e coinvolgere queste colleghe e questi colleghi. In futuro, vorremmo collaborare più intensamente con i comuni per poter meglio aiutare i nostri membri anche in relazione con la politica migratoria. Prossimamente, prevediamo workshops con la città di Berna, dove la nostra commissione ha emanato diverse informazioni su temi come permessi di soggiorno, naturalizzazioni e riconoscimento di diplomi. A causa delle difficoltà linguistiche, le persone con un background migratorio hanno

spesso difficoltà a informarsi su diritti e possibilità, ritrovandosi esposte a condizioni di lavoro precarie. Dobbiamo quindi garantire la nostra presenza e restare in contatto con i datori di lavoro. Nonostante i numerosi sforzi, viviamo ancora anche situazioni di emarginazione e di razzismo. Il nostro lavoro è quindi ben lungi dall'essere concluso.

Quali ostacoli deve superare il SEV per poter migliorare il coinvolgimento delle persone con un trascorso di migrazione? La lingua è senz'altro una difficoltà importante: molte di queste persone non padroneggiano il tedesco, il francese o l'italiano e ciò ostacola la comunicazione. Occorrono quindi informazioni e offerte di sostegno in diverse lingue. Secondariamente, vi sono differenze culturali che possono generare malintesi e problemi di integrazione. Il SEV dovrebbe offrire a tutti i suoi membri eventi interculturali e di sensibilizzazione, che permettano di eliminare i pregiudizi e favoriscono l'instaurazione di un ambiente di lavoro scevro da pregiudizi. Infine, per sostenere le persone con un trascorso di migrazione è fondamentale permettere loro di tessere reti di contatti. Il SEV potrebbe senz'altro costituire una piattaforma per gli scambi di pareri e per favorire i contatti.

Ma come possono queste colleghe e questi colleghi partecipare alle attività sindacali e presentare le loro rivendicazioni? Il SEV tiene molto a offrire loro la possibilità di partecipare. La nostra commissione offre una piattaforma che permette di esprimere le loro rivendicazioni e di partecipare ai processi decisionali. Il SEV promuove anche la loro partecipazione alle attività nelle sezioni e sottofederazioni, per garantire che il loro punto di vista sia considerato a tutti i livelli. Li sosteniamo anche nella scelta di formazioni adeguate, come corsi di lingua o altri eventi integrativi. Oltre a rafforzare la loro posizione in seno al sindacato, vogliamo anche promuovere una cultura sindacale inclusiva e ricca di sfaccettature.

COMMISSIONE GIOVANI

Un gruppo grintoso

Michael Spahr. Il 15 agosto 2023, Stefanie Fürst aveva assunto la responsabilità della Commissione Giovani da Patrick Schweizer. La Commissione Giovani rappresenta gli interessi dei membri SEV di età inferiore ai 30 anni.

Stefanie, che cosa ha dato dinamismo alla gioventù del SEV? Abbiamo dovuto reclutare nuovi membri che volessero impegnarsi nella Commissione giovani. Molti ex membri avevano smesso a causa della loro età. Insieme abbiamo definito gli obiettivi, sviluppato nuovi programmi e condotto un sondaggio tra i membri U30 (under 30) per conoscere le esigenze dei/delle giovani del SEV. Al momento c'è molta grinta e voglia di fare! Siamo attivi anche a livello internazionale: nel mese di maggio abbiamo partecipato a due congressi e a un seminario dell'ETF a Èze-sur-Mer.

Su cosa stanno lavorando i/le giovani del SEV? Tra i temi chiave vi sono la violenza contro il personale e le misure di contrasto e di prevenzione. Anche l'equilibrio tra lavoro e vita



lars benninger

privata come pure la sicurezza sul lavoro sono importanti.

Cosa succederà dopo il Congresso? Vogliamo crescere, collaborare più strettamente con le sezioni e le sottofederazioni e implementare un concetto di politiche giovanili. Nei prossimi anni, l'evento clou sarà una conferenza nazionale dei/delle giovani. Vogliamo inoltre promuovere il dialogo intergenerazionale e creare gruppi giovanili locali.

COMMISSIONE DONNE

«La parità è un processo, non una condizione»



michael spahr

Le donne del SEV allo sciopero femminista del 2023.

Eva Schmid. Sibylle Lustenberger lavora come segretaria sindacale e responsabile delle Donne SEV dal 1° settembre 2024. È anche responsabile delle pari opportunità all'interno dell'organizzazione sindacale. In occasione del 40° anniversario della Commissione Donne del SEV, l'antropologa sociale parla degli ostacoli strutturali, della violenza sessualizzata, del lavoro sindacale e di ciò che serve per garantire che la parità nei trasporti pubblici non sia solo un'enunciazione.

Sibylle, la Commissione Donne del SEV festeggia quest'anno i 40 anni. Qual è la situazione delle donne nel settore dei trasporti pubblici? Quali sono i risultati raggiunti?

La Commissione Donne del SEV esiste dal 1985 ed è stata istituita dai membri che non volevano più accettare problemi quali: la mancanza di uniformi femminili, l'impossibilità di accedere a certe professioni, l'assenza di spogliatoi (vedi anche "Sulle orme di Karin Hofmann"). Da allora molto è stato fatto: il congedo maternità, la creazione di uffici per la parità di genere nelle aziende, ecc. Ma la parità non è uno stato, è un processo. E senza una pressione continua, molte questioni torneranno a passare in secondo piano. La percentuale di donne nei trasporti pubblici in Svizzera è attualmente di circa il 20%. Questo ci pone in una posizione simile a quella dei Paesi vicini, ma non è sufficiente. La grande domanda è: come possiamo attirare più donne in questo settore e trattenerle sul lungo periodo? - Un esempio a livello europeo è il progetto "Women in Rail (WiR)", al quale la Svizzera partecipa insieme a FFS, BLS e SEV. L'obiettivo del progetto è aumentare la percentuale di donne nel settore ferroviario attraverso nove campi d'azione. In Svizzera è stato avviato un dialogo regolare tra le parti sociali, anche con la Commissione Donne del SEV. Tuttavia, le rappresentanti della nostra commissione hanno ancora la sensazione che molte misure non raggiungano nemmeno le donne al di fuori dell'azienda. Sono sviluppate da e per le persone che lavorano in ufficio. Le macchiniste, le manovratrici o le assistenti alla clientela non vengono quasi mai prese in considerazione.

Quindi c'è ancora molto da fare in termini di parità...

La parità salariale continua a essere un tema fondamentale. Al Congresso di quest'anno, la Commissione Donne presenterà una proposta per il riconoscimento delle competenze non professionali, come quelle derivanti dal lavoro familiare o di cura, nella classificazione dei salari. Ciò riguarda in particolare le donne, i cui percorsi di carriera sono spesso meno lineari. Stiamo lavorando con il team salariale del SEV su richieste specifiche basate su questo approccio.

Molti dei temi di cui ci occupiamo oggi nella Commissione Donne - migliori modelli di tempo parziale, conciliabilità, infrastrutture sanitarie - non riguardano più solo le donne. Tuttavia, la Commissione Donne continua ad essere importante per dare peso a questi temi.

La violenza contro le donne costituisce un tema rilevante, purtroppo ancora attuale, che ci preoccupa. La mia predecessora, Lucie Wasser, era già molto impegnata in questo campo e ha ripetutamente denunciato il problema. Un recente studio commissionato L'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo (UFU) e dalla SECO lo conferma: le donne del settore dei trasporti e dell'informazione sono colpite in modo sproporzionato dalla violenza. La maggior parte delle aggressioni avviene allo stesso livello gerarchico, seguito da superiori e utenza. La violenza contro le donne nei trasporti pubblici ha spesso una componente sessualizzata, il che non significa che anche gli uomini non possano essere vittime. Chiediamo quindi che le aziende registrino gli incidenti in modo differenziato e sviluppino misure specifiche per i gruppi particolarmente vulnerabili. Anche il SEV è attivo in questo campo: insieme al presidente Matthias Hartwich, abbiamo preparato un documento per il Congresso che chiede «Tolleranza zero nei confronti della violenza sessualizzata» con persone di contatto definite sul posto.

Come si può convincere un maggior numero di donne a partecipare ai movimenti sindacali, soprattutto in un ambiente tradizionalmente dominato dagli uomini?

Non ha molto senso limitarsi a cercare di attirare un maggior numero di donne tra i propri iscritti, senza creare al contempo strutture in cui possano inserirsi. I sindacati devono affrontare le questioni che riguardano le donne. Un'ampia percentuale di donne si considera innanzitutto una lavoratrice con le stesse preoccupazioni dei colleghi: buoni salari, assenza di licenziamenti, ecc.

Cerchiamo di coinvolgere le donne nell'attività sindacale e di dare loro spazio a diversi livelli: gestiamo campagne, organizziamo incontri di rete e giornate formative. Al SEV posso essere creativa e sviluppare nuove idee e formati. Lo apprezzo molto. Sento anche il sostegno della direzione e l'interesse dei miei colleghi, anche per quanto riguarda una più stretta collaborazione tra le diverse commissioni. Una cosa è certa, se si vuole davvero fare la differenza, bisogna iniziare dalle condizioni di lavoro: servizi igienici, spogliatoi, uniformi adeguate. Molti problemi strutturali sono noti da decenni, ma sono ancora lontani dall'essere risolti. In occasione dell'anniversario della Giornata delle Donne SEV, ascolteremo le pioniere raccontare le loro esperienze e i mezzi che hanno utilizzato per ottenere miglioramenti concreti.



michael spahr

LA POLITICA DEI TRASPORTI AL CONGRESSO SEV

Domande a Simon Burgunder

Domande: Markus Fischer
simon.burgunder@sev-online.ch

Simon Burgunder è coordinatore politico del SEV. A lui abbiamo chiesto in che misura la politica dei trasporti sarà oggetto di discussione al Congresso e quali scelte dovrà fare il nostro Paese in quest'ambito.

A quali punti dell'ordine del giorno il Congresso 2025 si occuperà di politica dei trasporti?

Di politica dei trasporti si parlerà in ogni caso con l'intervento del Consigliere federale Albert Rösti e poi ancora nel successivo dibattito su questioni attuali di politica dei trasporti con la direttrice dell'UFT Christa Hostettler, il presidente della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Nazionale, Philipp Kutter e Ursula Zybach, presidente della sottocommissione della Commissione finanze, pure del Consiglio nazionale, responsabile dei trasporti pubblici (TP). Vi parteciperanno inoltre Brenda Tuosto, municipale di Yverdon e vicepresidente dell'or-



ganizzazione di lobbying Oustrail, l'esperto di trasporti e presidente della sezione Ticino VCS/ATA Bruno Storni, ma anche – non dimentichiamolo – il nostro Matthias Hartwich. Avremo di certo un podio interessante con personalità molto competenti. Mi aspetto uno scambio di idee stimolante, variato e divertente.

Al Congresso verrà tra l'altro presentato e reso pubblico il testo di orientamento sulla poli-

tica dei trasporti. Sempre in quest'ambito vi sono poi diverse proposte congressuali ancora pendenti su temi quali la redditività minima delle linee del Traffico regionale viaggiatori (TRV) o su come sia possibile contrastare con misure di natura politica la mancanza di personale nel ramo dei trasporti pubblici.

Di politica dei trasporti in senso lato si parlerà anche nel testo di orientamento sulla digitalizzazione e l'automazione e nel dibattito previsto sulle aggressioni contro il personale.

Come si differenzia il nuovo testo di orientamento sulla politica dei trasporti da quello dell'ultimo congresso di ottobre 2022?

Riguardo ai contenuti, l'attenzione è posta in maggior misura sulla parità, cui è dedicato un capitolo a sé. Vi sono inoltre nuovi capitoli sui temi attuali della gratuità dei TP, i TP attivi sulle 24 ore e le relazioni bilaterali con l'Europa. Per il resto le modifiche sono piuttosto di natura formale e linguistica. Il testo è suddiviso in quattro settori: i TP come parte del cambiamento climatico, i TP quale servizio pubblico, «I TP richiedono buone condizioni di lavoro» e i collegamenti con l'Europa. Ora le nostre posizioni sono formulate con un linguaggio più chiaro, conciso e puntuale.

Noi tuttavia manteniamo le nostre convinzioni di fondo: occorre un finanziamento durevole e sufficiente, non vogliamo né i bandi di concorso né la concorrenza e i TP sono sinonimo di mobilità sostenibile ed ecologica. Su queste basi non è cambiato niente.

Quali sono le decisioni più importanti di politica dei trasporti che attendono la Svizzera?

Al momento si tratta di scongiurare gli attacchi di politica finanziaria ai danni dei TP. Le parole chiave sono: il credito d'impegno TRV 2026 – 2028, le misure di sgravio 2027 e il progetto «Trasporti '45»; tre oggetti che arriveranno in Parlamento ancora quest'anno o sicuramente a inizio 2026.

Il SEV richiede un finanziamento sufficiente del TRV. Per questo nella nostra risposta alla procedura di consultazione insistiamo su un aumento di 350 milioni del credito d'impegno. Per noi è chiaro che non vi è margine per ulteriori incrementi dell'efficienza. Se si tagliano le risorse per il TRV, sarà necessario o ridurre l'offerta o risparmiare sul personale. Il SEV si oppone fermamente ad entrambe le ipotesi.

Nel pacchetto di sgravi dal 2027 sono previsti ulteriori risparmi nel TRV con, ad esempio, un'altra riduzione del 5 percento degli indennizzi. Si vogliono poi nuovamente stralciare gli incentivi a tempo determinato per il traffico viaggiatori internazionale con il treno e l'adozione di sistemi di propulsione ecologici per autobus e battelli. Parimenti, dovrebbero calare anche i versamenti ai fondi per l'infrastruttura ferroviaria, le autostrade e il traffico d'agglomerato. Ma così si mette a rischio il potenziamento dei trasporti pubblici.

Sicuramente importante è anche l'evoluzione nel traffico merci su rotaia. In che modo si vuole promuovere esattamente il trasporto di merci su ferro e le vie d'acqua? O come si proseguirà la politica di trasferimento del traffico dopo l'inattesa e repentina chiusura dell'autostrada viaggiante? Come potremo rafforzare nuovamente il trasporto di merci su rotaia?

Per finire, nei prossimi anni dovremo anche affrontare la questione Europa. Qui bisognerà vedere che cosa è stato effettivamente negoziato nei particolari e in che modo si riuscirà, nei colloqui con l'UFT, ad adottare misure a tutela delle condizioni di lavoro in Svizzera.

Altri temi importanti di politica dei trasporti nell'ottica del SEV?

Dobbiamo restare vigili sulla riforma in atto del traffico regionale viaggiatori. In che modo l'adozione di un benchmarking nazionale e l'adozione di intese sugli obiettivi si rifletteranno sull'offerta di trasporti ordinata?

FFS CARGO

Tagliare posti e perdere competenze

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 20 maggio scorso FFS Cargo ha informato il personale in merito ad altre soppressioni di posti di lavoro. A tale proposito il SEV chiede che venga finalmente presentato un solido piano aziendale. «Ora la massima priorità dev'essere data a un trattamento corretto e rispettoso verso tutti i dipendenti e alla ricerca di soluzioni adeguate per un futuro professionale sicuro», sottolinea il preposto segretario sindacale SEV Philipp Hadorn. «Determinanti sono anche le prospettive per l'avvenire del traffico merci.»

Dapprima uno sguardo al passato, per meglio comprendere le ultime decisioni: a dicembre FFS Cargo aveva presentato in consultazione alle parti sociali una prima fase di tagli, motivata da un calo del traffico dovuto all'attuale flessione economica. Da qui la necessità di sopprimere 81,6 posti a tempo pieno (FTE) entro fine 2025. Tuttavia, dopo l'intervento del SEV, in Ticino 27 di questi sono stati subito esclusi in vista di un più approfondito esame. La prima cattiva notizia comunicata a marzo riguardava quindi ancora 54,6 FTE, di cui 38,8 nella Produzione in varie sedi, 11,8 nella Distribuzione a Olten e quattro nel settore Finanze a Olten. Da subito il SEV ha fatto notare come, nel caso di una generale ripresa economica, FFS Cargo dovrebbe avere un

numero sufficiente di dipendenti per poter rispondere a un nuovo aumento del traffico.

Il 27 marzo FFS Cargo ha informato le parti sociali in merito alla soppressione di ulteriori 72 FTE nella Produzione, di cui 48,9 in Ticino (procedura di orientamento II), quindi 22 in più di quanto in precedenza previsto, e 23,1 nel resto della Svizzera (procedura di orientamento III). La dirigenza aveva indicato le ragioni con la sua decisione strategica di non più operare nessun treno in transito per DB Cargo dal 2026, oltre ad altre perdite del volume di trasporti a causa della stagnazione economica. FFS Cargo chiude otto terminal per il trasporto combinato.

Riduzioni irreversibili dell'organico senza un business plan?

Il SEV ha reagito il 29 aprile, chiedendo di sospendere le misure previste fino alla presentazione di un cosiddetto business plan (piano aziendale), che spieghi come FFS Cargo intende assicurare la produzione dopo questi provvedimenti. «A medio termine la riduzione e lo snellimento dell'offerta previsti non porteranno ad alcun esito economico positivo, né potrà mai avverarsi il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, tanto urgente quanto necessario», ammoniva Philipp Hadorn. «Per poter valutare seriamente se il taglio di posti contribuirà almeno in minima parte a migliorare la situazione, vorremmo finalmente vedere una strategia con ipotesi e basi di calcolo con-

crete.»

Il SEV teme che dopo la perdita di numerosi lavoratori con competenze preziose, a breve termine la produzione a FFS Cargo non funzionerà più correttamente. Per questo ha suggerito di cedere temporaneamente i collaboratori con scarse possibilità d'impiego ad altre aziende, in primis all'interno del Gruppo FFS. Nella sua risposta del 6 maggio la direzione non ha invece presentato alcun business plan e ha respinto tutte le richieste del SEV. Fra queste vi erano diverse soluzioni favorevoli al personale, che andavano oltre le disposizioni del CCL. La dirigenza Cargo ha detto chiaramente che è determinante il CCL.

Una valida protezione nel CCL

In effetti, il contratto collettivo di lavoro attualmente in vigore a FFS Cargo prevede già condizioni stringenti in caso di soppressioni dei posti di lavoro:

- Protezione dal licenziamento dopo quattro anni di servizio e 58 anni di età per tutti
- Ai dipendenti che perdono il posto FFS Cargo deve offrire un nuovo lavoro adeguato
- Per gli attuali salari vi è una garanzia del diritto acquisito a tempo determinato.

Ora sarà bene verificare attentamente che siano adempiute tutte le norme del CCL. Chi dovesse ritenere che gli obblighi previsti dal CCL non vengono rispettati, dovrebbe contattare immediatamente il SEV, affinché quest'ultimo possa intervenire.

Quando ad esempio si viene messi sotto pressione per accettare qualcosa che non si dovrebbe accettare. Il SEV è a disposizione dei suoi membri anche per una consulenza o l'assistenza durante i colloqui, prevedibilmente difficili, sul loro futuro professionale.

Quali sono i passi successivi?

Non tutto va a rotoli! Tuttavia FFS Cargo subirà di nuovo un ridimensionamento che molti tra colleghe e colleghi hanno già vissuto, stavolta però di dimensioni notevoli. Nuove perdite di posti seguiranno una dopo l'altra, visto come nell'ambito del progetto di riorganizzazione «G-ensis» la direzione prevede di ridurre da qui al 2030 un quinto dell'organico rispetto ai circa 2120 posti a tempo pieno di fine 2024.

Del pacchetto fanno parte in modo particolare ulteriori tagli nel traffico a carri isolati completi, con l'obiettivo

di arrivare all'autonomia finanziaria dopo la fase transitoria di incentivi della Confederazione; anche se questo traguardo appare poco realistico fino a che le condizioni quadro per la ferrovia – in competizione con la strada – rimangono tuttora sfavorevoli. Il SEV continuerà a battersi affinché la politica comprenda finalmente e approvi indennizzi a tempo indeterminato, così da evitare che il trasporto delle merci si sposti nuovamente dalla ferrovia alla strada. Questo perché altre code e ancora più rumore e gas di scarico di veicoli pesanti non servono a nessuno.

Una cosa è certa: anche in futuro FFS Cargo avrà bisogno di personale specializzato. Ci sono segnali che anche il nuovo capo della produzione sia preoccupato che, dopo le riduzioni di posti, mancherà personale con le necessarie conoscenze. Non gli resta che trarre le giuste conclusioni!



FFS Cargo chiude 8 terminal per il trasporto combinato, tra cui Renens.



AGRESSIONI

Colleghe raccontano

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nell’ambito della campagna di sensibilizzazione del SEV sulle aggressioni - da anni fino troppo frequenti - ai danni del personale dei trasporti, i membri raccontano sul Giornale SEV come hanno vissuto le aggressioni. In questo primo articolo, due assistenti alla clientela fanno sentire la loro voce.

Monika (nome fittizio) è stata gravemente aggredita verbalmente otto anni fa. Un pomeriggio, mentre il suo IR si avvicinava a una stazione, stava attraversando uno scompartimento verso la porta quando un cliente (di circa 35 – 40 anni), che era rimasto poco visibile durante l’ispezione, le si è improvvisamente avvicinato, le ha rivolto ogni sorta di parolacce e le ha sputato addosso. Fortunatamente, colpisce «solo» la sciarpa. Lei gli chiede i documenti. Lui fugge dal treno.

Monika licenzia il treno, sale a bordo, informa dell’incidente il secondo assistente alla clientela e si lava nella toilette del treno. Circa 15 minuti dopo, al capolinea, il collega si prende cura di lei e le consiglia di andare a casa invece di fare altri 20 minuti di assistenza ai clienti. La donna è contenta di potersi fare una doccia nel guardaroba e fa un rapporto ESQ. Il direttore la contatta il giorno stesso e denuncia l’incidente alla polizia. Il colpevole, che probabilmente aveva consumato una sostanza, non viene trovato, ma Monika è comunque soddisfatta della gestione del suo «caso». Torna al lavoro il giorno dopo, ma per due mesi si guarda spesso alle spalle sul treno per vedere se qualcuno la segue, soprattutto tra le carrozze.

Tre anni più tardi, dopo aver lasciato le FFS per un’altra compagnia ferroviaria, in un pomeriggio luminoso Monika controlla un cliente (sulla trentina) che ha le scarpe sul sedile e non ha il biglietto. Poiché il cliente si

lamentava ad alta voce, Monika si limita a rimproverarlo educatamente senza multarlo, per evitare che la situazione degeneri. Quando scende al capolinea, lui appare improvvisamente davanti a lei, la tiene con le mani contro il treno e le impreca contro. Lei rimane il più possibile calma e guarda fisso il capo team di passaggio per attirare la sua attenzione. Accorgendosi della sua situazione, il capo team si avvicina e chiama la polizia dei trasporti (TPO), dopodiché il cliente fugge. La polizia dei trasporti riesce a catturarlo e chiede a Monika se vuole sporgere denuncia. Lei risponde affermativamente e chiede di essere interrogata in una stanza della ferrovia senza l’autore del reato nelle vicinanze. Il capo team rimane sul posto nonostante sia fuori servizio e insieme procedono ad un debriefing. In seguito, la donna continua a lavorare normalmente, ma all’inizio non ha più la stessa fiducia in se stessa. Ulteriori discussioni con il capo team la aiutano. È contenta che il colpevole sia stato punito. È rimasta delusa dal suo superiore, che ha pensato che il reclamo fosse esagerato, ma il capo team l’ha sostenuta. Oggi è un’addetta alla circolazione dei treni, ma non ha cambiato lavoro a causa degli attacchi.

Patrizia (59 anni, nome fittizio) è un’addetta alla clientela delle FFS da quasi dieci anni. Una domenica mattina dell’estate 2022, aiuta a svuotare un treno. Una toilette è chiusa a chiave. Dopo diversi minuti esce finalmente un uomo, che probabilmente ha assunto droga o alcol. Lei cerca di indicargli l’uscita con la mano e nel farlo gli tocca la giacca. Lui la afferra e la spinge in un angolo della piattaforma. Il 35enne è

molto più alto e forte di lei. Lei gli dice più volte di lasciarla andare, poi lo colpisce con un pugno allo stomaco, si allontana e fugge nello scompartimento. Lui la segue, ma quando lei telefona alla polizia ferroviaria e il suo collega la raggiunge, lui si calma e si lascia portare via dalla sicurezza. La donna termina quindi il suo turno al deposito. «Volevo soprattutto tornare a casa, ma sono stata abituata a portare a termine le cose. Potevo ancora occuparmi del servizio, degli annunci e della procedura di licenziamento del treno, ma non più del controllo dei biglietti». Scrive un rapporto ESQ e dice al suo supervisore, che chiama più tardi, che può fare i tre giorni lavorativi fino alle vacanze. Anche se il giorno dopo le fa male tutto il corpo, probabilmente a causa dell’adrenalina, va al lavoro, ma fa i controlli solo in coppia. Anche dopo le due settimane di vacanza, non è più sicura di sé come prima quando si tratta dei controlli.

A dicembre, un cliente sprovvisto di biglietto la maltratta verbalmente perché gli ha rilasciato un biglietto solo per un viaggio di andata e non di ritorno. La donna chiama la TPO, che preleva il 55enne alla stazione più vicina. In seguito viene multato per l’aggressione. Patrizia si riprende anche da questo episodio e un sabato mattina del gennaio 2023 incontra un quarantenne senza biglietto all’uscita della stazione. Lui chiede sfacciatamente dove sia scritto che il biglietto è obbligatorio sui servizi a lunga percorrenza e si rifiuta di fornire le proprie generalità. Alla fine paga i 90 franchi con la carta di credito, ma quando lei gli consegna la ricevuta, lui si avvicina a cinque centimetri dal suo viso e strizza

l’occhio al cliente di fronte, che lei potrà poi prendere come testimone. Poi esce dallo scompartimento, il treno si ferma e lui scende. All’improvviso lo vede correre verso di lei. Scappa sul treno e chiude la porta. Lui non riesce ad aprirla e picchia contro di essa. Patrizia ha il corpo che trema, ma porta a termine il suo turno di lavoro.

Nonostante il rapporto ESQ, non sente nulla dal suo responsabile, lo chiama la domenica e lo informa che lunedì non potrà lavorare. Si sente così male che va dal medico, che la mette in malattia per un mese. Dorme per un’intera settimana e impiega mesi prima di poter viaggiare di nuovo in treno senza paura. Dopo circa tre mesi, ricomincia a lavorare. I compiti amministrativi che le vengono assegnati le fanno bene, ma va anche dal medico ogni mese, si sottopone a terapie e si candida alle FFS per una seconda formazione. Poiché non si sente ben supportata dal suo case manager, chiede assistenza alla protezione giuridica del SEV. Alla fine trova un apprendistato come consulente alla clientela, ma a tre ore di treno da dove vive con il suo compagno. Diventa quindi una residente settimanale. L’apprendistato le piace ed è felice di avere di nuovo un lavoro.

Patrizia non riesce a capire perché il procedimento penale sia stato archiviato dopo la prima e la terza aggressione, visto che questi episodi di aggressione hanno cambiato radicalmente la sua vita. Evidentemente le autorità inquirenti non li ritenevano così gravi, perché lei ha continuato a lavorare anche dopo. Ecco perché oggi non lo rifarebbe. E oggi, andrebbe anche prima dal medico.



STUDIO TRAPHEAC

Primi risultati dell’indagine sulla salute

Irina Guseva Canu e Florent Blanc, Unisanté
giornale@sev-online.ch

Sulla scia delle indagini SEV del 2010 e del 2018 e dell’indagine intersindacale condotta nel 2022 dai ricercatori e dalle ricercatrici di Unisanté e dell’Università di Losanna, lo studio di coorte TRAPHEAC fornisce un’analisi più precisa dell’evoluzione nel tempo dei rischi professionali dei/delle conducenti di autobus in Svizzera. Ecco i primi risultati dello studio.

TRAPHEAC è un progetto di ricerca nazionale dedicato ai/delle conducenti di autobus, alle loro condizioni di lavoro, alla loro salute e ai legami causali tra di essi. Affidato a un’ampia rete di partner, TRAPHEAC è gestito da ricercatori e ricercatrici di Unisanté e dell’Università di Losanna per garantire l’indipendenza scientifica e l’assoluta protezione dell’identità e dei dati dei/delle partecipanti. TRAPHEAC è l’acronimo di «Transport Personnel Health Cohort study», traducibile in italiano come «Studio di coorte sulla salute del personale dei trasporti».

Si tratta di uno studio unico denominato «longitudinale», che segue un gran numero di conducenti per diversi anni, iniziando con una valutazione generale, seguita da un aggiornamento annuale. L’obiettivo è quello di valutare l’impatto

dei vari fattori legati al mestiere sulla salute e sulle condizioni di lavoro, nonché la loro reciproca evoluzione nel tempo. Un’analisi impossibile attraverso indagini puntuali.

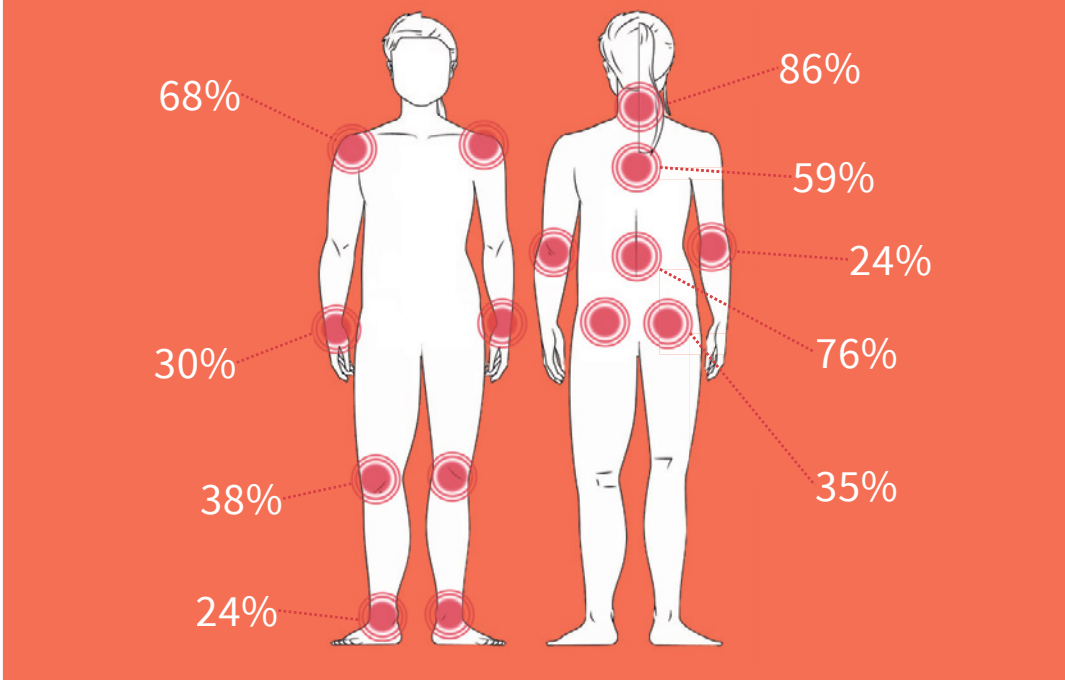
Presentiamo qui i primi risultati basati sui dati del primo questionario di inclusione TRAPHEAC, lanciato un anno fa e per il quale abbiamo ricevuto oltre 600 risposte.

Vincoli ergonomici

Per quanto riguarda l’ergonomia delle postazioni di guida, i risultati mostrano un miglioramento dagli anni ’80, legato ai progressi tecnologici e alle diverse norme. Tuttavia, negli ultimi dieci anni circa, i punteggi ergonomici degli autobus sono rimasti stazionari, con valori intorno ai 60 punti (100 è il miglior punteggio ergonomico). I livelli di esposizione al rumore, invece, sono diminuiti notevolmente negli ultimi vent’anni e nessuno degli autobus espone i/delle conducenti a più del limite di esposizione autorizzato di 85 dB(A).

Organizzazione del lavoro

I vincoli organizzativi, in particolare le giornate con lunghi nastri lavorativi (oltre le 10 ore), i fine settimana trascorsi al lavoro e l’accesso limitato ai servizi igienici, sono ancora comuni in questa professione. Nel 2024, solo il 30% ha dichiarato di non avere un giorno di la-



Distribuzione dei DMS per posizione del corpo, % basate su 419 risposte. Cifre di Unisanté.

voro superiore alle 10 ore. Più del 20% ha dichiarato di lavorare più di 10 ore due volte alla settimana. Quasi il 70 % aveva lavorato un intero fine settimana nelle quattro settimane precedenti l’indagine.

Aggressività

I rapporti con i passeggeri e gli altri utenti della strada sono un importante fattore di stress: la paura di un incidente e l’aggressività si manifestano almeno una volta al giorno per oltre il 40 % dei/delle conducenti.

Salute fisica

Quando le sollecitazioni sono troppo intense e prolungate, è prevedibile un impatto negativo sulla salute. Le malattie più comuni in questo settore professionale sono, in ordine di importanza: 1. Allergia (raffreddore da fieno (21 % dei/delle interpellati/e), 2. Ipertensione arteriosa (20 %), 3. Disturbi da reflusso gastro-esofageo (bruciore di stomaco e reflusso acido, 19%), 4. Ernia discale (19 %), 5. Artrite (15 %), 6. Disturbi dell’orecchio interno (14 %)

Come nelle indagini precedenti, i disturbi muscoloscheletrici (DMS) hanno un impatto notevole sulla salute dei/delle conducenti. Sono distribuiti in un’ampia gamma di aree del corpo, ma si concentrano principalmente nella schiena, nelle spalle e nel collo (vedi grafico).

Salute mentale

Un terzo degli/delle intervistati/e percepisce alti livelli di stress nel proprio lavoro. È noto che lo stress ha un impatto negativo sulla qualità del sonno. La metà dei/delle partecipanti allo studio ha problemi di sonno, soprattutto insonnia. Questi problemi impediscono un recupero adeguato e possono portare a problemi di salute fisica e mentale.

In questo studio, il 15% degli/delle intervistati/era ad alto rischio di burnout e il 20% era a rischio moderato. Un’analisi più dettagliata mostra che il rischio di burnout aumenta del 4% per ogni giorno lavorativo supplementare lungo (> 10 ore) a settimana, e raddoppia in caso di esposizione allo stress legato al lavoro e allo squilibrio tra sforzi compiuti e riconoscenza. Nonostante ciò, i/delle conducenti si sentono generalmente soddisfatti della loro qualità di vita (65%) e della loro salute (65%).

In questa presentazione vengono illustrati solo alcuni dei risultati, che tuttavia forniscono già un’idea delle sfide quotidiane che il personale di guida deve affrontare e delle misure che devono essere messe in atto per ridurle. Il progetto è appena iniziato! Partecipate e scoprite di più su www.trapheac.ch/it/partecipare-allo-studio.

1. SEV, VPOD e Syndicom, Associazione dei TP e gli Uffici federali dell’ambiente, dei trasporti, della statistica e della sanità.

COLPI DI DIRITTO

Piani di servizio e protezione dei dati

§ Servizio giuridico del SEV

Piani di servizio: a volte, la trepidazione dell’attesa della loro comunicazione lascia il posto alla frustrazione, quando si constata che il giorno di libero richiesto non è stato concesso. È una situazione che chi lavora a turni ha senz’altro già vissuto e che conosce molto bene. Senza perdersi d’animo, si contattano colleghe e colleghi per chiedere loro un cambio di turno. Cosa che in genere riesce. Almeno sinora.

Dal 1° settembre 2023 è entrata in vigore la nuova legge sulla protezione dei dati (LPD) che continua a suscitare una certa confusione e a essere applicata in modi molto diversi quando si tratta di pubblicare dati. Tentiamo quindi di mettere un po’ d’ordine.

Legge sulla protezione dei dati LPD

La LPD ha lo scopo di proteggere i dati personali da accessi, divulgazioni o utilizzazioni non autorizzati. In linea di principio, per trattare i dati occorre un consenso. Tuttavia, non tutti i dati sono protetti allo stesso modo. La protezione si estende solo ai dati personali, ovvero a tutti quei dati che permettono di identificare una determinata persona. Tra questi rientrano generalmente nome, indirizzo, numero di telefono, data di nascita o indirizzo e-mail.

Oltre a questi dati personali generici, esiste un ambito per dati personali degni di particolare protezione, come ad esempio informazioni mediche, dati sulla situazione finanziaria o altri dati la cui divulgazione potrebbe comportare svantaggi personali.

I dati possono essere trattati solo per scopi contrattuali o legali. Devono essere sempre accessibili alla persona interessata e corretti in caso di errori. Per il trattamento dei dati particolarmente sensibili, è necessario il consenso esplicito della persona interessata.

Il piano di servizio

Il piano di servizio contiene tutte le informazioni necessarie sui turni previsti per cia-

scuna persona: nome, numero personale, numero del rispettivo turno con orario di inizio e fine e numeri dei telefoni di servizio. Non trattandosi di dati personali degni di particolare protezione, questi possono essere trattati senza un consenso esplicito dai distributori che, per ragioni operative, devono disporre dei dati di tutti i collaboratori che rientrano nel piano di servizio.

Per i membri di un team, questi dati possono essere considerati, da un lato, propri dati personali, ma dall’altro anche dati aziendali, necessari per conoscere il turno che si è chiamati a svolgere, ma anche con chi si lavora o con chi è eventualmente possibile effettuare uno scambio.

In quest’ottica, il piano di servizio non presenta particolari rischi di violazione della protezione dei dati e può quindi essere reso accessibile alle cerchie di personale che, per motivi operativi, necessitano di queste informazioni.

Fanno eccezione unicamente le assenze per motivi di salute, le quali rientrano nella categoria dei dati degni di particolare protezione. Non vi sono infatti ragioni operative che rendono necessario sapere che un collaboratore è assente per motivi di salute, ma è sufficiente essere informati della sua assenza.

Si può quindi affermare che, siccome i dati contenuti nei piani di servizio servono a scopi operativi, possono essere trattati. Possono essere visualizzati solo i dati necessari per lo svolgimento delle rispettive mansioni: per chi pianifica, tutti i dati dei collaboratori da pianificare; per i collaboratori, tutti i dati del proprio team. L’affissione o la consultazione dei turni, senza indicazione delle assenze per motivi di salute, è consentita quindi anche dal punto di vista della protezione dei dati, poiché serve al funzionamento dell’attività, è prevista e necessaria.

Nonostante la nuova legge sulla protezione dei dati risulti molto più dettagliata, non vi è alcun motivo di abbandonare le pratiche seguite in precedenza, anche perché tutte le parti preferirebbero che i cambi di turno possano avvenire in accordo con i superiori, senza dover passare necessariamente dai distributori.

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

TPF

Era di cambiamenti nella continuità

Yves Sancey. Assemblea carica di emozioni il 21 maggio a Friburgo. Più di 70 persone hanno ascoltato e ringraziato Fritz Haenni che lascia la presidenza della sezione VPT-TPF dopo 10 anni, di cui 4 dalla fusione. Ha ricordato l’importanza per lui dei valori di lealtà, solidarietà, tolleranza e coraggio civile che hanno guidato la sua azione fino alla firma del CCT che entrerà in vigore il 1° gennaio 2026. Patricia Alcaraz sarà d’ora in poi la segretaria sindacale responsabile dei tpf presso il SEV. Pablo Guarino ricoprirà un’altra funzione presso il SEV (vedi p. 4).

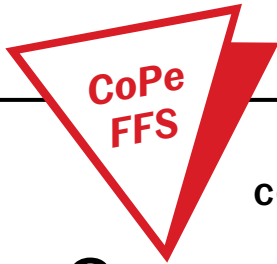
L’arrivo delle donne è una realtà nel mondo dei trasporti ed è quindi logico che Paula Pythoud, membro del comitato e conducente presso il deposito di Bulle, sia stata eletta presidente all’unanimità. Per lei, «l’unione fa la

forza». La vicepresidenza va a Laura Jorand, del deposito di Friburgo, motivata a «sostenere i colleghi». La rappresentante dei controllori sarà Nori Blumenstein. I membri uscenti del comitato sono stati calorosamente ringraziati. Questo comitato avrà in particolare il compito di assicurarsi della buona applicazione del CCT e di fare da interfaccia con i colleghi per far emergere i problemi.

Fritz passa il testimone ma sarà a disposizione del nuovo comitato e continuerà a lottare, ad esempio, sulla questione della subappalto. Una risoluzione in tal senso è stata inviata per il Congresso del SEV. Alla fine dell’assemblea, è stata votata all’unanimità una risoluzione che incarica il SEV di trovare un modo per compensare la soppressione brutale della carta bianca.



Da sx a dx: la nuova presidente della sezione Paula Pythoud, il presidente del SEV Matthias Hartwich, la nuova vicepresidente della sezione Laura Jorand, Fritz Haenni, Pablo Guarino, la nuova segretaria SEV per i tpf Patricia Alcaraz e Joel Goy.



COMMISSIONI DEL PERSONALE

Congratulazioni agli eletti

Markus Fischer / Susanne Oehler (e-mail: susanne.oehler@sev-online.ch). Risultati delle elezioni scritte:

Traffico viaggiatori, CoPe superficie – PP-Produzione:

- BP-condotta dei treni centro/sud (1 seggio): Etienne Zanetti (SEV)
- BP-condotta dei treni est (1 seggio): Jan Zweifel (VSLF)

Settori centrali e Immobili, CoPe superficie Immobili-Facility Management:

- IM-FM-centro (1 seggio): Peter Mäder (SEV)
- Cargo, CoPe superficie:**
- Cargo centro (2 seggi): Lucien Brügger (SEV) e Iwan Blatter (SEV)
- Cargo Asset Management (1 seggio): Frank Grundmann (SEV)

Nuovi membri CoPe eletti tacitamente:

Traffico viaggiatori (= P):

- CoPe divisione P – produzione & mercato:*
- MP-Mercato Supporto (1 seggio): rimane vacante
- PP-UHR (1 seggio): Hasan Demiral (SEV)
- PP-TPO (1 s.): Thomas Bernasconi (SEV)
- CoPe superficie P – divisione mercato:*
- MP-Mercato VS/VGB Zurigo ovest (1 seggio): Jasmin Winz (SEV)
- MP-Mercato VS/VGB Lemano est (1 seggio): Lionel Fournier (SEV)

- CoPe superficie P – divisione produzione:*
- PP-Produzione BP-KB (1 seggio): Aleksandra Scheiber (SEV)
- PP-Produzione UHR–SAN (= impianti di servizio) Reparaturcenter Zürich Altstetten RZA (1 seggio): Goran Bijelic (SEV)
- PP-Produzione UHR–SAN Ginevra (1 seggio): Franck Michelet (SEV)
- PP-Produzione UHR–Officine Yverdon (1 seggio): Nicolas Goël (SEV)

- PP-Supporto Bellinzona & Pollegio (1 seggio): Micaele Birra (SEV)
- PP-Supporto Produzione SUP (1 seggio): Zoé Eichenberger (SEV)
- PP-Produzione BP-Cleaning/Manovra regione est (1 seggio per BP-Cleaning): Dance Handke (SEV)

Infrastruttura:

CoPe divisione Infrastruttura:

- I-Supporto: I-SQU, I-HR, I-F, I-DET (1 seggio): André Eggimann (SEV)
- CoPe superficie Infrastruttura:*
- Orario ed esercizio (= FUB): Gestione dell’esercizio regione centro (1 s.): rimane vacante
- FUB: Gestione dell’esercizio regione sud (1 seggio): Thomas Sulmoni (SEV)
- FUB: Intervento regione ovest (1 seggio): Nicolas Turuvani (SEV)
- FUB: Intervento regione est (1 seggio): Ramon Häberlin (SEV)
- Disponibilità e manutenzione : Sorveglianza I-VU-UUEW (1 seggio): Kristiyan Ueney (SEV)
- Acquisti, supply chain e produzione: sicurezza sui cantieri I-ESP-BSI (1 seggio): Daniel Merker-Senn (SEV)
- Energia, Finanze, Human Resources, Sicurezza/qualità/ambiente (= SQU), sviluppo della divisione (1 seggio): Martin Justra (SEV)

Settori centrali e Immobili:

CoPe divisione Settori centrali e Immobili:

- circondario elettorale Settori centrali (1 seggio riservato per IT): Joe Scheidegger (SEV)

Cargo:

CoPe superficie Cargo:

- Superficie ovest (2 seggi): Gregory W. Albert Preti (SEV), Bruno Schmid (VSLF)
- Aarepark (1 seggio): Michèl Leone (SEV)

TPG - GINEVRA

Rifiutata la revisione totale degli orari. Riprendono i negoziati

Yves Sancey. Il protocollo d'intesa del 6 maggio 2024 aveva permesso la revoca di un preavviso di sciopero. Uno dei suoi impegni riguardava la creazione di un gruppo di lavoro per attuare una riforma totale del sistema degli orari al fine di renderli meno gravosi. Questo doveva rispondere alla richiesta iniziale del SEV di eliminare qualsiasi turno di guida superiore a 4 ore per turno di lavoro e di ridurre l'ampiezza dell'intervallo dei turni a un massimo di 12 ore. Dopo un lavoro svolto seriamente, ma in un tempo relativamente breve, è stata presentata una proposta.

Questa, con un'implementazione prevista per la fase di dicembre 2025, poteva avvenire solo se tutte le parti davano il loro consenso. Il SEV ha quindi consultato i suoi membri autisti tra il 20 marzo e il 17 aprile.

Il risultato di questa consultazione è inequivocabile. Quasi l'81% dei votanti ha dato mandato al comitato SEV-tpg di respingere la riforma totale degli orari proposta e di tornare al tavolo delle trattative.

Per Aurélie Lelong, segretaria sindacale SEV, «Le ragioni del rifiuto sono la semplificazione eccessiva degli orari e la maggiore flessibilità del lavoro che ne derivava. Si chiedeva ai colleghi e alle colleghe di rinunciare alla pianificazione annuale dei turni di servizio, un diritto fondamentale garantito dalla legge sulla durata del lavoro (LDL). Semplificando eccessivamente gli orari, passando da 37 a 5 turni, si arrivava a fasce estremamente ampie che superavano le 12 ore di ampiezza. Questo è problematico rispetto al rispetto stesso della legge».

Nelle proposte del gruppo di lavoro, una misura era comunque difesa dal SEV. Si tratta dell'introduzione

di un tempo amministrativo di 14 minuti necessario alla crescente digitalizzazione del lavoro di conducente (consultazione di documenti e email sul tablet, in particolare). Questa introduzione di un tempo amministrativo, quindi fuori dalla guida, permetteva anche di rispondere alla richiesta del SEV di ridurre i turni di guida a 4 ore.

Il SEV non è soddisfatto di questa non-entrata in materia. «Se il risultato non era buono, le intenzioni non erano cattive. Questo non deve essere sinonimo di status quo», riassume Aurélie. Il SEV ha chiesto alla direzione dell'azienda di riaprire le trattative sugli orari di guida.

Durante l'incontro periodico Exploitation dell'8 maggio, il SEV ha ricordato le sue richieste: turni di guida di massimo 4 ore con un tempo amministrativo di 14 minuti, ampiezza delle fasce d'intervallo a un massimo di 12 ore, miglioramento dei turni.

I tpg hanno risposto che l'introduzione di un tempo amministrativo non è fattibile per la fase di dicembre 2025, ma che questo argomento rimane aperto nell'ambito del lavoro di riduzione dei turni di guida superiori a 4 ore.

Per quanto riguarda la riduzione dell'ampiezza attuale dell'intervallo dei turni, l'azienda ha annunciato l'impossibilità di un'implementazione per la fase di dicembre 2025, ma la prevede per una potenziale fase intermedia nel 2026.

In cambio di questi ritardi, i tpg propongono il mantenimento del sistema di compensazione della gravosità della guida oltre la data inizialmente fissata al 31 dicembre. Le trattative continueranno in un quadro ancora da definire. Scadenze concrete saranno stabilite durante la prossima riunione periodica di Exploitation nel mese di giugno.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Comitato centrale con tanta carne al fuoco

Servizio stampa ZPV. Il presidente centrale ZPV Ralph Kessler ha accolto i membri del comitato centrale al ristorante Linden di Stettlen per la seconda seduta dell'anno, il cui ordine del giorno prevedeva diversi temi interessanti, affrontati con molto slancio.

Finanze

Dopo la prima riunione, molte colleghe e colleghi membri impegnati hanno ricevuto una bella sorpresa: chi ha annunciato le proprie prestazioni ZK ha ricevuto in premio un buono per il cinema.

Colloqui per la definizione delle priorità

Il 31.03.2025 ha avuto luogo un colloquio tra Ralph Kessler e Ladina Purtschert che, per una volta, non ha approfondito temi di attualità, ma si è concentrato sul significato per la ZPV del concetto di «buona fede». A inizio anno, le FFS avevano pianificato di utilizzare personale in formazione per i controlli sporadici, contrariamente a quanto promesso in dicembre, quando avevano affermato di rinunciare a impieghi autonomi nel traffico regionale. Al termine del colloquio è stato convenuto di ri-

nunciare a simili impieghi dal 1° maggio 2025. La ZPV ha ribadito a chiare lettere di aspettarsi una comunicazione chiara e trasparente da parte delle FFS su questi temi importanti. Il prossimo colloquio è stato spostato al 2 maggio 2025.

Pianificazione integrata della produzione (IPP)

L'implementazione di IVU.rail è stata rinviata al cambio d'orario del dicembre 2027 a causa dei problemi di interfaccia con i sistemi attuali.

Violenza nei treni

L'argomento mantiene tutta la sua importanza e attualità e le aggressioni verbali e fisiche nei confronti del personale sono ancora troppo frequenti. Verrà quindi ripreso dall'assemblea dei delegati ZPV dell'11 giugno, con un intervento di Michael Perler, capo della Polizia dei trasporti TPO e al congresso SEV del 12 e 13 giugno con una tavola rotonda. Nel 2000, era stata sottoscritta la «Charta contro la violenza». 25 anni dopo, è giunto il tempo di rinnovarla. Il 3 settembre 2025 vi sarà una giornata d'azione contro la violenza e vi chiediamo di prendere nota di questa data. Alla tavola rotonda del 1°

aprile, abbiamo appreso che anche le FFS stanno preparando provvedimenti contro la violenza nei treni.

Processo di partenza orientato alla clientela

Il «processo di partenza orientato alla clientela» (KOA) verrà introdotto sulla linea IR13 Zurigo - St. Gallo - Sargans dal cambiamento d'orario 2025/2026, in modo da ricavare indicazioni che, secondo il presidente della CoPe superficie René Furrer, potrebbero risultare utili per l'implementazione su tutta la rete. Nel frattempo, la pressione sul personale treno per il raggiungimento degli obiettivi di puntualità dell'IR 13 è un po' scemata, anche perché ci si è finalmente resi conto che la «pepa tencia» per questi ritardi non può semplicemente essere rifilata al personale.

RhB

Il rapporto delle ferrovie retiche RhB riporta di numerose discussioni sui cambiamenti del regolamento per le vacanze. Positivi sono invece i passi avanti sulle nuove uniformi. Per migliorare la puntualità, verrà pubblicato un nuovo orario che tiene conto dei numerosi cantieri, valido dal 19 maggio al 26 ottobre.

CoPe

CoPe KB superficie: al termine dell'analisi della sicurezza sui treni e nelle stazioni svolta a livello di gruppo con il CEO Vincent Ducrot, sono stati definiti tre ambiti da approfondire: video, presenza e prevenzione.

È poi stato svolto un sondaggio anonimo sul tema discriminazione, molestie e mobbing, i cui risultati

sono stati analizzati a livello di KB e hanno portato alla definizione dei primi provvedimenti. Tutti i dirigenti hanno ricevuto una formazione per sostenere al meglio collaboratrici e collaboratori.

Tramite i beacons posti nelle vetture, verrà migliorata anche la ricezione del segnale di allarme generato via App, in modo da rilevare con maggior precisione la posizione del personale in difficoltà.

La ZPV si congratula con Aleksandra Scheiber per la sua elezione come rappresentante di Basilea nella CoPe superficie KB.

Trattative BAR

Dopo che la ZPV si era ritirata dal gruppo di lavoro a causa della mancata buona fede da parte delle FFS, il vicepresidente ZPV Massimo Brigatti e il segretario sindacale SEV René Zürcher hanno riferito degli avvenimenti delle ultime settimane. La discussione è quindi tornata sull'atteggiamento delle FFS riguardante l'impiego di personale in formazione e il processo di partenza orientato alla clientela e, alla fine, ha permesso di trovare un accordo sulla strategia futura della ZPV.

All'unanimità, è stato deciso di ritornare al tavolo delle trattative, mentre la decisione di dare mandato ai delegati Ralph Kessler e Massimo Brigatti di negoziare anche finestre temporali e fasce d'orario è passata solo per il rotto della cuffia, con un risultato di 25 voti contro 17.

La decisione finale sul risultato delle trattative sulla BAR KB competerà alla commissione BAR della ZPV, composta dalle e dai presidenti sezionali e dalla direzione sindacale ZPV.

IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7836.

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

Editore: SEV, sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), 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

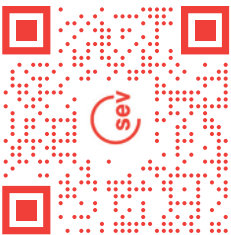
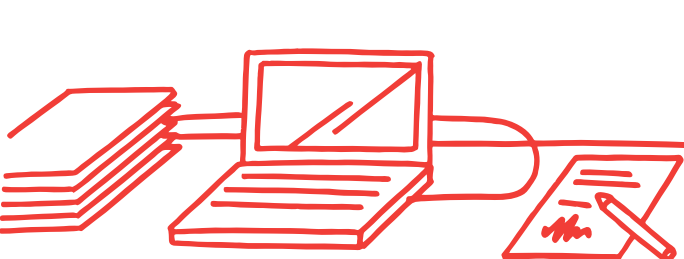
Pubblicità: Sindacato del personale dei trasporti SEV, Pubblicità, casella postale, 3000 Berna 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, sev-online.ch

Prestampa: CH Regionalmedien AG

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: lunedì 23 giugno 2025

Chiusura redazionale: 10 giugno, ore 10.00.



sev-online.ch

ZPV
Ticino

02.06
Assemblea sezionale

Quando? Lunedì **2 giugno**, dalle **17.00**.

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

Ordine del giorno: **1.**Saluto introduttivo; **2.** Nomina scrutatori ed estensore del protocollo; **3.** Approvazione ordine del giorno; **4.** Approvazione verbale ultima assemblea; **5.** Relazione del presidente; **6.** Relazione su temi d'attualità con segretario regionale SEV Ticino; **7.** Informazione inerente le trattative BAR in corso; **8.** Rapporto del cassiere e dei revisori dei conti e approvazione dei conti 2024; **9.** Nomina di un membro di Comitato; **10.** Nomina di un supplente nella Commissione di gestione; **11.** Nomina delegato Unione Sindacale Bellinzona; **12.** Eventuali.

Nel corso dell'assemblea avremo il piacere di ospitare il Segretario Regionale SEV Ticino – **Angelo Stroppini**, che parlerà dei principali temi d'attualità regionale oltre a darci varie news sindacali. All'ordine del giorno, avremo anche il gradito intervento di **Massimo Brigatti** – Vicepresidente della sotto-federazione ZPV nonché Delegato sulle trattative BAR, il quale informerà sull'ulteriore sviluppo delle regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro del Personale Treno.

Il verbale dell'ultima assemblea 2024 è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Al termine dell'Assemblea seguiranno aperitivo e cena ufficiale che saranno **offerti** ai partecipanti dalla nostra sezione Ticino.

Iscrizione: per motivi organizzativi vi chiediamo di confermare la vostra presenza con **l'apposita lista esposta nei depositi del personale treno** di Bellinzona o Chiasso **entro il 28 maggio**.

Dopo diversi anni torneremo ad utilizzare il treno per la nostra tradizionale gita primaverile. Meta non consueta, ma conosciuta ai più **S.Maria Maggiore in Valle Vigizzo** dove avremo l'opportunità di visitare il **Museo degli Spazzacamini** come pure la **Casa dei Profumi**. **Arriveremo a S.Maria Maggiore alle ore 10.54** e in poco meno di 10 minuti raggiungeremo la piazza del borgo che ospita il Museo, la Casa dei Profumi, la chiesa e anche un bar. Per la visita al Museo e alla Casa dei profumi dovremo suddividerci in due gruppi che alternativamente visiteranno accompagnati da guide locali. **Al termine della visita della durata di ca 30 minuti torneremo verso la stazione all'albergo Miramonti per il pranzo.**

Menu:

- prosciutto crudo della Valle e lardo nostrano con fagioli alla Vigezzina,
- pennette alla Miramonti,
- risottino alle erbe della Valgrande,
- filettino di maialino al rosso ossolano con contorni di stagione e per finire
- un gelato artigianale al mirtillo.

Il tutto accompagnato da un buon vino rosso, acqua minerale e caffè vigezzino.

Dopo il pranzo tempo disponibile per visite individuali.

Il costo del pranzo e delle visite è offerto dalla Sezione SEV-PV Ticino e Moesano.

Costi: i partecipanti dovranno acquistare **un biglietto andata e ritorno per S.Maria Maggiore o, se più conveniente una carta giornaliera FVP.**

Attenzione: ricordatevi i documenti d'identità per varcare la frontiera

Iscrizione: entro e non oltre lunedì 2 giugno, ma per questioni organizzative vi saremmo grati per un annuncio tempestivo a:

Sopraceneri: Marco Hefti, 078 846 91 73;
heftimarco@gmail.com

Sottoceneri: Massimo Piccioli, 079 505 11 07
pimax1954@bluewin.ch

Orari dei treni dal Ticino:

Da Airolo pt. 8.02 - Treno Gottardo ferma ad Ambri, Faido, Lavorgo, Bodio, Biasca

Bellinzona pt. 9.04 - con arrivo a **Locarno alle 9.27**

Da Chiasso pt. 8.11 - RE80 per Locarno – ferma a Mendrisio, Paradiso e Lugano. **arrivo a Locarno 9.08 oppure**

Da Chiasso pt. 8.34 - RE80 per Locarno – ferma a Mendrisio, Paradiso e Lugano; **arrivo a Locarno 9.38**

Da Locarno stazione FART pt. ore 9.51

Per il ritorno treno in partenza alle ore 16.12 da S.Maria Maggiore

VPT
pensionati

11.09
Gita sul Rigi

Partenza al più tardi dalla **Rigibahn di Arth-Goldau alle 11:08** o da **Vitznau alle 11:15** con arrivo da entrambe le direzioni alle **11:47 a Rigi Kulm**. Scegliete voi stessi l'orario e la variante di viaggio più adatta a voi.

Programma:

Ore **12.00**, discorsi del presidente centrale Gilbert D'Alessandro, del presidente SEV Matthias Hartwich e del nuovo vicepresidente SEV; ore **13.15**, pranzo in comune; ore **15.30**, fine dell'incontro

Il numero di posti è limitato. Il comitato della sezione pensionati ha quindi stabilito un criterio di ripartizione dei partecipanti in base al numero di posti per sezione. **L'iscrizione avviene tramite i presidenti delle sezioni.**

Link: <https://vpt-online.ch>

Termine ultimo per l'iscrizione: 1° luglio. Per qualsiasi domanda, si prega di contattare il presidente della propria sezione.

Stop alle molestie

Insieme per un ambiente di lavoro sicuro

Formazione con l'avvocata Valerie Debernardi

Sala Solaruna - Inclusione Andicap

(Via Linoleum 7 - Giubiasco)

10.00 - 12.00

A seguire aperitivo offerto

Evento gratuito.

Iscrizione gradita a:

uss-ti@bluewin.ch

Sabato 14 giugno

SGB USS

coo syndicom

vpod ticino

SSM

UNIA

I NOSTRI MORTI

Dotta-Lombardi Carmelina; 1934; Vedova di Eligio, Airolo, PV Ticino e Moesano.

ASSEMBLEA GENERALE TS TICINO

Tra attività di sezione e preoccupazione per FFS Cargo

SEV. Giovedì 22 maggio a Rovio ha avuto luogo l'assemblea generale della sezione TS Ticino. Il presidente Nicola Sacco ha dato il via ai lavori salutando i numerosi presenti, tra i quali Davide Perini (BAU), Franco Luca (AS) e Thomas Giedemann (segretario sindacale SEV).

La parola è poi passata a Mauro Giacolini, che ha dato lettura del verbale dell'assemblea dello scorso anno. Documento perfettamente redatto e che è stato approvato con un grande applauso.

Si è poi passati al rapporto del presidente sezionale, il quale ha illustrato i vari e ampi ambiti nei quali la sezione è attiva: dal servizio agli apparecchi automatici RIDA alla manutenzione del materiale rotabile, sia pesante come praticata alle Officine di Bellinzona, che leggera, presente a Bellinzona in Via Pedemonte (Viaggiatori) e a Chiasso in Via Rampa per quanto riguarda Cargo. Senza dimenticare l'importante ambito dei controllori tecnici, cioè i verificatori di un tempo e del personale addetto alla pulizia, sui treni e nelle stazioni.

Si è quindi passati a tematizzare i conti sezionali, che nel 2024 si sono chiusi con una perdita. Questa situazione si trascina purtroppo da qualche anno, tanto che l'assemblea dello scorso anno decise di affrontarla tramite un adeguamento della quota. Questo tuttavia, per

questioni statutarie, è stato potuto porre in essere solo per il primo gennaio del corrente anno: pertanto sarà l'anno contabile 2025 a trarne beneficio.

A seguire, prima i revisori, tramite il loro rapporto, e poi l'assemblea hanno approvato all'unanimità i conti 2024.

La parola è poi passata a Maurizio Sulmoni che, dopo aver portato i saluti da parte del comitato centrale, ha tematizzato i progetti di riorganizzazione attualmente in atto presso FFS Cargo. Questione ripresa giocoforza da Thomas Giedemann (vedi a pag.10). Il mattino stesso infatti, il direttore Muhm ha incontrato il personale ticinese comunicando il taglio di una quarantina di posti di lavoro nel nostro Cantone. Con questo direttore, nessun collaboratore di alcun servizio di qualsiasi luogo della Svizzera può sentirsi al riparo dal taglio del proprio posto di lavoro. Secondo Giedemann, se FFS Cargo proseguirà su questo binario, metterà in serio pericolo la propria futura esistenza. Il SEV ha reagito a questa comunicazione convocando un'assemblea per discuterne con i propri affiliati.

Dopo queste note molto allarmanti, l'assemblea è poi giunta alla sua conclusione e i presenti hanno potuto assaporare le pietanze preparate dal team della cucina.

PV Ticino e Moesano

05.06
Gita sezionale

La PV Ticino e Moesano, ferrovieri pensionati, organizza l'annuale gita sezionale, **aperta anche ai membri VPT.**

Agenda

7/25

Colonie dei Sindacati

Sono aperte le iscrizioni!

Se hai tra 5 e 14 anni, vieni con noi in Colonia in Leventina!

dal 30 giugno al 14 luglio 2025 o dal 16 luglio al 30 luglio 2025

Vi aspettiamo!

per info o iscrizione, consultare www.coloniedeisindacati.ch oppure contattaci: - Tel. 091 826 35 77 - cell. o Whatsapp: 079 681 42 96 - info@coloniedeisindacati.ch

COLONIE del SINDACATO

100 anni dal 1923

MOLESTIE SUL POSTO DI LAVORO

Si conosce solo la punta dell'iceberg



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Le molestie sul posto di lavoro rappresentano un problema grave e diffuso con conseguenze pesanti per le vittime e l'ambiente lavorativo. Purtroppo quanto arriva in aula è solo la punta dell'iceberg, in una cultura che ancora troppo spesso tende a minimizzare la questione e con vittime che finiscono per decidere di non denunciare. È fondamentale che le aziende adottino misure efficaci per prevenire e affrontare le molestie, promuovendo un clima di rispetto e non ostile alla denuncia. Ne abbiamo discusso con Valerie Debernardi, avvocat

Avvocata Debernardi, innanzitutto cosa si intende per molestie sessuali sul posto di lavoro?

In Svizzera è la Legge sulla parità (LPar) che si occupa delle molestie sessuali sul posto di lavoro, all'articolo 4, che recita: «Per comportamento discriminante si intende qualsiasi comportamento molesto di natura sessuale o qualsivoglia altro comportamento connesso con il sesso, che leda la dignità della persona sul posto di lavoro, in particolare il proferire minacce, promettere vantaggi, imporre obblighi o esercitare pressioni di varia natura su un lavoratore per ottenerne favori di tipo sessuale». Una definizione volutamente molto generale e ampia e

che include battute che riguardano la sfera sessuale e di genere. Ad esempio, una battuta o un apprezzamento sul fisico di una collega per la Legge è una molestia.

Poi, ci si può appoggiare sulla giurisprudenza e sul diritto internazionale, che sono più specifici. In realtà credo che una vittima sia sempre in chiaro su cosa sia una molestia quando la subisce e gli autori fanno semplicemente finta di non saperlo. Si tratta comunque, in generale, di comportamenti che impediscono un clima sereno al lavoro.

In Svizzera ci sono delle molestie che si verificano più spesso di altre sul posto di lavoro?

Difficile da dire, quello che vediamo e sappiamo è solo la punta dell'iceberg, poiché, purtroppo, è ancora molto difficile che si arrivi alla denuncia. Nei tribunali arriva solo una minima parte di molestie, ma temo che le battute a sfondo sessuale e/o sessista siano all'ordine del giorno in molti luoghi di lavoro, senza che nessuno dica niente. Spesso quando un caso arriva in tribunale si tratta di un caso grave e mi è già capitato di seguire dei casi che inizialmente erano per delle battute sul fisico o degli inviti non richiesti, che poi in realtà, andando avanti, si è scoperto nascondessero fatti più gravi.

In generale possiamo dire che le molestie sessuali colpiscono più spesso le donne e le minoranze di genere (appartenenti alla comunità Lgbtq+).

Quali obblighi hanno i datori di lavoro per prevenire e contrastare le molestie sul posto di lavoro?

Il datore di lavoro ha l'obbligo di prevenzione. Deve fare in modo che tutti i suoi impiegati sappiano cos'è una molestia e che è vietata. Se viene informato di molestie, deve intraprendere indagini efficaci e adatte al contesto, senza che questo crei un clima di lavoro ostile alla denuncia: se i dipendenti non si sentono in diritto di denunciare, questa è già una violazione. Il datore di lavoro non può semplicemente nascondersi dietro a un «non sapevo», soprattutto se viene dimostrato che l'ambiente sul posto di lavoro era/è ostile alla denuncia.

Cosa può fare una lavoratrice o un lavoratore se ritiene di essere vittima di molestie?

Dipende dal contesto. Prima di tutto sarebbe importante che la persona ne parli con i suoi superiori e con le risorse umane, questo per lasciare una traccia almeno di un tentativo di denuncia. Se questo risulta troppo difficile o addirittura impossibile, allora la persona può rivolgersi al proprio sindacato. In ogni caso, più la persona ne parla, più si sta proteggendo da eventuali ritorsioni per aver denunciato.

Se la vittima viene licenziata o spinta al licenziamento, ci sono principalmente due vie che può intraprendere: una procedura di diritto civile (diritto del lavoro) o una procedura di diritto penale. Nel primo caso, sarà il datore di lavoro ad essere sotto accusa, per non aver protetto in modo efficace il/la lavoratore/trice o preso delle misure preventive per evitare le molestie. Nel secondo caso sarà invece il molestatore a dover

rispondere dei suoi gesti. Nel caso in cui il datore di lavoro sia anche il molestatore, nel codice penale esiste un apposito articolo (193 CP). Un procedimento non esclude comunque l'altro.

Quello che succede è che spesso la vittima si senta ferita più dal fatto di non essere stata protetta dal datore di lavoro che non dalla molestia, in questo caso sceglierà il procedimento civile, anche nel caso di molestie gravi.

.....

Valerie Debernardi

Specializzata in diritto del lavoro. Assiste individui, sindacati e altre organizzazioni in contenziosi strategici portati davanti a tribunali cantonali e nazionali. È coinvolta in procedimenti giudiziari e extragiudiziari, in particolare in casi di discriminazione e tratta di esseri umani. Assiste regolarmente i dipendenti nei loro rapporti e nelle trattative con i datori di lavoro e assiste le istituzioni nell'analisi di regolamenti e altre disposizioni legali. Ha conseguito un master bilingue in diritto pubblico presso le Università di Ginevra e Basilea. Ammessa all'albo degli avvocati di Ginevra nel 2021, dal 2020 fa parte dello studio Peter & Moreau. Prima ha lavorato come avvocato per Unia.

È membro della Rete di avvocati e ONG del Consiglio d'Europa specializzati nell'assistenza alle donne vittime di violenza e membro del comitato dell'Associazione Viol-Secours e dell'Associazione dei giuristi progressisti (AJP)



LUCE E ARCHITETTURA

Eve Stockhammer

L'artista e scrittrice bernese Eve Stockhammer, nota per i suoi dipinti, installazioni e cartoni animati, ma anche per i suoi libri e le sue fotografie. In viaggio, porta sempre la mac-

china fotografica per catturare paesaggi, persone, animali e edifici imponenti. Qui il bellissimo ponte pedonale "Passerelle Saint Georges" a Lione, con vista sul centro storico,

patrimonio mondiale dell'UNESCO. I raggi del sole inondano di una luce dorata l'edificio e il paesaggio circostante, creando un'atmosfera quasi senza tempo. www.eveandart.com

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Come si chiama il nuovo presidente dell’ETF?

a. Jon Pult
b. Matthias Hartwich
c. Giorgio Tuti
2. Quali organi del SEV saranno eletti durante il Congresso?

a. Commissione di gestione, direzione sindacale, presidenza del comitato
b. Presidenti e presidenti delle sottofederazioni
c. Tutti i membri del Comitato
3. Quando 2 persone condividono una posizione ai vertici si dice...

a. Flopcaring
b. Topsharing
c. Coupling
4. Quali successi hanno festeggiato i sindacati alle urne nel 2024?

a. Si alla legge sui trasporti pubblici e no alla legge sulla protezione dei dati
b. Si all’imposta di successione e no alla legge sulle lobby
c. Si alla 13a AVS e no alla riforma della LPP

Potete rispondere alle domande del concorso entro
martedì 10 giugno 2025;

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

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

Soluzione dell’edizione numero 6/2025:
c/b/a/c

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Jean-Pierre Sterchi**, di **Montreux**, membro **VPT MOB**.

SULLE ORME DI ...

Karin Hofmann, la prima marinaia in Svizzera

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Nel 1988 Karin Hofmann scrisse una pagina di storia: divenne infatti marinaia, come prima donna del nostro Paese. Con determinazione e abilità artigianali, questa pioniera si è conquistata il suo posto sul ponte ed è diventata un esempio per molte altre donne. Oggi lavora al Centro per la tecnica ferroviaria delle FFS a Hägendorf.

I lavori manuali avevano affascinato Karin Hofmann sin da bambina. Suo padre gestiva una falegnameria e carpenteria. Negli anni Settanta però non era così consueto che una ragazza mirasse a una professione artigianale e tirasse calci a un pallone. Invece lei ha fatto entrambe le cose: nel 1987 ha svolto con successo l'apprendistato di carpentiere edile. Il fatto di lottare contro rigidi stereotipi è stato per lei più un incentivo che un ostacolo.

Sempre nel 1987 destò la sua attenzione un annuncio della Navigazione del Lago di Costanza, ai tempi ancora di proprietà delle FFS. Si cercavano marinai con una formazione artigianale, una qualsiasi andava bene. Però invece di un invito a un colloquio, a Karin Hofmann fu assegnato un posto alla pulizia dei veicoli a Rorschach. «Semplicemente nessuno ai tempi voleva donne in questo ambito lavorativo», dice guardandosi indietro. A impegnarsi per lei fu soltanto un responsabile della Centrale FFS del circondario III. Nel gennaio del 1988, a Romanshorn, Karin Hofmann poté finalmente intraprendere la carriera di prima marinaia svizzera.

Una pioniera combattiva

Gli esordi non furono certo facili. Nessuno sapeva veramente che farsene di una donna in una simile funzione. Karin dovette addirittura promettere che non sarebbe rimasta incinta nei primi quattro anni. Non aveva nemmeno un'uniforme; la prima le fu consegnata soltanto dopo sei mesi. «Non esistevano né guardaroba per le donne né tantomeno gabinetti separati», ricorda, e aggiunge: «In certe aziende è ancora così.» Nonostante gli ostacoli, lei riuscì a tenere duro. Presto fu impiegata sui battelli di linea, superò tutti gli esami nautici e di altro genere e venne riconosciuta come professionista a pieno titolo. I giornali – da quelli regionali al «Blick» – la trasformarono rapidamente in una sensazione a livello nazionale: la prima donna marinaia!

Dal ponte al cantiere

Dopo nove anni a bordo dei battelli, Karin Hofmann decise che era ora di lavorare in cantiere. Qui ebbe modo di mettere a frutto le sue capacità tecniche e artigianali: d'estate sostituiva il capitano di porto, calava e alava barche e yacht, montava gli alberi alle barche a vela ed eseguiva riparazioni sui battelli di linea. «Era gratificante vedere come un'imbarcazione danneggiata tornasse a essere un gioiello», ricorda con entusiasmo. Nell'officina non era ormai più «la sola donna fra molti uomini», ma divenne presto un'apprezzata collega. L'unico dispiacere: le è stata negata la formazione di macchinista. A quei tempi la formazione in una professione tecnica era ancora inaccessibile per le donne.

Di casa sul lago

Oggi Karin vive con la sua partner a Rheineck, sul lago Bodanico. Svolge però la sua attuale professione nel Centro per la tecnica ferroviaria delle FFS a Hägendorf, dove ancora una volta è stata inizialmente l'unica donna. A causa della lunga distanza da casa, in settimana non rientra a domicilio. «Se Hägendorf è il luogo dove lavoro, Rheineck è invece quello in cui posso ricaricare le batterie.» E c'è anche spazio per il suo hobby: con la sua partner e il cane Timo solca le acque del lago di Costanza su una vecchia barca a vela. Karin preferisce trascorrere sul lago anche le vacanze.

Un modello con carattere

Karin Hofmann fa parte del SEV dal 1991. Le proposte e i corsi sindacali, soprattutto quelli delle donne SEV, sono per lei una preziosa fonte di formazione continua e di scambio. «Non ho mai voluto essere una persona che si limita a beneficiare delle conquiste fatte da altri», sottolinea. Il suo impegno verte soprattutto sulla parità nella vita lavorativa e il coraggio di affrontare anche le difficoltà. «Sono fiera di vedere giovani donne che svolgono come un fatto naturale le professioni tecniche», dichiara la 58enne, che è anche un modello per molte giovani colleghe. «Sono tuttavia consapevole che i diritti che oggi diamo per scontati sono il frutto di dure battaglie. E non possiamo smettere di impegnarci per difenderli».

Vieni a conoscere altre pioniere come Karin Hofmann: alla giornata di festeggiamenti delle donne SEV il 28 novembre 2025 a Berna.

Iscrizioni e informazioni: <https://sev-online.ch/il-sev/donne/bildungstagung.php>

OGGETTI SMARRITI

Schlorian

