



SEV N.9

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CASSE PENSIONI

Prestate molta attenzione!

Editoriale di Aroldo Cambi,
amministratore finanze del SEV

Da oltre un decennio mi occupo di questioni operative e strategiche riguardanti il secondo pilastro e, dal punto di vista della professionalità e dell'etica, le esperienze sin qui raccolte in diversi organi e in diverse funzioni sono state oltremodo positive. Qualche settimana fa, sono stato chiamato a occuparmi di un caso molto speciale che ha richiesto un impegno molto intenso: quello della cassa pensioni della Società Navigazione del Lago di Lugano SNL.

Sino a fine 2021, la SNL era affiliata alla cassa pensioni Symova. A quel momento, presentava un ragguardevole grado di copertura di circa il 112% e usciva da un anno borsistico molto favorevole, con una performance dell'8%. In altre parole, stava vivendo una situazione pressoché ideale.

Per qualche motivo difficilmente spiegabile in modo razionale, la SNL ha comunque deciso di lasciare la CP

Symova per aderire alla CP Valitas. Quest'ultima offre una soluzione che prevede l'assunzione dei rischi assicurativi e permette, in nome della flessibilità, di affidare la gestione patrimoniale a fornitori di servizi finanziari esterni.

Alcune collaboratrici e collaboratori della SNL si sono rivolti a noi chiedendoci di analizzare l'evoluzione dal 2022. Eseguendo quanto richiesto, abbiamo riscontrato circostanze che non avrei ritenuto possibili nel contesto della previdenza svizzera. Un rappresentante delle lavoratrici e dei lavoratori che oltretutto, da quanto ci risulta, non è mai stato eletto correttamente, era al tempo stesso membro dei quadri superiori della Copernicus Wealth Management (CWM), alla quale era per finire stata affidata la gestione patrimoniale (conflitto di interessi no. 1).

Il presidente della SNL è anche presidente della holding che controlla la CWM (conflitto di interessi no. 2).

E ora i fatti e le cifre: in soli tre anni, la CWM ha fatto registrare una performance inferiore di ben il 13 percento rispetto a quella della CP Symova, mentre questa gestione patrimoniale costa qualcosa come il quintuplo. Sì, avete letto bene, non è un errore di stampa; cinque volte in più!

È un'enormità, andata a carico del grado di copertura e quindi delle collaboratrici e dei collaboratori della SNL, che si devono adesso assumere questi enormi danni finanziari. Questi fatti, ai quali si aggiungono anche diverse altre «particolarità», ci hanno per finire indotti a sporgere denuncia all'autorità di vigilanza.

Gentili colleghe e stimati colleghi, vale senz'altro la pena di prestare la massima attenzione a quanto avviene presso il vostro istituto di previdenza e di esaminare con cura il vostro certificato di previdenza. Noi siamo volentieri a disposizione per domande o chiarimenti.

Violenza

Intervista a Giorgio Andreoli, ricercatore nella gestione dei conflitti.

2

Impegno

Rendiconto delle AD delle otto sottofederazioni del SEV.

4-7

Navigazione

SNL disdice unilateralmente e illegalmente il CCL.

10

Pausa estiva

Il prossimo numero del giornale SEV sarà pubblicato il **29 agosto**. La scadenza editoriale per le sezioni è il 19 agosto, ore 10. Nel frattempo, informazioni importanti sono disponibili sul nostro sito web **sev-online.ch** o sui nostri social media. Il team di comunicazione augura a tutti e tutte una buona estate.

Grazie Chantal

La specialista della comunicazione Chantal Fischer ha lasciato il SEV alla fine di giugno. Ha lavorato con grande impegno nel team di comunicazione del SEV per sette anni, scrivendo numerosi articoli per il giornale, realizzando vari progetti, aumentando la presenza del sindacato sui social media e curando il sito web. Grazie mille, Chantal! Ad agosto il giornalista Renato Barnettta inizierà a lavorare nel team di comunicazione del SEV.

Risoluzione della ZPV

Già nel 2024 il progetto di sviluppo della funzione Capo assistenza clienti (CKB) con ambasciatori era all'ordine del giorno. Nell'ambito del proseguimento di questo progetto, il Comitato Centrale della sottofederazione ZPV ha adottato una risoluzione che è stata consegnata il 7 luglio a Ladina Purtschert, responsabile dell'unità Assistenza clienti e Cleaning (KBC). Per la ZPV è importante che la professione di assistente clienti rimanga attrattiva e possa offrire prospettive future e di sviluppo al personale.

Inchiesta sulla salute

Dal 10 giugno, tutti gli autisti di autobus che hanno compilato il questionario principale dell'indagine di coorte Trapheac Unisanté lo scorso anno possono compilare il questionario di follow-up. È più breve (30-45 minuti) perché analizza solo quest'anno. Per tenere conto delle vostre critiche, è stato elaborato in collaborazione con autisti/e partner, in modo da renderlo più chiaro, efficace e adattato alla vostra realtà. Il SEV vi invita a compilarlo in modo che l'inchiesta possa permettere di capire meglio l'impatto delle condizioni di lavoro sulla salute.



Giorgio Andreoli insegna al personale del servizio pubblico come gestire le aggressioni: «Sostengo la comunicazione non violenta».



PREVENZIONE CONTRO LA VIOLENZA

«Le aziende sono messe alla prova»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Giorgio Andreoli è operatore sociale e ricercatore in materia di pace e conflitti. Negli ultimi anni ha tenuto regolarmente corsi sulla gestione delle situazioni di violenza e sul coraggio civile, in particolare presso l'Istituto di formazione sindacale Movendo. 25 anni fa ha co-fondato il progetto di prevenzione «Insieme contro la violenza e il razzismo».

Giorgio Andreoli, da oltre 25 anni lei si occupa di conflitti e prevenzione della violenza negli spazi pubblici, compresi i trasporti pubblici. Ha notato un aumento delle aggressioni e dei maltrattamenti negli ultimi anni?

I/le partecipanti ai miei corsi riferiscono un numero crescente di aggressioni. Tuttavia, già all'inizio del nuovo millennio si erano verificate fasi di aumento della violenza. All'epoca si parlava di «violenza giovanile», seguita da numerosi progetti di prevenzione che hanno avuto un impatto. Attualmente stiamo vivendo una nuova ondata, alimentata dalle crescenti tensioni sociali.

Pensa che la pandemia e le misure ad essa legate abbiano giocato un ruolo importante?

Sicuramente. L'obbligo di indossare la mascherina e altri regolamenti governativi hanno generato nuovi conflitti. Molti passeggeri non erano tranquilli o si rifiutavano di rispettare le regole, il che ha costretto il personale a farle rispettare generando così dei conflitti. Questo ulteriore fattore di stress ha accorciato ulteriormente la già esistente «miccia corta».

Secondo lei, quali altri fattori contribuiscono ad aumentare l'aggressività?

Ce ne sono diversi: la situazione mondiale tesa, le incertezze economiche, il dibattito pola-

rizzato su razzismo e discriminazione; tutti questi fattori pesano sulle persone. A ciò si aggiunge il fatto che le norme nello spazio pubblico sono cambiate: se una volta le uniformi incutevano rispetto, ora non è più scontato. Molte persone considerano il trasporto pubblico come un servizio per il quale hanno pagato e hanno grandi aspettative nei confronti del personale. In questo modo, giustificano il loro comportamento scorretto.

Cosa è stato fatto per combattere la violenza giovanile all'inizio del nuovo millennio e cosa è necessario fare oggi?

All'epoca furono avviati numerosi progetti di prevenzione ed educazione per sensibilizzare i/le giovani e offrire loro servizi di risoluzione dei conflitti. Oggi sono di nuovo necessari programmi di ampio respiro: corsi di formazione regolari sulla comunicazione non violenta, giochi di ruolo e formazione alla de-escalation. È importante che i/le dipendenti del settore pubblico siano supportati non solo una volta, ma su base continuativa, sia attraverso corsi, sia attraverso il dialogo interno al team.

Cosa possono fare concretamente le aziende di trasporto, comprese quelle più piccole con risorse finanziarie limitate?

Le grandi aziende, ad esempio, che hanno i loro centri di formazione continua, potrebbero aprire i loro corsi e mettere le competenze a disposizione delle piccole imprese. La creazione di reti attraverso i sindacati o le associazioni di categoria può creare economie di scala e ridurre i costi. Se diverse aziende organizzano corsi di formazione comuni, tutti ne traggono vantaggio e lo scambio tra i partecipanti favorisce ulteriori effetti di apprendimento.

Come si affronta l'aggressione verbale in una situazione di vita reale?

Il mio consiglio è di non andare subito sul personale, ma di reagire in modo obiettivo: porre domande («può spiegarsi meglio?») e fissare

limiti chiari («non è di mia competenza»). In questo modo, si rimane su un piano di parità e si evita di diventare aggressivi. Se l'atmosfera continua a peggiorare, è necessario chiedere aiuto o ritirarsi dalla situazione.

E se diventa fisicamente minaccioso?

La prima cosa da fare è proteggere l'ambiente circostante e le persone non coinvolte e, se necessario, attivare una chiamata di emergenza o lanciare l'allarme.

Quale successiva presa a carico è necessaria per garantire che le persone interessate possano assimilare un'esperienza a lungo termine?

Molte aziende offrono coaching o supervisione individuale. Questi programmi devono essere sistematici e regolari. L'obiettivo è gestire lo stress acuto e rafforzare la propria resilienza a lungo termine. Anche le piccole aziende dovrebbero rendere possibili tali servizi di supporto, ad esempio collaborando con coach esterni per i conflitti. La prevenzione e la cura dei conflitti sono indissolubilmente legate. Solo chi si allena continuamente, si scambia idee e conosce i propri limiti può riuscire a risolvere i conflitti. Le aziende, le associazioni e i politici sono chiamati a promuovere strutture adeguate. Dopo tutto, uno spazio pubblico sicuro è una situazione vantaggiosa per tutti.

Carta contro la violenza

Nel 2000, numerose imprese di trasporto hanno firmato la «Carta per il miglioramento della sicurezza nei trasporti pubblici» (Carta contro la violenza). Il SEV è stato il promotore di questa carta. In occasione del suo 25° anniversario, il SEV ha rinnovato la Carta e la sta sottoponendo nuovamente alla firma delle imprese di trasporto. Il 25 novembre 2025, il SEV organizzerà a Berna una manifestazione per l'anniversario della Carta.

ACCORDO CON L'UE

Il SEV resta vigile

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 13 giugno 2025 il Consiglio federale ha finalmente pubblicato il contenuto del nuovo accordo con l'UE e lo ha inviato in consultazione. Il SEV è cautamente favorevole alla revisione dell'accordo sul trasporto terrestre nell'ambito del pacchetto di trattati dell'UE, ma non senza riserve: per il SEV è chiaro che l'apertura del traffico ferroviario internazionale alle imprese straniere può essere appoggiata solo in presenza di efficaci garanzie sociali.

Nella seduta del 13 giugno, il Consiglio federale ha approvato gli accordi del pacchetto per la stabilizzazione e l'ulteriore sviluppo delle relazioni tra la Svizzera e l'Unione europea e ha avviato il processo di consultazione. L'accordo rivisto sui trasporti terrestri contiene importanti risultati, molti dei quali sono il frutto della pressione dei sindacati. Tuttavia, non è ancora detta l'ultima parola. L'attuazione a livello nazionale, in particolare da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), sarà fondamentale.

Matthias Hartwich, presidente del SEV, sottolinea: «Siamo favorevoli a maggiori collegamenti ferroviari internazionali, ma siamo ancora critici nei confronti della liberalizzazione». Negli ultimi anni, il SEV ha messo in guardia con

forza contro l'accesso incontrollato al mercato da parte delle ferrovie straniere. È quindi ancora più importante che le richieste chiave del SEV siano state incluse nei negoziati, come la protezione dal dumping salariale e sociale.

Standard sociali come punto cruciale

In particolare, Matthias Hartwich sottolinea la possibilità, contenuta nel pacchetto negoziale, che la Svizzera continui a impedire il «dumping salariale tra il personale ferroviario proveniente dall'estero». È inoltre fondamentale che i fornitori stranieri - sia le ferrovie statali, sia le imprese private - possano essere obbligati a integrarsi nel sistema tariffario e di orario nazionale. «È estremamente importante che l'orario nazionale sincronizzato abbia la priorità nell'assegnazione delle opzioni di viaggio e che la Svizzera le regoli in modo indipendente».

Per quanto riguarda i nuovi prestatori di servizi, il SEV rimane cautamente ottimista. In futuro, le imprese straniere - anche quelle private - potrebbero certamente gestire i treni in Svizzera, ma solo al di fuori dell'orario cadenzato. «In tal caso, si tratterebbe di un servizio complementare a quello regolare. I clienti decideranno se è di loro interesse», spiega Matthias Hartwich. L'aspetto decisivo è che questi prestatori di servizi devono rispettare tutti gli standard svizzeri, «Ad esempio per quanto riguarda la sicurezza del personale e dei passeggeri, ma



Il SEV preferisce la cooperazione internazionale alla concorrenza.

soprattutto per quanto riguarda i salari e gli orari di lavoro».

Più cooperazione invece di concorrenza

Il SEV accoglie con favore la conferma che la cooperazione transfrontaliera tra fornitori di servizi consolidati, come le FFS e la Deutsche Bahn, è ancora possibile. «Dal nostro punto di vista, la cooperazione è sempre la soluzione migliore», spiega Matthias Hartwich. Il collaudato sistema di partenariato internazionale può essere rafforzato, a condizione che vengano salvaguardati anche i salari e la sicurezza. Allo stesso tempo, il SEV mette in guardia da un'eccessiva liberalizzazione, poiché la rete ferroviaria svizzera è già al limite delle sue capacità. «L'idea di nuovi servizi illimitati è ben lontana dalla realtà. Il numero di tracce libere in Svizzera è limitato. La rete ferroviaria è già al limite delle sue capacità».

Trasporto merci: respinti gli interventi dell'UE

Un altro punto critico è stata la questione degli aiuti di Stato per il trasporto merci nazionale. Anche in questo caso, il SEV è riuscito a ottenere un'importante salvaguardia: «È positivo che il trasporto ferroviario nazionale sia esente dal regolamento UE sugli aiuti di Stato», afferma Matthias Hartwich. Ciò significa che la Svizzera può continuare a sovvenzionare il tra-

sporto merci su rotaia, compreso FFS Cargo. «Ciononostante, FFS Cargo sta pianificando tagli massicci. Non tutti i problemi che abbiamo in Svizzera sono dovuti all'UE. Questo, per una volta, va detto».

Salari svizzeri su binari svizzeri

Per il SEV saranno decisive le future modalità di attuazione dell'accordo in Svizzera. «Se avremo sufficiente sicurezza per il personale e per i clienti, posso ben immaginare che sosteneremo il pacchetto di accordi», afferma Matthias Hartwich. Ma l'accordo non racchiude la lista dei desideri: «Non è l'accordo perfetto. Ma dal 1999 abbiamo visto che gli accordi bilaterali con un ammortamento sociale decente sono probabilmente la soluzione migliore».

Matthias Hartwich formula chiaramente l'aspettativa più importante nei confronti della Confederazione: «Sui binari svizzeri vanno garantiti salari svizzeri». Nessuno deve poter operare in Svizzera con condizioni di lavoro ungheresi o rumene. Sono necessarie regole vincolanti per assicurare il rispetto della legge sulla durata del lavoro e la garanzia di standard di sicurezza uniformi. Su questo tema il SEV è in stretto contatto con l'UFT, ma sottolinea: «È decisivo il modo in cui riusciamo a garantire il rispetto degli standard sociali». Il SEV resta vigile, nell'interesse del personale, dei passeggeri e di un sistema di trasporto pubblico forte in Svizzera.



Nel 2024 RailAway ha incrementato il fatturato supplementare dei trasporti pubblici di 1,4 milioni di franchi, portandolo a 23,2 milioni di franchi, rafforzando così il trasporto sostenibile per il tempo libero e garantendo posti di lavoro. RailAway è un'affiliata delle FFS che commercializza esperienze per il tempo libero e soluzioni di mobilità per conto dei trasporti pubblici. Più di 9 milioni di clienti hanno usufruito di offerte come ingressi scontati e skipass. Nel 2025 RailAway festeggia il 25° anniversario.

Da 5 anni le aziende con più di 100 dipendenti sono obbligate a effettuare analisi salariali. Un rapporto intermedio del Consiglio federale mostra che **più della metà delle aziende ignora le analisi salariali e non rispetta i requisiti di legge**. La discriminazione salariale persiste e in alcuni casi è addirittura in aumento. Il 30 giugno, 50 organizzazioni, tra cui le Donne SEV, hanno protestato a Berna contro questa situazione e hanno chiesto una revisione della legge sulla parità di genere.



PATRICK KUMMER risponde

Cosa succederà il 3 settembre?

Ho saputo che il SEV sta organizzando una giornata d'azione in tutta la Svizzera il 3 settembre.
● **Di cosa si tratta?**

Al SEV la violenza contro il personale dei trasporti pubblici ci preoccupa particolarmente. Quest'anno abbiamo deciso di farne un tema centrale. Il Congresso, con il suo spettacolare striscione, ha segnato il lancio ufficiale di questa campagna per il rispetto e la sicurezza. La giornata del 25 novembre sarà dedicata al 25° anniversario della Carta contro la violenza. Ci auguriamo che molte imprese di trasporto pubblico sottoscrivano la nuova Carta. La giornata di azione sul territorio, che si svolgerà in tutta la Svizzera il 3 settembre, rappresenta un altro momento importante. Ogni anno, il SEV trasformerà il 3 settembre in una giornata di azione contro la violenza nei confronti del personale dei trasporti pubblici.

Il prossimo 3 settembre distribuiremo volantini a livello locale per sensibilizzare l'utenza sul problema e chiedere di mostrare rispetto per tutti i colleghi e tutte le colleghe del trasporto pubblico. Lavo-

rano ogni giorno al servizio della mobilità e meritano rispetto. Non tolleriamo insulti o violenze verbali, sessuali o fisiche.

In secondo luogo, incontreremo anche i nostri membri per distribuire spille e braccialetti con la scritta «Rispetto. Stop violenza» e cartoline con il titolo «Aggressioni: misure immediate»; li informeremo anche su cosa fare in caso di aggressione, soprattutto nei confronti dell'impresa e delle autorità.

Ogni regione organizzerà questa giornata in base a questo concetto, ma si adatterà alle esigenze del territorio attraverso testimonianze di colleghi e colleghe e, in alcuni casi, con informazioni per i media. Sono già previste attività a Berna, Thun, San Gallo, Losanna, Ginevra, Locarno, Bellinzona e alla stazione degli autobus di Lugano. Se le sezioni desiderano organizzare qualcosa in questa giornata, possono contattare il rispettivo segretariato regionale. Lavoriamo insieme per ridurre la violenza e rendere i trasporti pubblici attrattivi e sicuri!

Patrick Kummer è vicepresidente SEV e responsabile del dossier FFS. Hai domande? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI AS

Tra commiati e nuovi inizi

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Non solo i preparativi per il Congresso, ma anche saluti commossi al presidente e al segretario centrali della sottofederazione, l'elezione dei nuovi vicepresidenti e il reclutamento di nuovi membri sono stati al centro dell'assemblea dell'11 giugno a Burgdorf, alla quale hanno partecipato 45 delegati provenienti da tutta la Svizzera.

Sotto la guida di Patrick Bellon, l'11 giugno scorso si è svolta l'assemblea dei delegati (AD) della sottofederazione AS all'Hotel Stadthaus di Burgdorf. Vi hanno partecipato 57 persone, di cui 45 delegati con diritto di voto. Dopo l'approvazione dell'ordine del giorno e del bilancio annuale 2024, presentato da Viviane Mumenthaler, Peter Käppler, alla sua ultima AD in veste di presidente centrale della sottofederazione AS, ha presentato il rapporto annuale 2024. Al termine del suo intervento, Anna Schnurr è stata eletta come nuova responsabile della comunicazione: sostituisce Andreas Lüdin che ha preso il posto di Käppler. Viviane Mumenthaler ha inoltre presentato il nuovo orientamento di AS, approvato all'unanimità dal comitato centrale.

Susanne Oehler, sindacalista del SEV, ha poi preso la parola, spiegando le difficoltà nelle negoziazioni sulle BAR, sottolineando l'importanza della rete tra i membri della CoPe e affrontando temi come il rispetto per il personale e la lotta contro il razzismo.

Anche Patrick Kummer, vice presidente del SEV, ha parlato delle trattative BAR, spiegando che le FFS vorrebbero concluderle a breve, ma vista la loro complessità Kummer è scettico in tal senso e sottolinea che non c'è alcun obbligo di concluderle velocemente. Il vicepresidente del SEV ha anche sottolineato la complessità del dossier FFS Cargo e detto che la situazione nei prossimi mesi rimane incerta, ma a suo avviso le FFS devono rispettare gli obiettivi della Costituzione federale e dell'iniziativa delle Alpi.

Dopo una pausa, è stato il momento dei commiati, con un caloroso e commovente saluto dalla sala al presidente centrale Peter Käppler e al segretario centrale Werner Amrein.

Per il settore Traffico Viaggiatori, Erich Habegger ha confermato la carica per altri due anni e sottolineato l'importanza della campagna «Stop alla violenza – Più rispetto per il personale». Per Infrastruttura, Regula Buri ha riferito con soddisfazione che sempre più persone partecipano alle attività della sezione. Per Cargo, Markus Rügsegger ha evidenziato le peculiarità e la missione di Cargo e di Cargo International, spiegando che la sfida principale per Cargo International riguarda il personale, attualmente sotto forte pressione. Per Servizi centrali/immobili, collaboratori esterni e quadri, Andy Matano ha parlato di un settore molto piccolo, nonostan-

te vi lavorino molti dipendenti.

Per la sezione AS Ovest, Marie-Josée Juillet ha riferito che il comitato si è riorganizzato quest'anno e la sezione si concentra sul reclutamento di nuovi membri, in particolare apprendisti e giovani. Ha poi ricordato che a novembre si terrà l'assemblea autunnale. Per la sezione bernese, Manfred Schaffer ha riferito che Bruno Lochbrunner lascerà le FFS, facendo perdere alla sezione un membro di comitato molto prezioso. Per la sezione Centro, Andy Matano ha riferito di aver preso il posto di Rolf Moos. Il suo obiettivo è rendere la sezione più presente, lavorando a stretto contatto con il settore costruzioni. Il comitato è passato da 2 a 8 membri. Ha infine ricordato che a luglio è prevista un'attività a Wandkorf. Per il Ticino, Vanni Nembrini ha presentato due nuovi membri di comitato della sezione, una sezione piccola, ma con diversi problemi nel settore del personale. Ha spiegato che purtroppo molti giovani che completano la formazione in Ticino devono trasferirsi nella Svizzera tedesca per lavoro, poiché al sud delle Alpi non ci sono prospettive. Dalla sezione Est, Marco Huber ha elogiato il lavoro di Rita Blatecki e Diana Oertig nella sezione. Per quanto riguarda i Giovani, Lars Benninger ha parlato del loro programma annuale. Infine, per la comunicazione Andy Lüdin si è congratulato con Anna Schnurr che lo succederà e ha spiegato che con lei è previsto un miglioramento della presenza online di AS e un'espansione della digitalizzazione.

Andrea Calogero Pace ha presentato gli ultimi dati sul numero di membri, ha spiegato come organizza gli eventi per il reclutamento e ha descritto ai delegati i punti focali, sottolineando l'importanza della protezione legale professionale e spiegando quali aree del diritto sono coperte. Ha poi menzionato anche i corsi Movendo e i premi e i regali che i reclutatori di successo possono ricevere.

È quindi stata la volta dei due candidati alla vicepresidenza del SEV, Barbara Keller e Pablo Guarino, che si sono presentati e hanno spiegato la scelta di una vicepresidenza in job-sharing al 50%. Keller ha sottolineato l'importanza di mantenere la qualità e la puntualità del trasporto pubblico e si è detta convinta della necessità di fare pressione sulla politica a questo scopo. Ha poi ricordato l'importante ruolo del trasporto pubblico per la protezione dell'ambiente. Guarino ha dal canto suo evidenziato i vantaggi del job-sharing e la necessità di un sindacato forte per garantire buone condizioni di lavoro. Entrambi hanno presentato le loro visioni e obiettivi per il futuro del SEV.

Infine, dopo aver informato sui temi e lo svolgimento del Congresso per i due giorni seguenti, Peter Käppler ha spiegato che in futuro, invece di un congresso ogni due anni, ci sarà ogni anno un'assemblea dei delegati SEV. La prima AD SEV si terrà a giugno 2026. Il comitato centrale di AS inizierà i dopo il voto sulle modifiche statutarie al congresso.



HANS ULRICH KELLER

ASSEMBLEA DEI DELEGATI BAU

Sottofederazione solida

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

I delegati della sottofederazione SEV Personale Lavori si sono riuniti l'11 giugno 2025 presso l'Altes Tramdepot di Berna per la 26esima Assemblea dei delegati (AD). In un periodo in cui il trasporto pubblico è confrontato con svariate sfide e continua a trovarsi sotto pressione, l'AD è stata caratterizzata da discussioni molto impegnate.

L'assemblea è stata aperta dal presidente centrale Jan Weber con un accenno alle cifre degli affiliati. La tendenza riguardo ai nuovi membri nella sottofederazione Lavori è stabile. Jan ha sottolineato quanto sia importante avere una base forte di iscritti, in particolare nella prospettiva delle trattative salariali e per il CCL.

Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha preso spunto nel suo intervento dal fatto che anche nei prossimi anni saremo confrontati nel settore ferroviario con problemi incalzanti. «Il clima sociale e nella politica dei trasporti si fa anche in Svizzera sempre più aspro», ha sottolineato. Una delle conquiste centrali del sistema svizzero è tuttavia quella che le persone possano spostarsi anche senza bisogno dell'automobile da una qualsiasi località all'altra. «Però questo costa denaro e c'è bisogno del consenso per potere e volere mettere a disposizione queste risorse.» Questo consenso è sempre più in pericolo, come dimostra l'esempio del traffico merci.

Hartwich ha evidenziato anche il significato che hanno valori come rispetto e democrazia all'interno del sindacato, e quale sia l'importanza del sindacato per il sistema democratico, ammonendo a restare vigili. Ha fatto tra l'altro riferimento ad un esempio attuale dagli Stati Uniti, dove si assiste a una limitazione dei diritti sindacali e ad arresti arbitrari di sindacalisti.

I delegati presenti hanno approvato il rapporto annuale del 2024 nonché la tenuta dei conti all'unanimità. La situazione finanziaria della sottofederazione Lavori è stabile, pertanto non è necessario adeguare la quota associativa. All'unanimità sono state deliberate anche alcune modifiche del regolamento di gestione, tra le quali l'introduzione della possibilità, da parte dell'Assemblea dei delegati, di votare la destituzione di singoli membri della Commissione centrale (CCe).

Philippe Schibli, responsabile per l'acquisizione degli affiliati, ha riferito che nel corso di quest'anno si sono finora avuti 69 nuovi membri. Egli ha rimarcato l'importanza di mantenere costante lo sforzo di acquisire nuovi affiliati, in particolare per poter compensare le numerose uscite dovute ai pensionamenti. Con l'organizzazione di seminari specifici sul reclutamento si vuole fornire alle

sezioni un ausilio per essere maggiormente efficaci nel prendere contatto con nuove colleghe e nuovi colleghi. Schibli ha quindi proceduto alla premiazione dei migliori reclutatori del SEV Personale Lavori. Facendo affiliare dieci nuovi membri, Claudio Gianella è risultato il primo, seguito da Thierry Burnier con sette e quindi da Kudi Krauer Steven Schmidt con ognuno cinque nuovi membri.

In seguito alle dimissioni di Giuseppe Lanini dalla Commissione centrale, sono stati eletti due nuovi membri della CCe: Bruno Blaser e Andrea Statti. L'elezione è stata contrassegnata da discussioni molto sentite – democrazia partecipata!

Si è svolto un workshop sul reclutamento diretto da Stephanie Fürst. I colleghi e le colleghe presenti hanno valutato, divisi in gruppi di lavoro, quali sono le cose che funzionano bene, quali invece gli ostacoli e quali idee si potrebbero implementare. Per molti è risultato importante la necessità che il SEV comunichi in maniera più attiva e che renda i successi ottenuti – anche quelli di minor rilevanza – maggiormente visibili.

Il segretario sindacale SEV responsabile per il settore Infrastruttura Michael Buletti, nella sua breve relazione, ha confermato che effettivamente nell'ambito della comunicazione sussiste potenziale di miglioramento. Anche per lui è prioritario lavorare a nuovi possibili canali di comunicazione, e migliorare l'efficacia di quelli esistenti.

Circa un anno fa, la Conferenza CCL aveva dato mandato al SEV di prolungare il periodo di validità del Contratto collettivo di lavoro esistente e – se possibile – di negoziare dei miglioramenti. In particolare, questi riguardano le indennità, i rimborsi spese e questioni salariali. «Queste richieste hanno tuttavia un notevole impatto finanziario, cosa che naturalmente complica non poco le trattative», sottolinea Buletti.

Sebbene l'avvio dei colloqui fosse originariamente previsto per il mese di maggio, esso è stato poi per vari motivi rinviato. Ora è stato fissato per la fine di agosto, e i primi possibili risultati concreti sono attendersi per fine anno o all'inizio del 2026.

Le prossime trattative salariali verranno condotte separatamente – è necessario infatti evitare una commistione tra i vari temi. Parallelamente, sono in corso anche le trattative con le FFS per le BAR nel settore Traffico viaggiatori, per le quali era stata prevista la conclusione per fine giugno. Anche in questo caso occorre presumere invece una conclusione solo nel corso dell'autunno.

La prossima Assemblea dei delegati del SEV Personale Lavori si svolgerà mercoledì 10 giugno 2026, nuovamente presso l'Altes Tramdepot a Berna. Il sindacato continuerà a restare impegnato fino ad allora nell'affrontare con determinazione e compattezza le sfide che gli si presenteranno.



VERONICA GALSTER

ASSEMBLEA DEI DELEGATI LPV

«C'è ancora molto lavoro da fare»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

I delegati della Sottofederazione del personale di locomotiva SEV LPV hanno tenuto la loro assemblea l'11 giugno all'Hotel Bern di Berna. La segretaria sindacale Susanne Oehler, gradita ospite, ha riferito sulle trattative in corso sulle BAR. Particolarmente interessante la relazione di Philippe Thürler del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI.

Il presidente del giorno Reto Schalbetter (LPV Briga), affiancato dalla vicepresidente Sandra Neiger (LPV Basilea) ha condotto l'assemblea in modo tranquillo e competente. I circa 70 tra colleghe e colleghi partecipanti hanno contribuito a vivacizzare le discussioni. All'inizio dei lavori è stato osservato un attimo di raccoglimento in memoria di Yanick Durand (LPV Vaud e Basso Vallese). In seguito sono stati ringraziati e congedati i due membri uscenti del comitato, Ludovic Moral (LPV Delémont), responsabile del gruppo Migrazione, e Tobias Menzi (LPV Brugg), cassiere. I presenti hanno poi eletto Sia Pollari (st. amministratrice delle finanze del SEV) quale responsabile delle finanze, Pascal Schneider (LPV Ginevra) responsabile del gruppo Migrazione, André Luginbühl (LPV BLS)

membro supplente nella CVG LPV, Marc Demierre (LPV Ginevra) e Julis Erb (LPV) nuovi delegati per la Conferenza CCL FFS, con i rispettivi supplenti Reto Bolliger (LPV Mittelland) e David Furrer (LPV Ginevra).

Retrospettiva di un anno impegnativo

La presidente centrale LPV Hanny Weissmüller ha ricordato come il 2024 sia stato un anno intenso, con molte attività che hanno consolidato la sottofederazione e portato miglioramenti concreti delle condizioni di lavoro. Particolare attenzione è stata data alla protezione della salute e alla sicurezza, tra l'altro con interventi a livello di FFS Cargo e senza risparmiare critiche a progetti come IPP e KoA. Nonostante i progressi compiuti, sul tavolo restano sfide quali la lacunosa introduzione del programma Orca e le poco allettanti tabelle di servizio alla Ferrovia retica, che continueranno a impegnarci anche nel 2025. Alcuni successi, come un ben frequentato corso di formazione, e numerose azioni di reclutamento, sono serviti a rafforzare la coesione e a convincere nuovi membri ad aderire. Il SEV vuole proseguire con determinazione gli sforzi intrapresi per aumentare la sicurezza nel treno e sul lavoro. Fra questi rientrano pure la richiesta di una migliore comunicazione e il sostegno della Polizia dei trasporti. «Abbiamo ancora molto lavoro da fare, ma sono fiducio-



La vicepresidente del giorno Sandra Neiger (LPV Basilea) e il presidente del giorno Reto Schalbetter (LPV Briga).

sa che sapremo conseguire ulteriori progressi», ha riassunto la situazione attuale Hanny Weissmüller, che ha ringraziato i membri LPV per il loro forte impegno.

Trattative difficili per le BAR

Nel suo intervento la segretaria sindacale SEV Susanne Oehler ha illustrato il decorso dei negoziati con la comunità di trattative e il datore di lavoro. Oltre ad Hanny Weissmüller, della delegazione alle trattative sulle BAR tuttora in corso con le FFS fanno parte Marjan Klatt e Christoph Erker (entrambi co-responsabili del settore FFS V). Il tema delle trattative sulle BAR ha fatto discutere intensamente i delegati. «Si ha l'impressione che a volte i datori di lavoro si comportino in modo molto scorretto» ha affermato un collega; in effetti le trattative sono faticose e prima di arrivare a un risultato positivo si dovranno superare ancora molti ostacoli. Susanne Oehler ha ribadito come tutte le proposte delle sezioni aventi come oggetto le BAR siano tenute in considerazione al tavolo negoziale. La LPV attua un modello di democrazia della base e la delegazione alle trattative non firmerà nessun accordo che non sia stato sottoposto alle sezioni e approvato dall'AD. Una commissione BAR, nella quale sono rappresentate tutte le sezioni, garantisce del resto trasparenza e partecipazione. La comunicazione a senso unico delle

FFS non significa per forza che i nostri rappresentanti siano d'accordo.

Selim Taboubi (Mac A40 – B100), Esther Weber (Donne), Jan Berchtold (Giovani), Ludovic Morel (Migrazione) e Christoph Erker (Reclutamento) hanno riferito circa le attività delle rispettive commissioni. I delegati hanno inoltre discusso 14 proposte delle sezioni per il Congresso. Tutte, tranne una, sono state approvate.

Inchieste sugli incidenti

L'Assemblea dei delegati è stata completata dalla relazione di Philippe Thürler del SISI, il quale ha spiegato ampiamente come lavora questo organo statale che appartiene al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Oggetto delle inchieste del SISI sono gli incidenti e gli eventi nell'ambito del trasporto ferroviario pubblico e turistico, ma anche dell'aviazione e della navigazione interna e marittima sotto bandiera svizzera. Esso svolge fra l'altro indagini indipendenti da quelle della polizia e della procura pubblica. Particolarmente interessante la proiezione di un video sull'incidente nella galleria di base del San Gottardo del 10 agosto 2023. Alla relazione hanno fatto seguito una pioggia di domande dei delegati e una nutrita discussione.

La prossima Assemblea dei delegati LPV si terrà il 10 giugno 2026 a Briga.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI PV

Convincere a restare

Peter Moor
giornale@sev-online.ch

Recentemente la PV ha conseguito importanti successi a livello politico, ma sul suo futuro vi sono alcune ombre, proiettate in particolare dalla difficoltà per tutto il SEV di convincere gli attivi a passare alla PV al momento del pensionamento.

L'assemblea dei delegati della PV, svoltasi al centro di formazione del Loewenberg ha evaso il punto «questioni sindacali» molto più tranquillamente rispetto agli anni precedenti. Il presidente centrale Roland Schwager ha infatti potuto spiegare come la PV abbia potuto concretizzare richieste molto importanti per i pensionati, sia per quanto riguarda la cassa pensioni, sia per le facilitazioni di viaggio FVP. La seduta si è invece fatta molto più animata quando, alla voce «eventuali», un delegato ha chiesto al presidente centrale se il comitato SEV non avesse mai affrontato il tema del passaggio delle colleghe e dei colleghi attivi alla PV. «Devo piuttosto far attenzione a non dare definitivamente sui nervi dei miei colleghi presidenti cen-



I delegati approvano i conti annuali della PV.

trali delle sottofederazioni degli attivi», ha obiettato Schwager con un sorriso amaro, spiegando di aver sollevato l'argomento a più riprese e che ormai lo stesso sia entrato nelle coscienze di tutti i responsabili del SEV. Secondo Schwager, sino a qualche tempo fa, i membri conoscevano molto meglio le strutture organizzative del SEV, grazie anche al fatto che il suo giornale riporta regolarmente anche le notizie riguardanti la PV. «Ormai però tutti preferiscono consultare il loro telefonino, piuttosto che leggere un giornale. Dobbiamo pertanto cercare altri modi per attirare l'attenzione», ha commentato. Sono poi in-

tervenuti diversi presidenti sezionali per confermare le difficoltà riscontrate per trattenere gli attivi nel SEV quando vanno in pensione. Sono però anche giunti suggerimenti positivi da parte di chi, per esempio, ha partecipato alle assemblee delle sezioni di attivi, oppure ha contattato personalmente al telefono i colleghi che hanno inoltrato le dimissioni.

Questo passaggio è di grande importanza per il futuro della PV, come ha spiegato un preoccupato Schwager. «Probabilmente quest'anno varcheremo una soglia. Il numero dei nostri membri potrebbe scivolare sotto a 10 000.» Per scongiurare que-

sto scenario, i passaggi degli attivi dovrebbero almeno compensare i decessi. Il numero dei membri ha anche ripercussioni dirette sulle finanze della PV, ma il comitato centrale ha comunque deciso di non rivedere il sistema di compensazione alle sezioni, anche perché non ha trovato una soluzione equa. Schwager ha illustrato così la situazione: «Per il momento possiamo senz'altro sopportare una diminuzione del nostro patrimonio, ma se le riserve dovessero scendere sotto ai 220 000 franchi, dovremmo di nuovo affrontare l'argomento».

Questa condizione appare ancora lontana, anche grazie al contenimento delle spese e all'evoluzione positiva degli investimenti, che hanno permesso di conseguire un incremento patrimoniale di circa 10 000 franchi, portando il saldo a circa 265 000 franchi. Schwager ha però precisato che: «Abbiamo bisogno di riserve corrispondenti all'in circa a un fabbisogno annuale per poter reagire a eventi inattesi».

L'assemblea dei delegati dei pensionati ha anche avuto modo di accogliere il presidente del SEV Matthias Hartwich e l'amministratore delle finanze Aroldo Cambi. Negli ultimi due anni, Cambi ha diretto il consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS e ne ha illustrato la nuova strategia, che prevede un versamento ai pensionati, nella misura in cui sono soddisfatte tre condizioni: nell'anno di merito vi è stato un rincaro; gli investimenti hanno dato una resa superiore all'1,5% e il grado di copertura è superiore al 109%. Il versamento viene calcolato sulla base del tasso di conversione applicato al

momento del pensionamento dell'assicurato. «Questa modalità è dettata dal fatto che la CP FFS continua ad avere il tasso di conversione più basso», ha spiegato.

Nella sua relazione, il presidente Matthias Hartwich ha dato indicazioni molto chiare: «Noi siamo l'unico sindacato dei trasporti che riunisce tutte le categorie professionali e i pensionati in un unico movimento che si occupa e preoccupa di tutti». Ha inoltre sottolineato l'importanza di questo aspetto: «Non sempre le aziende sono sincere, ma come sindacato forte dobbiamo saperci opporre». Con un occhio alle questioni organizzative all'ordine del giorno del congresso, ha poi spiegato che alcuni cambiamenti sono indispensabili per il SEV. Si tratta ora di trovare il ritmo giusto, per non apparire frettolosi per alcuni e troppo lenti per altri.

Sotto l'accorta guida di Max Krieg, presidente della PV Berna, l'assemblea ha rapidamente evaso anche le trattative statutarie. Franco Andreazzi ha lasciato la CVG essendo giunto a fine mandato e Hans-Peter Hartmann ha assunto la presidenza, mentre Bruno Schmid della PV Zurigo è stato eletto nuovo membro sostituto. Nato nel 1960, Bruno è anche uno dei membri più giovani della PV. L'assemblea ha accolto il suo nuovo segretario sindacale di riferimento, nella persona di Toni Feuz, che si occupa anche delle facilitazioni di viaggio e si è congedata da Jean-Pierre Genevey, che era già stato sostituito quale vicepresidente da Daniel Troillet nel corso dell'anno. «Per me è stato un onore poter lavorare nel comitato centrale della PV e nel comitato SEV e auguro al SEV ogni bene», ha concluso.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI TS

«A volte, oltre il 15% di temporanei»

Vivian Bologna
journal@sev-online.ch

Il presidente centrale di TS Sandro Kälin ha dato il benvenuto agli oltre 20 delegati/e. Uno dei temi centrali è stata la questione del lavoro temporaneo nei settori in cui è attiva la sottofederazione TS, in particolare nelle officine di manutenzione. «Il SEV deve impegnarsi a promuovere il lavoro a tempo indeterminato alle FFS. L'accordo firmato qualche anno fa con un tetto massimo di lavoro temporaneo a livello aziendale del 5% è un fatto negativo. Il lavoro temporaneo è precario e nei nostri settori abbiamo talvolta più del 15% di lavoratori temporanei», ha dichiarato Roger Derungs.



Il SEV deve prendere posizione contro l'esternalizzazione nella manutenzione.

La Commissione Migrazione voleva migliorare le opportunità di assunzione dei lavoratori temporanei dimezzando i loro contributi e ha presentato una proposta al Congresso 2025. Il suo argomento principale? Le prestazioni offerte dal SEV sono inferiori perché il personale temporaneo non è assoggettato al CCL FFS o FFS Cargo. Per alcuni delegati vale comunque la pena reclutare personale temporaneo, perché possiamo offrire loro prestazioni diverse dal CCL, come corsi di formazione, sconti Reka, ecc. Sarebbe addi-

rittura opportuno che il SEV diventasse firmatario del CCL dei lavoratori temporanei.

Per quanto riguarda i nuovi membri, Sandro Kälin ha menzionato il reclutamento di quasi 200 nuovi associati, portando l'effettivo della sottofederazione ai livelli del 2020. Si tratta di cifre incoraggianti per il 2024, che dovranno essere confermate nel 2025. Nei prossimi mesi sono previste campagne di visibilità e reclutamento. Tra le proposte per cercare di convincere nuovi membri, un delegato ha suggerito che il SEV dovrebbe posizio-

narsi maggiormente come sostenitore degli esami periodici e, in generale, è stato suggerito di intensificare le azioni rivolte agli/alle apprendisti/e e a tutte le persone in formazione.

Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer, responsabile del dossier FFS, è venuto a parlare degli ultimi sviluppi sindacali: «Il 3 settembre è una giornata d'azione nell'ambito della campagna Stop alla violenza nei trasporti pubblici e il 25 novembre sarà dedicato al 25° anniversario della Carta contro la violenza. Tutte le imprese sono interessate e chiediamo ai/alle dipendenti di

denunciare gli episodi di violenza e di parlarne con altri, anche al di fuori del proprio gruppo professionale, per sensibilizzare l'opinione pubblica sul problema».

Per quanto riguarda le realtà delle FFS, ha parlato delle trattative delle BAR: «Abbiamo iniziato con le BAR della Divisione P. Le discussioni sono difficili. Le FFS volevano muoversi rapidamente, ma le realtà sono così diverse tra le varie categorie professionali che era impossibile raggiungere un accordo prima dell'estate. Ogni professione deve decidere per le proprie BAR. Una CoPe non può cambiarle. Vengono negoziate dalle parti sociali. Quando ci sono discussioni sulle BAR sul terreno, vi prego di trasmetterle a noi», ha aggiunto.

I miglioramenti auspicati nel CCL sono un altro punto di attenzione. «Tra le altre cose, vogliamo migliorare i salari. Inoltre, le trattative salariali di quest'autunno saranno l'occasione per chiedere fondi per il sistema salariale, perché l'anno scorso non sono stati stanziati fondi sufficienti per garantire aumenti salariali conformi alle linee guida», ha spiegato Patrick Kummer. Una parte della assemblea spera che il personale in situazione di garanzia salariale possa ottenere qualcosa dai negoziati di quest'autunno.

Patrick Kummer ha parlato anche della situazione di FFS Cargo, che si sta preparando a ridurre il personale. «La direzione di FFS Cargo punta alla redditività, cosa impossibile visto il mandato di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia. I 15 maggiori clienti decideranno il futuro di Cargo, mentre gli altri 300 clienti rappresentano una percentuale trascurabile». Un delegato ticinese ha dichiarato: «I clienti terzi per cui lavoriamo sono arrabbiati con Cargo! Si ha l'impressione che Cargo voglia concentrarsi solo sulla manutenzione dei propri veicoli. Non c'è una vera volontà politica di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia,

nonostante la volontà della popolazione».

Per quanto riguarda le condizioni di lavoro, è stata approvata una proposta di TS Ostschweiz. Essa chiede al SEV di fare della lotta contro l'esternalizzazione dei compiti di manutenzione una priorità della sua politica sindacale.

Per quanto riguarda le elezioni, Roger Derungs lascerà la carica di rappresentante dei media e di delegato per la sezione ferroviaria dell'ETF a partire dal 2026 dopo molti anni di impegno. Tino Rogowski lo sostituirà per i media e Daniel Huber per l'ETF. I membri del Comitato centrale sono Sandro Kälin, Maurizio Sulmoni, Sylvian Sähli, Tino Rogowski e Daniel Huber. Per quanto riguarda le altre elezioni, Tidjane Mbodji è stato eletto nella Commissione Migrazione e la sottofederazione sta cercando un giovane (apprendista o membro attivo) che succeda ad Adrien Bardet nella Commissione Giovani del SEV nel 2026.

David Hochstrasser e Walter Pizzolante sono stati eletti delegati alla Conferenza CCL FFS, mentre Luc Jeanmoud e Ralph Hofer sono stati eletti vice delegati. Andreas Petz è stato eletto alla Conferenza CCL di FFS Cargo. Per la Conferenza CCL FFS Cargo mancano 2 delegati/e supplenti.

Infine, Hans-Peter Blank è stato eletto delegato Cargo alla Commissione CCL.

In termini finanziari, i conti del TS mostrano un utile di 2.800 franchi nel 2024, mentre il budget prevedeva un deficit di 29.000 franchi. La differenza si spiega con i buoni risultati degli investimenti finanziari. Il patrimonio della sottofederazione è ancora sano, sebbene sia diminuito negli ultimi anni. Per ovviare a ciò, al momento dell'adozione del bilancio sono state approvate misure di risparmio, in particolare per quanto riguarda le traduzioni alle riunioni della Commissione centrale. Le quote associative rimangono invariate.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI VPT

Stop violenza

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

I preparativi per il Congresso del giorno successivo (proposte ed elezioni), la campagna contro la violenza e la sindacalizzazione sono stati alcuni dei temi principali dell'assemblea dell'11 giugno presso il centro congressi Unia di Berna, alla quale hanno partecipato oltre 70 delegati e delegate della VPT provenienti da tutta la Svizzera.

Il vicepresidente centrale René Schnegg ha aperto l'assemblea ricordando che in questi tempi di polarizzazione e di muri, noi sindacati promuoviamo gli scambi e costruiamo ponti. «Di fronte all'odio, al populismo e alla xenofobia,

non arretreremo di un centimetro. Saremo in piazza anche per difendere i nostri posti di lavoro e la nostra sicurezza», ha affermato.

Il presidente centrale Gilbert D'Alessandro ha reso omaggio ai suoi colleghi e alle sue colleghe: «Eroi quotidiani che, ogni giorno, compiono un viaggio epico con immutato coraggio. Dietro ogni viaggio, ci sono esseri umani che meritano rispetto e condizioni di lavoro dignitose. La lotta sindacale è uno sport da combattimento contro i vertici che affermando sempre di non avere soldi. Con 150 militanti sindacali qui riuniti e più di 10.000 membri della VPT, siamo una forza di resistenza incrollabile e indefettibile», ha ricordato con la sua consueta passione. Il tema della violenza contro il personale dei trasporti pubblici sarà all'ordine del

giorno della giornata d'azione del 3 settembre e in occasione della Giornata della Carta contro la violenza in agenda il 25 novembre. «Abbiamo il diritto di svolgere il nostro lavoro in pace», ha riassunto.

Aurélien Mouche, del Comitato centrale della VPT, ha presentato una sintesi del rapporto annuale della VPT relativo al ricco e intenso anno 2024. Aurélien è stato eletto al posto di Roger Maurer nel Comitato SEV con un grande applauso.

Dopo una breve pausa, René Schnegg ha presentato i dati relativi agli iscritti al sindacato. I dati sono buoni, soprattutto tra i membri attivi, poiché purtroppo troppi pensionati stanno ancora abbandonando il sindacato. Si è rallegrato del fatto che il settore della navigazione rappresenta l'11% dei nuovi iscritti alla VPT nel 2025. Il settore degli autobus, con il 51%, detiene la quota maggiore. Il 44% di tutti i nuovi membri proviene dalla Svizzera francese, dove si trovano le principali ITC. Per quanto riguarda il SEV nel suo complesso, la VPT rappresenta il 41%, con 275 dei 398 nuovi membri. Diverse iniziative di reclutamento dovrebbero consentire alla sottofederazione di raggiungere un maggior numero di giovani e di raggiungere l'ambizioso obiettivo di 750 nuovi membri entro il 2025.

I due candidati alla co-presidenza, Barbara Keller e Pablo Guarino, si sono poi presentati all'assemblea, ricordando le sfide – finanziarie e tecnologiche in particolare, ma anche di salute e sicurezza – che il settore dovrà affrontare. Sanno di poter contare su una base impegnata

e mobilitata.

Il primo pomeriggio è stato l'occasione per parlare del Congresso SEV del giorno successivo, con le sue elezioni e le proposte da adottare. Fritz Haenni, macchinista tpf, ha lanciato un accorato appello per combattere il pericolo del subappalto, che consente alle imprese che non firmano i CCL di aggiudicarsi gli appalti abbassando i prezzi. Sono stati discussi vari punti statutari (finanze sane, relazione del comitato direttivo) prima che venisse approvata all'unanimità una risoluzione per la creazione di un gruppo di lavoro che trovi una soluzione a livello di settore per reintegrare tutti i nostri colleghi che sono stati distrutti dal lavoro. Inoltre è stata pienamente approvata una lettera al Consiglio federale Ignazio Cassis che chiede un cessate il fuoco immediato e definitivo a Gaza.

Il presidente dell'USS, Pierre-Yves Maillard, ha poi presentato la soluzione di compromesso che il Consiglio degli Stati sta elaborando per finanziare la tredicesima AVS, la cui salute finanziaria – 55 miliardi di attivi – è smagliante, ha ricordato il senatore romando. Ha poi spiegato perché l'esito dei negoziati con l'Unione europea è molto migliore rispetto al primo accordo quadro, con 14 misure atte a rafforzare i controlli sui salari in Svizzera. Le questioni degli aiuti di Stato e della liberalizzazione del traffico ferroviario sono ancora aperte. Sono state fornite garanzie ma, poiché nessuno ha ancora potuto leggere il testo finale dell'accordo, l'USS si dà il diritto di cambiare idea su qualsiasi forma di sostegno.

Mathias Hartwich, presidente del SEV, ci ha ricordato che dobbiamo lottare ogni giorno per la libertà. Uno dei nostri colleghi, David Huerta, presidente del SEIU California, è stato arrestato – e poi rilasciato – negli Stati Uniti. La qualità del trasporto pubblico ha un prezzo, ha ricordato anche alla destra desiderosa di risparmiare.

Laurent Juillerat, Carmelo Scuderi e Vincent Leggiero, i migliori reclutatori e i colleghi che hanno lasciato il comitato, sono stati applauditi, prima di una foto finale con tutti i delegati e tutte le delegate sul palco.



ASSEMBLEA DEI DELEGATI ZPV

Solidarietà, non divisione

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

La 140a. Assemblea ordinaria dei delegati della ZPV si è tenuta l'11 giugno a Langnau i.E. ed è stata caratterizzata dall'importante anniversario, dall'imminente Congresso SEV e da parole chiare sulle sfide attuali nel ramo dei TP. Gli interventi del presidente ZPV Ralph Kessler, di quello del SEV Matthias Hartwich e di Michael Perler, comandante della Polizia dei trasporti FFS, hanno toccato temi centrali quali le trattative con le FFS, l'aumento della violenza verso il personale dei treni e l'appello accorato all'unità e alla solidarietà sindacale.

Il presidente del giorno Thomas Walther ha diretto la 140a. Assemblea ordinaria dei delegati della ZPV svoltasi al ristorante Hirschen di Langnau i.E. L'anniversario è sì motivo di gioia, ma non solo: «La federazione ha alle spalle mesi impegnativi, ai quali ne seguiranno altri», ha sottolineato il presidente centrale Ralph Kessler aprendo i lavori. Al centro vi sono tra l'altro i massicci tagli di posti a FFS Cargo, ma anche le trattative in corso sulle BAR, che secondo Kessler «sono ben lontane da un risultato». Fra i temi citati vi sono ad esempio la carenza di personale e la richiesta tuttora disattesa dell'accompagnamento con due agenti dalle 22 – una misura che potrebbe aumentare sensibilmente la sicurezza del personale treno. Alla luce di questi sviluppi, la ZPV intende organizzare una giornata d'azione per sensibilizzare il grande pubblico e i responsabili sulla crescente violenza contro il personale dei TP – un appello urgente per una maggiore protezione, un miglior coordinamento e l'adozione di provvedimenti mirati.

Il contesto della violenza nei trasporti pubblici

Per il suo intervento, il relatore ospite Michael Perler, comandante della Polizia dei trasporti FFS, ha preso lo spunto proprio da questo problema. Da giurista e criminologo, egli ha illustrato l'attuale situazione nei TP, spiegando quali fattori influiscono sulla percezione soggettiva della sicurezza da parte dei viaggiatori, come ad esempio la presenza di agenti di polizia, la pulizia delle infrastrutture o il comportamento degli altri passeggeri. Preoccupano tuttavia in modo particolare l'incremento delle aggressioni e gli atti di violenza a danno del personale in determinate regioni del Paese.

Sul tema hanno chiesto la parola due colleghi e dalle loro testimonianze è emersa in maniera impressionante la gravità della situazione in alcune località: inseguiti, aggrediti o addirittura minacciati di morte – spes-

so senza la certezza che la polizia dei trasporti o quella cantonale possano intervenire per tempo. Michael Perler ha fatto notare come, nonostante una presenza rafforzata della TPO, soprattutto nelle ore serali la sensazione soggettiva di sicurezza non sia migliore. La collaborazione con le polizie cantonali è inoltre difficile in talune regioni, per il fatto che spesso mancano sia il personale sia le risorse per poter rispondere rapidamente in caso di eventi. In effetti – ha spiegato Perler – il fatto che la polizia dei trasporti non ricada sotto la clausola generale di polizia e che faccia parte delle FFS e non di un'autorità di polizia, rappresenta un caso speciale strutturale – che tuttavia non è determinante per porre rimedio alle sfide attuali.

Solidarietà e democrazia

Anche il presidente del SEV Matthias Hartwich si è rivolto ai delegati. Nel suo discorso ha preso chiaramente posizione sulle attuali sfide politiche e sindacali, sottolineando come: «democrazia e solidarietà siano i pilastri fondanti del SEV.» Ed è proprio in tempi di tensioni sociali e di cambiamenti politici che occorrono sindacati forti, che si impegnino per i diritti dei lavoratori – un richiamo urgente alla coesione in una società che appare sempre più divisa. Matthias ha concluso citando Georg Herwegh, poeta e rivoluzionario tedesco, sulla forza della solidarietà: «Lavoratore, svegliati e riconosci il tuo potere. Tutte le ruote si fermano quando il tuo braccio forte lo vuole!».

Temi statutari e commiati

In primo luogo, è stato eletto come nuovo Vicepresidente Massimo Brigatti, che ha già ricoperto la carica ad interim dal dicembre 2024. È toccato al cassiere centrale René Furrer presentare la parte finanziaria. I delegati hanno approvato i conti per il 2024, il preventivo 2025 in pareggio e dato scarico alla dirigenza della Sottofederazione. Sono poi state accolte all'unanimità diverse modifiche del Regolamento di gestione ZPV, resesi necessarie dopo i cambiamenti subentrati a livello di federazione dal 1° gennaio di quest'anno.

Da ultimo sono stati accomiati e onorati vari colleghi; per primo Franco Andreazzi, che lascia la CVG ZPV dopo lunghi anni di attività, ringraziato con un caloroso applauso. Un altro saluto è andato a Jürg Hurni, che passa alla meritata pensione dopo 16 anni da segretario sindacale SEV e innumerevoli altre cariche. Il suo pluriennale impegno è stato degnamente riconosciuto dai presenti con una «standing ovation». Nel frattempo René Zürcher ha preso il suo posto quale segretario sindacale. Siamo certi che Jürg continuerà a battersi nell'interesse del SEV e dei suoi membri, tra l'altro a livello di Consiglio d'amministrazione FFS.



MARKUS FISCHER

ASSEMBLEA DEI DELEGATI RPV

«G-Genesis», BAR e CCL in primo piano

Markus Fischerr
markus.fischer@sev.ch

Oltre 20 delegati della sottofederazione del personale di manovra, riuniti al No-votel di Berna, hanno ascoltato gli aggiornamenti esposti dai due relatori del segretariato SEV sulla situazione di FFS Cargo, sulle trattative in corso per le regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR) e sui CCL FFS e FFS Cargo.

Il segretario sindacale del SEV Philipp Hadorn ha rivolto pesanti critiche allo smantellamento in corso a FFS Cargo, frutto di una politica «Che si limita a reagire, priva di visioni e che si rassegna alla capitolazione». A causa del calo della congiuntura, la direzione vuole tagliare oltre 100 posti di lavoro a tempo pieno e chiudere otto terminali di traffico combinato. Due sono in Ticino, ma vi è anche quello di Gossau. «La nostra maggior preoccupazione è ora di trovare soluzioni accettabili per tutti gli interessati da queste misure», ha spiegato la sezione RPV Thurtal. Hadorn ha ricordato le condizioni previste dal CCL: i colleghi con almeno 4 anni di servizio o 58 anni di età devono ricevere la proposta di un posto di lavoro alternativo ragionevolmente esigibile. Nonostante il Parlamento abbia votato in marzo sovvenzioni al traffico a carri completi isolati, limitate a 8 anni ma con la possibilità di prolungarle, l'azienda intende raggiungere l'autosufficienza economica. Ha quindi varato il progetto «G-Genesis», che prevede di stralciare altri 300 posti entro il 2030, prendendo in conto di perdere circa il 15% del volume di traffico a favore della strada.

«Reagire a un calo congiunturale tagliando nel proprio personale specializzato e sulle prestazioni è avventato – ha spiegato Hadorn – in quanto l'azienda si priva della capacità di far fronte alla crescita del 40% del traffico pronosticata entro i prossimi 20 anni dalla Confede-

razione». Limitarsi a fornire le prestazioni che coprono i costi è un atteggiamento da piccola azienda priva di visioni, mentre FFS Cargo è una ferrovia statale che in marzo ha di fatto ricevuto dal Parlamento l'incarico di trasportare più merci, anche perché la rete stradale è sovraccarica e non può essere ampliata all'infinito, come ha confermato il rifiuto in votazione popolare ai progetti di ampliamento autostradale. Lo stesso popolo si è invece più volte espresso a favore dell'ampliamento della ferrovia. «Il problema del trasferimento è soprattutto nel prezzo del trasporto», ha commentato Hadorn rilevando che, nonostante i segnali positivi provenienti dalla politica, la direzione di Cargo insista smantellando e scontentando la clientela invece di puntare a un miglioramento dell'offerta e battersi per ottenere ulteriori mezzi per implementarla.

Il vicepresidente SEV Patrick Kummer ha invece fatto il punto sulle trattative BAR del traffico viaggiatori FFS. Il SEV sta respingendo i tentativi delle FFS di far pressione sui tempi e intende sottoporre il risultato alle 4 categorie professionali interessate. Dal canto loro, i delegati RPV hanno deciso di sottoporre il risultato a tutti i membri RPV che lavorano nel settore. Kummer ha anche spiegato che il video diffuso dalle FFS sull'argomento riflette unicamente le loro posizioni e non è stato in alcun modo approvato dal SEV. Ha infine precisato che il SEV punta ad ottenere, possibilmente entro agosto, un miglioramento delle indennità e dei salari minimi.

L'AD ha pure discusso dell'obbligo imposto un anno fa da FFS Cargo al personale di manovra di portare le protezioni auricolari, al quale da luglio 2025 si aggiungerà anche una protezione della nuca. «Visto che le raccomandazioni di un tempo sono ormai state trasformate in obblighi, l'azienda dovrebbe come minimo fornire il materiale protettivo necessario, invece di demandare questo compito al singolo collaboratore», ha criticato un partecipante.

Finanze, evoluzione dei membri e elezioni

La RPV ha chiuso i conti 2024 con una perdita di 2887.86 franchi, che ha potuto essere assorbita senza troppi problemi dal patrimonio. Sulla base di un effettivo medio di 1100 membri, è poi stato approvato un preventivo per il 2026 con una perdita di 7000 franchi. Da gennaio a maggio, l'effettivo dei membri è sceso da 1141 a 1126. In questo periodo, sono stati reclutati 20 nuovi membri, a fronte però di 35 membri che sono passati ad altre sottofederazioni o hanno lasciato il SEV. Il presidente centrale Danilo Tonina ha incoraggiato tutti a voler contattare le nuove colleghe e i nuovi colleghi sul posto di lavoro, in particolare coloro che terminano la formazione di «specialista di trasporto ferroviario» presso Login. Bruno Schmid (RPV Thurtal) è stato eletto


membro sostituto della commissione CCL di FFS Cargo, a fianco dei tre rappresentanti uscenti. Nella conferenza CCL di FFS Cargo è stato eletto Senthamilrajah Erakirthan, soprannominato «Raki» (RPV Südostschweiz). Dei 12 seggi della RPV nella conferenza, 3 restano vacanti. Raki è anche membro sostituto della CVG RPV. Peter Zürcher (RPV Thurtal) ha ricevuto un omaggio in ringraziamento dell'attività svolta nella CVG. Alessandro di Bello è stato eletto come nuovo rappresentante del Ticino nel comitato centrale RPV, in sostituzione di Yuri de Biasi, che è pure stato sostituito nella commissione migrazione da Luca Braga (RPV Zurigo). Continua invece la ricerca della RPV di una rappresentante nella commissione femminile.



EVA SCHMID

COLPI DI DIRITTO

I diritti in qualità di membro di un'associazione

 **Servizio giuridico del SEV**
giornale@sev-online.ch

I diritti dei membri di un'associazione sono un pilastro della partecipazione democratica e della coesione sociale

Nel giugno 2025 si è tenuto il congresso del sindacato del personale dei trasporti pubblici – un evento che ha definito le linee guida per il futuro del trasporto pubblico, rispettando e valorizzando al tempo stesso i diritti fondamentali e le possibilità di partecipazione dei membri. In un'associazione organizzata democraticamente come il SEV, più di una leadership forte, è fondamentale il ruolo attivo di ogni singolo membro. I diritti di un membro non sono quindi semplici formalità, ma espressione della cultura democratica e parte integrante di una società civile viva.

Tra i diritti fondamentali di un membro vi sono il diritto di voto, il diritto di avanzare proposte e il diritto all'informazione e alla trasparenza, che consentono a ogni membro di influenzare attivamente l'orientamento, la struttura e il lavoro dell'associazione. Inoltre, i diritti dei membri devono proteggere anche da esclusioni e decisioni arbitrarie. Quest'ultimo è un aspetto essenziale per qualsiasi forma di stato di diritto, anche di dimensioni ridotte.

Dal punto di vista sociale, associazioni

come il SEV offrono una piattaforma retta da solidarietà, impegno e responsabilità collettiva. L'esercizio dei diritti dei membri garantisce che non siano in pochi a decidere per molti, ma che molti possano trovare insieme soluzioni sostenibili. Proprio in un'epoca in cui i processi democratici sono sotto pressione in molte parti del mondo, il rafforzamento di queste strutture assume un'importanza particolare. Una vita associativa attiva promuove il comportamento democratico, rafforza la comprensione dei valori comuni e dà voce anche alle minoranze.

L'importanza democratica dei diritti associativi si manifesta in modo particolare nelle organizzazioni sindacali. È qui che la partecipazione individuale si trasforma in forza collettiva. Quando i membri conoscono ed esercitano i propri diritti, possono contribuire attivamente, denunciare ingiustizie e promuovere cambiamenti che possono esulare dal proprio ambito professionale ed estendersi alla società nel suo complesso.

Il congresso del SEV del giugno 2025 è stato un esempio impressionante di come può funzionare la democrazia vissuta all'interno di un'associazione. Le discussioni, le elezioni, le votazioni e la partecipazione dei membri dimostrano che i diritti dei membri non sono solo strumenti per tutelare, ma anche per costruire un futuro comune migliore. Il loro esercizio rafforza non solo l'associazione, ma anche la democrazia stessa.

LETTERA DI UN LETTORE

Il ritorno di Giorgio von Frundsberg

 **Ul Fasan**

A circa cinquecento anni di distanza si rifà vivo Giorgio von Frundsberg coi suoi lanzichenecchi muniti di corde. Questa volta si presentano in camicia e colletto bianco rigidamente inamidato. Sempre però pronti, con aria d'autorità e scrupoloso zelo, a stringere il cappio attorno al collo di chi li infastidisce.

Il suo viaggio fa tappa in Ticino, dove intende smantellare FFS Cargo, così da ingolfare di camion le strade del nostro Cantone e gravare i nostri polmoni e quelli dei nostri figli di combustibili fossili.

Che gliene frega a lui, è profumatamente stipendiato per questo, il lanzichenecco inviato dal Consiglio Federale. Ora basta sperperare milioni, afferma perentorio. Determinato come non mai, incolpa i suoi predecessori, chi

ha gestito l'azienda prima di lui, se le cose non vanno bene! Lui sa cosa fare! Ora si taglia! È irrevocabile.

Assoluto padrone dei destini di FFS Cargo, la sa lunga, lui! Attraverso disincentivanti aumenti tariffari proposti ai clienti, ha dissipato ogni dubbio, ce ne fosse rimasto qualcuno, sulle sue reali intenzioni.

Il lanzichenecco ha calato con inaudita insolenza la scure sul collo del San Gottardo per recidere definitivamente il cordone ombelicale che ancora teneva collegato al Ticino la Confederazione. Alla faccia del consolidamento delle trasversali ferroviarie alpine promosso a suo tempo dal Moritz Leuenberger e votato dal popolo per agevolare il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci.

Il cuore è preso dall'angoscia perché tutto ciò che fino a poco tempo fa pareva solo un incubo sta divenendo inevitabile quotidianità.

HELVETIA

Un reddito sicuro – anche in caso d'invalidità

Perché dovrei tutelare il mio salario?

Chi resta invalido dopo un incidente o una malattia e non può più lavorare, o può farlo solo parzialmente, spesso non ha più soldi a sufficienza in tasca. Le prestazioni dell'assicurazione per l'invalidità e della cassa pensione di solito non bastano per coprire le spese quotidiane e finanziare gli eventuali ausili necessari.

Scegliere per tempo la previdenza privata per integrare il reddito

Con un'assicurazione di rischio, una cosiddetta rendita per incapacità di guadagno, è possibile proteggere quella parte del reddito che, in caso di invalidità, non è coperta dall'assicurazione per l'invalidità e dalla cassa pensione.

In linea di massima: prima lo fate e meglio è. Non si sa mai quando potete subire un infortunio o ammalarvi gravemente. Questo vale soprattutto per chi è giovane e all'inizio della propria vita professionale, dove le perdite di reddito in determinate circostanze possono durare molto a lungo.

Non bisogna dimenticare casalinghe, casalinghi e studenti

Chi si prende cura dei figli e della casa a casa spesso non ha reddito. Un'invalidità può rapidamente trasformarsi in un problema finanziario. Magari occorre pagare qualcuno che si occupi delle faccende domestiche e che si prenda cura dei figli. Per questo motivo, una rendita per incapacità di guadagno può risultare molto utile anche in questo caso.

Lo stesso vale per chi studia che di solito non guadagna ancora nulla. In caso di invalidità, le prospettive di carriera e di guada-

gno future sono spesso limitate per tutta la vita.

Tutelarsi in maniera sensata

Le perdite di reddito in caso di invalidità possono mettere a rischio la sopravvivenza stessa. Conviene quindi tutelarsi per tempo. Per determinare quale sia la misura più sensata, ogni caso va valutato individualmente. In fondo l'importante è integrare correttamente le prestazioni dell'assicurazione per l'invalidità e, se del caso, della cassa pensione. Patrizio Farei, consulente assicurativa/o e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona e le sue colleghe e i suoi colleghi del team di consulenza SEV vi affiancano volentieri in questa scelta e trovano insieme a voi la soluzione più adatta. Per ulteriori informazioni potete consultare il sito helvetia.ch/sev.




In partenariato con

helvetia 
La Sua Assicurazione svizzera

LETTERA DI UN LETTORE

Politica di trasferimento al contrario!

 **Bruno Storni, consigliere nazionale (PS, Ticino)**

L'obbligo di trasferire il traffico merci attraverso le Alpi dalla strada alla rotaia, con l'obiettivo di 650 000 transiti massimi all'anno, sta affrontando una seria inversione di tendenza. Nonostante gli sforzi con Alptransit, TTPCP e i sussidi, i transiti sono infatti aumentati dai 916 000 del 2022 a 960 000 nel 2024.

Siamo in una fase di diminuzione generale della domanda di trasporto merci: in Svizzera siamo passati dal picco di 40,4 mio del 2016 a 36,5 mio del 2024, anno nel quale però il trasporto merci su strada è salito a 10,8 mio contro i 9,8 mio del 2020. Si giustifica la diminuzione delle merci su ferrovia con i troppi cantieri e le insufficienti capacità della rete ferroviaria tedesca e i conseguenti ritardi e annullamenti che renderebbero la ferrovia meno concorrenziale della strada, ma anche sulle strade europee troviamo cantieri e ingorghi che ritardano le spedizioni. Qui i prezzi però sono in diminuzione. A quali spese? Stipendi estremamente bassi, condizioni di lavoro precarie e una diminuzione dei prezzi che ha già portato a numerosi fallimenti di autotrasportatori.

Il gigantesco mercato dell'autotrasporto europeo, con il calo della domanda del 5% nel 2024 e l'abbassamento dei prezzi, condiziona

i transiti su strada in Svizzera. Economie di scala del trasporto stradale che ostacolano la politica di trasferimento svizzera e svalutano gli investimenti fatti. L'UE a parole vorrebbe aumentare il trasporto su ferrovia, ma le misure adottate non hanno peso sulla sconfinata massa di camion in esercizio, così la Svizzera, malgrado 23 miliardi di franchi investiti in Alptransit e oltre 1 miliardo in sussidi per trasferire le merci sulla ferrovia, si ritrova con la politica di trasferimento girata nel senso opposto.

Occorre rianalizzare la situazione del mercato europeo a fondo e rivedere tutto, a cominciare dagli impegni non rispettati dalla controparte. Attraversare la Svizzera in camion costa poco: la tassa sul traffico pesante TTPCP costa 300 euro per i 280 km tra Chiasso e Basilea, con 50 km di gallerie e 20 km di ponti e viadotti, eppure ancora recentemente la maggioranza del Parlamento non ha nemmeno voluto adattare completamente la TTPCP al carovita. Parlamento che non ha neanche voluto fissare obiettivi nella recente revisione della legge sul trasporto merci per ferrovia.

Per finire da masochisti, la posizione del Consiglio di Stato Ticinese che non ha sostenuto la proposta del Consiglio Federale di limitare il transito ai soli camion con sistemi di sicurezza di ultima generazione, come chiedeva l'iniziativa Cantonale Ticinese «Strade sicure subito». Ticino Città corridoio ringrazia!

MACCHINISTI FFS VIAGGIATORI

Quale futuro per i depositi in Ticino?

Veronica Galster. Allarmata per la situazione che si prospetta all’orizzonte, la sezione LPV Ticino lo scorso 4 giugno ha convocato un’assemblea straordinaria, nella quale è stata votata all’unanimità una risoluzione che rivendica che anche in futuro ai depositi di Bellinzona e di Chiasso continui ad essere attribuito lo stesso volume di lavoro presente oggi, così come la richiesta di un incontro con la dirigenza condotta treni e manovra.

All’origine di ciò, quanto accaduto lo scorso 16 maggio quando la Produzione di FFS Viaggiatori, per voce del pianificatore responsabile per i depositi di Bellinzona e Chiasso, ha comunicato che le prestazioni attualmente effettuate per TILO verranno tolte. Questo è previsto che avverrà in 2 tappe: a dicembre 2025 si passerà dall’attuale 10% al 5% di prestazioni TILO, per poi toglierle del tutto a dicembre 2026.

La decisione di togliere queste prestazioni è riconducibile a decisioni prese da parte del Consiglio d’amministrazione di TILO, nel quale peraltro siedono anche rappresentanti delle FFS (essendo TILO una filiale FFS). Vien quindi da chiedersi quale sia la visione della divisione Viaggiatori per il proprio personale di locomotiva ticinese considerato che, sempre durante l’incontro del 16 maggio, è stato anche detto che entro il 2030 in Ticino 29 macchinisti passeranno al beneficio della pensione. Secondo il segretario sindacale Thomas Giedemann,

ci sono vari indizi che fanno pensare che le FFS vogliano spostare volumi di lavoro a nord delle Alpi, a cominciare dal fatto che gli aspiranti macchinisti ora in formazione sono sì stati reclutati in Ticino, ma hanno ricevuto un contratto che li impegnerà ad andare a lavorare Oltralpe.

A ciò si aggiunge l’incertezza riguardo alla condotta dei treni che circolano sulla linea di montagna del San Gottardo, in quanto nel prossimo futuro giungerà a scadenza l’accordo di cooperazione tra le FFS e la SOB.

Sempre secondo Giedemann: «Il traffico passeggeri a lunga percorrenza si è fortunatamente ripreso dalla situazione di crisi prodotta dal Covid ed è ora in piena espansione. La forte domanda necessita di un numero maggiore di corse, che a loro volta necessitano di più personale e di più materiale rotabile e quindi maggiore necessità di manutenzione. Eppure le FFS non sembrano voler fare beneficiare il Ticino dei relativi volumi di lavoro. Per quanto riguarda la manutenzione, non va dimenticato che il trasloco a Castione delle Officine di Bellinzona ad oggi comporterà la perdita di 150 posti di lavoro, che saranno di fatto trasferiti Oltralpe e ora le FFS lanciano segnali poco rassicuranti pure sul settore della condotta treni. Ovvio che la sezione LPV Ticino sia in allarme e ben venga l’incontro con la dirigenza condotta treni e manovra.



AGGRESSIONI (III)

Colleghi e colleghe testimoniano

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nell’ambito della campagna SEV «Stop violenza – più rispetto per il personale», i membri raccontano al Giornale SEV come hanno subito e vissuto le aggressioni. Questa è la terza puntata di questa serie.

Andreas (il vero nome è noto alla redazione) è già stato insultato e minacciato fisicamente in diverse occasioni negli ultimi 23 anni come assistente alla clientela a bordo di un treno regionale. Ricorda con dovizia di particolari lo scontro con una banda di giovani che 17 anni fa si aggirava sui treni regionali: dopo aver lanciato volantini in uno scompartimento e compiuto atti di vandalismo, hanno bloccato le porte e alla fine hanno impedito la partenza del treno. Andreas e il macchinista hanno cercato di discutere con loro, ma il macchinista viene spinto, si alza un pugno e Andreas usa il suo spray al peperoncino. Fugge con il macchinista sul treno.

Pietre e una bicicletta volano contro il treno finché questo non parte. Il viaggio termina in una stazione dove una pattuglia della polizia sta aspettando. I giovani tuttavia non vengono trovati, ma dopo questo episodio lasciano, per così dire, i treni tranquilli. Andreas è in stato di shock, riceve un sostegno psicologico d’emergenza, deve assentarsi dal lavoro per alcuni giorni e lavora solo in turni diurni per alcune settimane. La Suva non accetta alcuna riduzione della capacità lavorativa, per cui l’incidente viene fatturato come incidente minore dalla cassa malati.

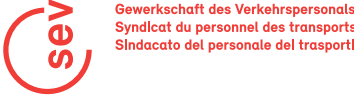
Tre anni prima, Andreas aveva già sperimentato l’inaspettato potenziale di violenza di un padre di famiglia: quando gli aveva chiesto gentilmente di pagare 1.40 franchi per una zona mancante sul biglietto, l’uomo corpulento lo aveva denigrato a gran voce davanti alla moglie e ai figli e si era avvicinato minacciosamente a lui. Andreas mantiene la calma, fa un passo indietro e non insiste per il pagamento supplementare. Non chiama nemmeno la polizia, «Per

il bene dei due adorabili bambini e della donna che voleva pagare la differenza». Oggi, tuttavia, riferisce costantemente di aggressioni, che comprendono sempre attacchi inaspettati senza un vero motivo.

Lo scorso autunno, ad esempio, è stato pesantemente insultato e minacciato per ben due volte nel giro di due giorni: durante un controllo su un Regio-Express, un cliente lo ha definito «Kapò nazista» e «Sturmabführer», mentre il giorno successivo, durante un controllo sporadico, due giovani ubriachi gli hanno rivolto insulti e il suo collega ha ricevuto un colpo al petto. Mantenendo la calma e la distanza, Andreas e i suoi colleghi sono riusciti a disinnescare la situazione in entrambe le occasioni. A quanto pare, il primo aggressore aveva problemi personali e, nel secondo caso, uno dei due uomini stava festeggiando la sua uscita di prigione, come hanno rivelato gli interrogatori della polizia. In entrambi i casi, il personale del treno sembra aver agito da parafulmine per la frustrazione repressa.

Andreas ritiene che questi attacchi dal nulla siano aumentati negli ultimi anni. «Oggi ci sono molte persone che sono frustrate e non hanno nulla da perdere. Ad esempio, perché rischiano l’espulsione; ma le perdono problematiche si sono anche tra i cittadini svizzeri».

Ora vede treni sui quali i controlli sono possibili solo con la polizia dei trasporti o con un servizio di sicurezza, soprattutto a tarda notte o al mattino presto nei fine settimana. «Dopo la pandemia di Covid, una volta, durante un controllo a campione su un treno regionale, ho notato 30 persone senza biglietto, giovani e meno giovani senza biglietti validi. Sono necessari controlli regolari per evitare che scoppi l’anarchia». Questo è ciò che Andreas vorrebbe raccomandare alle imprese ferroviarie. Ritiene inoltre importante offrire al personale ferroviario più corsi con professionisti in materia di prevenzione della violenza, autodifesa, psicologia, conduzione di colloqui, espressioni facciali, linguaggio del corpo e così via. Perché le esigenze di questo lavoro sono elevate.



Decisioni dell’82esimo Congresso ordinario del SEV del 12 e 13 giugno 2025

- 1. Premessa**
Le decisioni del Congresso (ad eccezione delle elezioni e delle decisioni urgenti ai sensi degli Statuti SEV, articolo 14, paragrafo 14.6) sono soggette a referendum facoltativo.
- 2. Decisioni**
Il Congresso SEV ha adottato le seguenti decisioni:
- 2.1. Rapporto sociale 2022 – 2025**
Il Rapporto sociale è stato approvato.
- 2.2. Testi di orientamento SEV 2025 – 2029**
Il Congresso ha approvato i testi di orientamento sui seguenti cinque temi:
- Sindacato e politica contrattuale
 - Protezione della salute e sicurezza sul lavoro
 - Politica sociale
 - Politica dei trasporti
 - Digitalizzazione e automazione/KI
- 2.3. Nuove proposte congressuali**
Il Congresso ha adottato 15 nuove proposte congressuali:
- K25.001: Finanziamento dell’acquisto dell’AG FVP con Valuta Reka e possibilità di depositare senza spese l’AG FVP
 - K25.002: Pensionamento anticipato nelle ITC per i/le conducenti di bus
 - K25.003: Durata minima dell’adesione al SEV
 - K25.005: Modelli di pensionamento anticipato da 60 anni nelle imprese di trasporto concessionarie ITC
 - K25.006: Esame professionale per il personale treno
 - K25.007: Creazione di un attestato federale per assistenti viaggi
 - K25.008: Armonizzazione e riconoscimento delle (seconde) formazioni di assistente clienti tra le imprese di trasporto ferroviario
 - K25.009: Per una definizione più attuale degli orari che danno diritto a supplementi di tempo per lavoro notturno al personale assoggettato alla LDL
 - K25.010: Introduzione di un’indennità per il lavoro di sabato – Il sabato fa parte del fine settimana!
 - K25.011: Adozione di una panoramica dei processi per i processi di lavoro nel SEV
 - K25.012: Modifica della procedura di nomina del comitato sezionale
 - K25.013: Prossima fermata: Conducente di autobus – Riconoscimento di CV non lineari e competenze extraprofessionali nella determinazione del salario
 - K25.014: Congedo di maternità di 20 settimane
 - K25.015: Stop alla violenza e alle molestie sessuali sul posto di lavoro
 - K25.016: Stop agli abusi dei subappalti
- Un’altra proposta (K25.004) è stata ritirata prima del Congresso.
- 3. Entrata in vigore delle decisioni**
- 3.1. Validità delle decisioni**
3.2. Le decisioni del Congresso SEV (ad eccezione delle elezioni) sono soggette a referendum facoltativo ed entrano in vigore alla fine del periodo referendario di tre mesi o dopo l’esito dell’eventuale votazione (articolo 14.6 dello Statuto SEV).
- 3.2. Termine per il referendum**
Il periodo referendario va dalla pubblicazione delle decisioni sulla stampa sindacale fino all’11 ottobre 2025.
- Sindacato del personale dei trasporti SEV**
Il presidente del Congresso La Segretaria del giorno
Danilo Tonina Christina Jäggi

VPT

Pensionati RhB

21.08

Gita nell’Oberland GR

L’Oberland grigionese ci chiama. Visiteremo il **monastero di Disentis** con una guida e poi pranzeremo nel monastero. Se il tempo è bello, c’è la possibilità di visitare il **nuovo ponte sospeso La Pendentia**. In alternativa, si può visitare il **museo del monastero**.

Partenza: Coira alle 8.55, Samedan alle 7.16.
Ritrovo alle ore **10.15 alla stazione di Disentis**, binario 1.

Iscrizione: entro il **10 agosto** a Roger Tschirky al numero 079 331 81 17 tramite WhatsApp o all’indirizzo roger.tschirky@sev-online.ch.

ZPV

29.09

Evento nazionale

Evento dei soci ZPV per tutta la Svizzera.

Quando? Il 29 settembre dalle ore 11:00

Dove? In Ticino: Alpe Foppa, Rivera, Monte Tamaro

La sezione organizzatrice ZPV Ticino ha messo a punto un ottimo programma.

L’evento è aperto anche agli interessati che non sono ancora membri.

La RhB continua a organizzare l’evento speciale per i soci RhB.

Iscrizione: iscrizione gratuita in Sopre, **entro il 13 settembre 2025**. Info su **www.zpv.ch** e nelle bacheche dei depositi.

Agenda 9/25

I NOSTRI MORTI

Lombardi Fausto; JG 1937;
Sostituto del capodistretto, Airole,
PV Ticino e Moesano.

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), 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: venerdì 29 agosto 2025

Chiusura redazionale: 19 agosto, ore 10.00.

OLTEN

Continua la lotta dei B100



Il 5 luglio, una delegazione di macchinisti B100 ha consegnato ad Alexander Muhm, direttore di CFF Cargo, una petizione con oltre 100 firme in cui si chiede che il personale B100 sia considerato personale viaggiante e riceva l’indennità forfettaria per i pasti invece di dover compilare note spese. Diversi mezzi di trasporto hanno ricordato che si parla di «viaggiante».



Pensionati/e FFS

Sezione Ticino e Moesano

Cercasi cassiere per la Sezione SEV PV Ticino e Moesano

La sezione PV Ticino e Moesano è alla ricerca di una / un collega che voglia assumere la funzione di cassiere sezionale.

Mansioni principali:

- Gestione della cassa e dei movimenti economici della sezione
- Tenuta dei registri contabili di base
- Collaborazione con la presidente e il comitato per l’allestimento del bilancio
- Incasso di varie quote, ad esempio per le vacanze ad Abano e Cesenatico

Requisiti:

- Affidabilità e precisione
- Minime competenze amministrative / contabili (anche non professionali)
- Conoscenza del programma contabile Banana
- Buone capacità organizzative, autonomia
- Condivisione dei valori e delle finalità sociali e sindacali

Impegno richiesto: alcune ore mensili
Indennità: come previsto dal Regolamento di gestione della sezione.
Inizio: da concordare.

Per informazioni:

Eliana Biaggio, presidente sezionale,
eliana.biaggio@hispeed.ch / 079 326 92 94



NAVIGAZIONE

SNL: non c’è limite al peggio

Veronica Galster Dopo la denuncia di irregolarità da parte dei sindacati (vedi Giornale SEV n.8), la Società Navigazione del Lago di Lugano (SNL) ha disdetto il CCL in vigore sul lago di Locarno. Secondo SNL i sindacati SEV, Unia e Ocst avrebbero leso irrimediabilmente il rapporto di fiducia tra le parti, giustificando così una disdetta straordinaria e immediata. Posizione respinta al mittente dai sindacati e che ha spinto anche il Consiglio di Stato Ticinese a chiedere un confronto urgente con SNL. In un comunicato stampa del 26 giugno, il Consiglio di Stato si dice infatti preoccupato per i recenti sviluppi relativi alla situazione in seno a SNL, non solamente per la disdetta unilaterale del CCL, ma anche per problematiche legate alla gestione del traffico lacuale (pubblico e turistico), che sono sfociate anche in una procedura formale dell’Ufficio federale dei trasporti. SEV, Unia e OCST hanno dal canto loro contestato legalmente la disdetta, peraltro data con una prassi mai vista prima, chiedendo a SNL di ritirarla e qualora questo non avvenisse i sindacati chiederanno l’avvio della procedura del tribunale arbitrale prevista dal CCL e

se dal caso si rivolgeranno alla commissione cantonale di conciliazione. Istanza quest’ultima che peraltro fu necessaria per portare a termine le negoziazioni dello stesso CCL nel 2018.

I sindacati dal canto loro hanno chiesto un incontro con il Consiglio di Stato, precisando che non sono state le segnalazioni di irregolarità in seno a SNL a ledere il rapporto di fiducia tra le parti, quanto piuttosto il comportamento assunto dalla direzione di SNL che, nonostante sia stata a più riprese avvertita dai sindacati di una serie di irregolarità, non ha fatto nulla per rimediarvi, spingendo così alla denuncia pubblica. Il sindacalista del SEV Angelo Stroppini, responsabile del dossier, si è così espresso: «SNL è stata presa in castagna con crasse irregolarità sul rispetto della Legge sulla durata del lavoro e rispettiva Ordinanza, con negligenze sulla gestione della cassa pensioni ed è ora palese che voglia sbarazzarsi dei sindacati storici preferendo negoziare con un’ Associazione del personale filo padronale, che organizza le assemblee con la Direzione e la sostiene fintanto che le decisioni assembleari non soddisfano il datore di lavoro».

NEGOZIATI BAR A FFS VIAGGIATORI

Pausa estiva

SEV. A metà agosto proseguiranno le trattative sulle regolamentazioni specifiche relative all’orario di lavoro per il personale addetto all’assistenza clienti, quello di locomotiva, quello di manovra e gli addetti alla pulizia delle carrozze presso FFS Viaggiatori.

Restano grandi divergenze e le trattative relative al personale di assistenza clienti non sono ancora iniziate. Le FFS mirano a una nuova filosofia di pianificazione e organizzazione del servizio con maggiore flessibilità, intendono uniformare il più possibile le quattro BAR in vista dell’introduzione di un software che sostituirà Sopre e ridurre i costi.

Per il SEV sono prioritarie le esigenze di ogni categoria professionale e la salute dei collaboratori.

INIZIATIVA SULLE PIGIONI

Affitti equi, non un'esplosione dei prezzi

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

Per un numero sempre maggiore di persone, possedere una casa di proprietà sta diventando un onere finanziario. In molte famiglie, l'affitto è da tempo la voce più importante del bilancio mensile. E i costi degli affitti continuano a crescere, anche se il tasso di interesse di riferimento è diminuito. L'Associazione degli inquilini ha lanciato un'iniziativa per garantire affitti equi.

In media, una famiglia in Svizzera paga 360 franchi di affitto di troppo ogni mese. Ogni anno, oltre 10 miliardi di franchi vengono pagati in eccesso ai proprietari. Si tratta di affitti abusivamente elevati e non conformi alla legge. Il problema non riguarda solo le persone a basso reddito, ma anche l'ampia classe media. Quando un terzo o più del reddito è destinato all'affitto, non rimane quasi nulla per viveres.

Profitti invece di prezzi decenti

Responsabili di questo sviluppo non è semplicemente il «mercato» in netta crisi o i singoli proprietari di case, ma le società immobiliari.

Questi gruppi speculano con le abitazioni come fanno con le azioni. Comprano appartamenti, li ristrutturano in modo superficiale, danno il preavviso agli inquilini esistenti e poi li affittano a prezzi enormemente più alti.

Non è sempre stato così: nel 2000, la maggior parte degli appartamenti in affitto era ancora di proprietà di privati. Oggi, questi ultimi sono sempre più schiacciati da gruppi immobiliari, fondi di investimento e banche. Gli appartamenti non sono più un tetto sopra la testa delle persone, ma proprietà di investimento con cui le società vogliono guadagnare il più possibile.

Le leggi non vengono applicate

In realtà, la legge sulle locazioni stabilisce chiaramente ciò che è ammissibile: gli affitti devono essere basati sui costi reali – cioè la costruzione, la manutenzione e un «rendimento ragionevole». La Costituzione federale (art. 109) recita: «La Confederazione emana norme contro gli abusi nel settore della locazione, in particolare contro gli affitti abusivi».

Tuttavia spesso il diritto di locazione non viene applicata perché mancano i controlli. Oggi gli inquilini devono contestare l'affitto iniziale entro 30 giorni dal trasloco. Per molti il

trasloco è già una situazione stressante. Molti sono insicuri e non osano fare nulla. Invece di essere protetti dagli abusi fin dall'inizio, gli inquilini devono difendersi in seguito.

Iniziativa per pigioni eque

È proprio qui che entra in gioco l'iniziativa sulle pigioni dell'Associazione Inquilini. L'iniziativa vuole riportare in auge ciò che per lungo tempo è stato dato per scontato: il controllo e l'equità del sistema di affitto. L'iniziativa chiede:

- **Controllo regolare e automatico degli affitti**
- **Limitazione chiara a canoni di locazione basati sui costi più un equo rendimento**
- **Inserimento di questi principi nella Costituzione federale**

In concreto, ciò significa che in futuro un affitto sarà considerato abusivo se supera i costi effettivi più un rendimento stabilito per legge. Anche gli acquisti speculativi a prezzi esorbitanti non potranno più essere scaricati sul canone di locazione.

Se i rendimenti eccessivi non sono più possibili, la speculazione con terreni costosi non vale più la pena. Oggi gli investitori fanno salire i prezzi degli immobili perché sanno di poter re-

cuperare tutto attraverso l'aumento degli affitti. È proprio questo circolo vizioso che l'iniziativa vuole spezzare.

Anche nello spirito dei proprietari rispettosi

È importante notare che l'iniziativa non è un attacco alla proprietà privata, né è diretta contro i proprietari privati che agiscono con correttezza. Coloro che investono nella loro proprietà continueranno a poterlo fare: l'iniziativa consentirà loro di coprire i costi attraverso l'affitto anche in futuro e di ottenere un rendimento adeguato. Limita i rendimenti eccessivi e quindi protegge non solo gli inquilini, ma anche tutti i proprietari che agiscono in modo responsabile. Coloro che pensano a lungo termine e affittano in modo equo non saranno limitati dall'iniziativa, ma saranno rafforzati. Per inciso, questo vale anche per le casse pensioni, che spesso investono in immobili. Nell'interesse dei loro assicurati, anche loro si concentrano su affitti sostenibili ed equi invece di massimizzare i profitti.

Il 3 giugno 2025, l'Associazione degli inquilini ha iniziato la raccolta firme.

Per saperne di più:
www.iniziativa-pigioni.ch

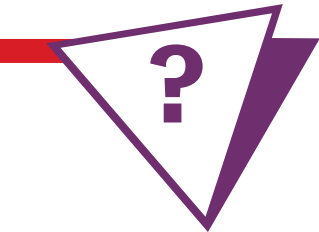


IN CAMMINO, CHISSÀ...

Omar Cartulano

2017, una ragazza a Leopoli cammina verso il suo ultimo giorno di scuola. Chissà cosa pensava, chissà cosa sognava per il futuro, chissà come sta oggi, chissà se... Lo so, lo potremmo dire per ogni anonima persona che incontriamo casualmente e con la quale scambiamo

magari solo uno sguardo. Ogni volta che ascolto le ultime notizie su quanto succede in Ucraina, la mia mente però viaggia spesso verso questa fotografia: a lei e tutti gli altri che ho incontrato. E ti senti impotente, ma soprattutto fortunato.



QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Di cosa si occupa Giorgio Andreoli?
a. È istruttore di kickboxing.
b. Vende gelati sugli autobus quando c'è canicola.
c. Tiene corsi sulla gestione delle situazioni di violenza.
2. Qual è l'aspettativa prioritaria per il SEV nell'accordo con l'UE?
a. Su binari svizzeri, salari svizzeri.
b. Su binari svizzeri, locomotive svizzere.
c. Su binari svizzeri, orari svizzeri.
3. Cosa chiede l'iniziativa sulle pigioni?
a. Una legge sulle cooperative d'abitazione.
b. Che vengano garantiti affitti equi.
c. Che vengano tutelati maggiormente i proprietari di immobili.
4. Dov' è nato e cresciuto Juan Colomer, addetto alla pulizia carrozze?
a. Portogallo
b. Spagna
c. Andorra

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 1 luglio 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 8/2025:
c/b/a/a

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Hansruedi Jampen**, di Safnern, membro della PV di Bienne

SULLE ORME DI...

Juan Colomer, addetto alle pulizie delle carrozze



Christian Egg (Work-Zeitung der Gewerkschaft) giornale@sev-online.ch

Juan Colomer e i suoi colleghi puliscono trenta o più treni per turno alla stazione di Zurigo. Con alle spalle studi di filosofia ci spiega perché non gli pesa pulire i servizi igienici e quali successi hanno ottenuto gli addetti alle pulizie delle FFS grazie al sindacato.

Ciò che è sempre difficile nel suo lavoro, dice Juan Colomer, sono gli odori. «Il vomito, per esempio. Succede spesso nel fine settimana. Non riesco ad abituarci, nemmeno dopo undici anni». Il 48enne lavora come addetto alle pulizie delle carrozze delle FFS alla stazione centrale di Zurigo. La quantità di pulizie che deve fare dipende dall'orario. Sui treni che non hanno una lunga sosta, c'è tempo solo per le cose più grossolane: «Portiamo con noi giornali e rifiuti visibili e svuotiamo i cestini troppo pieni. Diamo una pulita veloce ai servizi igienici».

Per contro, i treni stranieri, come i TGV e gli ICE, di solito si fermano a Zurigo per circa un'ora. Ciò significa passare l'aspirapolvere, pulire i tavoli e pulire a fondo i gabinetti. Il lavoro è ancora più faticoso nei servizi notturni: «Spostiamo i sedili all'indietro e alziamo o abbassiamo tutti i braccioli». Su o giù? Juan Colomer ride e dice: «Non importa. Si tratta solo di mettere tutti sullo stesso piano».

Doccia fredda

Dall'esterno, ogni volta che passa, riempie anche i serbatoi d'acqua dei servizi igienici. Non gli piace affatto fare questo lavoro, dice. Il tubo non si adatta all'apertura. Se non si fa attenzione, si finisce per inzupparsi.

A volte lavora da solo, ma più spesso lavora in una squadra di dodici persone. Questo porta sempre a discussioni: chi deve pulire i servizi igienici ora? «Quasi tutti dicono di averlo fatto il giorno prima e che oggi lo deve fare qualcun altro». Lui stesso non lo fa con riluttanza, dice Colomer. Certo, a volte la vista è poco invitante, ma fisicamente questo lavoro è più facile di altri. Perché è un lavoro duro. Si piega continuamente per raccogliere la spazzatura. Quando passa l'aspirapolvere, fa regolarmente il lungo viaggio di andata e ritorno fino al deposito per cambiare la batteria.

Problemi di sonno

Ciò che trova difficile sono gli orari di lavoro irregolari. Le FFS rispettano la legge sul lavoro e il CCL, «Sono rigorose su questo punto», ma anche con queste regole, i tempi di recupero sono spesso brevi. Ad esempio, se un turno dura fino a mezzanotte e il successivo inizia alle dieci del mattino, sono dieci ore di riposo. «Ma devi guidare fino a casa, fare la doccia, mangiare, tornare al mattino dopo ... diventa difficile. Molti di noi hanno problemi di sonno. Anch'io, del resto». Il lato positivo, secondo lui,

è la possibilità di pianificare, perché a dicembre riceve il programma di lavoro per tutto l'anno successivo.

Quando è arrivato in Svizzera nel 2009, ha trovato lavoro solo come addetto alle pulizie a tempo determinato. I lavori erano irregolari, così come il suo reddito. Ha frequentato un corso di tedesco e dopo quattro anni ha potuto iniziare a lavorare stabilmente come addetto alle pulizie di carrozze. «Era meglio. Un lavoro a tempo pieno e indeterminato, ma ero ancora impiegato presso l'agenzia interinale». Ci sono voluti altri tre anni prima che le FFS lo assumessero direttamente.

A differenza di molte aziende private, le FFS non hanno esternalizzato la pulizia nel suo complesso. In quanto dipendente delle FFS, Colomer riceve un abbonamento generale (AG), i suoi tempi di viaggio sono pagati ed è tutelato dal CCL. Da qualche anno le ferrovie fanno sempre più affidamento sul personale temporaneo, afferma Colomer. Secondo le sue stime, oggi rappresentano circa la metà degli addetti alle pulizie. Scuote la testa e dice: «Siamo due classi di dipendenti. Anche se facciamo tutti lo stesso lavoro».

Il suo stipendio base è attualmente di circa 4700 franchi lordi al mese, più la tredicesima. Non è molto, dice, ma ci sono anche giuste indennità: 6 franchi all'ora di notte e 16 franchi la domenica. Più un forfait di 50 franchi al mese per la pulizia dei servizi igienici.

Successo sindacale

Le FFS volevano abolire questa «indennità per lavoro sporco» nel 2019, ma i dipendenti si sono opposti, sostenuti dal SEV: «Abbiamo raccolto firme e scattato foto di bagni sporchi. In modo che i capi vedessero quanto è importante il nostro lavoro», racconta Juan Colomer. La cosa ha funzionato, le FFS hanno rapidamente accettato di negoziare e l'indennità, che prima veniva pagata all'ora, è stata convertita nell'attuale tariffa forfettaria. Un buon accordo: secondo il SEV, ora le FFS versano in totale ancora più indennità rispetto al vecchio sistema.

Amore e passione

Juan Colomer è nato e cresciuto in Spagna. Lì ha completato gli studi di filosofia. «Era la mia passione», dice, «Fin dalla scuola». È venuto in Svizzera per amore di una donna, la relazione è tuttavia terminata e ora si gode la vita da single.

È con convinzione che ha aderito al SEV e oggi fa parte del comitato della sezione RPV di Zurigo. Rappresenta inoltre i suoi colleghi nel comitato regionale del personale di pulizia delle FFS. Questo impegno è una tradizione di famiglia, dice: suo padre, operaio in una fabbrica di chitarre, era già un sindacalista attivo.

Colomer conclude spiegando che: «Il primo giorno di lavoro alle FFS ho chiesto quale fosse il nostro sindacato di riferimento e mi sono affiliato».

ALL'ARIA APERTA

Micha Dalcol

