



SEV N.6

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



PRIMO MAGGIO

In piazza per i diritti

▶ p. 4

EDITORIALE di Pablo Guarino

La salute prima di tutto

▶ p. 3

Irisultati di TRAPHEAC in realtà confermano ciò che denunciavamo da anni.

Il mestiere di autista di bus viene esercitato, quotidianamente, sotto pressione costante. Una pressione che genera un rischio di esaurimento professionale per un terzo degli autisti e delle autiste.

Questa realtà, oramai quantificata, trova riscontro nelle segnalazioni che ci giungono dal terreno, da tutti i settori del trasporto pubblico.

Non si tratta di un problema individuale o isolato, bensì di un problema strutturale che richiede una risposta strutturale per il settore dei trasporti pubblici (TP).

Una salute a rischio che si concretizza in un accumulo di stress, giornate troppo lunghe, pressione nell'ambiente di lavoro, paura degli

incidenti, aggressioni, mancanza di riconoscimento e tempo di riposo insufficiente. Giorno dopo giorno, questa realtà logora, indebolisce e compromette la salute di coloro che garantiscono un servizio pubblico essenziale per la nostra società.

Il SEV è determinato a cambiare le cose. Sono ormai troppi anni che lanciamo l'allarme.

Oggi, per la prima volta, i fatti sono scientificamente provati. È inaccettabile che la pressione sui costi si ripercuota sulle condizioni di lavoro.

Rifutiamo che la salute del personale sia usata come variabile di compensazione. La salute non si negozia!

Per questo vogliamo lanciare una campagna sindacale per ottenere miglioramenti per tutte le professioni dei trasporti pubblici. I

risultati dello studio TRAPHEAC devono segnare una svolta. La salute non si negozia!

Il SEV chiede il lancio di una campagna nazionale per migliorare concretamente le condizioni di lavoro, limitando la durata delle giornate lavorative, garantendo tempi di riposo sufficienti, rafforzando la protezione contro le aggressioni e assicurando condizioni dignitose.

Questa lotta non potrà avvenire senza di voi. Dovremo mobilitarci. I dati sono ormai noti. Le cifre ci sono. È tempo di passare all'azione.

I trasporti pubblici sono un servizio pubblico essenziale, e lo è altrettanto la salute del personale. Per rendere i trasporti pubblici attrattivi e resilienti sono indispensabili condizioni di lavoro dignitose per il personale. La salute prima di tutto.

Salari B100

Miglioramento del sistema salariale per i B100 FFS Infrastruttura I-VU.

2

2 x No

Il Comitato SEV dice NO alla legge sul servizio civile e all'iniziativa UDC.

5

Crisi petrolifera

I trasporti pubblici come possibile risposta per garantire la mobilità.

9

CdA FFS

Il 29 aprile l'assemblea generale delle FFS ha eletto André Wyss nuovo presidente del consiglio di amministrazione. Succede a Monika Ribar, che si è dimessa a causa del limite di durata del mandato. Wyss fa parte del consiglio di amministrazione delle FFS da un anno e vanta quasi 40 anni di esperienza dirigenziale, in particolare nei settori dell'edilizia e immobiliare, nonché nell'industria farmaceutica.

Elezioni suppletive CoPe

Le elezioni suppletive del 2026 per le commissioni del personale delle FFS e di FFS Cargo hanno compiuto un ulteriore passo avanti: ora è chiaro chi è stato eletto tacitamente e dove. Nei collegi elettorali in cui si terranno elezioni competitive, a partire dal 22 aprile 2026 tutti gli aventi diritto al voto riceveranno un messaggio sul proprio account FFS personale. Questo conterrà i dati di accesso personali e la password per il voto elettronico. Queste elezioni sono importanti, perché le commissioni del personale rappresentano le istanze dei collaboratori direttamente in azienda. Sollevano i problemi della quotidianità lavorativa, rafforzano la partecipazione e si impegnano per condizioni di lavoro eque. Chi esprime il proprio voto rafforza la partecipazione in azienda. Per questo è chiaro: non aspettare – vota. E sostieni i candidati SEV.

I record di BLS

Lo scorso anno la BLS ha registrato un netto aumento del numero di viaggiatori: con 73,4 milioni di passeggeri, mai così tante persone avevano viaggiato in tutta sicurezza e nel rispetto degli orari con la BLS, il che sottolinea l'impegno quotidiano del personale. «Questo successo deve andare a beneficio di coloro che lo costruiscono giorno dopo giorno. Il personale merita per questo un riconoscimento tangibile ed equo in occasione delle prossime trattative salariali», ha dichiarato Katrin Leuenberger, segretaria sindacale del SEV e responsabile BLS.



RICONOSCIMENTO DEI MACCHINISTI B100 PRESSO I-VU

La perseveranza paga

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Tutto ciò che dura a lungo alla fine va a buon fine; o meglio: ciò che il SEV ha perseguito con tenacia per oltre un decennio insieme ai propri membri sta finalmente portando al successo. Per i quasi 300 interessati CVM B100 presso FFS Infrastruttura Disponibilità e Manutenzione (I-VU) esiste finalmente una soluzione sostenibile all'interno del sistema salariale. La cosiddetta «compensazione di mercato» in vigore finora viene sostituita da un passaggio al sistema salariale delle FFS.

Con l'introduzione del nuovo sistema salariale nel CCL 2011 è iniziato il lungo percorso verso un miglioramento economico per i macchinisti B100. All'epoca si accese una controversia sull'interpretazione della cosiddetta «Decisione 25». La questione centrale era tanto semplice quanto scottante: quali macchinisti rientrano nella «curva salariale» separata (fasce salariali separate per i macchinisti) e quali no? Mentre le FFS hanno temporeggiato per anni, il SEV non ha mollato la presa.

Come di consueto in questi casi, a causa di tale disaccordo si è fatto ricorso al Tribunale arbitrale. Tuttavia, nemmeno questo ha portato a un accordo, anzi: poiché fino al 2019 non era ancora stata presa alcuna decisione, si è dovuto ricorrere a un compromesso. Questo primo successo parziale ha permesso l'introduzione della compensazione di mercato. Da allora, determinati gruppi di persone presso le FFS I-VU hanno ricevuto ogni anno 3000 franchi in più. «La questione della scala salariale o funzionale, tuttavia, rimaneva ancora irrisolta. Inoltre, la funzione CVM B100 veniva retribuita in modo diverso a seconda delle divisioni. Mentre ai macchinisti della I-VU è stato concesso l'adeguamento al mercato, ai macchinisti dell'Intervento, ad esempio, non è stato concesso», afferma Michael Buletti, segretario sindacale del SEV, responsabile del dossier.

Il SEV ha sempre mantenuto alta la pressione grazie alle giornate B100 organizzate ogni anno

dal 2022 e grazie alle sue petizioni. Si ricorda in particolare il forte appello lanciato nel 2022: «Siamo macchinisti e vogliamo essere riconosciuti come tali!» Il messaggio era chiaro: non si tratta solo di soldi, ma della valorizzazione di un lavoro ad alta responsabilità. I CVM B100 svolgono ogni giorno un lavoro indispensabile per la sicurezza e il buon funzionamento della rete ferroviaria. Questa identità doveva finalmente riflettersi nel loro salario.

«Goccia dopo goccia si scava la pietra»

Il fatto che ora si giunga a una soluzione sistematica è dovuto in gran parte all'impegno dei membri del SEV. Ancora lo scorso ottobre, oltre 40 partecipanti alla giornata B100 del SEV hanno nuovamente esercitato pressioni sulla direzione di Infrastruttura con una risoluzione incisiva. Hanno chiesto un netto miglioramento salariale per tutte le funzioni B100 presso Infrastruttura. Michael Buletti parla chiaro: «Abbiamo fatto capire in modo inequivocabile alle FFS che non ci accontenteremo più di soluzioni provvisorie. Il risultato ora ottenuto è la prova che l'impegno sindacale si traduce in benefici concreti sul portafoglio, anche se a volte ciò richiede anni di impegno».

Grazie alla soluzione ora adottata, la maggior parte dei CVM B100 interessati presso I-VU passerà al livello di esigenza G, purché soddisfino i nuovi criteri, tra cui la capacità di guidare tre diversi tipi di veicoli. Ciò offre ai collaboratori un potenziale di aumento salariale nettamente superiore rispetto al passato. Sebbene, in base ai nuovi criteri, non tutti i CVM B100 riusciranno senza eccezioni a passare a un livello di esigenza più elevato, nessuno verrà lasciato a bocca asciutta. Grazie a una ridefinizione parallela delle funzioni ai livelli F e G, la sicurezza finanziaria è garantita per tutti. Un aspetto fondamentale a questo proposito: l'indennità di mercato esistente è ora integrata in modo permanente nello stipendio, il che la rende garantita a lungo termine e, inoltre, interamente assicurata in futuro nella cassa pensioni. Per le persone interessate ciò significa non solo maggiore sicurezza nell'immediato, ma anche un avere di vecchiaia nettamente più elevato nella

cassa pensioni per il futuro. Un altro punto da non sottovalutare e particolarmente importante per la pianificazione della vita: tutti i collaboratori interessati continuano a beneficiare senza restrizioni del modello di prepensionamento Valida.

Il SEV tiene gli occhi aperti

Nonostante il successo, rimane un aspetto negativo: nonostante le ripetute richieste, le FFS non hanno comunicato al SEV le descrizioni dettagliate delle mansioni nella loro interezza. Permane quindi una certa incertezza riguardo all'attuazione. I responsabili dei team sono già stati formati per assegnare i collaboratori in base alle loro competenze. Seguirà poi la verifica da parte delle Risorse Umane. Il SEV non lascerà che questo processo proceda da solo. «Terremo d'occhio le FFS con estrema attenzione», afferma Michael Buletti. «La stragrande maggioranza deve trarre vantaggio da questo passaggio al livello G. Seguiremo ogni singolo passo per garantire che l'assegnazione avvenga in modo equo e in base alle competenze dei collaboratori interessati».

Questo successo è una vittoria collettiva. Senza la costante pressione della base e la tenacia dimostrata al tavolo delle trattative, l'adeguamento salariale sarebbe probabilmente rimasto per sempre una soluzione provvisoria, se mai fosse stato attuato. Ora è chiaro: il lungo percorso verso il miglioramento salariale dei CVM B100 presso I-VU è giunto al traguardo.

Giornata B100 2026

Mercoledì 9 dicembre 2026 si terrà la prossima giornata B100 presso l'Hotel Bern. La giornata è rivolta a tutti i CVM B100 delle FFS e di FFS Cargo. Il relativo invito a partecipare sarà pubblicato a tempo debito. Oltre al tema della sostituzione della compensazione di mercato, sarà discussa anche la situazione dei CVM B100 in servizio di intervento, che nella funzione di soldato continuano ad essere classificati nel livello di esigenza F.

NUOVO STUDIO SULLA SALUTE DEI CONDUCENTI

Risultati preoccupanti

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Quali fattori influenzano le condizioni di lavoro e la salute degli autisti e delle autiste di autobus in Svizzera? È a questa domanda che hanno cercato di rispondere le conferenze e i dibattiti tenutisi il 24 aprile presso l'IDHEAP. Le testimonianze sul campo, i risultati scientifici dello studio TRAPHEAC condotto da Unisanté e le reazioni delle autorità hanno messo in luce una realtà preoccupante, ma ormai ampiamente documentata.

Fin dalla prima tavola rotonda, gli autisti e le autiste di autobus hanno delineato il quadro della situazione. Orari prolungati, stanchezza cronica, stress costante, pause insufficienti: le difficoltà descritte rispecchiano quelle che i sindacati denunciano da anni.

Il vissuto della professione incontra la scienza

«Gli orari non sono più adeguati alla realtà del 2026», ha spiegato Malika Meyrat, autista presso TransN, sottolineando l'impatto sulla vita privata e sul recupero delle energie. René Tercier, con trent'anni di esperienza alle spalle, ha insistito sulla stanchezza mentale: «Bisogna stare attenti a tutto, in ogni momento. Le giornate lunghe e irregolari logorano».

Gilbert D'Alessandro, conducente di autobus

presso i TPF e presidente della sottofederazione SEV/VPT, ha sintetizzato la situazione senza mezzi termini: «La logica della riduzione dei costi sta peggiorando le condizioni di lavoro. Tra un servizio e l'altro, a volte restano solo sei o sette ore di sonno effettivo.». Secondo lui, l'attuale legislazione sulla durata del lavoro (LdL) «non è più adeguata alle condizioni reali della professione». Queste testimonianze hanno dato corpo alle cifre presentate in seguito dal gruppo di lavoro di Unisanté, ricordando che la ricerca TRAPHEAC non è un'indagine astratta, ma un serio studio scientifico di coorte, costruito con e per le persone interessate.

Esaurimento, stress e disturbi muscolo-scheletrici

I risultati relativi all'esaurimento. «Ogni giorno supplementare con un nastro di lavoro superiore alle dieci ore aumenta il rischio di esaurimento del 13% e quello di subire aggressioni del 36%», ha precisato l'esperta. Ciò che preoccupa è che il 13% degli intervistati dichiara di subire aggressioni da parte dei passeggeri ogni giorno e il 44% subisce quotidianamente l'aggressività degli altri utenti della strada.

La presentazione di Viviane Remy ha messo in evidenza il ruolo centrale della gestione dello stress. Il carico di lavoro, le minacce e le paure – in particolare quelle legate alle aggressioni – fanno aumentare notevolmente lo stress professionale. Ma lo studio mostra anche una leva concreta: le pause. «Pause sufficientemente lunghe,



La conoscenza del contesto ha permesso la co-creazione di materiale scientifico per analizzare meglio le cause dei problemi di salute del personale di guida attraverso lo studio TRAPHEAC.

in un luogo tranquillo, hanno un chiaro effetto protettivo», ha sottolineato. Tuttavia, solo una minoranza di conducenti dispone di condizioni adeguate per le pause.

I disturbi muscoloscheletrici (DMS) completano il quadro. Dusan Petrovic ha ricordato che il 67% dei partecipanti soffre di dolori al collo e quasi il 60% alla zona lombare, percentuali ben superiori a quelle osservate nella popolazione generale (11%). Vibrazioni, stress e un'ergonomia mal gestita figurano tra i principali fattori di rischio. «Anche le attrezzature moderne possono diventare problematiche se manca il tempo per regolarle correttamente», ha spiegato.

Promesse politiche e aspettative sindacale

Di fronte a queste constatazioni scientificamente comprovate, i rappresentanti delle autorità hanno riconosciuto la gravità della situazione. Martin von Känel, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), si è detto «colpito dalla profondità delle analisi» e ha ammesso che «gli orari di lavoro e il recupero devono essere presi maggiormente in considerazione». Ha evocato la necessità di un dialogo tripartito e di progetti pilota per migliorare le condizioni di lavoro.

Ma per i sindacati questi impegni rimangono ancora troppo vaghi. Pablo Guarino, vicepresidente del SEV, lo ha ribadito chiaramente: «Questo studio condotto insieme ai ricercatori e alle ricercatrici è fondamentale, perché fornisce una base oggettiva e solida alle nostre rivendicazioni. Ora bisogna passare dalle constatazio-

ni all'azione».

Un altro punto ha fortemente segnato i dibattiti: la questione dell'assenteismo, spesso superiore al 10%. Ciò si traduce in decine di milioni di franchi di denaro pubblico mal spesi a causa dei problemi di salute. Le imprese trarrebbero vantaggio dal migliorare la salute del proprio personale, ad esempio istituendo una riserva retribuita, in grado di alleggerire la pressione sul personale in servizio.

Sono emerse altre preoccupazioni, in particolare i disturbi del sonno e i problemi digestivi o urinari, direttamente collegati agli orari irregolari, alle pause insufficienti e allo squilibrio del ritmo biologico circadiano. Il gruppo di lavoro di Unisanté ha inoltre annunciato uno studio in corso su questi temi.

Il contrasto tra la solidità dei dati TRAPHEAC e la lentezza delle risposte politiche è sorprendente. Come ha sintetizzato un relatore, «investire nella salute del personale deve diventare una priorità al pari degli investimenti nelle infrastrutture».

La mattinata ha quindi confermato una cosa: i problemi sono ormai documentati, quantificati e compresi. La questione non è più se le condizioni di lavoro danneggino la salute degli autisti e delle autiste di autobus, ma quando e come i responsabili politici manterranno le loro promesse. Per il SEV, lo studio TRAPHEAC costituisce una leva importante: uno strumento scientifico solido per trasformare finalmente le constatazioni in miglioramenti concreti.



I friburghesi hanno inferto un netto colpo alla politica di austerità: la legge sul risanamento delle finanze dello Stato (LAFE) è stata respinta con oltre il 68% dei voti durante la votazione del 26 aprile. Questo risultato inequivocabile conferma che la popolazione vuole servizi pubblici forti e accessibili, in particolare nel settore dei trasporti pubblici, che sarebbero stati colpiti. Il SEV, membro dell'Unione sindacale friburghese, si rallegra di aver contribuito a questa vittoria sostenendo attivamente il referendum.

Il Consiglio nazionale continua a svuotare di significato l'attuazione dell'iniziativa «Per un'assistenza infermieristica forte», ignorando così la chiara volontà popolare. Vengono cancellati miglioramenti urgenti delle condizioni di lavoro, quali la limitazione dell'orario di lavoro massimo e un equo compenso per le ore di straordinario. Il Consiglio nazionale continua a rimandare i problemi e ad aggravare la crisi nel settore dell'assistenza. I sindacati esigono che gli Stati correggano la linea del Consiglio nazionale.



Sospiro di sollievo a Friburgo: respinti alle urne i piani di risparmio, anche nel settore dei TP.

BARBARA KELLER risponde

Una minaccia per il TP

Se l'iniziativa dell'UDC, su cui si voterà il 14 giugno, dovesse essere approvata, ciò segnerebbe la fine degli accordi bilaterali tra la Svizzera e l'UE, con conseguenze di grave portata. Perché il SEV ha deciso di invitare a votare «no» alla cosiddetta «Iniziativa del caos»?

Il prossimo 14 giugno la Svizzera voterà sulla cosiddetta «Iniziativa del caos», un'iniziativa dell'UDC che mira a limitare la popolazione svizzera a 10 milioni di persone. Per il personale dei trasporti pubblici questa iniziativa rappresenta una grave minaccia.

Il trasporto pubblico dipende fortemente dai finanziamenti pubblici. La perdita dell'accesso al mercato interno dell'UE indebolirebbe l'economia e ridurrebbe il gettito fiscale. Di conseguenza, verrebbero tagliati anche i fondi destinati al trasporto pubblico: meno collegamenti, tempi di attesa più lunghi, meno sicurezza.

L'iniziativa acuisce inoltre la carenza di personale qualificato nel settore dei trasporti pubblici. Già oggi molti lavoratori

e lavoratrici del settore devono spesso svolgere turni da 10 a 12 ore per garantire il funzionamento del servizio. Le restrizioni all'immigrazione rendono ancora più difficile reclutare personale qualificato. Ciò aumenta il carico di lavoro, riduce i tempi di riposo e rende più difficile conciliare lavoro e famiglia. Ciò mette a rischio sia la salute del personale dei trasporti che la sicurezza dei passeggeri.

Alla fine, sorge una domanda semplice ma cruciale: vogliamo un trasporto pubblico accessibile a tutti, o un trasporto che si riduce gradualmente, diventa più costoso e perde in qualità? Il trasporto pubblico non è una questione secondaria. Collega città e paesi, persone e regioni, vita quotidiana e lavoro. E può esistere solo grazie alle persone che lo rendono possibile giorno dopo giorno. Non mettiamoli a rischio.

Occorre votare no all'Iniziativa del caos affinché il trasporto pubblico continui ad essere solido, sicuro e affidabile.

Barbara Keller è vicepresidente del SEV. Hai domande da porre a lei o al SEV? Scrivici a: giornale@sev-online.ch.

PRIMO MAGGIO 2026

«Né sfruttati, né divisi»

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Anche quest'anno, in tutta la Svizzera, il SEV è sceso in piazza insieme agli altri sindacati per celebrare il Primo Maggio. Migliaia di persone in strada a difendere i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori. L'edizione di quest'anno è stata fortemente segnata dalla campagna contro l'iniziativa dell'UDC «Per una Svizzera da 10 milioni».

«Il 1° maggio ci ricorda ogni anno che nulla ci viene regalato. Ogni progresso, anche il più piccolo, è il risultato di lunghe e tenaci trattative, di discussioni complesse e spesso di lotte dure, segnate da sacrifici», ha dichiarato a Olten il presidente del SEV Matthias Hartwich.

Dalla Bundesplatz di Berna è intervenuta la vicepresidente del SEV, Barbara Keller, lanciando un chiaro monito: «L'iniziativa dell'UDC non porta stabilità, ma genera incertezza. Alla fine, a pagarne il prezzo saranno proprio le persone che ogni giorno vanno a lavorare». Keller ha inoltre denunciato la crescente pressione al risparmio.

A Friburgo il vicepresidente del SEV Pablo Guarino ha chiesto una maggiore tutela della salute del personale.

In Ticino, oltre un migliaio di persone hanno sfilato a Lugano allo slogan: «Né sfruttati, né divisi. Lavoro e dignità senza confini». Un partecipato corteo durante il quale numerosi interventi hanno invitato a riflettere sulla sicurezza sul lavoro, sull'opposizione all'iniziativa dell'UDC e sui tagli al servizio pubblico.

Per il SEV è intervenuto Thomas Giedemann, segretario sindacale, che ha ricordato la situazione di FFS Cargo. Lo scorso anno l'azienda aveva annunciato le prime misure legate al progetto Genesis, con la soppressione di oltre 500 posti di lavoro entro il 2030. «A quasi un anno di distanza siamo ancora qui a denunciare», ha affermato Giedemann. «In pochi mesi abbiamo già constatato danni enormi. Quanto temevamo e sostenevamo fin dall'inizio si sta puntualmente avverando. La perdita di personale altamente qualificato e delle relative competenze, il taglio dei servizi e l'aumento dei prezzi hanno già allontanato i clienti, con il rischio di misure occupazionali ancora più pesanti di quelle già annunciate». Il suo intervento si è concluso con un appello contro i tagli al servizio pubblico in generale: «Non solo perché il servizio pubblico è essenziale per la nostra qualità di vita, ma anche perché deve essere al servizio di tutta la Svizzera, Ticino compreso, sia nell'offerta ai clienti sia come fonte di posti di lavoro di qualità».



Il SEV ha distribuito cioccolatini per ringraziare il personale al lavoro.



Dopo un anno, siamo ancora qui a denunciare quanto sta succedendo.



Dall'USS Ticino e Moesa un appello all'unità dei lavoratori, in risposta a un mondo del lavoro sempre più frammentato e precario.

COLPI DI DIRITTO

Trasferimento del contratto di lavoro

S Servizio giuridico del SEV

Il mio contratto di lavoro viene trasferito a un'altra azienda: quali sono le regole da seguire?

In alcune regioni della Svizzera si ripete regolarmente una sorta di «gioco delle sedie»: a seguito di una gara d'appalto, le linee di autobus regionali passano da un'azienda all'altra e con esse anche parte del personale. Regolato principalmente dagli articoli 333 e 333a del Codice delle obbligazioni, il trasferimento dei rapporti di lavoro rimane poco conosciuto.

Prima del trasferimento, il datore di lavoro è tenuto a informare la commissione del personale, se ne esiste una, o, in sua assenza, tutti i/le dipendenti interessati/e, in merito al motivo del trasferimento e alle conseguenze giuridiche, economiche e sociali per le persone trasferite. Qualora siano previste misure particolari, il personale deve essere consultato prima della loro attuazione.

Una volta in possesso di tali informazioni, ogni lavoratore e ogni lavoratrice ha la possibilità di opporsi al trasferimento, il che com-

porterà la cessazione del proprio contratto di lavoro al termine del periodo corrispondente al preavviso di legge (e non al preavviso contrattuale o convenzionale, che potrebbe essere più lungo). Ciò non gli/le consente tuttavia di mantenere il proprio contratto di lavoro presso il precedente datore di lavoro. Se il trasferimento del rapporto di lavoro deve avvenire durante il periodo di preavviso, il/la dipendente lavorerà per il nuovo datore di lavoro fino alla scadenza di tale termine.

È opportuno fare opposizione entro il mese successivo alla comunicazione relativa al trasferimento imminente, preferibilmente per iscritto, sebbene sia valida anche un'opposizione verbale. Ai fini dell'assicurazione contro la disoccupazione, opporsi a un trasferimento equivale a perdere il posto di lavoro per colpa propria; ciò comporterà una sanzione.

Se l'annuncio del trasferimento non ha sollevato opposizioni, il contratto di lavoro passa automaticamente al datore di lavoro subentrante, senza che sia necessario firmare un nuovo contratto né sottoporsi a un nuovo periodo di prova. Il rapporto di lavoro proseguirà alle stesse condizioni, ovvero l'anzianità di

servizio e il saldo delle ferie rimangono invariati. Se era applicabile un CCL, questo dovrà essere rispettato dal datore di lavoro subentrante per un altro anno, fintanto che rimane in vigore. Se il nuovo datore di lavoro è già soggetto a un altro CCL, le disposizioni più favorevoli si applicheranno al personale trasferito.

Nel caso in cui il precedente datore di lavoro non abbia onorato i crediti salariali, i/le dipendenti potranno farli valere sia nei confronti del precedente che del nuovo datore di lavoro, poiché entrambi ne rispondono solidalmente.

Un licenziamento motivato dal trasferimento ha forti probabilità di essere abusivo, in particolare se l'obiettivo della manovra è che il/la dipendente stipuli un nuovo contratto di lavoro con la società subentrante, perdendo così l'anzianità di servizio o altri diritti.

Alcuni Contratti collettivi contengono norme specifiche in materia di trasferimenti; è il caso, ad esempio, dell'articolo 64 del CCL-GEST, che si applica ai subappaltatori dei TPG (Trasporti pubblici ginevrini).

Se il vostro contratto di lavoro è oggetto di un trasferimento a un nuovo datore di lavoro e avete dubbi sul mantenimento dei vostri diritti, non esitate a contattare il SEV.

COMITATO SEV

No alla legge sul servizio civile

Markus Fischer. L'organo direttivo più importante del SEV, dopo il Congresso e l'Assemblea dei delegati, quest'anno si è riunito il 17 aprile per la terza volta e ha deciso di formulare una raccomandazione di voto in vista della votazione federale del 14 giugno sulla revisione della legge sul servizio civile.

Le modifiche legislative approvate dal Parlamento mirano a rendere più difficile l'ammissione al servizio civile e a renderlo meno attrattivo rispetto al servizio militare. A tal proposito, la Direzione sindacale dell'SEV ha chiesto libertà di voto, poiché non si tratta di una questione di politica dei trasporti, sindacale o sociale che riguardi direttamente l'ambito organizzativo dell'SEV. Tuttavia, Daniel Trolliet, vicepresidente della sottofederazione dei pensionati (PV), ha chiesto di votare «no», sostenendo che, a seguito della revisione della legge, ci sarebbero meno prestatori di servizio civile disponibili per gli interventi nelle case di cura, nell'assistenza domiciliare, nella consegna dei pasti e in altri servizi a favore dei pensionati e delle pensionate. Queste persone dovrebbero temere un peggioramento dell'assistenza, un calo della loro qualità di vita e un maggiore isolamento sociale, senza contare un aumento dei costi di assistenza. Il Comitato SEV ha sostenuto questa proposta e si è espresso a larga maggioranza a favore del «no».

Il Comitato aveva già esaminato, lo scorso 20 marzo, il secondo tema sottoposto al voto popolare del 14 giugno, ovvero l'iniziativa popolare dell'UDC volta a limitare la popolazione svizzera a 10 milioni di abitanti. Il Comitato raccomanda di

votare «no» a questa iniziativa, per timore delle ripercussioni economiche che comporterebbe la conseguente rescissione degli accordi bilaterali con l'UE e poiché verrebbero soppresse anche le misure di accompagnamento volte a proteggere i lavoratori e le lavoratrici dal dumping salariale e sociale.

Il Comitato ha inoltre approvato le proprie raccomandazioni relative alle nove proposte pervenute in occasione dell'Assemblea dei/delle delegati/e SEV (AD) che si terrà l'11 giugno a Losanna; le proposte saranno presentate nel prossimo numero del giornale SEV. Sempre all'attenzione dell'AD SEV, il Comitato ha deciso di sostenere le candidature di Michel Roth (LPV) e Bruno Blaser (BAU/Lavori) per l'elezione ad interim di un membro supplente della Commissione di verifica della gestione (CVG) SEV fino al prossimo congresso. Questa elezione è necessaria poiché l'attuale membro supplente Philippe Schibli assumerà, a partire dal 1° giugno, l'incarico di segretario sindacale presso il segretario regionale SEV di Olten. Schibli era presente alla riunione del Comitato SEV per illustrare le sue esperienze in qualità di responsabile del reclutamento dei soci nella sottofederazione BAU/Lavori.

Il Comitato SEV ha infine preso atto della relazione annuale 2025 della Commissione di verifica della gestione SEV, che come ogni anno ha intervistato alcuni collaboratori e alcune collaboratrici del SEV; discussi con il plenum i punti contenuti nella relazione. Attualmente il SEV sta registrando un andamento piuttosto positivo, ha sintetizzato il presidente della CVG Urs Franken.

ASSEMBLEA GENERALE E DEI DELEGATI FSG

«Un doloroso addio a Samedan»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La Cooperativa delle case di vacanza e di soci dei ferrovieri FSG ha deciso la vendita delle sue case di Samedan. Dopo una discussione carica di emozione, la maggior parte dei soci della Cooperativa ha voluto dare fiducia ai delegati. Già nel 2025 questi ultimi avevano preso la decisione di vendere il complesso vacanziero.

Oltre cento membri della FSG si sono dati appuntamento al Linde di Stettlen lo scorso 23 aprile. La grande sala era piena, il clima carico di emozione, considerato che è giunto ormai il momento di dare un triste addio a uno dei tre siti della gloriosa storia della Cooperativa. La vendita di Samedan potrebbe servire al mantenimento delle altre due località, Grindelwald e Bettmeralp.

Il presidente della FSG Patrick Eicher, ha diretto quella che è stata la 28a Assemblea generale (AG) e al contempo la 63a Assemblea dei dele-

gati (AD) FSG. Ha aperto subito la discussione su questo punto spinoso all'ordine del giorno. In seguito a una valutazione che risale già al 2023, gli amministratori sono arrivati alla conclusione che sia più logico cedere il villaggio di vacanza grigionese. Le case hanno bisogno di urgenti quanto onerosi lavori di risanamento. Ma tanto una ristrutturazione, quanto una eventuale nuova costruzione sarebbero un impegno finanziario insostenibile per la Cooperativa. Solo rifare il tetto costerebbe attorno ai 600.000 franchi. E questa operazione comporterebbe, inevitabilmente, il risanamento totale dell'intero insediamento, con una spesa milionaria. Anche in caso di costruzione a nuovo, i prezzi degli affitti per gli appartamenti dovrebbero essere fissati a un livello molto elevato per ammortizzare in qualche modo i costi sostenuti. Ciò che a sua volta andrebbe contro quelli che erano e sono gli intenti della FSG, ossia offrire vacanze a prezzo vantaggioso. Una vendita degli stabili, al contrario, sarebbe una opportunità: il ricavato potrebbe essere investito nelle altre due sedi rimanenti di



Una netta maggioranza si dichiara favorevole alla linea intrapresa: la vendita di Samedan.

Grindelwald e di Bettmeralp, la cui manutenzione è altrettanto onerosa per la Cooperativa.

«Non si dovrebbero vendere i gioielli di famiglia», ha ammonito uno dei membri presenti, contrario alla vendita. «Dobbiamo salvare Samedan, molte famiglie sono da decenni fortemente legate a questo posto. La vendita mette in forse l'esistenza stessa della FSG». Effettivamente, il sito engadinese ha un forte significato emotivo per i numerosi soci oggi presenti, che per generazioni vi hanno trascorso le loro vacanze. «Anche il mio cuore è contrario», argomenta un altro socio, «ma purtroppo la ragione dice che dobbiamo vendere». Due membri della Cooperativa hanno fatto allestire autonomamente una perizia indipendente da quella dell'amministrazione. Volevano mostrare che esiste la possibilità di salvare il sito. «Anche noi a malincuore abbiamo capito che separarci da Samedan è nell'interesse della FSG».

Va ricordato che già il 3 settembre 2025, nel corso di una AD straordinaria, i delegati si erano espressi all'unanimità per la vendita. Per questo

all'Assemblea generale non si è votato sull'operazione in sé, bensì su modifiche degli statuti, che toglierebbero all'AD talune competenze decisionali, conferendole invece all'AG. In tal modo la decisione di vendere potrebbe essere ancora revocata in un secondo momento. Alla fine però l'AG si è espressa con circa l'80 per cento di «no» contro la proposta di modifica degli statuti. Rimane quindi la decisione presa dall'AD di vendere le case. Queste tuttavia resteranno di proprietà della FSG almeno fino ai primi mesi del 2028, e potranno essere riservate da chi vorrà trascorrervi le proprie ferie.

In chiusura, l'AG ha approvato i conti relativi al 2025, che presentano un piccolo utile, e il preventivo 2026. Sono stati inoltre eletti due nuovi membri nell'Ufficio di sorveglianza: Urs Frank (al posto di Ronald Sidler) e Stefan Bruderer (per Reto Lindegger). Il Comitato ha poi preso commiato dal segretario Franz Rindlisbacher, la cui successione non è ancora regolata. Chiusi i lavori assembleari, durante l'aperitivo il clima in sala è tornato sereno e cordiale.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Quanto vale la sicurezza del personale del treno?

Servizio stampa ZPV. La seconda riunione del Comitato centrale si è tenuta all'Hotel Linde di Stettlen (BE). Al momento il personale del treno vive un periodo di grandi cambiamenti. Lo percepisce bene chi è attivo come agente del treno o capo assistenza clienti. La sfida di mantenere una visione d'insieme, di intervenire il più rapidamente possibile e di lottare instancabilmente contro condizioni di lavoro che diventano ogni giorno più difficili è enorme. Proprio per questo i riscontri che giungono dai ranghi dei nostri affiliati e membri del CC sono importanti e preziosi.

Doppio accompagnamento dopo le 22.00

Ci sono pervenute varie segnalazioni sul fatto che dal 1° marzo 2026, di punto in bianco, Transsicura effettua gli accompagnamenti del personale treno, quando manca la scorta a due, solo in abiti civili e non in un uniforme, per di più con un solo agente. Finora non è giunta alcuna informazione dalle FFS al riguardo. Dopo aver ricevuto numerosi feedback, sia la sezione ZPV Lucerna sia la CoPe sono intervenute presso Elsbeth Stoller, responsabile AC Regione Centro/Sud; dal canto loro Ralph Kessler e René Zürcher hanno interpellato la dirigenza AC in occasione dei colloqui «Prio», mentre Patrick Kummer, vicepresidente SEV ha chiesto lumi a Lea Meyer, responsabile AC e Michael Perler, comandante della Polizia dei trasporti. Alla fine, vi è stata una informazione delle FFS attraverso l'App Prescrizioni. Nel frattempo l'azienda ha ridefinito il piano di accompagnamento. Fin qui tutto bene, ma ci permettiamo di chiedere in modo critico quanto valga effettivamente la sicurezza del personale del treno. Adesso abbiamo un solo collaboratore di Transsicura con il giubbotto giallo; viaggia da solo, ma unicamente come nostro accompagnatore. Informa i servizi preposti in caso di emergenza, se subiamo aggressioni, ma non interviene personalmente. Chi, ai piani alti ha dato mandato di risparmiare proprio su questo punto dolente? Quanto valgono le dichiarazioni delle FFS che dicono di essere preoccupate e di tenere così tanto alla nostra sicurezza? Per noi l'attuazione del nuovo piano di accompagnamento non va affatto bene, sulla questione non è ancora detta l'ultima parola.

Negoziati sulle BAR

Durante le scorse settimane si sono tenuti in tutta la Svizzera gli eventi informativi sulle BAR, ben frequentati, e che hanno offerto l'opportunità di porre domande e di

avere indicazioni dettagliate. Dopo essere stata stampata, tutta la documentazione di voto dovrà essere imbustata a mano, per questo l'invio è previsto per il 30 aprile 2026. I membri ZPV dipendenti delle FFS che non avranno ricevuto il materiale entro il 9 maggio nella loro casella postale, potranno rivolgersi direttamente a René Zürcher, che lo spedisce in un secondo momento (rene.zuercher@sev-online.ch). Il rinvio delle schede di voto è fissato per il **15 maggio 2026**, in seguito vi sarà lo scrutinio sotto la supervisione della Commissione di verifica della gestione SEV.

Sul sito web www.sev.ch/bar trovate pure il link all'opuscolo informativo. Ora tocca a voi! Ogni voto conta e ogni voto è importante! In relazione con le nuove disposizioni specifiche sulla durata del lavoro è stata pure rinegoziata con le FFS l'intesa sul doppio accompagnamento, che entrerebbe in vigore soltanto con l'accettazione delle BAR. Questa intesa è stata discussa in seno al Comitato centrale e ritornata alla delegazione alle trattative con alcune proposte di miglioramento.

Colloqui sulle priorità con la direzione KB

Ralph Kessler e René Zürcher hanno messo sul tavolo vari temi scaturiti dai rapporti delle sezioni, ad esempio le misure imposte nell'ambito dello sviluppo «capo AC» emerse dalle interviste strutturate, con i quali questi superiori dovrebbero dare regolarmente un certo numero di feedback su colleghi e colleghi (positivi, ma anche negativi) con copia al rispettivo capoteam. È una cosa a cui ci opponiamo!

Si è sempre parlato di una gestione specialistica, non di conduzione del personale. Occorrerà anche guardare con occhio attento come dovrà configurarsi in futuro la collaborazione con i nuovi «KB FK» (Assistenti clienti con mansioni di controllo dei titoli di trasporto). Per noi è preoccupante che questi colleghi non scendano dal treno e che il capotreno non sappia come stanno mentre lavorano nelle loro carrozze. Altrettanto problematico che non partecipino al processo di partenza, in particolare con i treni lunghi e quelli con processo di partenza adattato.

A questo proposito le FFS adottano la classica tattica del salame: prima ci viene detto che questa categoria di personale verrà impiegata solo nel traffico regionale, poi si fa un test pilota nella Regione Est sulla lunga percorrenza e per finire ci ritroviamo con il fatto compiuto e con questi colleghi impiegati in

via definitiva proprio nel TLP. Da parte nostra valutiamo criticamente questa nuova funzione, vogliamo tuttavia esprimere il nostro pensiero: è indispensabile che l'attuale personale tenga un comportamento rispettoso verso i nuovi colleghi. Noi dobbiamo dare l'esempio.

Bodycam: continua il test pilota Alle FFS i chiarimenti sono tuttora in corso, si calcola però di poter avviare il progetto a ottobre. A tale riguardo, il SEV sostiene il punto di vista seguente:

- **Le bodycam non possono compensare l'insufficienza di personale.**

- **Se qualcuno desidera indossare una bodycam, avrà il sostegno del SEV.**

- **Le bodycam non devono diventare strumenti per sorvegliare il personale.**

In relazione con il processo «KoA sulla linea dell'IR13», la CoPe ha informato che a luglio 2026 saranno condotti audit a cura di periti d'esame (PEX) di AC. Con questi controlli potranno essere verificati sia il «KoA» sia altre tematiche. La corsa d'istruzione a cura dei capiteam, concordata con la CoPe, era una cosa ben concepita. Purtroppo l'attuazione lascia a desiderare, dato che a Zurigo ci sono alcuni capiteam che delegano direttamente tale compito ad altri, ad esempio all'agente del treno che continua fino a Winterthur. Non era così che si voleva inizialmente, e quindi ciò non va bene.

Elezioni suppletive CoPe

Con le elezioni suppletive CoPe sono stati designati i seguenti colleghi: Massimo Brigatti, vicepresidente centrale ZPV per la CoPe Divisione PP, Peter Fritsch, Coira e Claudio Vitali, Briga per la CoPe Superficie AC. La ZPV si congratula di sinceramente con i neoletti.

Alla Ferrovia retica prenderanno presto inizio le trattative per il CC aziendale. Il comitato regionale si riunirà a metà maggio per riassumere le richieste da presentare alla direzione. Sulla linea del Bernina la situazione continua a essere impegnativa. Tutti comunque si impegnano per trovare una soluzione. Sono stati adottati corrispondenti provvedimenti.

Acquisizione di nuovi membri

Da inizio anno, grazie a un reclutamento attivo, abbiamo potuto registrare l'adesione di ben 48 nuovi soci. La ZPV ringrazia di vero cuore tutti i reclutatori per il loro grande impegno e augura loro di mantenere la medesima motivazione anche nei mesi a seguire. Abbiamo validi argomenti, perché noi lottiamo ogni giorno per ciascuno.

SOTTOFEDERAZIONE LPV

Cifre record sì, ma non a spese del personale di locomotiva

Hanny Weissmüller. Le FFS annunciano record: un numero di viaggiatori mai visto prima, ottima puntualità, un utile elevato (per metà dovuto a effetti di tantum provenienti dalla cassa pensioni). Allo stesso tempo si dice: continuare a risparmiare, diventare ancora più efficienti. Noi dell'LPV lo diciamo chiaramente: questi risultati li abbiamo ottenuti noi, il personale di terra. Maggior pressione senza maggiori risorse mette a rischio la sicurezza, la salute e la motivazione.

Cosa significa questo per noi macchinisti – spiegato in modo semplice

- Più passeggeri e più treni significano più turni nel fine settimana e di notte, più stress, più pressione sulla vita privata.

- Aumentano gli atti di aggressione nei confronti dei collaboratori. Anche il personale di bordo ne è colpito: all'accesso al treno, durante le manovre, in caso di guasti.

- Una parte dei «profitti» è solo contabilità. Di questi, non c'è un solo franco per la riduzione del debito, il materiale rotabile o gli stipendi. È sbagliato dedurre programmi di risparmio sul personale.

Oltre 20.000 cantieri e chiusure totali aumentano la complessità: deviazioni, orari serrati, spesso senza margini di manovra.

Cosa sosteniamo come LPV

1. *Più personale in cabina di guida e riserve effettive*

- Formare e assumere ulteriori macchinisti.

- Riserve pianificate in misura sufficiente, in modo da poter far fronte a assenze e deviazioni dovute a lavori.

- Pianificazione affidabile del fabbisogno di personale fino al 2030, in modo da garantire la formazione, la conoscenza delle linee e dei veicoli.

2. *Servizi pianificabili, vero riposo*

- Meno modifiche dell'ultimo minuto ai turni di servizio; regole chiare in caso di riprogrammazioni.

- Rigoroso rispetto dei periodi di riposo e delle pause. Nessuna pianificazione al limite.

- Nessuna interruzione artificiale del lavoro, che serve solo a spezzare turni monotoni, ma non offre alcun valore aggiunto al personale.

3. *Orari realistici e sicurezza operativa*

- Tempi di percorrenza realistici con margini di sicurezza, in particolare in presenza di cantieri e nelle stazioni di confine.

- Nessun «risparmio energetico» con stress

- Tempi di percorrenza e di inversione adeguati, senza pressioni.

- Accessi e punti di cambio turno sicuri, percorsi sicuri verso i servizi igienici e le sale pausa.

4. *Cabina di guida e infrastruttura: salubri e funzionali*

- Cabine di guida con climatizzazione affidabile, poco rumore, sedili ergonomici; gli impianti difettosi vengono riparati in via prioritaria.

- Sufficienti possibilità di pausa e servizi igienici

- Capacità di officina e pezzi di ricambio sufficienti, in modo da non dover ricorrere costantemente a «soluzioni di emergenza».

5. *Protezione e certezza del diritto*

- Maggiore presenza della polizia dei trasporti e scorta nei punti caldi e nelle ore di punta (e in quelle marginali).

- Piani di protezione chiari, piena tutela legale e assistenza professionale dopo gli incidenti.

- Diritto di «stop work»: se la sicurezza non è garantita, la sicurezza ha la priorità – senza pressioni.

6. *Digitalizzazione con misura*

- I nuovi strumenti digitali non devono diventare un controllo occulto delle prestazioni. Regole chiare su cosa viene registrato e come viene utilizzato.

- Valutazione dell'impatto tecnologico prima dell'introduzione: usabilità, carico di lavoro, conseguenze degli errori.

7. *Trasporto merci: riorganizzazione senza tagli*

- Garantire l'occupazione presso FFS Cargo: nessun licenziamento per motivi operativi, ma riqualificazione professionale e trasferimenti interni.

- Mantenere la rete dei depositi e la conoscenza delle linee, affinché la produzione rimanga stabile e i percorsi non si deteriorino.

Le nostre aspettative verso FFS e Confederazione

- Riconoscimento e valorizzazione di questi punti – con proposte di misure.

- Gli investimenti in materiale rotabile, energia e digitalizzazione devono essere accompagnati da investimenti in personale, formazione e posti di lavoro.

- Legare gli obiettivi di bonus alla sicurezza, alla soddisfazione e alla formazione – non a obiettivi di risparmio a breve termine.

Conclusione

Non solo alle FFS, ma in molte ferrovie svizzere si registrano attualmente cifre record: treni pieni, frequenze elevate, nuove offerte. Il carico di lavoro in cabina di guida e nell'esercizio aumenta ovunque.

Negoziamo in modo costruttivo e orientato alle soluzioni. Allo stesso tempo informiamo i nostri membri in modo trasparente e siamo pronti, se necessario, a intraprendere azioni operative e politiche. Perché senza di noi macchinisti e macchinisti nessun treno circola. Il nostro lavoro merita rispetto – a condizioni sicure ed eque.

Dal personale di locomotiva – per il personale di locomotiva! Con la forza unita del SEV!

HELVETIA

Pensione o capitale?

A cosa prestare attenzione nella decisione?

WChi desidera mantenere la propria flessibilità finanziaria in età avanzata dovrebbe iniziare a occuparsi di una pianificazione pensionistica personalizzata intorno ai 50 anni.

Pianificazione pensionistica come base decisionale

Una pianificazione pensionistica aiuta a prendere le decisioni giuste. Basandosi sui propri desideri, obiettivi e aspettative di budget per la pensione, essa registra la situazione finanziaria attuale e mostra le possibilità per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Buoni motivi per scegliere pensione o capitale

Chi opta per il capitale della cassa pensione può investirlo autonomamente, ma deve anche gestirlo personalmente. Una volta esaurito il denaro, di solito rimane solo l'AVS. Chi invece sceglie una rendita della cassa pensione punta su un reddito garantito a vita. È possibile anche un prelievo parziale del capitale e la liquidazione del saldo del capitale accumulato sotto forma di rendita. Per chi possiede una proprietà immobiliare, un reddito regolare è fondamentale per la sostenibilità del mutuo, che deve essere garantita anche dopo il pensionamento.

Il tasso di conversione determina la rendita della cassa pensione

Di norma, il capitale accumulato nella cassa pensione è composto da una parte obbligatoria (minimo legale) e una parte sovra-obbligatoria. La rendita viene generalmente calcolata con un tasso di conversione uniforme

(globale) sull'intero capitale accumulato. Se, ad esempio, il tasso della cassa pensione è del 5,6%, si ottiene una rendita annuale di 5.600 franchi per ogni 100.000 franchi di capitale accumulato. Questa rendita viene confrontata con la rendita minima legale. A tal fine, si considera solo il capitale obbligatorio accumulato e il tasso di conversione legale BVG, attualmente pari al 6,80%. Viene sempre erogata la rendita più alta tra le due. I tassi di conversione attuali sono indicati nel certificato della cassa pensione o possono essere richiesti alla propria cassa pensione.

Consulenza professionale

Una pianificazione pensionistica personalizzata aiuta a prendere le decisioni giuste. Patrizio Farei, consulente assicurativa/o e previdenziale dell'agenzia generale Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV saranno lieti di assistervi. Ulteriori informazioni sono disponibili su www.helvetia.ch/sev.



In partenariato con



La Sua Assicurazione svizzera

PV TICINO E MOESANO

Tra preoccupazioni e soddisfazioni, i pensionati hanno dibattuto su temi d'attualità



Franco Panzeri, segretario regionale PV Ticino

Una buona cinquantina fra pensionate e pensionati SEV, presenti all'Assemblea generale della PV Ticino e Moesano, ha seguito con vivo interesse le parole di Martin Dux. L'ex collega ferroviere, ora ad AutoPostale SA, ha infatti delineato un futuro abbastanza prossimo - si parla di fine 2027 - in cui non sarà più possibile viaggiare sui mezzi pubblici pagando «cash».

Ai tempi, ha ricordato il nostro ospite, c'erano le cabine telefoniche, poi sono arrivate le Taxcard e oggi abbiamo in tasca il telefonino che serve, tra l'altro, per telefonare.

Varie imprese di trasporto nostrane - fra cui AutoPostale, TPL e Fart - hanno costituito un gruppo di progetto, seguito anche dal Cantone, per la sostituzione degli attuali automatici con moderne macchinette, «imbarcate» sui veicoli. I distributori odierni sono ormai datati, la loro manutenzione è costosa e non si trovano più i pezzi di ricambio. Chi viaggia spesso avrà notato che alle fermate di varie linee molti distributori non sono già più attivi.

I futuri dispositivi non prenderanno più denaro contante, e per acquistare un titolo di viaggio serviranno un'App sul telefonino o carte di debito o di credito. Nemmeno gli autisti potranno vendere i biglietti e accettare contanti. La novità toccherà in primo luogo chi viaggia meno spesso, non gli abbonati e gli utenti più assidui.

Indubbiamente questi scenari non mancano di destare preoccupazione nella clientela. E logicamente dalla successiva nutrita discussione sono emerse le perplessità per i problemi che potranno incontrare le persone anziane o i ragazzi, chi non ha un cellulare o familiarità con gli strumenti digitali. Per Martin Dux si tratta però di allinearsi a un'evoluzione oggi impossibile da fermare. A questo si aggiunge la pressione del Cantone, che finanzia il trasporto collettivo a suon di milioni del contribuente e vuole risparmiare ovunque sia possibile. Nel futuro dei TP a livello svizzero ci sarà MyRIDE, un nuovo sistema tariffale più semplice in grado di registrare il consumo di mobilità e di addebitare il costo del biglietto più conveniente a fine giornata.

Per tornare all'Assemblea, dopo i suoi saluti la presidente regionale Eliana Biaggio ha invitato i presenti a ricordare i colleghi che sono mancati durante l'ultimo anno, in parti-

colare l'ex presidente Sergio Beti.

Eliana ha poi accennato al peggioramento della situazione politica negli ultimi mesi e ai conflitti che imperversano nel mondo. Ha in seguito passato in rassegna l'attività della sezione, ricordando i vari eventi organizzati: la gita in Val Vigezzo a giugno, il soggiorno estivo a Cesenatico e quello termale ad Abano. Senza dimenticare la castagnata autunnale a Castione e il pranzo di Natale. Sono appuntamenti che incontrano sempre la buona partecipazione dei nostri associati.

Il SEV ha ottime prestazioni e si impegna in favore dei suoi soci, sia attivi sia pensionati. Le colleghe e i colleghi che lasciano la vita professionale attiva devono capire quanto sia utile restare organizzati e non dimissionare al momento del pensionamento.

Sono poi stati evasi senza grandi discussioni gli altri punti all'ordine del giorno, tra cui i conti del 2025, con il relativo rapporto dei revisori, approvati con voto unanime dai presenti, e il preventivo 2026.

Designati anche i rappresentanti regionali alle Assemblee dei delegati PV e SEV, in agenda nei prossimi mesi.

Il segretario sindacale Angelo Stroppini ha portato i saluti del segretario SEV di Bellinzona; anch'egli ha accennato alla grave situazione mondiale e illustrato l'attualità sindacale. Viviamo un contesto segnato da forti tensioni sociali. Lo si avverte nei rapporti tra le persone, tutti sono un po' meno tolleranti. Aumentano le aggressioni e gli atti di violenza contro il personale dei TP: autisti, controllori sui treni ecc. A questo riguardo, nel 2025 il SEV ha organizzato una giornata di sensibilizzazione, un'altra si terrà il 3 settembre con azioni in tutta la Svizzera. Angelo ha ricordato come il SEV sia il vero e il più forte sindacato dei trasporti. Come si dice: diffidate delle imitazioni!

La consegna degli attestati di benemerenzza per i soci organizzati nel SEV da lunga data ci ha condotti verso la fine dei lavori assembleari. La sezione conta persino una persona che fa parte del sindacato da ben 80 anni. Complimenti!

Il buon pranzo preparato dalla brigata della Casa del Popolo ha poi coronato la nostra Assemblea generale. **Il prossimo appuntamento è la gita regionale con meta Monza e la Villa Reale, il 28 maggio. Segnatevi la data.**

LAVORO TEMPORANEO

Dopo undici anni finalmente assunto

Markus Fischer. Nell'aprile 2025, dopo oltre dieci anni di lavoro da temporaneo nella pulizia carrozze a Interlaken Ost, Ümit Tolun ha ricevuto dalle FFS la comunicazione che il suo contratto d'impiego sarebbe giunto al termine, poiché la direttiva del gruppo FFS K114.1 del 1° gennaio 2023 limita a due anni la durata massima delle assunzioni temporanee, con un'eccezione a sei anni per il settore Clean. Questa direttiva deve essere applicata entro fine 2026 e prevede che, trascorsi questi termini, i collaboratori devono essere assunti in pianta stabile, oppure il loro impiego deve essere terminato.

Su consiglio di alcuni colleghi, Ümit si è rivolto al SEV, del quale fa parte, e ha richiesto assistenza giuridica, nell'ambito della quale vi sono stati diversi colloqui e scambi di corrispondenza tra rappresentanti del SEV e le FFS. Il tutto è stato accompagnato da una petizione, sottoscritta da 157 colleghe e colleghi, che sottolineava come: «Ümit Tolun lavora molto bene ed è molto affidabile. (...) È molto apprezzato da tutte e tutti i colleghi. Chiediamo quindi alle FFS di ritornare sulla loro idea di rinunciare ai servizi e alla lunga esperienza del signor Tolun. Offrirgli un impiego in pianta stabile sarebbe la sola cosa corretta da fare». La petizione è stata consegnata il 15 settembre da Sandro Kälin, presidente centrale della sottofederazione SEV-TS alla dirigente del settore assistenza clienti e Clean delle FFS.

Il SEV ha poi anche sottolineato come Tolun ha 56 anni, è sposato e ha tre figli mino-



renni a carico e come sia molto ben integrato in Svizzera, dove vive da ormai 20 anni, dopo essere arrivato dalla Turchia.

La vicenda è così giunta a un lieto fine: Ümit Tolun ha ricevuto un contratto di durata indeterminata per un impiego a tempo pieno a partire dal 1° marzo 2026. Una soluzione di cui è molto contento, soprattutto per il fatto che gli garantirà un reddito regolare: sinora lavorava su chiamata, era retribuito a ore e raramente riusciva ad arrivare alle 40 ore settimanali previste dal contratto.

Ümit Tolun è molto grato al SEV e ai suoi colleghi e colleghe per il sostegno ricevuto ed è fiero di poter lavorare per le FFS. Pure molto soddisfatti sono i suoi colleghi del team di Interlaken, che ribadiscono come Ümit abbia ampiamente meritato questa assunzione quale collaboratore affidabilissimo e ottimo collega, sempre disponibile a dare un colpo di mano.

MARKUS FISCHER

RPV Sezione Ticino

16.05.
Assemblea generale

Quando? Sabato 16 maggio 2026 alle 18.

Dove? Presso il Ristorante-Pizzeria Carlino a **Chiasso** (Via V. Vela 5).

Ordine del giorno:

1. Apertura riunione; **2.** Lettura ed approvazione ultimo verbale; **3.** Rapporto presidenziale; **4.** Rapporto del cassiere; **5.** Rapporto dei revisori; **6.** Intervento sindacale; **7.** Giornata del manovrista; **8.** Proposte al comitato; **9.** Eventuali

Come di consueto **seguirà la cena in comune**, per poterci organizzare al meglio vi chiediamo di **annunciare la vostra presenza entro lunedì 4 maggio a:**

– Brian Quadri, +41 76 402 80 87
– José Morales, +41 79 230 06 03
– Mirco Camponovo, +41 79 461 84 67

PV Ticino e Moesano

28.05.
Gita a Monza e visita a Villa Reale

Quest'anno vi proponiamo una visita culturale eccezionale sia dal lato

storico come pure architettonico: **Villa Reale a Monza**. La costruzione venne progettata dall'architetto imperiale Giuseppe Piermarini nel 1777 per ordine dell'arciduca Ferdinando d'Asburgo, figlio di Maria Teresa d'Austria e i lavori di costruzione terminarono dopo 3 anni. Venne utilizzata come residenza estiva per diversi anni passando poi in diverse mani fino ad arrivare alla famiglia dei Savoia.

Re Umberto I fu assassinato il 29 luglio 1900 proprio a Monza ed il suo successore, Re Vittorio Emanuele III, decise di trasferirsi al Quirinale a Roma. Il resto della storia lo apprendremo durante la visita...

Questa magnifica residenza offre a tutti la possibilità di godersi la giornata a piacere seguendo la visita del palazzo con guida oppure fare una bella passeggiata individuale nel magnifico parco con roseti, fiori e piante vari. **Dopo la visita di ca 90 minuti ci trasferiremo in un locale della zona per il pranzo.**

Menu: piatto di salumi all'italiana con formaggi, lasagna alla bolognese, cotoletta alla Palermitana con patate al forno e per finire macedonia di frutta fresca con gelato.

Il costo della gita (grazie al contributo SEV-PV) è di **CHF 50** e include il viaggio in comodo autobus della Rossi Viaggi, la visita guidata alla Villa Reale, l'aperitivo e il pranzo, acqua, vino e caffè compresi.

Intolleranze alimentari sono da comunicare al momento dell'iscrizione.

Rientro in serata

Il termine d'iscrizione è sabato 23 maggio, ma per questioni organizzative vi saremmo grati per un annuncio tempestivo a:

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

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

Orari bus dal Ticino:

7.10 Gordola, sede Viaggi Rossi

7.30 Castione, Stazione FFS

7.45 Giubiasco, City

7.50 Giubiasco, Stazione FFS

7.55 Camorino, Fust

8.20 Lugano, Fornaci

8.40 Mendrisio, Albergo Coronado strada

8.50 Chiasso, Boffalora fermata AMSA

Fermate e orari sono indicativi e potranno subire modifiche a seconda del numero di partecipanti. Ulteriori dettagli saranno pubblicati sul giornale SEV del 8 maggio 2026 e al sito web della sezione SEV PV Ticino e Moesano.

Gita aperta anche ai pensionati VPT.

USB

11.06.
Assemblea dei delegati

Quando? Giovedì, 11 giugno, alle 20.15

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

Ordine del giorno: **1.** Saluto del Presidente; **2.** Nomina scrutatori ed estensore del protocollo; **3.** Approvazione del verbale dell'assemblea del 12 giugno 2025 e del 22 gennaio 2026; **4.** Gestione 2025, **a.** Rapporto del Presidente, **b.** Rapporto dell'amministratrice; **5.** Conti 2025, **a.** Resoconto finanziario, **b.** Rapporto dei revisori e della revisione esterna; **6.** Preventivi 2026; **7.** Nomine statutarie e del Presidente; **8.** Eventuali.

Diritto di partecipazione delle sezioni: un delegato ogni 40 membri o frazione maggiore di 20 membri. Le singole sezioni designano i delegati e distribuiscono la documentazione allegata.

Il bilancio e il conto economico sono a disposizione presso la segreteria del vostro sindacato.

1. Tolleranza zero contro la violenza: il sindacato chiede maggiori tutele legali e un aumento dei finanziamenti all'ente per la salute e la sicurezza (HSE) per intensificare le ispezioni.

2. Una campagna nazionale contro l'amianto: il segretario generale, Paul Nowak, ha chiesto il 28 aprile un programma pubblico su larga scala per eliminare l'amianto, responsabile di 5.000 decessi all'anno nel Regno Unito, dalle scuole e dagli ospedali.

3. Salute mentale: il TUC chiede che i rischi psicosociali (stress, esaurimento) siano riconosciuti come pericoli professionali allo stesso titolo dei rischi fisici.

Mobilitazione nazionale

In tutta l'Inghilterra, a mezzogiorno è stato osservato un minuto di silenzio per «onorare i morti e lottare per i vivi». Deponendo una corona di fiori a Liverpool, il TUC ha ricordato che dietro ogni statista si nasconde una famiglia distrutta, chiedendo che la prevenzione diventi finalmente una priorità politica assoluta.



SEV PV Pensionati ferroviari

Soggiorno termale ad Abano – avviso importante:

RETTIFICA prezzi camere

Dopo tanti anni di soggiorno termale all'Hotel Terme Paradiso di Abano, sempre dal 27 dicembre al 6 gennaio, stavolta abbiamo deciso di cambiare. Questo per vari motivi:

- Nel periodo natalizio il costo degli alberghi è più elevato.
- Tra Natale e Capodanno l'hotel è sempre molto affollato, a volte la qualità del servizio ne risente.
- Alcuni partecipanti vorrebbero trascorrere le Feste in famiglia.
- Spesso il picco influenzale cade proprio tra fine dicembre e gennaio.

Il Comitato sezionale vi propone, per il periodo dall'8 al 17 novembre 2026:

Camera doppia fr. 1050.– p.p.

Camera singola fr. 1150.–

Grazie alle date scelte, abbiamo potuto diminuire il costo di CHF 250.– a persona.

Come in passato, l'offerta tutto compreso include: viaggio andata e ritorno con autobus di una ditta ticinese, soggiorno con pensione completa, bevande al tavolo (vino e acqua minerale), accappatoio, uso piscine termali, grotta sudatoria e palestra.

Vi invitiamo cortesemente a prendere nota delle nuove date e dei nuovi prezzi. Troverete il modulo d'iscrizione nel nostro giornale SEV di agosto e settembre.

L'offerta naturalmente è estesa anche ai simpatizzanti e a coloro che già in passato hanno condiviso con noi questa apprezzata vacanza termale.

La presidente sezionale
Eliana Biaggio

CONDOGLIANZE

La **Sezione Personale Lavori** esprime le più sincere e sentite condoglianze a **Barbara Marcionetti** per la scomparsa della sua cara mamma.

I NOSTRI MORTI

Martinenghi Mariangela; 1929; Vedova Rumi, Mendrisio, PV Ticino e Moesano.

IMPRESSUM

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

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

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 29 maggio 2026.

Chiusura redazionale:
19 maggio, ore 10.00.

Agenda 6/26

SICUREZZA SUL LAVORO

Il TUC suona l'allarme

SEV. All'insegna dello slogan «Nessuno dovrebbe andare al lavoro con la paura nello stomaco», la principale federazione sindacale del Regno Unito, il TUC, ha celebrato la Giornata internazionale di commemorazione dei lavoratori il 28 aprile 2026 con una massiccia offensiva. Il messaggio è chiaro: la sicurezza non è un'opzione, ma un diritto vitale. Il TUC ha reso nota un'indagine allarmante che mostra che in Inghilterra l'80% dei lavoratori ha subito abusi nel corso del

2025. Più di un intervistato su cinque è stato vittima di aggressioni fisiche, mentre le molestie sessuali e le minacce quotidiane sono in forte aumento, in particolare nei settori dell'istruzione e dei trasporti. Di fronte a questa constatazione, il TUC ribadisce che la violenza non fa «parte del mestiere».

Principali rivendicazioni per il 2026

La campagna si articola attorno a tre assi prioritari:

CRISI PETROLIFERA

I TP come pilastro di resilienza



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'attuale crisi petrolifera funge da rivelatore. Dimostra infatti quanto le nostre società rimangano dipendenti dal petrolio e quanto i trasporti pubblici (TP) rappresentino una risposta fondamentale per garantire mobilità, giustizia sociale e resilienza. Un'ampia coalizione della società civile europea chiede una risposta politica forte.

La chiusura prolungata dello Stretto di Ormuz e l'impennata dei prezzi dell'energia hanno scatenato quello che l'Agenzia internazionale per l'energia (AIE) definisce il più grave shock energetico della storia recente. In questo contesto, un'ampia coalizione della società civile europea fa riferimento a un rapporto dell'AIE per sollecitare una risposta politica decisa. È necessario investire con urgenza in trasporti pubblici (TP) affidabili, accessibili e adeguatamente finanziati.

Tra le circa quindici organizzazioni della società civile, della protezione dell'ambiente, della mobilità, delle città e dei/delle lavoratori/trici che hanno sottoscritto l'appello rivolto ai responsabili politici europei, nazionali, regionali e locali figura anche la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), alla quale è affiliato il SEV.

Per i firmatari dell'appello, «questa crisi deve

rappresentare un campanello d'allarme per i responsabili politici europei affinché considerino il trasporto pubblico come un servizio pubblico strategico. Quando il carburante diventa troppo costoso e non esistono alternative, le conseguenze per le famiglie e le collettività possono essere catastrofiche».

Una dipendenza che rende fragili

Perché la raccomandazione n. 3 del rapporto dell'AIE pone chiaramente l'accento su un massiccio trasferimento dalla mobilità motorizzata individuale verso il trasporto pubblico e la mobilità attiva? Perché il trasporto su strada rappresenta circa i due terzi del consumo di petrolio in molti paesi europei e quasi il 60% di tale consumo è legato alle automobili. In alcune città, gli spostamenti brevi inferiori a 30 km possono addirittura rappresentare fino alla metà del consumo di petrolio dei veicoli privati. Questa dipendenza rende le famiglie molto vulnerabili agli shock energetici.

I dati di Eurostat parlano chiaro: nel 2024, oltre il 50% della popolazione dell'Unione europea non ha mai utilizzato i mezzi pubblici. In diversi paesi, questa percentuale supera ampiamente il 60%. Queste persone, che spesso vivono in zone rurali, periferiche o scarsamente servite, non dispongono spesso di un'alternativa credibile all'auto. Quando i prezzi del carburante aumentano bruscamente, sono il loro accesso al lavoro, all'assistenza sanitaria, all'istruzione e alla vita sociale a essere minacciati. La mobilità non è un lusso: è un presupposto fondamentale

per la partecipazione alla società.

Di fronte a questa situazione, la coalizione ricorda che i trasporti pubblici non sono solo uno strumento per la lotta ai cambiamenti climatici, ma costituiscono anche un'infrastruttura per la sicurezza collettiva.

TP: pilastro di resilienza collettiva

In un periodo di crisi energetica, consentono di garantire la mobilità a tutti, indipendentemente dal reddito o dal possesso di un veicolo. Inoltre, rafforzano l'indipendenza energetica, riducono le emissioni di CO₂ e limitano i costi economici legati al traffico, stimati in circa 100 miliardi di euro all'anno in Europa.

Ma affinché ciò sia possibile, è necessario che questi trasporti pubblici esistano davvero e rispondano alle esigenze quotidiane: reti capillari, frequenze adeguate, un buon collegamento tra le regioni e un'accessibilità garantita per tutte le fasce della popolazione. La coalizione sottolinea che rendere attrattivo il trasporto pubblico non passa solo attraverso la riduzione delle tariffe, o addirittura la gratuità. È necessario investire nella manutenzione, nell'estensione delle reti, nel primo e nell'ultimo chilometro, nonché in infrastrutture sicure per i pedoni e i ciclisti, che completano l'offerta. Tuttavia, l'estensione delle reti, pur essendo urgente, viene rinviata, e la manutenzione essenziale viene trascurata.

La Svizzera rappresenta un'eccezione relativa in Europa grazie alla qualità e alla densità della sua rete. Ma non è al riparo: la pressione sulle finanze pubbliche, l'aumento dei costi e la caren-

za di personale colpiscono anche il trasporto pubblico svizzero. La crisi attuale ci ricorda che questi risultati devono essere consolidati e non indeboliti. Ciò che vale per il trasporto viaggiatori, vale ovviamente anche per il trasporto merci, che rappresenta una risposta alla crisi climatica ma anche uno strumento di indipendenza energetica. L'impennata del prezzo del gasolio ha colpito duramente gli autotrasportatori e ha richiamato l'attenzione su questa sfida strategica.

Investire anche nel personale

Un punto centrale dell'appello riguarda il personale. Senza un organico sufficiente e senza condizioni di lavoro attrattive, nessun sistema di trasporto pubblico può essere affidabile e resiliente. La coalizione sottolinea la necessità di investire nei lavoratori e nelle lavoratrici: lotta contro il sovraccarico di lavoro, prevenzione delle aggressioni, miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza, riconoscimento delle professioni. Queste sfide sono determinanti per rendere il settore attrattivo per i giovani e le donne.

Per la coalizione firmataria dell'appello, continuare a sottofinanziare il trasporto pubblico equivale a rafforzare la dipendenza dall'auto ed esporre le popolazioni a futuri shock. Investire in modo sostenibile nel trasporto pubblico significa fare una scelta strategica a favore della giustizia sociale, della coesione territoriale e della sovranità energetica. Con questo monito: di fronte alle crisi energetiche, l'auto privata rappresenta una debolezza strutturale. Il trasporto pubblico, invece, è una forza collettiva.



L'UFO SOVIETICO ABBANDONATO

Omar Cartulano

La Casa monumentale del Partito Comunista Bulgaro dal 1981 si erge minacciosa sulla cima di una montagna del centro della Bulgaria. Il monumento di Buzludža è un singolare esempio di architettura brutalista, abbandonato

dalla fine del regime comunista. Dopo anni di incuria e vandalismi è stato lanciato un progetto per preservarne l'esistenza e salvare i ricchi e preziosi mosaici custoditi al suo interno.

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Cosa cambierà per i CVM B100 I-VU se i criteri saranno soddisfatti?

- a. Rimarranno al livello di requisiti attuale e riceveranno un pagamento una tantum.
- b. Saranno automaticamente certificati per le tratte internazionali.
- c. Passeranno al livello di requisiti G.

2. Qual è il tasso di aggressioni verso il personale dei bus?

- a. 13%
- b. 36%
- c. 49%.

3. Perché è importante il Primo Maggio per i sindacati?

- a. Segna il giorno in cui vengono fissati i prezzi dei biglietti dei TP in tutto il mondo.
- b. Ricorda la faticosa conquista dei diritti dei lavoratori.
- c. È la data ufficiale per la conclusione di nuovi accordi commerciali in Europa.

4. Quali località fanno ora parte del portafoglio della FSG?

- a. Grindelwald e Bettmeralp.
- b. Samedan, Grindelwald e Bettmeralp.
- c. Grindelwald, Bettmeralp e St. Moritz.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 19 maggio 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 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 5/2026:

b/a/c/b

Il buonoFFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Reto Gähwiler**, di **Kreuzlingen**, membro della **Sezione VPT THURBO**.

SULLE ORME DI...

Anael Doleatto, consulente di vendita FFS

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Socievole, coinvolgente e curiosa, Anael affronta la vita con un'energia invidiabile: mamma di tre figli, si giostra tra lavoro, scuole, terapie e attività extrascolastiche senza mai perdere quella scintilla che la contraddistingue. La sua capacità di mettersi in gioco e il suo coraggio, l'hanno portata ad unire la passione per il suo lavoro con la voglia di far conoscere il mondo dell'autismo.

Da quando ha finito la scuola dell'obbligo Anael lavora alle FFS. I treni, dice, le sono sempre piaciuti, ma in ferrovia ci è arrivata un po' per "sbaglio", come ci racconta: «Alla fine delle medie avevo trovato un posto di apprendistato come decoratrice nel luganese, ma due mesi prima di iniziare il futuro datore di lavoro ha annullato tutto e io sono rimasta a piedi». Suo zio lavorava come capotreno alle FFS e le ha proposto di correre in ferrovia, è stata assunta ed eccola ancora qui, anche se negli anni ha svolto diverse mansioni all'interno dell'azienda.

«Ho iniziato l'apprendistato come impiegata di commercio nei trasporti pubblici, allora non c'era ancora Login, frequentavo la scuola commerciale professionale di Bellinzona e poi facevamo dei corsi su tutto quello che riguardava le imprese di trasporto. Era molto interessante come formazione, ho imparato molto», spiega

Anael. Finito l'apprendistato ha svolto l'anno di specializzazione come dirigente del traffico ferroviario nella cabina di comando di Bellinzona, una figura che ora non esiste più perché tutto è stato automatizzato e centralizzato a Pollegio (per il Ticino).

«In quell'anno ho lavorato in tante piccole stazioni in Ticino, i binari venivano ancora gestiti per pochi chilometri alla volta e lavoravo con un grande dispositivo, che si chiamava Domino, per aprire i segnali ai treni. Si usciva ancora con il cappellino in testa e la paletta e si fischiava per licenziare il treno», racconta. Purtroppo alla fine della specializzazione le hanno riscontrato un leggero problema di udito, che ha compromesso la possibilità di continuare a svolgere il lavoro nella cabina di comando.

Con la tenacia e il coraggio che la contraddistinguono, Anael si è presentata per una decina di giorni da quello che era il suo ex capo: «Arrivavo alla mattina con la mia sedia pieghevole, gli chiedevo se c'era un lavoro per me e restavo lì tutto il giorno, finché preso per sfinimento mi ha trovato un posto a Mendrisio con dei turni assurdi e con un contratto che si rinnovava ogni tre mesi. Ho accettato e per tre anni ho lavorato lì». Da Mendrisio, Anael ha poi trovato un posto in quella che un tempo era l'agenzia viaggi di FFS, a Lugano: «Un lavoro che mi piaceva molto e che ho svolto per otto anni, finché è nata la mia prima figlia. Al rientro dalla maternità il mio posto era stato preso da un'altra persona e mi hanno pro-



VERONICA GALSTER

posto di andare in biglietteria, sempre a Lugano. Abitando nel Locarnese e con una figlia piccola mi sono detta: per vendere biglietti, allora tanto vale che lo faccio a Locarno. E così sono andata direttamente a chiedere a Locarno se avevano bisogno e sono stata assunta». Da 13 anni lavora quindi in biglietteria a Locarno come consulente di vendita.

In cosa consiste il suo lavoro? «Facciamo consulenza per i viaggi in treno e vendita biglietti, ufficio cambio, spedizione di soldi all'estero con Western Union, vendiamo carte di credito prepagate per viaggiare all'estero, facciamo spedizione di valigie e biciclette, etichette per i bagagli aerei e offriamo un servizio di ritorno valige dalle vacanze. Poi abbiamo dei turni di presenza sui marciapiedi della stazione per dare info in caso di lavori o eventi (turni Kube), ci sono anche dei turni notturni durante i quali dobbiamo salire sul treno per svuotarlo e ad esempio dare info sui bus sostitutivi, ma li fa solo chi se la sente. Abbiamo anche un grosso lavoro di back office per l'organizzazione di viaggi di gruppo e poi abbiamo i turni accoglienza durante i quali stiamo fuori ad aiutare i clienti ai distributori automatici di biglietti, alle caselle per i bagagli, e a dar loro informazioni». Ad Anael piace molto il suo lavoro, lo si percepisce. Ama il contatto con la clientela, ma anche lavorare in team: «Quando le persone tornano e chiedono di essere servite da me è una grande soddisfazione, significa che ho fatto bene il mio lavoro».

Per lei il lavoro sindacale è importante, è entrata nel SEV nel 2001, non appena è entrata a far parte delle FFS come apprendista: «Sono sempre stata dell'opinione che dietro ogni CCL c'è un grosso lavoro che va sostenuto. Il sindacato è inoltre utile come mediatore in caso di conflitti con il datore di lavoro e ha un effetto deterrente per il datore di lavoro, che tende a comportarsi in maniera più corretta là dove la presenza sindacale è forte. Rispetto a 20 anni fa sento il sindacato più presente, ho più contatto con i segretari sindacali, passano spesso a trovarci e questo fa piacere».

E nel tempo libero cosa le piace fare? «Tempo libero? Cos'è?», sorride Anael, che con una figlia tredicenne e due gemelli di sei anni, di cui uno con bisogni speciali, è sempre in pista. Le piace viaggiare quando riesce, fare gioielli con le perline assieme alla sua figlia maggiore e, da un po' di tempo ci spiega che fa delle presentazioni alle FFS sull'autismo. «Lo faccio per mio figlio e per tutte le persone che come lui hanno una disabilità che non si vede. Spiego cos'è l'autismo e come comportarsi di fronte a una persona autistica, insegno qualche truccetto per comunicare con queste persone, per calmarle, quello che imparo ogni giorno con mio figlio. È molto gratificante. Inoltre da quest'anno anche in Ticino è partito il progetto Girasole delle FFS: hanno creato dei cartellini da dare a chi ha una disabilità invisibile, di modo che il personale possa riconoscerli e avere un occhio di riguardo».

“RISCHI”

Micha Dalcol

