



SEV N.1

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



RENATO BARNETTA

BUON ANNO NUOVO

Il 2026 non sarà una passeggiata

Editoriale di Matthias Hartwich,
Presidente del SEV



Nel 2025 abbiamo lavorato tanto assieme nel SEV e ottenuto molti risultati. Accanto al nostro Congresso in giugno, i punti salienti sono stati la nostra campagna per maggior rispetto e contro la violenza nei confronti del personale dei trasporti pubblici. Con la giornata d'azione a livello svizzero a settembre, e la cerimonia di rinnovo della «Carta» il 25 novembre, abbiamo lanciato segnali forti. Vi sono poi state intense discussioni sul futuro del traffico merci su rotaia in Svizzera; ad esse possiamo aggiungere le contrattazioni sui CCL di molte aziende ma anche gli impegnativi negoziati sulle BAR con le FFS e, per finire, le quasi 70 trattative salariali con le «nostre» imprese di trasporto pubblico.

Nemmeno il 2026 sarà una passeggiata: vi sarà una nuova serie di trattative sui CCL, proseguirà la

battaglia per assicurare un futuro al traffico merci su rotaia, in Svizzera come in Europa; su questo tema abbiamo avviato una campagna comune con l'ETF, la nostra organizzazione mantello europea. Nel complesso, la discussione su temi legati all'Europa (votazione sull'iniziativa radicale e pericolosa dell'UDC in giugno, futuro della via bilaterale, apertura del traffico viaggiatori internazionale su rotaia) non si interromperà nemmeno nel nuovo anno; dobbiamo essere e restare vigili.

In parallelo porteremo avanti la nostra campagna per maggiore rispetto verso il personale. Il 3 settembre si terrà nuovamente una giornata d'azione a livello nazionale. Naturalmente saremo anche molto presenti da voi al fronte, nelle officine, nei depositi, sui posti di lavoro, non solo, ma anche per l'acquisizione di nuovi membri, che è

una delle nostre principali esigenze.

Un'altra importante tappa di questo nuovo anno sarà la prima grande Assemblea dei delegati SEV, che come sapete si tiene negli anni senza congresso. Losanna ci ospiterà l'11 giugno per tirare un primo bilancio intermedio dopo il congresso dello scorso anno e per disporre gli scambi della nostra attività futura. Oltre alle trattative sui salari e il CCL, i temi sono e restano ovviamente la salvaguardia dei posti di lavoro e del Traffico regionale viaggiatori, il suo finanziamento sufficiente e il rafforzamento del SEV.

Niente ci viene regalato. Per questo occorre l'impegno di ogni membro: non chiedete che cosa può fare per voi il vostro sindacato, ma anche che cosa potete fare voi per le vostre colleghe e i vostri colleghi – perché alla fine la solidarietà torna sempre utile anche a noi stessi.

Iniziato bene

Barbara Keller e Pablo Guarino
sulle sfide per le ITC.

3

Salari 2026

Panoramica e informazioni di base sui
risultati delle trattative.

4

Petizione LPV

Il personale di locomotiva protesta
contro il nuovo piano d'impiego.

5

Per il cemento la ferrovia

Lo scorso anno le consegne di cemento in Svizzera sono aumentate del 4,2% rispetto al 2024, mentre la quota del trasporto ferroviario è scesa dal 66% al 62%. «Gli aumenti dei prezzi di FFS Cargo, insieme a una drastica riduzione dei servizi, costringono i produttori di cemento a passare al trasporto su strada», scrive l'associazione di categoria Cemsuisse. Essa invita la politica a «Creare incentivi per miglioramenti strutturali presso FFS Cargo. Questi dovrebbero servire sia alla sostenibilità che alla Svizzera come paese logistico». Il segretario sindacale Philipp Hadorn è sostanzialmente d'accordo e aggiunge: «Anche se il redditizio settore del cemento dovesse pagare un po' di più per un trasporto ecologico su rotaia, la Confederazione ha provocato la riduzione dell'offerta di SBB Cargo imponendo l'autosufficienza economica. Ora è finalmente necessario fermare il trasferimento su gomma e consentire il promettente potenziamento della rete ferroviaria».

Documenti SEV rivisti

Gli statuti, i regolamenti e le direttive rivisti lo scorso anno sono entrati in vigore il 1° gennaio 2026. Lo statuto SEV, il regolamento di gestione SEV, il regolamento sulle organizzazioni interne del SEV, il regolamento sulle quote associative, le direttive della commissione giovani SEV, le direttive per la commissione donne SEV e le direttive della commissione migrazione SEV sono disponibili sul nostro sito web (Download) o in versione cartacea.

Dramma in Italia

Alessandro Ambrosio, un capotreno di 34 anni dipendente di Trenitalia, è stato brutalmente accoltellato in un'area riservata al personale della stazione di Bologna. Un uomo è stato arrestato. La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e l'ETF Rail esprimono piena solidarietà ai loro affiliati italiani che hanno scioperato il 7 gennaio in Emilia-Romagna per chiedere giustizia e sicurezza. Da anni i sindacati mettono in guardia contro l'aumento della violenza e chiedono l'applicazione dei protocolli di sicurezza. Chiedono una risposta immediata e concreta.



Hanny Weissmüller e Matthias Hartwich parlano della situazione del personale dei trasporti, dell'Europa e di altri temi dell'anno 2026.

MATTHIAS HARTWICH INCONTRA HANNY WEISSMÜLLER

«Ci vogliono miglioramenti!»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Hanny Weissmüller è presidente centrale della sottofederazione del personale di locomotiva (LPV) dal 2021. Nel 2025 ha assunto la vicepresidenza del Comitato SEV. La sua professione principale è quella di macchinista presso le FFS. Il presidente del SEV Matthias Hartwich l'ha incontrata per un colloquio e con lei ha esaminato le sfide che il SEV dovrà affrontare nel 2026.

Matthias Hartwich: In qualità di macchinista, presidente della LPV e vicepresidente del Comitato SEV, sei una voce fondamentale per il personale di locomotiva. Come vivi l'attuale situazione nel settore ferroviario?

Hanny Weissmüller: La situazione è difficile. Il personale ferroviario è sottoposto a forte pressione e le condizioni di lavoro sono spesso al limite. Molti colleghi e colleghe si sentono abbandonati, soprattutto quando si tratta di straordinari e cambiamenti dell'orario di lavoro con breve preavviso.

Purtroppo lo sentiamo dire anche da altri settori; la pressione sembra aumentare. Quali sono, secondo te, i compiti sindacali più urgenti su questo tema?

Dobbiamo migliorare le condizioni di lavoro e assumere più personale. Non basta formare nuove persone, dobbiamo anche mantenere i colleghi esperti. Ciò significa turni di lavoro equi, pause affidabili e una migliore conciliabilità tra vita professionale e privata.

Il SEV si impegna già da anni in questo senso. Come reagiscono i membri alle nostre rivendicazioni presso le FFS?

Molti ci sono riconoscenti per la pressione che stiamo esercitando, ma la pazienza nei confronti dell'azienda è ormai esaurita. La gente non vuole promesse, ma miglioramenti concre-

ti. Se non ci saranno sviluppi, dovremo pensare a ulteriori misure.

L'Europa è un tema che riguarda tutti noi. Tu sei spesso attiva a livello europeo in qualità di membro del Comitato direttivo del personale di locomotiva all'interno della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Perché ciò che accade in Europa è importante per il personale di locomotiva svizzero?

Le decisioni prese in Europa ci riguardano direttamente. Le normative che prima valevano solo in Svizzera stanno gradualmente scomparendo. Ora ci sono direttive europee che dobbiamo mettere in pratica. E se non partecipiamo alle discussioni, le decisioni saranno prese senza consultarci. Ecco perché è fondamentale che noi, il personale ferroviario svizzero, siamo attivi a livello europeo e difendiamo il nostro modello. Esistono anche importanti progetti europei come «Women in Rail», ai quali partecipiamo attivamente e che contribuiamo a implementare.

Alcuni colleghi e colleghe sono scettici nei confronti dell'Europa. Cosa rispondi?

Dobbiamo dialogare con l'Europa, indipendentemente dall'esito dei negoziati sui trattati. Solo così potremo garantire condizioni adeguate al personale ferroviario e a tutti i lavoratori e lavoratrici del settore dei trasporti pubblici. Il nostro obiettivo è quello di applicare i salari svizzeri sui binari svizzeri. A livello europeo siamo un modello da seguire e dobbiamo proteggerlo.

Oltre alla questione europea, ci sono altre sfide: violenza contro il personale, contratti collettivi di lavoro, reclutamento di nuovi membri. Quali sono secondo te i compiti più importanti che il SEV dovrà affrontare in questo anno appena iniziato?

Dobbiamo combattere la violenza sul posto di lavoro e rafforzare i Contratti collettivi di lavoro. Non si tratta più solo di evitare peggiora-

menti, ma di ottenere finalmente dei miglioramenti. Inoltre, dobbiamo diventare più efficaci nelle campagne e acquisire nuovi membri per continuare ad avere una voce forte.

La digitalizzazione sta cambiando i profili professionali e la mancanza di personale qualificato è evidente. Cosa significa questo per il futuro del SEV?

Le professioni stanno subendo profondi cambiamenti, dal personale di locomotiva al servizio di manovra. La digitalizzazione e l'automazione comportano nuove sfide. Allo stesso tempo, c'è una carenza di lavoratori qualificati: in realtà, bisognerebbe migliorare le condizioni per attirare più persone. Tuttavia, spesso manca la volontà politica e si risparmia sulla sicurezza e sul personale.

John F. Kennedy una volta disse: «Non chiederti cosa il tuo Paese può fare per te. Chiediti cosa tu puoi fare per il tuo Paese». Dal punto di vista sindacale, questo potrebbe essere tradotto in «Guarda di cosa hai bisogno e poi guarda cosa puoi fare per ottenerlo». Cosa può fare esattamente il personale dei trasporti pubblici?

Organizzatevi e diventate membri del SEV! Un elevato grado di organizzazione è fondamentale per dimostrare la nostra forza nei confronti delle imprese. Non si tratta solo di ciò che mi avvantaggia personalmente, ma di ciò che aiuta tutti noi. Se agiamo insieme, possiamo ottenere molto.

Video

«Matthias Hartwich incontra Hanny Weissmüller»



INTERVISTA ALLA VICEPRESIDENZA ITC

Politica di austerità: un peso sul trasporto pubblico

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Circa sei mesi fa, al Congresso SEV 2025, i delegati e le delegate hanno eletto Barbara Keller e Pablo Guarino alla vicepresidenza del SEV. Entrambi sono responsabili delle Imprese di trasporto concessionarie (ITC) presso il SEV. Come hanno vissuto questo intenso primo semestre in carica? Intervista a due voci.

Barbara Keller: Per me l'inizio è stato molto positivo. Ho ricevuto molto sostegno, sia dai colleghi e dalle colleghe, sia da Pablo. La collaborazione ha funzionato bene fin dall'inizio, ci siamo trovati subito in sintonia. Anche se non sono qui da molto tempo, ho la sensazione di avere già una buona visione d'insieme dei dossier. Questo è sicuramente anche merito del team, che mi ha sostenuto molto.

Pablo Guarino: Anche io ho vissuto molto bene l'inizio. Il periodo di inserimento è stato intenso, ma ben accompagnato. La collaborazione con Barbara è davvero molto piacevole. Ci

scambiamo molte opinioni, discutiamo in modo aperto e costruttivo. Il ritmo di lavoro è sostenuto, ma anche molto stimolante. Inoltre, possiamo contare su un'organizzazione ben strutturata e con basi solide.

Barbara, la tua situazione era particolare perché Pablo conosce già bene il settore. All'inizio qual è stata la cosa più difficile per te?

Barbara: Sicuramente il fatto di non provenire dal settore dei trasporti. Ci sono moltissimi termini, abbreviazioni e peculiarità specifiche del settore. Spesso non si capisce subito di cosa si sta parlando. Mi è stato detto che è normale e che ci vuole tempo.

Siete entrambi impiegati al 50% per la vicepresidenza e svolgete anche altri compiti all'interno del SEV. Come vi siete suddivisi il lavoro?

Pablo: Non parlo volutamente di una ripartizione 50/50. Sarebbe troppo semplicistico. Abbiamo la responsabilità strategica comune per il settore delle ITC. Internamente ci dividiamo i dossier, ma restiamo re-

sponsabili insieme. Inoltre, siamo responsabili di ulteriori compiti all'interno del SEV.

Barbara: Concretamente, Pablo si occupa principalmente della Svizzera romanda e del Ticino, mentre io mi occupo della Svizzera tedesca. Ma non si tratta di una divisione netta. Discutiamo insieme gli argomenti, ci coordiniamo e decidiamo insieme. Per noi è importante sottolineare che non lavoriamo uno accanto all'altro, ma insieme.

Oltre alla vicepresidenza, Barbara si occupa anche di singoli dossier. Pablo, di quali compiti aggiuntivi sei responsabile?

Pablo: Sono inoltre responsabile del servizio giuridico del SEV. Si tratta di un settore molto importante, perché l'assistenza giuridica è fondamentale per molti membri. Il diritto è anche uno strumento importante nella lotta sindacale. Questo settore richiede molto tempo, ma per me è molto importante.

Quali sfide ci attendono nel prossimo futuro?

Barbara: A livello nazionale incombono misure di risparmio, come ad esempio il pacchetto di sgravi fiscali 27. Queste misure avranno un impatto enorme sul trasporto pubblico. Anche nei Cantoni si risparmia sempre di più. Ciò ha ripercussioni dirette sulle aziende, spesso sui salari. Per questo motivo intendiamo coordinare meglio le trattative salariali in futuro, con obiettivi e argomenti comuni chiari.

Pablo: Ci troviamo in un contesto generale di politica di austerità. Come sindacato dobbiamo reagire, inasprire il tono e rafforzare la nostra capacità di mobilitazione. Allo stesso tempo sono in programma molti rinnovi dei Contratti collettivi di lavoro. Dobbiamo essere presenti ovunque.

Ci sono stati momenti dell'anno scorso che ricordate con piacere?

Barbara: Il 40° anniversario della Commissione Donne è stato per me un momento molto emozionante. Ha dimostrato quanto siamo arrivate lontano grazie alle pioniere che con il loro impegno ci hanno aperto la strada. Anche la giornata d'azione contro la violenza mi ha dato molta forza. Mo-

menti come questi dimostrano il senso del nostro lavoro. Ma per me sono importanti anche gli incontri personali sul posto, con i membri e nelle sezioni.

Pablo: Un momento molto significativo è stata la mobilitazione della sezione tl a Losanna. Centinaia di colleghi e colleghe sono scesi in strada insieme a oltre 25.000 persone a difesa del servizio pubblico. Questa solidarietà ha avuto un effetto: l'impresa ha dovuto adeguare le proprie posizioni. Ciò dimostra che la mobilitazione può avere un impatto.

Le vostre previsioni per il 2026?

Barbara: Il reclutamento dei membri rimarrà una questione centrale. Solo insieme siamo forti, ma dobbiamo anche rendere visibile ciò che facciamo: nelle sezioni, nell'opinione pubblica e a livello politico. Si tratta di far sì che il nostro lavoro e il nostro impegno siano realmente visibili.

Pablo: Abbiamo membri impegnati e sezioni forti. Dobbiamo fare affidamento su questo per rafforzare la nostra visibilità come SEV ed essere pronti a dimostrare la nostra forza ovunque sia necessario.



MICHAEL SPAHR

+

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) sostiene la **mozione «Maggiore sicurezza per il personale ferroviario e i passeggeri»**. Il Consiglio Nazionale ha già approvato la mozione nella sessione invernale. Essa invita la Confederazione, in collaborazione con le FFS, le altre aziende di trasporto e i Cantoni, a presentare un piano nazionale per aumentare la sicurezza sui treni e a proporre le opportune modifiche legislative.

-

La disparità è aumentata in tutto il mondo. Il rapporto sulla disparità 2025 dell'organizzazione umanitaria Oxfam mostra una forte crescita della concentrazione della ricchezza: dal 2020 il patrimonio dei miliardari è aumentato di circa l'80% raggiungendo i 18,3 miliardi di dollari USA. **Le dodici persone più ricche possiedono più della metà più povera della popolazione mondiale.** Ciò mette a rischio anche la democrazia, perché **i super ricchi hanno sempre più possibilità di manipolare le elezioni a loro favore.**



MARCEL BURMEISTER

SIMON BURGUNDER risponde

Un buon trasporto pubblico ha il suo prezzo

Nella sessione invernale, il Consiglio nazionale per finire ha seguito il Consiglio degli Stati e ha aumentato il credito d'impegno 2026-2028 per il trasporto regionale viaggiatori di 160 milioni rispetto alla proposta del Consiglio federale, portandolo a circa 3,53 miliardi. Il SEV è soddisfatto di questa decisione?

Il SEV è lieto che il Consiglio nazionale abbia fatto marcia indietro e abbia parzialmente annullato il risparmio di 485 milioni previsto dal Consiglio federale sul credito TRV. Tuttavia, il credito triennale rimane ancora circa 325 milioni al di sotto del reale fabbisogno di compensazione di 3,85 miliardi, indicato dalle imprese di trasporto nel sondaggio dell'Ufficio federale dei trasporti per gli anni 2026-2028. Il fatto che ora si risparmi meno sul TRV rispetto a quanto previsto dal Consiglio federale è un passo nella giusta direzione e assolutamente necessario affinché l'offerta ordinata nel TRV possa essere finanziata. Servono però ulteriori risorse! Un poten-

ziamento del trasporto pubblico richiede anche più personale. Per poter impiegare personale sufficiente e migliorare e rendere più attrattive le condizioni di lavoro, servono fondi aggiuntivi. Il personale è la condizione indispensabile per un trasporto pubblico affidabile, efficiente e orientato al cliente. Un trasporto pubblico ben funzionante è un vantaggio per la Svizzera, ma ha il suo prezzo.

Le misure di risparmio previste dal «Pacchetto di sgravi 27» per il TRV devono ora essere eliminate. I tagli richiesti porterebbero inevitabilmente a una riduzione dell'offerta e a una pressione aggiuntiva sul personale. È necessario intervenire anche sul trasferimento e sull'infrastruttura: il Parlamento deve aumentare al massimo possibile la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e dal 2029 estenderla anche ai camion elettrici. Inoltre, le tariffe TTPCP devono essere adeguate automaticamente all'inflazione.

Simon Burgunder è coordinatore politico del SEV. Hai domande per lui o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

TRATTATIVE SALARIALI 2026

Il SEV tira le somme

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nell'autunno 2025 il SEV ha condotto trattative salariali con circa 70 imprese di trasporto, alcune sono ancora in corso. Vi proponiamo un riassunto delle principali sfide, dei risultati ottenuti con le singole aziende e di come li giudicano i responsabili nel SEV.

Per quanto riguarda la situazione iniziale delle trattative salariali 2026, Michael Buletti, segretario sindacale del team salari del SEV, constata che il rincaro è stato nettamente più debole rispetto agli anni precedenti: era ancora dello 0,2% a settembre e si è stabilizzato vicino allo zero a novembre. «Era quindi difficile giustificare le rivendicazioni salariali unicamente con la compensazione al rincaro. D'altro canto, i dipendenti non hanno praticamente perso potere d'acquisto negli ultimi mesi, a parte il forte aumento dei premi dell'assicurazione malattia, non considerato nell'indice dei prezzi al consumo (IPC). Molti datori di lavoro non vogliono tenerne conto nelle trattative. Un'altra difficoltà era la pressione costante sulle economie che grava sulle imprese di trasporto».

Una selezione dei risultati sui salari

FFS / FFS Cargo: Dopo intense trattative, il SEV è riuscito a ottenere dalle FFS che mettersero a disposizione l'1,5 per cento della massa salariale per finanziare la progressione delle retribuzioni secondo il sistema salariale. «Si tratta di un passo importante per le colleghe e i colleghi che sono ancora in fase di avanzamento di carriera», commenta il vicepresidente SEV Patrick Kummer, responsabile del dossier FFS. Stavolta il SEV puntava sulla messa a disposizione delle risorse necessarie per il sistema salariale, dopo che nel 2025 si era ottenuta la piena compensazione del rincaro. Questo perché allora le FFS avevano allocato, per gli aumenti individuali secondo il sistema salariale, solo lo 0,7 per cento invece dell'1,1 che sarebbe stato necessario – oltre a compensare l'inflazione e un versamento unico.

Da parte nostra avevamo richiesto una misura generalizzata supplementare, che avrebbe portato un valore aggiunto diretto anche alle colleghe e ai colleghi già al massimo. Le FFS hanno respinto la richiesta, il ricorso a un tribunale arbitrale non avrebbe portato a una misura generalizzata supplementare ma avrebbe solo rallentato l'intero processo negoziale. Per tale ragione i delegati della Commissione CCL del SEV hanno approvato il risultato, che ha portato un miglioramento finanziario tangibile per circa tre quarti del personale FFS. Nel 2025, i colleghi al massimo del salario o oltre questo (più o meno un quarto) hanno perlomeno avuto la piena compensazione al rincaro.

SBB Cargo International: Negli ultimi mesi

si è dovuto procedere ad adattamenti strutturali per garantire la competitività e la stabilità sul lungo periodo dell'azienda. Le ragioni vanno ricercate nel tuttora difficile contesto economico generale per il settore del trasporto merci, nei cantieri presenti sull'asse nord-sud e nella chiusura della «strada viaggiante» a fine 2025. Invece di un aumento generalizzato dei salari si è scelta un'altra forma di riconoscimento al personale: tutti i collaboratori riceveranno un giorno di vacanze supplementare, quelli con rilevamento del tempo un giorno di riposo in più.

BLS: Per tutti in generale una compensazione al rincaro dello 0,2 per cento. Lo 0,4 per cento della massa salariale è stato utilizzato per un premio unico di 400 franchi, versato col salario di dicembre 2025 in misura corrispondente al grado di occupazione (GO). Uno 0,9 per cento servirà per aumenti individuali secondo il sistema salariale e come previsto dal CCL. La massa salariale aumenterà così dell'1,5 per cento in totale. Il parere della segretaria sindacale SEV Katrin Leuenberger: «Con la compensazione al rincaro abbiamo ottenuto un aumento generale e duraturo per tutti i collaboratori subordinati al CCL. Naturalmente avevamo chiesto di più e abbiamo argomentato e discusso intensamente. BLS ha sottolineato le gravi difficoltà in cui si trova BLS Cargo e le conseguenze sul risultato del Gruppo. Resta inoltre elevata la pressione finanziaria esercitata dalla politica. In questo contesto si tratta di un risultato accettabile e, con un 1,5 per cento complessivo, apprezzabile anche rispetto al resto del settore.»

Südostbahn: Aumento della massa salariale dell'1,25 per cento, di cui lo 0,7 per cento per adempimenti legati al sistema retributivo. Deciso inoltre un incremento della somma salariale dello 0,33 per cento per collaboratori che cambiano funzione e misure di promozione. A questo si aggiunge un versamento unico di CHF 250 per chi lavora al 100 per cento e proporzionale al GO. Aumento degli abbuoni in tempo per attività sindacale.

Ferrovia retica: 1,2 per cento di aumento individuale per il sistema salariale, premio di riconoscimento di CHF 500 per GO tra 51 e 100 per cento, CHF 250 per GO tra 21 e 50 per cento, 100 franchi a tutti gli altri. Al momento è ancora in sospeso l'approvazione del risultato da parte dei membri SEV.

Matterhorn Gotthard Bahn (MGB): 1,2 per cento di incremento della somma salariale per avanzamenti individuali, premio unico di CHF 500 per GO superiore al 50 per cento, CHF 250 per GO al 50 per cento e meno; adattamento dell'indennità per lavoro domenicale da 11 a 12 franchi l'ora, l'indennità per lavoro notturno passa da 6.70 a 7 franchi l'ora.

Aargau Verkehr AG: 1,05 per cento di aumento reale del salario; 0,95 per cento per avanzamenti individuali di grado; CHF 50 (prima 40) per entrata in servizio straordinaria; rim-



borso dell'eccedenza dell'assicurazione dell'indennità giornaliera per malattia al personale.

Appenzeller Bahnen: 1 per cento di aumento individuale e CHF 300 quale bonus per tutti, senza riguardo al grado di occupazione.

STI Bus AG (Verkehrsbetriebe Thun): aumenti individuali e promozioni secondo il sistema salariale. La richiesta di compensazione al rincaro (mese di riferimento ottobre = 0,1%) non è stata accettata, sarà presa in considerazione a una prossima tornata salariale. Dal 1° gennaio 2026 le indennità per lavoro domenicale sono riconosciute per il tempo effettivo lavorato, i costi supplementari (ca. CHF 18.000) sono assunti da STI. In più, il fine settimana prima delle vacanze sarà generalmente garantito come «libero», se così richiesto.

CGN (Lac Léman): 0,5 per cento in generale per compensare il rincaro e l'aumento dei premi di cassa malati, 2,3 per cento per aumenti individuali secondo il sistema salariale.

Swiss: Aumento generalizzato dei salari base dell'1 per cento, o almeno CHF 60 (x 13) per ogni posto a tempo pieno; tutte le fasce salariali, incluse le curve salariali Tecnica aumentano in modo corrispondente, come altri accordi e documenti. Viene fissato uno 0,5 per cento per adattamenti individuali. Il parere del segretario sindacale SEV Philipp Hadorn: «Mentre noi riteniamo che la situazione e il futuro della compagnia aerea siano del tutto stabili, Swiss fa valere le incertezze, il calo degli utili e le misure di risparmio imposte dalla casa madre. Per questo le nostre richieste in merito ai salari erano più alte di quanto abbiamo ottenuto. L'esito spicca tuttavia nel panorama svizzero delle contrattazioni sui salari e con l'importo base di 60 franchi include pure una componente sociale. La resistenza che abbiamo mostrato alle trattative salariali fallite per il 2024 comincia a dare i primi frutti: al tavolo dei negoziati il clima è cambiato».

Valutazione complessiva

Alla luce delle circostanze citate (l'inflazione bassa non facilita i negoziati sui salari, le aziende sentono la pressione sui costi), Michael Buletti valuta gli accordi firmati dal SEV come complessivamente accettabili, in particolare nel confronto con altri settori economici: qui la maggior parte degli accordi è rimasta ben al di sotto di un aumento della massa salariale dell'1,5 per cento, come avvenuto per le FFS, BLS o Swiss. Tuttavia, le differenti percentuali di aumenti individuali e generalizzati consentono di fare raffronti solo in modo limitato. «I contratti collettivi di lavoro con sistemi retributivi nei quali l'evoluzione del salario è ben disciplinata – come è spesso la norma nei nostri partneriati sociali – sono sicuramente migliori di quelli che prevedono unicamente un salario minimo», chiosa Michael Buletti.

Recuperare l'inflazione

Resta comunque un nodo da sciogliere: non è ancora stato possibile compensare pienamente l'inflazione maturata negli anni prima del 2025 nella maggior parte delle aziende. Si tratta di un problema comune, come mostra una statistica dell'USS: fra il 2016 e il 2024 i salari mediani (senza le funzioni di quadro) in Svizzera hanno subito un calo reale medio, per tutti i settori, dello 0,6 per cento, addirittura del 2 per cento nel segmento «Trasporto terrestre» (che però non comprende solo i TP). «Dobbiamo riflettere su come recuperare la perdita di salario reale accumulata in passato», afferma Michael Buletti. Secondo il presidente del SEV, Matthias Hartwich, il prossimo autunno anche il SEV dovrà valutare una più massiccia mobilitazione. In effetti, la pressione al risparmio sulle imprese di trasporto dovrebbe continuare, ciò che non renderà più facili le prossime trattative salariali.

Le trattative salariali in generale al SEV

Il fatto che il SEV conduca annualmente trattative salariali con le imprese di trasporto è solitamente dovuto a una clausola corrispondente nei rispettivi contratti collettivi di lavoro (CCL). A seconda dell'azienda, questi accordi contengono anche criteri su cui si basano le trattative salariali, come la considerazione dell'andamento del costo della vita, della situazione economica e finanziaria dell'azienda o della situazione attuale del mercato del lavoro. Questi criteri devono essere presi in considerazione nella definizione delle rivendicazioni salariali. Le rivendicazioni salariali del SEV vengono stabilite dalle assemblee del personale o, nelle aziende più grandi, da comitati composti da membri delegati. Alle FFS, ad esempio, si tratta del Comitato CCL con i delegati di

tutte le sottofederazioni FFS; alla BLS è il Comitato centrale. Le rivendicazioni salariali vengono poi sottoposte ai/alle segretari/e sindacali competenti come mandato negoziale e presentate alla rispettiva azienda prima delle trattative. Dopo una serie di cicli di negoziazione tra le parti sociali, un risultato può essere presentato alle stesse assemblee generali o ai comitati per l'approvazione (o il rifiuto). A volte tutti i membri SEV interessati votano su un risultato. È molto raro che le parti sociali non riescano ad accordarsi su un risultato. In questo caso, molti CCL prevedono la possibilità di ricorrere a un tribunale arbitrale, che elaborerà una proposta di accordo o prenderà una decisione vincolante.

COLPI DI DIRITTO

Assicurazioni sociali: i cambiamenti nel 2026

 **Servizio giuridico del SEV**

Come ogni anno, anche il 2026 porta diverse nuove disposizioni nel campo delle assicurazioni sociali, entrate in vigore a inizio anno: vi saranno così aumenti sia delle rendite AVS, grazie al versamento della tredicesima, sia di quelle d'invalidità della LPP ed è ora possibile colmare le lacune di versamento nel terzo pilastro. I cambiamenti principali vengono riassunti nel presente articolo, redatto sulla base delle informazioni disponibili a fine novembre 2025.

AVS: introduzione della tredicesima

I beneficiari di rendite AVS riceveranno a fine anno per la prima volta una tredicesima rendita, il cui importo corrisponderà a un dodicesimo (= 8,3333%) del totale delle rendite mensili di vecchiaia percepite da gennaio a dicembre 2026. La tredicesima sarà versata sotto forma di supplemento unitamente alla rendita di vecchiaia di dicembre 2026. Va sottolineato che la tredicesima AVS non può portare alla riduzione o alla soppressione delle prestazioni complementari (PC), in quanto viene espressamente esclusa dal calcolo del reddito deter-

minante per le PC.

LPP: aumento delle rendite d'invalidità e per i superstiti versate dal 2022

Le rendite ai superstiti e quelle d'invalidità della previdenza professionale obbligatoria il cui diritto è nato nel 2022 verranno adeguate, per la prima volta, all'evoluzione dell'indice dei prezzi al consumo nel 2026, con un tasso di adeguamento del 2,7 per cento. Tuttavia, questo adeguamento non è obbligatorio per le rendite per i superstiti e d'invalidità che superano il minimo legale previsto dalla LPP.

Terzo pilastro: possibilità di versamento retroattivo

Le persone che nel 2025 hanno dimenticato di effettuare versamenti al proprio terzo pilastro 3a, oppure che non avevano i mezzi per versare l'importo massimo autorizzato (7'258.- CHF nel 2025) avranno nel 2026 per la prima volta la possibilità di recuperare il versamento mancante. Da quest'anno, le lacune contributive accumulate dal 2025 in poi, potranno essere colmate, rispettando certe condizioni, nei dieci anni seguenti. I versamenti retroattivi potranno essere dedotti fiscalmente nell'anno in cui vengono effettuati.

COMITATO

Rafforzare il servizio pubblico, non indebolirlo

Michael Spahr. Il 12 dicembre si è svolta l'ultima riunione del comitato direttivo del 2025. I membri del comitato hanno approvato le priorità sindacali per il 2026. Hanno inoltre adottato due importanti raccomandazioni di voto per le votazioni dell'8 marzo: No all'iniziativa SRG e Sì all'iniziativa per il Fondo per il clima.

Anche nel 2026 il SEV intende rafforzare la base associativa per continuare a essere un forte partner sociale a difesa di buone condizioni di lavoro. Purtroppo, violenza e aggressioni contro il personale dei trasporti pubblici restano un tema attuale. Per questo motivo, anche nel 2026 il SEV si impegnerà per una maggiore sicurezza, tra l'altro con una nuova giornata d'azione a livello nazionale il 3 settembre. Inoltre, il SEV continuerà a lavorare per rafforzare l'organizzazione sindacale in diversi settori, contrastare la carenza di personale e combattere specifici problemi di salute del personale di guida. Sul piano contrattuale, il SEV rimane attivo: nel 2026 sono previste diverse trattative per i contratti collettivi di lavoro (CCL). In ambito di politica sociale, l'attenzione sarà rivolta al rafforzamento della rappresentanza dei lavoratori nei fondi pensione. Dal punto di vista della politica dei trasporti, il SEV conferma il suo impegno a favore del trasporto pubblico come parte della soluzione nella lotta contro il cambiamento climatico e respinge ulteriori liberalizzazioni e la concorrenza anche a livello europeo. Per il SEV è chiaro: trasporto passeggeri e merci sono parte del servizio pubblico e devono essere potenziati.

La minaccia di smantellamento del servizio pubblico è anche uno dei motivi per cui il comitato direttivo raccomanda di votare No alla cosiddetta iniziativa di dimezzamento

«200 franchi bastano! (Iniziativa SSR-SRG)». Questa propone una drastica riduzione del canone radiotelevisivo per le famiglie e la sua completa abolizione per le imprese. Le conseguenze in caso di accettazione sarebbero gravi: massicci tagli di bilancio alla SSR-SRG, riduzione dei programmi, meno informazione regionale e perdita di migliaia di posti di lavoro. Particolarmente a rischio sarebbero le lingue minoritarie e le regioni periferiche. L'iniziativa attacca direttamente il servizio pubblico mediatico e crea un pericoloso precedente per ulteriori attacchi ai servizi pubblici come trasporti, posta e infrastrutture.

Il comitato direttivo dice Sì all'iniziativa per il Fondo per il clima, lanciata tra gli altri dai sindacati. L'iniziativa vuole investire ogni anno dallo 0,5 all'1% del prodotto interno lordo – circa 3,5-7 miliardi di franchi – in un futuro sostenibile per la Svizzera. Con questi fondi si dovranno potenziare i trasporti pubblici, installare pannelli solari su tutto il territorio, promuovere la ristrutturazione degli edifici e rafforzare la biodiversità. Dal punto di vista sindacale è particolarmente importante che il Fondo per il clima finanzi corsi di formazione e riqualifica per le persone colpite dalla transizione. Per le altre due proposte in votazione l'8 marzo, il comitato direttivo si allinea alla posizione dell'USS: libertà di voto per l'iniziativa sul contante e nessuna raccomandazione per la votazione sulla legge federale relativa all'imposizione individuale.

Il segretario regionale di Olten sarà rafforzato: da subito la segretaria sindacale Sheila Belometti lavora lì. Nel 2026, Philippe Schibli si unirà all'ufficio di Olten e alla regione centrale come segretario sindacale.

PIANO D'IMPIEGO 2.0

LPV consegna una petizione



Michael Spahr. Poco prima di Natale, il 18 dicembre 2025, la LPV ha lanciato un forte segnale contro il nuovo piano di impiego del personale di locomotiva delle FFS consegnando una petizione. I responsabili LPV del settore Traffico viaggiatori FFS, Christoph Erker e Marjan D. Klatt, e il segretario sindacale SEV René Zürcher hanno consegnato 1001 firme a Ladina Purtschert (responsabile Produzione Traffico viaggiatori Produzione ferroviaria) e Sandra Stooss (PP-HR-Businesspartner).

La petizione afferma chiaramente: la LPV si oppone a procedure monotone che non solo svalutano il lavoro, ma mettono anche a rischio la sicurezza. Le FFS devono adempiere

al loro dovere di tenere conto della tutela della salute del personale anche nella ripartizione dei servizi. La LPV sottolinea che la flessibilità, la versatilità e la competenza operativa del personale di locomotiva – soprattutto in caso di guasti – sono di grande utilità per la clientela.

La LPV chiede un piano di impiego che riconosca le prestazioni, rispetti la flessibilità e metta al centro la sicurezza e la salute, per una ferrovia fatta dalle persone per le persone. I primi riscontri sul «piano di impiego 2.0» mostrano, ad esempio, che il lavoro del personale di locomotiva è sempre più compromesso a causa dei tempi di spostamento insufficienti o troppo brevi.

NUOVE BAR PER FFS TRAFFICO VIAGGIATORI

Incontri SEV per informare sui risultati

Markus Fischer. Come è noto, le norme settoriali (BAR) relative all'orario di lavoro nella produzione ferroviaria del traffico viaggiatori delle FFS sono state rinegoziate, in particolare per il personale addetto all'accompagnamento dei treni, personale di locomotiva, addetti alla pulizia e personale di manovra. Le parti sociali hanno concluso le trattative a metà novembre e da allora stanno lavorando alla stesura e alla verifica dei quattro nuovi testi BAR, che dovrebbero essere completati entro la fine di febbraio. I testi in lingua tedesca dovranno poi essere tradotti in francese e in italiano e verificati, il che richiederà circa un altro mese.

Voto SEV

I membri SEV interessati non potranno quindi votare sui testi BAR prima di aprile. Le quattro sottofederazioni SEV coinvolte, LPV, RPV, TS e ZPV, hanno infatti deciso di sottoporre il risultato delle trattative al voto dei loro membri che lavorano nella produzione ferroviaria del traffico viaggiatori delle FFS.

Eventi informativi

In vista della votazione, già a partire da febbraio i membri potranno partecipare agli eventi informativi organizzati dal SEV sulle modifiche che sono state negoziate per le BAR (vedi elenco che segue). I rappresentanti del SEV e/o delle sottofederazioni interessate saranno presenti per rispondere alle domande sul risultato delle trattative. Anche i non membri sono i benvenuti. Nella maggior parte dei casi non è necessaria l'iscrizione.

I dettagli sulle date e sui luoghi delle sessioni informative saranno comunicati prossimamente. Un elenco aggiornato è disponibile su **sev-online.ch** (pagina iniziale e agenda online), con un link alle informazioni sulle BAR.

Eventi informativi finora noti:

- **3 febbraio, Berna**, dalle 10:00 alle 16:00 circa, deposito, sala pausa Parkterrasse
- **6 febbraio, San Gallo**, dalle 10:00 alle 16:00 circa, stazione ferroviaria, sala pausa 1° piano
- **11 febbraio, Romanshorn**, dalle ore 11 alle ore 16.30, deposito personale di treno
- **19 febbraio, Basilea**, dalle ore 10 alle ore 16 circa, sala pausa SBB DG Ost (ingresso 6 binario 0)
- **20 febbraio, Goldau**, dalle ore 9.30 alle ore 15.30: Conferenza Clean anche su altri temi per il personale addetto alle pulizie, ristorante Gotthard, Parkstrasse 21 (è necessaria la registrazione tramite il link nell'agenda su sev-online.ch)
- **25 febbraio, Bellinzona**, dalle 10 alle 19 circa, Casa del Popolo, presentazione dei risultati delle trattative alle 10, alle ore 14.30 e alle ore 17 (vedi agenda p.8).
- **5 marzo, Ginevra**
- **16 marzo, Lucerna**, ore 9 – 15.45, deposito assistenza clienti
- **18 marzo, Zurigo**, ore 10? – circa ore 16?, HB, ala nord 2° piano sala riunioni R ZUE HN 2146 LIMMAT P24
- **20 marzo, Losanna**
- **30 marzo, Biel-Bienne.**

SOTTOFEDERAZIONE AS, SETTORE P

Rapporto annuale 2025

Erich Habegger. Abbiamo iniziato l'anno 2025 con alcuni cambiamenti di personale: la direzione del settore P è passata a Erich Habegger e quella di verbalista a René Näf. Entrambi sono membri della sezione AS Est. In comitato non vi sono stati altri cambiamenti e i dieci membri hanno confermato il loro impegno nel settore P.

Inizialmente, avevamo previsto quattro sedute e ci siamo quindi riuniti in marzo, maggio e settembre, ma abbiamo dovuto cancellare la riunione di novembre a causa della mancanza di risorse finanziarie.

Tutte le sedute hanno visto la partecipazione del presidente centrale AS e del segretario sindacale René Zürcher.

La riunione di maggio si è svolta presso il segretariato regionale SEV di Zurigo. Si è trattato dell'ultimo impegno per il settore P del presidente centrale uscente Peter Kämpfer, passato al beneficio della pensione a metà anno.

In settembre, abbiamo quindi potuto accogliere il nuovo presidente centrale AS Andreas Lüdin con il quale, al termine del giro di presentazioni, abbiamo potuto affrontare diverse questioni riguardanti il nostro futuro, quali la definizione delle strutture, la digitalizzazione, i temi che ci aspettano, le prossime scadenze e l'organizzazione online delle nostre sedute.

Nell'estate 2025 è stato approntato il nuovo punto d'appoggio della **polizia dei trasporti** di Winterthur. Si tratta senz'altro di una benven-

ta estensione verso est, la cui occupazione non può tuttavia essere garantita a causa della mancanza di personale.

Vi è inoltre l'intenzione della TPO di risparmiare CHF 750'000.00 per il 2026. Essa non comporterà riduzioni salariali per i collaboratori al fronte, ma il rinvio di miglioramenti e rinnovamenti di cui vi sarebbe urgente necessità.

Alcune cifre dimostrano l'operato della TPO in favore della sicurezza e dell'ordine nei trasporti pubblici:

- 198.293 audizioni svolte nelle centrali di intervento della TPO
- 33.583 verifiche d'identità
- 2.561 consegne di persone alla polizia locale
- 792 arresti a seguito di annunci RIPOL

Le aggressioni verbali e con vie di fatto ai danni del personale dei trasporti pubblici sono in continua crescita e nel 2025 sono state inoltrate oltre 7000 denunce.

RIDA / Services ha implementato positivamente le legge sui disabili LDis e gli assistenti alla clientela svolgono un buon lavoro nell'accompagnare le persone con limitazioni di mobilità.

Le caselle bagagli ammodernate sono curate dai collaboratori dei centri viaggi che forniscono anche l'assistenza ai clienti. Le difficoltà iniziali sono state risolte. Gli automatici per biglietti resteranno disponibili sino al 2035 grazie a una soluzione sostitutiva. Tuttavia molti automati-

ci, in particolare sui marciapiedi, verranno smantellati per ragioni di sicurezza.

A seguito di diversi eventi, le FFS hanno eliminato gran parte dei distributori automatici di banconote nei centri di viaggio e i collaboratori sono molto preoccupati per il loro futuro professionale. Cinque colleghi hanno già trovato un nuovo posto di lavoro in seno alle FFS.

Presso **TCC / Centrale**, nel 2024 vi sono stati i trasferimenti della TCC Centro presso la centrale di gestione del traffico ferroviario di Berna e della TCC Ovest nel nuovo fabbricato d'esercizio a Renens VD, che hanno avuto un esito positivo. Vie decisionali più brevi tra i player operativi e nuovi strumenti supportati da un'informatica ben funzionante semplificano notevolmente il lavoro. A Berna è stato necessario intervenire più volte per migliorare l'illuminazione e la climatizzazione della sala comando. Nell'estate 2025, presso il settore Kl della TCC Centro è stato varato il progetto pilota «Informazione del futuro alla clientela», che punta a sfruttare maggiormente le sinergie tra P e I. Diverse TCC soffrono di mancanza di personale, in particolare quella Est, dove vi sono stati diversi avvicendamenti. L'impostazione delle distribuzioni varia molto tra le TCC, ma resta per lo più rivolta alla ricerca di soluzioni e in favore dei collaboratori. In una TCC si è però dovuto far appello alla commissione del personale. Il futuro della produzione ferroviaria resta molto avvincente, con nuovi sistemi informatici che modificheranno il lavoro, con conseguenze sui processi lavorativi e sugli effettivi di personale.

La sede di Berna del **Contact Center** ha ottenuto ulteriori posti di lavoro. Il team dirigenziale è ora al completo e lavora al 50% a Briga e al 50% a Berna. Nel Contact Center è stato messo in servizio un nuovo impianto telefonico che, dopo qualche difficoltà iniziale, ora funziona in modo soddisfacente.

Nel **settore Vendita** è stato lanciato un nuovo progetto, consistente in un sistema a punti che mira a premiare la flessibilità tramite incentivi come benefits in tempo o finanziari riconosciuti per impieghi lavorativi a breve termine. In questo modo, si intende migliorare la motivazio-

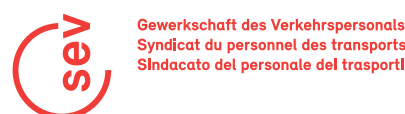
ne del personale nei confronti dei cambiamenti di lavoro a breve termine. Il sistema è stato introdotto dal 1.1.2026 nelle stazioni di Zurigo, Berna e Ginevra.

A seguito di alcuni incidenti avvenuti nei centri viaggi, le FFS hanno varato ulteriori provvedimenti in favore della sicurezza: sono stati eliminati i distributori di banconote e i locali accessori, quali spogliatoi, toilettes e locali di pausa, sono stati dotati di sistemi di allarme. Verso fine anno, è stata messa a disposizione di tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori la app SecureAlert. Si tratta di una misura di sicurezza caldamente consigliata, in particolare per i turni presto e tardi, ma che resta su base facoltativa. Ogni evento verrà registrato nel nuovo tool ESQ e sarà perseguito penalmente. Si ha la percezione che le aggressioni verbali, ma anche fisiche, siano in crescita anche nel settore della vendita servita. Ogni caso è di troppo, ma purtroppo questo è un fenomeno della nostra società.

L'introduzione di FVP@SwissPass al 1.1.2026 ha portato alla riduzione di 0.5 FTE presso il servizio FVP, che è però stata compensata dalla normale fluttuazione. Entro il 2027, le FFS vorrebbero introdurre una nuova regolamentazione delle pause, che prevede almeno 45 minuti per ogni turno. Verrebbero quindi cancellate le pause di 30 minuti. Le opinioni tra il personale sono contrastanti. Il 2026 dovrebbe essere un anno di transizione, durante il quale possono essere previste pause più brevi e più lunghe e vi saranno discussioni con i partner sociali e la commissione del personale.

Nel 2025, siamo stati informati che gli Info-points nelle cinque stazioni più importanti sarebbero stati soppressi. Da gennaio 2026, solo Zurigo HB, Basilea e Ginevra sono equipaggiate di team di due persone, attive nell'ambito di un concetto di impiego mobile per le coincidenze tra treni internazionali.

Voglio ringraziare il mio team del settore P per il sostegno efficiente e costruttivo e per l'accoglienza collegiale riservata a René e a me e sono lieto di affrontare con tutti loro un 2026 che si prospetta molto interessante.



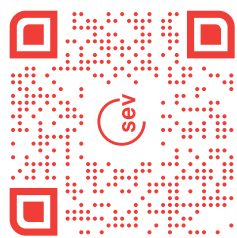
Sindacalizzare nuovi membri... e vincere!

Più membri il SEV guadagna, più guadagniamo tutti noi.
Più siamo, meglio il SEV può difendere i nostri interessi nei confronti dei datori di lavoro.
Più siamo, più forte è la nostra comunità.

Se convincete i vostri colleghi a diventare membri del SEV, vincerete anche voi:

- **50 franchi** per ogni nuovo membro acquisito
- A partire da 3 nuovi membri vincerete **ulteriori bonus**
- A partire da 8 nuovi membri sarete **invitati** ogni anno **a un evento speciale**

Unitevi a noi – per una comunità forte e benefici forti!



SOTTOFEDERAZIONE PV

Un buon inizio nel nuovo anno

Alex Bringolf. Per la sua ultima riunione del 2025, il Comitato centrale PV ha scelto di nuovo Zurigo. Gli attestati di socio SEV per il 2026 saranno spediti alle sezioni a metà gennaio.

Visibilmente soddisfatto, il presidente centrale Roland Schwager ha informato della nomina di un nuovo presidente sezionale. Edwin Felber, recentemente eletto dall'assemblea della PV Lucerna, assumerà la carica il 1° gennaio 2026; il CC gli augura tanta gioia e soddisfazione nel suo incarico. All'uscite René Wolf vanno i ringraziamenti per i lunghi anni di lavoro sindacale.

Il rapporto di attività della PV ha ancora ragione di essere pubblicato nella sua forma attuale. I membri del CC scriveranno i testi entro fine anno e li invieranno a Roland Schwager.

È ormai prossima l'integrazione delle FVP sullo SwissPass (SP), molti pensionati hanno già richiesto e ricevuto la nuova carta. La PV raccomanda ai soci che non lo avessero ancora fatto, di ordinare subito lo SwissPass, anche se l'abbonamento FVP non è ancora scaduto. In caso di perdita, infatti, una sostituzione non sarebbe possibile senza la nuova carta rossa.

Con la rivista Binario 2, la Cassa pensioni FFS ha informato i pensionati che quest'anno non riceveranno un versamento supplementare una tantum a causa della bassa inflazione. Gli affitti e i premi di cassa malati in aumento si fanno però sentire, anche se ufficialmente il rincaro è solo dello 0,1 per cento. Purtroppo queste voci di spesa non sono (ancora) incluse nel paniere dell'indice dei prezzi al consumo.

All'Assemblea dei delegati USS la revisione della legge sul lavoro è stata il tema centrale. Giornate di lavoro eccessivamente lunghe dalle 6 del mattino alle 11 di sera potrebbero presto diventare la normalità. I lavoratori dovrebbero inoltre lavorare nove

domeniche senza che il datore di lavoro debba chiedere un permesso ma semplicemente ordinandolo. A causa degli affitti elevati e dei costi della salute i pensionati, ma anche molti dipendenti con bassi salari, hanno sempre meno soldi nel borsello per poterne spendere anche la domenica.

Le due Camere federali non hanno ancora trovato un accordo sul finanziamento della 13a. rendita AVS. IVA a tempo determinato oppure IVA e deduzioni salariali: un compromesso appare ancora lontano. Mentre il Consiglio federale intende rinunciare a innalzare l'età pensionabile, visto l'esito delle recenti votazioni, i partiti borghesi non accettano quanto uscito dalle urne e cercano nuove strade per un aumento.

Il Consiglio svizzero degli anziani ha pubblicato una nuova rivista, che può essere consultata a questo indirizzo <https://ssr-csa.ch/news/ssr-news/>.

La PV si avvicina lentamente ai 10'000 membri, nel corso del 2026 cadremo inesorabilmente sotto tale soglia. Per questo è importante che i nuovi pensionati entrino a far parte della PV e non diano invece le dimissioni dal SEV. A questo riguardo le sezioni svolgono molto lavoro di convincimento, il CC le ringrazia per il loro impegno. Insieme agli organi a livello locale il CC cerca nuove strade per rendere la PV attrattiva e fare in modo che chi va in pensione rimanga nel sindacato. Anche per la mancanza di dati dovuta alle nuove disposizioni sulla privacy, ci sono sempre meno vedove che passano alla PV.

La sezione Winterthur-Sciaffusa ha affidato al SEV l'incasso delle quote dei membri che non sono più detratte direttamente dalla CP FFS. Per il presidente Hans-Peter Hartmann si tratta di una buona soluzione.

Roland Schwager e il Comitato centrale PV augurano a tutti i nostri soci un buon anno, che sia ricco di tante belle soddisfazioni e in buona salute.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Temi da discussioni intense

Servizio stampa ZPV. I membri del comitato centrale della ZPV si sono riuniti al ristorante Kreuz di Malters per la quinta e ultima riunione dell'anno. L'ordine del giorno comprendeva una serie variegata di argomenti che hanno dato luogo a intense discussioni. Vi proponiamo uno sguardo sull'attualità e sull'attività della ZPV.

Il 25 novembre 2025 è arrivato il momento: la Carta contro la violenza e per maggiore sicurezza è stata nuovamente firmata alla presenza di circa 150 partecipanti. Per quanto riguarda il caso di aggressione sul treno 2466 a Sursee dell'8 settembre 2025, le FFS stanno ancora lavorando al caso. La risposta alle nostre domande sullo svolgimento esatto dei fatti e sull'analisi dei processi è ancora in sospeso.

Processo di partenza «orientato alla clientela» (KOA)

Le bancarelle hanno registrato un

buon andamento, soprattutto quelle di Zurigo, che hanno registrato un'affluenza molto soddisfacente. Il 4 dicembre è stato effettuato uno stress test con 9 treni in circolazione che funzionavano con KOA. A partire dal 14 dicembre 2025, 5 treni dovrebbero circolare continuamente con KOA e i dipendenti dovrebbero essere affiancati da team leader qualificati fino al 27 dicembre 2025. Nella sua presa di posizione, lo ZPV ha chiaramente affermato che siamo gli unici in tutta Europa in cui la chiusura delle porte dei treni a lunga percorrenza viene effettuata dal personale di locomotiva con il processo KOA. La direzione del progetto KOA non sembra interessata a questo aspetto.

Restano ancora aperte alcune questioni relative all'attuazione dei compiti e alla formazione continua per la CKB. Secondo André Wenzler e Reto

Näf, nonostante la procedura di soppressione dei posti di lavoro, il 99,9% dei dipendenti dovrebbe poter rimanere nello stesso deposito. Il concetto di treno notturno (Freiburg/Sion – Ginevra, Biel/Bienne-Renens e Berna – Winterthur) è mantenuto. Tra Winterthur e Berna, tuttavia, c'è solo una coppia di treni, che sono sempre accompagnati da due agenti di sicurezza. Durante i controlli a campione tra Bienne e Ginevra, i treni notturni sono sempre accompagnati da forze di sicurezza. È emerso che questi treni sono per lo più poco frequentati, motivo per cui, sebbene siano previsti per tutto il 2026, a giugno si deciderà se mantenere o meno questa offerta.

Secondo il garante della protezione dei dati, non esiste una base giuridica per l'uso delle telecamere sul corpo, ma il diritto di impartire istruzioni spetta all'UFT. Non appena la situazione sarà chiarita, sarà possibile avviare la fase di prova con la partecipazione di collaboratori volontari. Per quanto riguarda la situazione del personale, sebbene le previsioni siano buone, in diversi luoghi esistono i cosiddetti campi di controllo.

Dopo lunghe trattative durate da gennaio al 9 dicembre 2025, la delegazione negoziale è riuscita a raggiungere un accordo. René Zürcher, Massimo Brigatti e Ralph Kessler hanno illu-

strato nei dettagli ai membri del comitato centrale le modifiche negoziate, sono state chiarite molte questioni e si è discusso approfonditamente sul seguito da dare. Di conseguenza, la commissione BAR della ZPV ha deciso all'unanimità che in primavera si terrà una votazione generale tra i membri della ZPV delle FFS. Per SEV e ZPV è molto importante informare bene i propri membri in anticipo, sia tramite materiale informativo scritto e consulenze digitali, sia tramite eventi informativi in loco.

Lo scambio tra le sezioni e le commissioni è fondamentale. Anche questa volta i temi e le questioni trattate sono stati molto ricchi e il lavoro da svolgere è ancora lungo. Considerando tutte le preoccupazioni e le questioni da affrontare, il rapporto della ZPV Giovani è ancora più soddisfacente, tanto più che durante la gita a bordo del battello (dove si è consumata una fondue), ¾ dei partecipanti provenivano dalla ZPV. Purtroppo, i rapporti segnalano anche due problemi di sicurezza: su diverse composizioni ICN è stato riscontrato che i dispositivi antipizzicamento delle porte di accesso non funzionano come dovrebbero. Dal punto di vista strutturale, questa protezione antipizzicamento funziona in modo simile a quella dei modelli EW IV e Apm61/Bpm61. A tal proposito esi-

stano diverse segnalazioni ESQ alle quali le FFS non hanno ancora dato alcuna risposta. Ciò riporta purtroppo alla memoria quanto accaduto il 4 agosto 2019 (incidente a Baden AG). L'ICE4 non è omologato in Germania per il trasporto di passeggeri non accompagnati; la procedura di partenza in Germania segue la stessa procedura delle FFS, ovvero la procedura di partenza adattata (tutti gli assistenti alla clientela controllano visivamente dall'esterno che tutte le porte di accesso siano chiuse e solo allora salgono a bordo). Nei registri del materiale rotabile delle FFS questo treno è tuttavia registrato come idoneo al trasporto non accompagnato. A questo proposito ci chiediamo seriamente, anche in relazione alla KOA, quale ruolo abbia svolto l'autorità di vigilanza (UFT) nell'autorizzazione di questo treno in Svizzera.

Infine, il comitato centrale ha deciso a maggioranza di alternare ogni anno i delegati all'AD SEV e ha stabilito il modello di rotazione da adottare. Sul fronte del reclutamento dei membri con 135 nuovi membri SEV, la ZPV ha registrato una forte crescita nell'ultimo anno. La ZPV ringrazia sentitamente tutti i reclutatori per il loro grande impegno. Infine, la ZPV augura a tutti i suoi membri un felice anno nuovo.

TPG

1000 membri si festeggiano!



YVES SANCEY

Yves Sancey. Martedì 16 dicembre, la sezione sev-tpg ha festeggiato il raggiungimento del traguardo simbolico dei mille membri. Quasi un centinaio di colleghi si sono riuniti per celebrare l'evento. La presenza di Matthias Hartwich, presidente del SEV, e di due figure di spicco della VPT, Gilbert D'Alessandro e René Schnegg, ha conferito solennità al momento.

Non capita tutti i giorni che una sezione raggiunga questo traguardo. Matthias Hartwich ha insistito sul fatto che si possa acquisire nuovi affiliati: «La desindacalizzazione non è una fatalità. Complimenti per aver sindacalizzato più di 100 persone in un anno».

Per Florian Martenot, presidente della sezione, il «segreto» di questo successo è la presenza sul campo: «Abbiamo delegati molto

coinvolti che vanno a trovare i colleghi e le colleghe nelle sale pausa, o al capolinea, e parlano con loro nelle officine, nelle agenzie e negli uffici amministrativi. È così che creiamo un contatto che ci permette di mostrare che siamo presenti, di mostrare ciò che facciamo. È questo che spinge i colleghi a diventare membri». Al di là dell'aspetto simbolico, per lui era importante dimostrare che «Non solo abbiamo una sezione forte e molto impegnata, con quasi la metà dei dipendenti della tpg, ma che questo numero è in aumento. I giovani si sindacalizzano. C'è un rinnovamento ed è davvero molto importante».

Stessa constatazione per la segretaria sindacale Aurélie Lelong: «La sezione è attiva, il comitato è coinvolto e i delegati sono impegnati».

SOTTOFEDERAZIONE PV

Ordinazione tessera per pensionati

Comitato centrale SEV-PV. Con la tessera per pensionati è possibile continuare a ottenere talune agevolazioni su FFS Benefit e, tra l'altro, sconti sulle consumazioni nelle carrozze ristorante. La nuova tessera per pensionati è necessaria quando, invece dell'attuale tessera FVP blu, come titolo di trasporto viene utilizzato lo SwissPass.

Ricordiamo che l'ordinazione va fatta solo al momento in cui l'AG FVP o il metà-prezzo FVP sono scaduti e se si utilizzano effettivamente le agevolazioni previste.

La tessera può essere ordinata al portale «Benefit» delle FFS: company.sbb.ch/it/impiegghi-carriera/cug-mitarbeitende/pensionati/offerte/carta-pensionata.html

VPT

27.01. Giornata Ferrovia e Turismo

La VPT vi invita a partecipare alla giornata del settore ferrovia e turismo 2026. Oltre allo scambio tra colleghi, discuteremo anche delle sfide sindacali che attendono la VPT e il SEV nei prossimi anni.

Quando? 27 gennaio 2026 dalle 10.15

Dove? Al Centro conferenze Unia Egghölzli a **Berna**

Iscrizioni: tramite i presidenti delle sezioni.

FFS Traffico Viaggiatori

25.02. Presentazione nuove BAR

Dopo mesi di trattative sono andate in porto le nuove regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR) per il personale dell'assistenza clienti, della condotta treni, dei settori cleaning e manovra della Produzione ferroviaria del Traffico viaggiatori. Il SEV organizza degli incontri a livello Svizzero per presentare il risultato delle trattative. È previsto un incontro anche in Ticino.

Quando? Il 25 febbraio, sono previste **tre finestre temporali:** alle 10; alle 14.30 e alle 17.

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

L'incontro è aperto a tutto il personale toccato, iscritti al SEV e non.

Saranno presenti: **Hanny Weissmüller**, Presidente Centrale LPV; **Massimo Brigatti**, Vice-presidente Centrale ZPV; **René Zürcher**, Segretario sindacale SEV responsabile per le questioni FFS Viaggiatori.

LPV Ticino

02.– 03.03./31.08.– 01.09.

Corso di preparazione agli esami periodici

Il SEV-LPV offrirà anche nel 2026 dei **corsi di preparazione agli esami periodici**. Sotto la guida di istruttori, macchinisti ticinesi con molti anni di esperienza professionale, potrai approfondire le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro. **Ogni corso si svolge su due giorni.**

Quando? Il 2 – 3 marzo e 31 agosto – 1 settembre; Corsi misti P/G.

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

Costo: i corsi sono **gratuiti per i membri del SEV**.

Congedo formazione: in base ai CCL FFS, FFS Cargo, SBB Cargo Int, BLS e SOB, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Iscrizioni: sul sito **movendo.ch** >>Kurse >> SEV Kurse für Lokpersonal

Formazione

05.03. Prepararsi al pensionamento

Preparazione al pensionamento: con quale rendita posso fare i conti nella nuova fase della vita? A questa e altre domande si cercherà di rispondere durante il corso «Prepararsi al pensionamento».

Quando? Giovedì **5 marzo** 2026; dalle **8.30 alle 17**.

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

Contenuti del corso: dopo il pensionamento la nostra situazione finanziaria cambia, ma come? In questo corso spieghiamo quali fattori determinano la rendita AVS. Inoltre ci immergiamo nella tematica del secondo pilastro, con focus sulla cassa pensioni delle FFS (e della Symova, se ci sono partecipanti assicurati presso quest'ultima).

Relatore: Aroldo Cambi, membro della direzione SEV, amministratore delle finanze

A chi si rivolge il corso? Affiliati e affiliate al SEV in Ticino, prossimi al pensionamento.

Costi: Gratuito per i membri SEV.

Iscrizioni: sulla pagina del SEV: **sev-online.ch/it/aktuell/agenda/iscrizioni** oppure sul sito **movendo.ch** >>Kurse >> SEV Kurse für Lokpersonal

Agenda 1/26

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2448 copie; totale: 30 996; certificata il 13.01.2025.

Editore: SEV, sev-online.ch

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

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

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

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: venerdì **13 febbraio 2026**.

Chiusura redazionale: **3 febbraio, ore 10.00**.

THE PICKERS

(Elke Sasse, 80 minuti, 2024, Germania)

1° FEBBRAIO 2026, 17:30

CINEMA RIALTO - LOCARNO

Proiezione organizzata in collaborazione con **UNIA Migranti**

The Pikers è un viaggio nei campi europei dove viene coltivata la nostra frutta e la nostra verdura. Mirtilli in Portogallo, olive in Grecia, fragole in Spagna –più di due milioni di migranti lavorano nei campi europei, la maggior parte senza contratto o salario minimo, alcuni senza documenti o con debiti elevati verso gli agenti. Vogliamo frutta e verdura economica, tutto l'anno. Nessun problema. I raccoglitori ci sono, ma stanno pagando il prezzo per noi.

A seguire: dibattito con il sindacalista Leonardo Schmid e alcuni lavoratori del settore agricolo in Ticino.





I NOSTRI MORTI

Caretti Doris; JG 1926; vedova di Livio, Bellinzona, PV Ticino e Moesano.

PV TICINO E MOESANO

Un pranzo stellare



Massimo Piccioli, vicepresidente PV Ticino e Moesano. Un altro pranzo di Natale trascorso in buona compagnia. Si è svolto lo scorso 4 dicembre, al Ristorante Svizzero di Capolago l'annuale pranzo natalizio per colleghi e colleghe della sezione PV Ticino e Moesa. Una novantina di partecipanti ha approfittato di questa occasione per incontrarsi e scambiarsi gli auguri di buone este. Anche l'edizione 2025 è stata quindi caratterizzata dal successo.

La nostra presidente, Eliana Biaggio, dopo i saluti di benvenuto, ha voluto ringraziare il presidente centrale Roland Schwager per aver condiviso con noi questo momento di festa, come pure il nostro collega ultracentenario, Ghisalberti Armando che quest'anno ha compiuto la bella età di 102 anni. Nota di primissimo piano: la sua affiliazione al SEV risale al lontano ottobre del 1947. Quasi 80 anni di fedeltà al sindacato, che traguardo!

Il segretario sindacale Angelo Stoppini, nel suo breve intervento, oltre a portare i saluti del segretariato regionale di Bellinzona, ha tracciato una panoramica sul lavoro svolto dal sindacato elencando sia le prossime sfide che ci attendono sia nel settore della ferrovia, sia nella navigazione. Stroppini ha soprattutto posto l'accento anche su alcuni successi

importanti, come per esempio, per quanto riguarda i Contratti collettivi di lavoro.

Dopo i saluti di rito è giunto il momento conviviale del pranzo con la sempre apprezzata fondue chinoise, servita in modo impeccabile dai gentili e professionali camerieri del ristorante. Nel frattempo, la bandella di Arogno ha rallegrato i presenti per tutto il tempo, con i classici pezzi del folclore del territorio.

Si è passati infine al momento sempre molto atteso dell'estrazione dei numeri della riffa, offerta anche quest'anno dalla sezione PV Ticino e Moesano grazie a uno sforzo non indifferente.

Per questa riuscitissima giornata il plauso va esteso a tutto il comitato che ancora una volta ha saputo organizzare un evento tanto atteso e di successo, come d'altronde lo sono i numerosi appuntamenti proposti durante tutto l'anno. Vi ricordiamo di seguire sempre le nostre attività pubblicate sul Giornale SEV consultando anche l'agenda!

Prossimo appuntamento: la gita primaverile del 28 maggio. Riservate la data. Il programma è ancora allo studio del comitato e verrà svelato sul giornale appena possibile. Tutto il comitato vi augura un sereno 2026.

INIZIATIVA «200 FRANCHI BASTANO»

Dichiarazione di guerra al servizio pubblico

 **Renato Barnetta**
renato.barnetta@sev-online.ch

La campagna referendaria sul futuro della SSR è attualmente in pieno svolgimento. Se l'iniziativa denominata «200 franchi bastano» fosse accettata l'8 marzo, i budget della SRF, della RTS, della RSI e della RTR sarebbero notevolmente ridotti. Migliaia di dipendenti dell'azienda di servizio pubblico ne sarebbero colpiti. Uno di loro sarebbe Charles Kavuma, tecnico dell'immagine che produce in particolare le trasmissioni della SRF dedicate alla Coppa del Mondo di sci.

Marco Odermatt si avvia alla vittoria nella Coppa del Mondo ad Adelboden. Sabato pomeriggio centinaia di migliaia di spettatori seguono in diretta su RSI 2/SRF 2 il suo successo nello slalom gigante. La regia offre immagini emozionanti e porta l'atmosfera della gara direttamente nei salotti. Questo è proprio il servizio pubblico: i successi sportivi svizzeri alla radio e alla televisione svizzera.

Le immagini televisive della trasmissione in diretta di SRF Sport vengono trasmesse in tutto il mondo e le produzioni SRF delle gare di sci sono considerate le migliori al mondo nel settore. Una produzione di questo tipo è costosa e possibile solo grazie all'impegno altamente professionale di decine di collaboratori SRF. Oltre al team di presentatori, sono impegnati anche

numerosi cameraman, registi e tecnici. Uno di loro è Charles Kavuma, 47 anni. Il professionista zurighese lavora alla SRF come tecnico delle immagini e durante le trasmissioni in diretta è responsabile della regia, assicurandosi che le immagini televisive vengano trasmesse con il giusto tempismo e senza interferenze. Ciò include anche l'installazione e lo smontaggio di tutta l'attrezzatura tecnica. È quindi impegnato per diversi giorni e durante il fine settimana, indipendentemente dal fatto che nevi o piova. È un lavoro duro, dice Charles Kavuma: «In questi casi siamo lontani dalla famiglia per un'intera settimana e lavoriamo dalla mattina alla sera, a volte anche 12 ore al giorno». Il tecnico respinge le accuse che si leggono attualmente nei commenti pieni di astio sui social media, secondo cui i collaboratori della SSR avrebbero una vita tranquilla e guadagnerebbero bene. «Queste persone dovrebbero venire con noi per un giorno o due e dare una mano. Vediamo cosa direbbero dopo», afferma. È convinto che i collaboratori e le collaboratrici della SSR diano un contributo importante e garantiscano la qualità in tutte le lingue nazionali.

L'iniziativa «200 franchi bastano» – che di fatto dimezza le risorse finanziarie – lo preoccupa. Se venisse approvata, la SSR dovrebbe procedere a tagli massicci, con conseguenze dirette per le reti nazionali. Le costose produzioni in diretta, come le gare di Coppa del Mondo, sarebbero a rischio. «I tagli colpirebbero anche il personale. Questa paura è già palpabile», afferma

Kavuma. L'atmosfera è tesa, nessuno vuole commettere errori. Se teme per il suo posto di lavoro? La sua risposta è chiara: sì.

Posti di lavoro e servizio pubblico a rischio

Se l'iniziativa «200 franchi bastano» venisse approvata, i timori di Charles Kavuma non sarebbero infondati. Il sindacato dei media SSM è certo che anche migliaia di posti di lavoro andrebbero persi. «Un budget ridotto significa tagli di posti di lavoro. Molti dipendenti della SSR perderebbero il proprio impiego», spiega Margarita Lajqi, responsabile della politica dei media presso l'SSM. Fa riferimento agli studi condotti dall'Ufficio federale di statistica (UST) nel 2024, che hanno calcolato il danno economico che deriverebbe dall'accettazione dell'iniziativa. Secondo questo studio, verrebbero eliminati direttamente circa 2.450 posti di lavoro a tempo pieno. Se si aggiungono i fornitori, sarebbero addirittura circa 5.000 i posti di lavoro a tempo pieno che andrebbero persi.

Per le persone interessate ciò comporterebbe una grande incertezza. Allo stesso tempo, anche gli utenti della radio e della televisione risentirebbero delle misure di risparmio. Il servizio pubblico garantito dalla SSR verrebbe attaccato frontalmente dall'iniziativa. «Con un budget dimezzato non sarebbe solo la missione della SSR a essere messa a repentaglio», afferma Lajqi. L'iniziativa «200 franchi bastano» dimostra chiaramente che è possibile sferrare un attacco frontale al servizio pubblico. Il servizio pubblico è

infatti un servizio di base, un settore che difficilmente può essere redditizio per le aziende private. «Se oggi sono i media a essere colpiti, domani chi sarà il prossimo?», avverte Lajqi. L'approvazione dell'iniziativa potrebbe aprire la strada a ulteriori attacchi ad altri settori del servizio pubblico. In altre parole: oggi è il turno dell'emittenza pubblica, domani potrebbe essere quello dei trasporti pubblici. Quest'ultimo è stato il motivo principale per cui il Comitato SEV ha deciso di opporsi all'iniziativa «200 franchi bastano».

Da oltre otto anni Charles Kavuma lavora alla SRF per trasmissioni come «Tagesschau», «Kassenssturz», «Arena» o «Club». Anche lui teme un deterioramento del servizio pubblico e la perdita di un'informazione indipendente e neutrale. Proprio nei programmi politici la neutralità è fondamentale per consentire discussioni equilibrate. Secondo lui, ciò è difficilmente realizzabile per le aziende mediatiche orientate al profitto, che producono solo ciò che è redditizio. «La SSR, invece, è al servizio di tutti e dà voce a tutte le opinioni, da sinistra a destra», afferma Charles Kavuma. «Ciò non sarebbe più possibile se solo gli attori finanziariamente forti potessero produrre contenuti».

La campagna referendaria è iniziata. L'8 marzo il popolo svizzero deciderà se la SSR dovrà in futuro cavarsela con fondi notevolmente ridotti. Fino ad allora, Charles Kavuma e i suoi colleghi e le sue colleghe continueranno a garantire al pubblico la possibilità di seguire in diretta Marco Odermatt mentre sale sul podio.



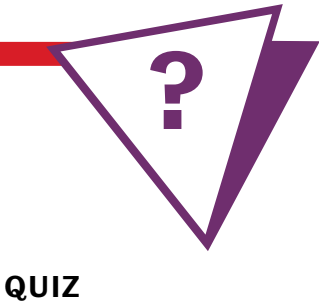
ROMANTICISMO DEL CEMENTO

Stefan Heinemann

A mio avviso, anche nella quotidianità si possono trovare cose belle e interessanti, è solo una questione di prospettiva. Con questa mentalità, durante la pandemia, durante le passeggiate nel mio quartiere, nella zona ovest di

Berna (Bümpliz), avevo spesso con me la macchina fotografica, con gli occhi aperti per cogliere le particolarità e le piccole cose di questa zona, che ha ancora una reputazione piuttosto negativa. Alla ricerca di prospettive accatti-

vanti e attraenti, è difficile ignorare la caratteristica più famosa di questa zona: i grattacieli. Costruiti a metà del secolo scorso come soluzione moderna alla crescente carenza di alloggi, per me sono la pura incarnazione del romanticismo del cemento!



Le risposte giuste tra le righe

1. Quale funzione esercita Hanny Weissmüller nell’ETF?
a. Vicepresidente del settore ferroviario europeo.
b. Membro del comitato direttivo del personale di locomotiva.
c. Presidente centrale del dipartimento Politica per la parità.
2. Quale compito supplementare ha Pablo Guarino oltre alla vicepresidenza?
a. Responsabile de servizio giuridico del SEV.
b. Segretario sindacale FFS Cargo.
c. Corriere in bicicletta (pieghevole) per La Posta Svizzera.
3. Cosa significa l’abbreviazione IPC nelle negoziazioni salariali?
a. Indice (svizzero) dei prezzi al consumo.
b. Indice della popolazione carceraria.
c. Investimento perfettamente chiaro.
4. Quando si terrà la giornata contro la violenza nei TP?
a. 8 marzo.
b. 14 giugno.
c. 3 settembre.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 3 febbraio 2026;**

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

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

Soluzione dell’edizione numero 15/2025:
c/a/b/b

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Stéphane Chevalier**, di **Aigle**, membro della sezione VPT La Plaine-du-Rhône.

SULLE ORME DI ...

Osman Mohammed Ali, Immobili facility Management – pulizia delle stazioni



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Osman Mohammed Ali lavora nel settore Immobili facility Management alle FFS, dove si occupa della pulizia delle stazioni del Canton Ticino da circa due anni e mezzo. Dopo aver fatto il «viaggio della speranza» dall'Eritrea a Lampedusa, è arrivato in Svizzera nel 2003, dove si è subito dato da fare per integrarsi e trovare un lavoro.

«Quando nel 1999 è iniziata la guerra tra l'Etiopia e l'Eritrea, lavoravo come postino da due anni e sono stato chiamato in servizio militare», racconta Osman. Dopo un anno di servizio militare ha deciso di andare in Sudan, dove aveva fratelli e sorelle che lo hanno accolto. Lì ha seguito un corso di informatica e ha iniziato a lavorare per l'ufficio dei rifugiati delle Nazioni Unite: «Dovevo inserire i dati dei rifugiati nel database. Ho lavorato con persone che venivano da molti paesi, ho conosciuto molta gente e avevo anche un buon salario. Stavo bene, ma la situazione era instabile

e non mi sentivo al sicuro». Così a inizio 2003 ha lasciato quel lavoro e, attraversando il deserto con alcuni amici, si è recato in Libia, dove ha lavorato da subito nella traduzione e trascrizione al computer e, viste le sue capacità informatiche e linguistiche, ha in seguito trovato lavoro in una grossa ditta nella vendita di pezzi di ricambio per auto.

Il viaggio

A marzo 2003 è riuscito a partire per l'Europa nella speranza di trovare finalmente un posto sicuro, dove riuscire a dormire «Senza sentire le voci degli spari». Il viaggio con la barca era pericoloso, lo sapeva benissimo, così come lo era stato quello nel deserto, ma non voleva più vivere in quell'insicurezza perenne. «Prima di noi è partita una barca con 200 persone, erano somali, sono morti tutti. Noi avevamo una barca relativamente bella e grande, eravamo in 171 e siamo arrivati a Lampedusa».

Osman racconta l'arrivo a Lampedusa, dove sono stati accolti dalla guardia costiera italiana e poi trasferiti a Crotone: «Da Lampedusa a Crotone siamo andati in aereo, era la prima volta che

volavo e avevo un po' paura», ride. «In Italia ci hanno accolto molto bene, sono stati davvero gentili e non ci hanno fatto mancare nulla», ci tiene a sottolineare.

L'arrivo in Svizzera

Molti dei suoi compagni di viaggio sono andati a Londra, lui invece ha scelto di venire in Svizzera e così a giugno ha preso un treno ed è arrivato in questo Paese.

Giunto al centro per richiedenti l'asilo di Vallorbe, in un primo momento si è però visto negare l'asilo e, secondo le norme Schengen, è stato mandato a Chiasso e consegnato alla polizia italiana. Ma lui non si è dato per vinto ed è tornato a Vallorbe, da dove lo hanno mandato in Ticino: prima a Chiasso, poi a Bellinzona e infine a Cadro, dove è rimasto per un po'. Poi di nuovo la polizia è arrivata e lo ha portato in Italia, a Como, dove gli hanno proposto di andare in Germania: «Ma io volevo venire in Svizzera, e sono tornato a Vallorbe, dove mi hanno riconosciuto e, questa volta, accolto. Mi hanno trasferito in Ticino, a Canobbio, dove c'erano tutti gli eritrei,

e mi hanno dato il permesso N», racconta.

Una nuova vita

Dopo sette mesi a Canobbio, Osman ha trovato lavoro nelle cucine del rinomato albergo Kurhaus di Cademario, dove si è subito fatto apprezzare ed è rimasto per quattro anni. In seguito ha poi ricevuto il permesso B e dopo un anno il permesso C. In questi anni ha svolto diversi altri lavori in vari settori e da dieci anni fa anche l'interprete per la polizia cantonale ticinese.

«Avevo già lavorato per due anni alle FFS nella pulizia delle stazioni, ma su chiamata come interinale, ora invece è quasi un anno che ho un contratto FFS. Oggi sto bene, mi trovo bene in Svizzera e apprezzo molto il mio lavoro, la fiducia che mi è stata data e il rispetto che ricevo», spiega.

Appena arrivato in ferrovia è entrato subito nel SEV e racconta che «Grazie ai miei superiori, che sono due bravissime persone, ora ho un lavoro fisso alle FFS. È un lavoro che mi piace molto e che mi stimola ad impegnarmi per migliorare ogni giorno. Questo paese mi ha dato tante possibilità di imparare e lavorare e ne sono grato».

BUONI PROPOSITI PER IL NUOVO ANNO

Frida Bünzli

