AZB 3000 Bern 6 Post CH AG 20 novembre 2026

SEV N.14

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MICHAEL SPAHR

CONGRESSO USS

Forza e solidarietà

p.3

EDITORIALE *di Aroldo Cambi*

Se l'orgoglio supera la responsabilità

In vista del rinnovo della concessione per la navigazione sul Lago Maggiore, si sta delineando una situazione significativa. A partire dal prossimo 14 dicembre, il Cantone Ticino ha deciso di togliere a SNL il finanziamento per questa tratta e si è espresso a favore del trasferimento dell'intero servizio di navigazione nel bacino svizzero del Lago Maggiore alle FART. Nel frattempo, anche il personale ha chiesto con forza questo cambiamento attraverso una risoluzione. Il messaggio è chiaro: serve un urgente cambio di rotta.

Da tempo il SEV denuncia, con segnalazioni puntuali, una serie di gravi criticità: violazioni della Legge sulla durata del lavoro, perdite previdenziali ingenti per i collaboratori rispetto ai parametri di settore, licenziamenti arbitrari e un diffuso malcontento tra il personale. E la SNL? Continua a ignorare tutto.

Chi opera nell'ambito di una concessione pubblica si assume precise responsabilità: verso la popolazione, verso il committente e, non da ultimo, verso il proprio personale. Queste responsabilità non possono essere liquidate invocando diritti acquisiti decenni fa. Una concessione non è un privilegio da difendere a ogni costo, ma un mandato da onorare. E quando non si è più in grado di farlo adeguatamente, occorre avere la lucidità e il senso di responsabilità di farsi da parte.

Quando sia il Cantone sia i collaboratori chiedono con determinazione un cambiamento, La SNL dovrebbe quantomeno interrogarsi sulle ragioni di questa richiesta. Invece, sembra prevalere l'orgoglio ferito, insieme alla volontà di conservare lo status quo, costi quel che costi.

Alla fine, non può essere l'orgoglio di un'azienda a prevalere sull'interesse della collettività e dei lavoratori. Assumersi le proprie responsabilità significa, in questo caso concreto, fare un passo indietro e lasciare spazio a una soluzione capace di garantire un servizio pubblico funzionante e condizioni di lavoro dignitose. Rinunciare a difendere lo status quo a ogni costo non sarebbe una sconfitta, ma una dimostrazione di responsabilità e di autentica grandezza.

Chi perde di vista questi principi dovrebbe chiedersi che cosa significhi davvero garantire un servizio pubblico. Da anni, invece, ci confrontiamo con un atteggiamento che sembra riassumersi in una sola formula: «La SNL sopra ogni cosa, il resto non conta».

Il SEV continuerà a impegnarsi con determinazione e perseveranza affinché il cambiamento auspicato diventi realtà, nel rispetto del mandato ricevuto dai collaboratori e nell'interesse della collettività.

Donne SEV

Giornata di formazione: discussione sui modelli di ruolo, lavoro di cura e carriera.

2

Trattative sospese

Trattative con FFS su indennità e altre questioni: nessun risultato.

4

Finanziamento AVS

Argomenti di SEV e USS a favore di un finanziamento sostenibile dell'AVS.

4 e 6

Tasso d'interesse

Il Consiglio federale ha aumentato il tasso d'interesse minimo LPP dall'1,25% al 2%, un aumento significativo che dovrebbe migliorare le future rendite del 2° pilastro. Questa decisione è giustificata dalla solida situazione finanziaria delle casse pensioni. Ne trarranno particolare vantaggio gli assicurati di alcune casse che finora hanno concesso interessi inferiori alla media, il che potrebbe tradursi in diverse centinaia, se non addirittura oltre 1000 franchi di rendita supplementare all'anno al momento del pensionamento.

Incidente in Spagna

Il 28 ottobre, un incidente ferroviario ha causato 69 morti e oltre 200 feriti all'altezza di Urda. Dopo quello di Adamuz a gennaio, si tratta del secondo grave incidente ferroviario verificatosi quest'anno in Spagna sulla linea ad alta velocità che collega Madrid a Siviglia. Secondo la CGT spagnola, a causa di una logica neoliberista, le ferrovie spagnole soffrono di un degrado strutturale che incide sia sulla qualità del servizio pubblico sia sulla sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori. Da diversi anni i sindacati denunciano la carenza di personale, particolarmente grave in settori quali la gestione del traffico ferroviario e la manutenzione delle infrastrutture, che impedisce il rispetto dei tempi di riposo previsti dalla normativa, comporta un carico di lavoro disumano e causa guasti troppo frequenti.

Violenze

Il 25 novembre si celebra la Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne. Nel 2025, la polizia svizzera ha registrato 22.066 reati di violenza domestica, con un aumento del 4,4% rispetto al 2024. Nell'estate del 2026 è stata superata la soglia di 17 femminicidi dall'inizio dell'anno, un livello analogo a quello registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Secondo uno studio di gfs.bern, il 22% delle donne residenti in Svizzera ha dichiarato di aver subito atti sessuali non consensuali. Nonostante ciò, il Consiglio federale ha eliminato dal proprio bilancio un finanziamento di un milione di franchi destinato alla lotta e alla prevenzione della violenza domestica. Questo taglio sarà contestato in commissione. Le vittime di violenza domestica e sessuale possono contattare il numero d'emergenza 142 per ricevere sostegno e assistenza, e il 117 in caso di pericolo imminente.



MICHAEL SPAHR

Rieletta all'unanimità: la Commissione femminile continuerà anche il prossimo anno a impegnarsi per la parità nel quotidiano lavorativo.

GIORNATA DI FORMAZIONE DELLE DONNE SEV

«Le belle parole non ci bastano più»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 6 novembre scorso 120 donne hanno discusso, in occasione della Giornata di formazione delle Donne SEV tenutosi all'Hotel Bern, di modelli di ruolo, lavoro di cura e carriera. Il messaggio centrale: non sono le donne a dover migliorare, ma le strutture a dover cambiare.

«Cosa significa essere donna oggi? Ci sono punti in comune che ci uniscono, che ci contraddistinguono?», chiede Sibylle Lustenberger, segretaria sindacale responsabile delle donne, in apertura della giornata. «Come sindacato, dobbiamo discutere di ciò che serve affinché il nostro lavoro, le nostre competenze, ma anche i nostri limiti siano riconosciuti e valorizzati. Questa giornata di formazione vuole darci l'energia per continuare a impegnarci a favore delle nostre cause».

La vicepresidente del SEV Barbara Keller ricorda che spesso le donne devono dimostrare le proprie capacità più degli uomini. «Le donne hanno tantissimo da offrire. Ciononostante, troppo spesso non vengono viste, non vengono riconosciute e non vengono adeguatamente valorizzate». Proprio il lavoro di cura, in particolare, viene ancora considerato scontato, sebbene costituisca il fondamento della società. In vista dello sciopero delle donne del 14 giugno 2027, con al centro il lavoro di cura, Keller chiede miglioramenti concreti in materia di orari di lavoro, conciliazione tra vita professionale e vita privata e tutela della salute. «Dobbiamo creare dei gruppi, formarci e rafforzarci. Dobbiamo condividere le nostre esperienze, trasmettere le nostre conoscenze e sostenere le donne che, oggi, forse non osano ancora far sentire la propria voce con la stessa forza. Solidarietà significa sostenerci a vicenda, anche se le nostre esperienze sono diverse e non sempre siamo d'accordo».

La trappola della superdonna

La studiosa di questioni di genere Geneva Moser dedica la sua relazione all'immagine della «superdonna». Negli ultimi decenni le donne si sono conquistate importanti libertà. Allo stesso tempo, però, sono emerse nuove aspettative: successo professionale, impegni familiari, impegno sociale e disponibilità costante: «Questo ‹puoi fare tutto› si trasforma molto facilmente in un ‹ma devi anche saper fare tutto»», osserva criticamente Geneva Moser.

La tanto decantata «auto-ottimizzazione» non basta. L'esaurimento non è un problema individuale, ma l'espressione delle condizioni sociali. «L'esaurimento è una questione di sistema», sostiene con la sua tesi. Le donne sono particolarmente toccate dalla mancanza di tempo. Oltre al lavoro retribuito, spesso si fanno carico della maggior parte dell'organizzazione della vita familiare quotidiana, dell'assistenza e della cura dei familiari. Anziché limitarsi a parlare di resilienza personale, occorre discutere anche degli orari di lavoro e delle priorità sociali: «Dobbiamo porre domande critiche e mettere in discussione i rapporti di potere».

Le fondamenta invisibili

La storica Simona Isler evidenzia, sulla base dei dati, l'importanza economica del lavoro di cura non retribuito. Più della metà di tutte le ore lavorative svolte in Svizzera sarebbe costituita da lavoro non retribuito, di cui circa il 60% svolto da donne. Le donne con bambini piccoli arriverebbero a quasi 80 ore lavorative alla settimana, sommando il lavoro retribuito e quello di cura. «Le donne lavorano già da tempo più che a sufficienza», sottolinea. Ciononostante, i redditi e le pensioni di molte donne sono nettamente inferiori a quelli degli uomini. La causa non risiede nella mancanza di attività lavorativa, bensì nella distribuzione e nella valutazione ineguali del lavoro.

«Ogni anno le donne guadagnano il 40 per cento in meno rispetto agli uomini, nonostante lavorino più ore. Questo divario salariale ammonta a 100 miliardi di franchi all'anno. Se si distribuissero questi soldi a tutte le donne, ogni donna potrebbe andare in pensione fin dalla nascita», osserva strizzando l'occhiolino. Gli investimenti nell'assistenza all'infanzia, nel congedo parentale e nelle infrastrutture sociali sono quindi un presupposto fondamentale per una vera parità di genere.

Dopo pranzo, le partecipanti hanno preso parte a gruppi di lavoro dedicati al lavoro di cura, alla salute mentale, agli scioperi delle donne, all'autodeterminazione finanziaria e al tema «Vita lavorativa e competenze dopo i 50 anni». La giornata si è conclusa con la tavola rotonda dal titolo «Più che semplici parole di circostanza: cosa aiuta davvero le donne ad avanzare nella carriera?».

La solidarietà tra donne è importante

Annik Jeiziner, quadro delle FFS, racconta il suo percorso come ingegnere in un ambiente ancora prevalentemente maschile. A fare la differenza, secondo lei, sono state le persone che hanno creduto nelle sue capacità. «Ho sempre avuto bisogno di questi ‹spazi sicuri› per sopravvivere in un mondo in cui non mi trovo nella mia zona di comfort».

Alexandra Rhiner, dell'associazione «Advance» (Gender equality in Business) sottolinea la disparità che continua a persistere nelle carriere. Sebbene oggi le donne abbiano un livello di istruzione simile a quello degli uomini, nei vertici aziendali rimangono nettamente sottorappresentate. Soprattutto tra i 30 e i 40 anni si verifica spesso un rallentamento nella carriera, spesso legato alla creazione di una famiglia. Ladina Purtschert, responsabile della produzione ferroviaria delle FFS e madre di tre figli, mette al contempo in guardia dalle nuove aspettative nei confronti delle donne. Non tutte devono necessariamente compiere il passo successivo nella propria carriera in ogni momento. «Non vorrei che esercitassimo ancora più pressione sulle donne». Occorrono invece condizioni quadro migliori per chi decide di creare una famiglia.

La segretaria sindacale del SEV Edith Graf-Litscher invita a essere più solidali e a sostenersi meglio a vicenda. Annik Jeigner aggiunge: «Io non parlo mai male delle donne nella mia professione. Semplicemente non lo faccio». La discussione mette in luce che la parità di genere va oltre la semplice questione delle donne in posizioni dirigenziali. Si tratta di tempo, riconoscimento, condizioni di lavoro eque e equa distribuzione del lavoro di cura. O, come sottolinea Geneva Moser: «Non dobbiamo perdere di vista il livello strutturale». Con lo sciopero femminista del l 2027 dedicato al lavoro di cura, le donne del SEV hanno già in mente il loro prossimo obiettivo comune.

58ESIMO CONGRESSO USS

Almeno 5000 per chi ha concluso un apprendistato



Matthias Hartwich consegna un regalo alla relatrice ospite e sindaca di Berna, Marieke Kruit.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

I/le delegati/e del Congresso dell'Unione sindacale svizzera (USS), tenutosi il 13 e 14 novembre, non hanno avuto dubbi nell'esprimersi a favore di una nuova iniziativa sul salario minimo. Il SEV ha presentato la sua campagna «Stop alla violenza». Il presidente del SEV, Matthias Hartwich, è stato eletto nuovo vicepresidente dell'USS per i prossimi due anni.

Durante due giorni, circa 150 delegati/e dei sindacati svizzeri hanno discusso dei temi che caratterizzeranno l'attività sindacale nei prossimi anni. Hanno approvato tre documenti di posizione riguardanti la valorizzazione dell'apprendistato, il potere d'acquisto e la tutela della salute sul posto di lavoro.

Il congresso dell'USS si tiene ogni quattro anni. Ripercorrendo gli anni trascorsi, spicca in particolare l'adozione della 13esima AVS il 3 marzo 2024. Un filmato ripercorre questo successo storico del movimento sindacale. Nel suo discorso in veste di ospite, anche la consigliera federale Elisabeth Baume-Schneider rende omaggio a questa importante tappa e sottolinea l'importanza di un finanziamento sostenibile dell'AVS.

Almeno 5000 franchi al mese per chi ha concluso un apprendistato

La formazione professionale duale gode di grande prestigio in Svizzera. Il suo valore per l'economia è unanimemente riconosciuto. Meno rosea è invece la situazione per quanto riguarda il riconoscimento di molti professionisti. Nonostante abbiano completato l'apprendistato, numerosi lavoratori e lavoratrici continuano a guadagnare così poco da riuscire a malapena a vivere con il proprio stipendio. L'USS intende lanciare un'iniziativa per un salario minimo di 5000 franchi al mese per i/e dipendenti che hanno concluso un apprendistato.

Anche il potere d'acquisto rimane sotto pressione. In molti settori gli aumenti salariali sono insufficienti a compensare l'inflazione. L'USS rivendica quindi una nuova politica salariale più incisiva, con salari minimi più elevati, Contratti collettivi di lavoro più forti, maggiore trasparenza salariale e una politica fiscale e contributiva a favore dei lavoratori e delle lavoratrici anziché dei redditi più alti. Approvata, in una forma leggermente modificata, una proposta del SEV che chiede che vengano rafforzate non solo le commissioni del personale, ma anche le delegazioni negoziali.

È necessaria una maggiore tutela della salute

La pressione esercitata sui lavoratori e sulle lavoratrici non fa che aumentare a causa dell'intensificazione del lavoro, della carenza di personale e dell'obbligo di essere sempre reperibili. Ciò comporta un aumento dello stress, problemi di salute e assenze dal lavoro per malattia. L'USS deplora che la tutela della salute sul lavoro non sia oggetto di controlli sufficienti e che la realtà del mondo del lavoro si allontani sempre più dai diritti di tutela esistenti. Per questo motivo chiede una riduzione dell'orario di lavoro, il diritto alla non reperibilità, un rafforzamento dei diritti di partecipazione, nonché controlli e sanzioni nettamente più severi nei confronti dei datori di lavoro inadempienti.

Le persone che si ammalano devono inoltre essere protette in modo efficace dalla perdita del posto di lavoro e dalla povertà grazie a un'assicurazione obbligatoria per le indennità giornaliere, a una migliore tutela contro il licenziamento e a un riconoscimento più agevolato delle malattie professionali.

Pablo Guarino, vicepresidente del SEV, ha presentato lo studio Trapheac, che dimostra come il personale degli autobus soffra sempre più di problemi di salute. Il SEV lancerà quindi l'anno prossimo una campagna a favore di una migliore tutela della salute del personale dei trasporti.

Ogni aggressione è un'aggressione di troppo

Oltre ai documenti di posizione, i/le delegati/e hanno discusso numerose risoluzioni e proposte congressuali. Una risoluzione presentata dai sindacati SEV, Kapers, VPOD e Syndicom chiede misure più efficaci per proteggere il personale dei trasporti dalle aggressioni. Aurélien Mouche, macchinista dei Chemins de fer du Jura e membro del Comitato direttivo della sottofederazione VPT del SEV, ha illustrato come negli ultimi anni il nostro sindacato abbia portato avanti con successo la campagna «Stop alla violenza – più rispetto per il personale».

Due proposte presentate dai pensionati del SEV vertevano sull'aumento dei premi dell'assicurazione malattia. La richiesta affinché l'USS continui a impegnarsi a favore di un tetto massimo per l'onere dei premi ha ottenuto l'unanimità. È stata invece respinta la proposta di lottare affinché i premi dell'assicurazione malattia siano integrati nell'indice nazionale dei prezzi al consumo. L'argomento addotto è che i costi sanitari sono già sufficientemente considerati nell'IPC.

Matthias Hartwich nuovo vicepresidente dell'USS

A conclusione del Congresso sono stati eletti gli organi direttivi per i prossimi quattro anni. Pierre-Yves Maillard è stato riconfermato presidente, così come la presidente di Unia Vania Alleva in qualità di vicepresidente. La carica di secondo vicepresidente sarà ora ricoperta dal presidente del SEV Matthias Hartwich, che la eserciterà per i prossimi due anni per poi cederla al presidente di Syndicom Matteo Antonini.

È stata eletta anche la vicepresidente del SEV Barbara Keller, che rappresenterà il SEV nel comitato presidenziale dell'USS, composto da otto membri.

+

Dopo anni di impegno nel campo del diritto, la Corte europea dei diritti umani dà ragione ai lavoratori dell'ospedale La Providence e ai loro sindacati. **La Corte constata che la Svizzera ha violato la libertà sindacale.** Conferma che il diritto di sciopero deve essere efficacemente tutelato e che i lavoratori non devono temere sanzioni sproporzionate. Ciò garantisce una maggiore certezza giuridica e rappresenta un importante successo per tutti i lavoratori.

–

Il settore dei media sta attualmente vivendo un'altra ondata di licenziamenti. A Tamedia, oltre 40 dipendenti stanno perdendo il posto di lavoro. La SSR ha recentemente soppresso 202 posti di lavoro e intende tagliarne altre centinaia nei prossimi anni. Ora ha annunciato anche tagli alle offerte internazionali Swissinfo, TV5Monde, tvsvizzera.it e 3sat. I sindacati dei media Syndicom, SSM e altre organizzazioni invitano a partecipare alla manifestazione di protesta sabato 21 novembre.



SYNDICOM
Sciopero di avvertimento del personale di Tamedia contro i licenziamenti.

BARBARA KELLER *risponde*

La Carta rappresenta un impegno

Un anno fa, il 25 novembre 2025, avevamo firmato, insieme a oltre 50 imprese di trasporto, la rinnovata Carta contro la violenza. Da allora cosa è successo?

Il semplice fatto di firmare una Carta non basta a proteggere dalla violenza gli/le assistenti alla clientela, i/le conducenti di autobus o chi lavora allo sportello. Ciò che conta è ciò che ne consegue. Insulti, minacce e aggressioni fisiche fanno purtroppo ancora parte della quotidianità lavorativa di molti dipendenti dei trasporti pubblici.

Un importante passo avanti è rappresentato dalla tavola rotonda che l'Ufficio federale dei trasporti ha convocato per la prima volta lo scorso mese di luglio. Insieme alle imprese di trasporto, alle autorità, ai servizi di sicurezza e ai partner sociali, stiamo elaborando un piano d'azione nazionale. I nostri membri contribuiscono attivamente con le loro esperienze e le loro rivendicazioni, poiché sono loro a sapere meglio di chiunque altro quali sono i problemi nella quotidianità lavorativa e cosa deve cambiare affinché possano svolgere il proprio lavoro in sicurezza e senza timori.

Anche sul piano politico continuiamo a impegnarci: il consigliere nazionale Benoît Gaillard ha presentato per noi un'interpellanza al Consiglio federale per rilevare l'effettiva portata delle aggressioni. Infatti, oggi non tutti gli episodi vengono registrati.

Il 3 settembre 2026 abbiamo nuovamente sensibilizzato l'opinione pubblica con una giornata di mobilitazione nelle stazioni ferroviarie di tutta la Svizzera, ottenendo un'ampia risonanza mediatica. Oltre 50 imprese di trasporto hanno firmato la Carta un anno fa. Ora spetta a loro, ma anche alla politica e alle autorità, mantenere gli impegni presi. La Carta è stata una promessa. Ora servono azioni concrete. Perché la sicurezza sul lavoro non è una promessa su un pezzo di carta, ma un dovere. E noi faremo in modo che l'impegno venga rispettato.

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

FFS E FFS CARGO

Le trattative sulle indennità si sono concluse senza esito



© SBB

Patrick Kummer alla conferenza CCL dell'8 settembre, dove i colleghi che lavorano a turni hanno spiegato la necessità di maggiori indennità per i tunnel e il lavoro notturno.

SEV
giornale@sev-online.ch

I negoziati tra le FFS e la comunità di trattative guidata dal SEV e composta da SEV, VSLF, AQTP e transfair sulle indennità, il salario minimo e altre questioni, si sono conclusi il 6 novembre senza alcun risultato. A determinare l'esito sono state le rilevanti controproposte formulate dalle FFS.

Con la proroga del CCL 2019 fino alla fine del 2028, le parti sociali avevano concordato di avviare negoziati sulle BAR (regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro), come pure sulle indennità e su altre tematiche. La comunità di trattative, guidata dal vicepresidente del SEV Patrick Kummer, ha avviato i negoziati con l'obiettivo di ottenere miglioramenti concreti per le collaboratrici e i collaboratori.

Nel corso delle trattative, tuttavia, le FFS hanno avanzato delle controproposte che, dal punto di vista della comunità di trattative, vanno ben oltre quanto inizialmente previsto per questi negoziati.

Ciò risulta particolarmente evidente nell'ambito dell'ampliamento del cosiddetto «contingente CO» richiesto dalle FFS. Ciò consentirebbe, in futuro, di inserire molte più funzioni al di fuori del Contratto collettivo di lavoro (CCL). Diverse migliaia di collaboratrici e collaboratori potrebbero così essere assunti con contratti individuali di lavoro regolati dal Codice delle obbligazioni (CO) anziché dal CCL, perdendo in tal modo disposizioni di tutela fondamentali e diritti di partecipazione.

«La questione relativa al numero di collaboratrici e collaboratori assoggettati al CCL è una questione di principio che riguarda la portata, l'efficacia e l'importanza del CCL», spiega Patrick Kummer, vicepresidente del SEV e responsabile della comunità di trattative. «Non possiamo negoziare cambiamenti di così ampia portata limitandoci a singoli miglioramenti in materia di indennità o di salario minimo».

Le posizioni divergevano nettamente su diversi punti. Ciononostante, la comunità di trattative ha proseguito le discussioni al fine di sfruttare ogni possibilità realistica di ottenere miglioramenti concreti a favore dei collaboratori e delle collaboratrici. Tuttavia, con le controproposte delle FFS si è giunti a un punto in cui non era più opportuno proseguire i negoziati in tale contesto.

L'interruzione delle trattative non significa che le rivendicazioni siano state accantonate: «Le questioni in sospeso confluiranno nella preparazione del CCL 2029», afferma Patrick Kummer. «Queste trattative hanno tuttavia dato un assaggio di quanto potrebbero rivelarsi impegnative le negoziazioni sul CCL 2029 a partire dall'estate del 2027: già su singoli temi chiaramente definiti non è stato possibile ottenere miglioramenti senza che le FFS contrapponessero a tali richieste controproposte di ampia portata».

Per il SEV sarà quindi fondamentale affrontare le trattative da una posizione di forza. Si tratta di salvaguardare le conquiste consolidate nel CCL e, allo stesso tempo, di ottenere miglioramenti laddove siano necessari per i collaboratori e le collaboratrici.

Il SEV coinvolgerà i propri membri sin dalle prime fasi della preparazione e li terrà costantemente informati sui passi successivi.

INTERVISTA A PIERRE-YVES MAILLARD

«Non lasciamo che l'AVS finisca in rosso»

Yves.Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Il prossimo 29 novembre si voterà sul finanziamento della 13esima AVS, approvata dal popolo nel marzo del 2024 con oltre il 58% di sì. Per garantirne il finanziamento, il Parlamento ha deciso di aumentare l'IVA di 0,4 punti percentuali. L'Unione sindacale svizzera (USS) e il SEV si schierano per il SÌ al finanziamento dell'AVS. Pierre-Yves Maillard, presidente dell'USS, risponde alle domande che si pongono molti sindacalisti.



© MANU FRIEDERICH

L'AVS dispone di 60 miliardi di franchi di riserve e negli ultimi anni ha generato eccedenze. «Perché chiedere alla gente di mettere mano al portafoglio?», si chiedono molti sindacalisti.

Pierre-Yves Maillard: Non dirò il contrario: se sarà un «no», l'AVS non andrà affatto in bancarotta. Non ha debiti e il suo patrimonio frutta, in linea di principio, un bel miliardo all'anno. A ciò si aggiunge un avanzo strutturale di circa 2 miliardi tra entrate e uscite. Il totale è di 3 miliardi. Ma la 13esima AVS costerà 4,5 miliardi all'anno. Ci ritroveremo quindi rapidamente con un deficit compreso tra 1 e 2 miliardi all'anno. Il patrimonio consentirebbe di assorbirlo per un certo periodo, ma è lì per garantire il pagamento delle rendite in caso di crisi, non per finanziare in modo duraturo una nuova prestazione.

Durante la campagna per la 13esima AVS, lei spiegava però che il primo pilastro avrebbe potuto far fronte a tale spesa…

È vero, oggi è in grado di assorbirlo. Ma il punto è l'andamento dell'AVS nei prossimi anni. Un'AVS che ogni anno attinge al proprio capitale è un'AVS che la destra presenterà come in crisi.

L'IVA rimane l'imposta più iniqua: la stessa aliquota vale sia per la cassiera, sia per il banchiere. E i/le pensionati/e dovranno pagare una parte della loro stessa tredicesima mensilità…

Siamo tutti d'accordo sul fatto che aumentare l'IVA non fosse la nostra soluzione. Sia durante la campagna, sia in Parlamento, abbiamo sostenuto un finanziamento tramite i contributi sociali, che sono socialmente più equi e coinvolgono maggiormente le imprese. Ci siamo battuti per questa opzione fino a quando la maggioranza di destra in Consiglio nazionale non l'ha definitivamente accantonata, per soli due voti di scarto. Ora bisogna prendere atto della realtà. Nell'attuale equilibrio di forze, non è più la sfida tra IVA e contributi a contare, ma quella tra finanziare l'AVS o lasciarla sprofondare nei deficit.

Accettare un compromesso parlamentare sfavorevole non equivale forse a premiare la destra per aver bloccato la soluzione più equa e quindi a avallare la loro strategia?

Il ruolo di un sindacato non è solo quello di difendere una posizione ideale, ma anche di ottenere risultati concreti. La storica vittoria della 13esima AVS ha già modificato i rapporti di forza. Ma una conquista sociale è duratura solo se è finanziata; altrimenti rimane fragile.

In concreto, quanto costerà alle famiglie?

Bisogna valutare cosa comportino questi 0,4 punti percentuali, dall'8,1 all'8,5%. Per un paio di jeans da 100 franchi, si tratta di 40 centesimi in più, oppure di due centesimi su un caffè. Si stima che il costo sia compreso tra 7 e 12 franchi al mese per i redditi modesti e medi. I beni di prima necessità, come i generi alimentari o i medicinali, non sono interessati dall'aumento. D'altra parte, la 13esima AVS frutta in media 2000 franchi all'anno ai/alle pensionati/e. Per la grande maggioranza di loro, il bilancio è chiaramente positivo. Ciò che erode davvero il potere d'acquisto sono i premi dell'assicurazione malattia.

La 13esima AVS è sancita dalla Costituzione e verrà comunque erogata. Un «no» non consentirebbe forse al Parlamento di ripresentare una soluzione migliore?

Non vedo alcun segnale che lasci sperare in questo. La destra non accetterà domani i contributi salariali che ha rifiutato ieri. So invece cosa farà con i deficit. La piazza finanziaria e i suoi rappresentanti nell'UDC e nel PLR fanno con l'AVS ciò che fanno con lo Stato: la politica delle casse vuote. Si creano deficit, come nei Cantoni, per poi sfruttarli come pretesto per imporre riforme impopolari. A giugno il PLR votava a favore di un aumento di 0,5 punti dell'IVA, oggi ritiene che 0,4 punti siano già troppo. Ne ho viste di acrobazie, ma raramente così spettacolari.

La destra sta certamente già sollevando la questione dell'innalzamento dell'età pensionabile. Ma il popolo ha detto no, e in modo molto chiaro. Non dovremmo forse fidarci?

Certo, ed è proprio per questo che la destra sta cambiando strategia. Nel 2024 ha tentato di innalzare l'età pensionabile sostenendo che l'evoluzione demografica non ci lasciava altra scelta. Tre quarti degli elettori hanno detto no. Ora, quindi, vuole tagliare i fondi destinati alla 13esima AVS per costringere poi la popolazione a cedere. I suoi rappresentanti parlano già di «riforme strutturali». Non facciamoci illusioni: ciò significa un aumento dell'età pensionabile e, di conseguenza, una riduzione delle rendite. Di fronte a un'AVS in rosso, la pressione sarà enorme in ogni dibattito. Accettare l'IVA non porrà fine a questi attacchi, ma toglierà alla destra il suo argomento migliore.

La VPOD/SSP e una parte della sinistra invitano a votare «no». Questa divisione la preoccupa?

Ad agosto, durante l'assemblea dei delegati dell'USS, abbiamo avuto un vero e proprio dibattito. Oltre l'80% si è espresso a favore dell'aumento dell'IVA. L'80% del PS lo ha sostenuto e anche i Verdi sono favorevoli. La valutazione è del resto ampiamente condivisa con la VPOD/SSP: la 13esima AVS era necessaria e i datori di lavoro dovrebbero contribuire di più. Le nostre opinioni divergono sulla strategia. Ma chi fa campagna per il «no» si assume una pesante responsabilità, poiché le loro voci si sommano a quelle dell'UDC e del PLR.

Cosa c'è in gioco, in fondo, il 29 novembre?

La 13esima AVS rappresenta una vittoria rilevante per i sindacati. Vogliamo che sia duratura e, per questo, occorre un finanziamento solido. Altrimenti, invece di continuare a migliorare le prestazioni, in particolare le rendite di coppia e di vedova, ci troveremo costantemente sulla difensiva. Se vogliamo affrontare questi dibattiti senza la pressione dei deficit, bisogna votare sì.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI AS

C'è ancora potenziale



RENATO BARNETTA

Il presidente SEV-AS Andreas Lüdin all'Assemblea dei delegati a Olten.

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

In occasione dell'assemblea dei delegati di AS, tenutasi il 3 novembre a Olten, lo sguardo è stato rivolto al futuro. Sono infatti all'ordine del giorno temi importanti: le trattative salariali alla luce del persistente aumento del carovita il reclutamento di giovani membri e un migliore impiego del potenziale dei collaboratori nel settore amministrativo e dei servizi.

La sottofederazione Amministrazione e Servizi (AS) del sindacato SEV contava, a ottobre 2026, ancora 3'947 iscritti. Considerato isolatamente, si tratta di un numero significativo. Tuttavia, la tendenza è in calo: il numero di iscritti ad AS che lasciano il SEV è superiore a quello dei nuovi iscritti. Compensare queste dimissioni comporta un grande dispendio di energie, sottolinea Andrea Pace, responsabile del reclutamento per AS-SEV: «Le FFS assumono nuovo personale e noi perdiamo membri».

Potenziale non ancora sfruttato appieno

Il calo del numero di iscritti rappresenta una sfida fondamentale per la sottofederazione AS. Eppure, in linea di principio, il potenziale sarebbe notevole: circa 8'000 collaboratori lavorano in questo settore, osserva il presidente Andreas Lüdin. Dobbiamo in particolare rivolgerci ai giovani collaboratori e coinvolgerli nel SEV. Ma anche in questo caso, Lüdin vede un ostacolo: «I giovani oggi sono molto presi dalle loro sfide professionali e private». L'idea di impegnarsi socialmente non è quindi necessariamente al primo posto.

Ciò è comprensibile se si pensa alla pressione a cui sono sottoposti i giovani lavoratori: misure di risparmio, aumento dell'efficienza, elevate aspettative da parte del datore di lavoro e l'incertezza sul fatto che l'intelligenza artificiale possa presto sostituirli nel loro lavoro.

Più flessibile, più semplice, più efficiente

Andreas Lüdin individua un divario tra i giovani, cresciuti con le tecnologie digitali, e la generazione più esperta. Quest'ultima, infatti, è abituata a dedicare un'intera giornata, ad esempio, per partecipare a un convegno. La concezione del tempo della generazione più giovane è diversa, sottolinea Lüdin: «Per i giovani tutto deve essere il più rapido ed efficiente possibile».

Per questo motivo, in futuro intende avvalersi di tutti gli strumenti a disposizione per rendere l'accesso al SEV più semplice e trasparente. «La visibilità del SEV-AS, ovvero della sottofederazione AS, deve migliorare. I collaboratori devono rendersi conto che qui c'è qualcuno pronto ad aiutarli. Inoltre, l'accesso al punto di riferimento deve essere il più semplice possibile», spiega Lüdin. I membri devono poter individuare immediatamente chi è il loro referente per questioni professionali o organizzative. In sintesi, si tratta di rendere le strutture più flessibili e semplici. Inoltre, deve risultare più chiaro in quali ambiti il SEV può offrire sostegno. A tal fine, Lüdin conta su impulsi e orientamenti adeguati da parte die vertici del SEV.

Andreas Lüdin ha già mosso i primi passi: in occasione dell'assemblea dei delegati a Olten ha presentato un gruppo WhatsApp. Si tratta di uno strumento organizzativo destinato a tutti i membri di AS in Svizzera che desiderano dare una mano durante gli eventi del SEV-AS (codice QR in basso). WhatsApp, infatti, è diretto e immediato come nessun altro canale digitale.

Attualità dalle sezioni

Attualmente si sta prestando particolare attenzione alla stazione di Bellinzona. Le FFS prevedono di chiudere completamente la biglietteria, o meglio il centro viaggi, dal 1° gennaio fino a Pasqua durante i giorni festivi ufficiali. Il presidente della sezione ticinese, Vanni Nembrini, non usa mezzi termini: «Bellinzona è la capitale del Cantone! Che razza di servizio è mai questo»? Questo progetto suscita forte malcontento all'interno della sezione ticinese. AS Ticino desidera quindi avviare un dialogo con le FFS. È infatti possibile che l'ultima parola su questa vicenda non sia ancora stata detta.

All'interno della sottofederazione AS sono state affrontate altre questioni importanti all'ordine del giorno. Tra queste figurano le attuali trattative salariali e i prossimi rinnovi del CCL presso le FFS. L'impegno e la motivazione nell'affrontare queste e altre sfide sono stati chiaramente percepiti durante l'assemblea dei delegati. I membri sono tuttavia consapevoli che per raggiungere l'obiettivo occorreranno diversi passi. Ma ogni passo li avvicina sempre di più a tale obiettivo.

La prossima Assemblea die delegati si terrà il 6 aprile 2027.

Iscrizione:
SEV-AS Promo-Team

SWISS

Utili record: il personale vuole la sua parte

SEV-GATA. Mentre diverse compagnie europee sono confrontate con difficoltà, SWISS continua a mostrare un'eccellente salute finanziaria. Per SEV-GATA, questi ottimi risultati devono ora tradursi in misure concrete a favore del personale, che negli ultimi anni ha dovuto fare i conti con ristrutturazioni, programmi di risparmio e blocchi delle assunzioni.

A fine settembre 2026, la compagnia ha registrato un risultato operativo di 421 milioni di franchi, in aumento del 2,5%, con un fatturato di 4,38 miliardi di franchi (+5,3%). Queste performance sono state raggiunte nonostante le tensioni geopolitiche in Medio Oriente, la guerra in Ucraina e l'incertezza politica negli Stati Uniti. Ancora più significativo è il fatto che tali risultati siano stati ottenuti con un numero di voli e di passeggeri leggermente inferiore rispetto all'anno precedente.

Per il sindacato, questi risultati si fondano innanzitutto sull'impegno del personale. «Gli eccellenti risultati di SWISS sono il frutto del lavoro delle colleghe e dei colleghi. Hanno contribuito in modo determinante al successo dell'azienda e ora devono poterne beneficiare anch'essi», sottolinea Philipp Hadorn, presidente di SEV-GATA e segretario sindacale del SEV.

Il sindacato chiede quindi un aumento salariale equo per il 2027 e una rivalutazione di alcune funzioni professionali. Secondo SEV-GATA, diverse professioni del personale di terra non sono più retribuite in maniera adeguata rispetto alle responsabilità assunte e alle condizioni del mercato del lavoro nelle regioni di Zurigo e Ginevra. Queste rivendicazioni arrivano mentre il gruppo Lufthansa ha avviato un programma di risparmio finalizzato alla riduzione dei costi e degli effettivi. Per il personale di terra di SWISS, il blocco delle assunzioni si fa già sentire e alimenta le preoccupazioni riguardo all'evoluzione futura del carico di lavoro.

SEV-GATA riconosce che il nuovo CCL 2027 introduce diversi miglioramenti importanti. Per Hadorn, tuttavia, ciò non può sostituire una politica salariale all'altezza delle prestazioni dell'azienda. «Non si possono annunciare utili record e allo stesso tempo chiedere al personale di sopportare le conseguenze di un programma di risparmio. SWISS deve investire di più nelle proprie collaboratrici e nei propri collaboratori.»

Al di là della questione salariale, il sindacato invita inoltre la direzione a difendere con maggiore determinazione gli interessi della compagnia all'interno del gruppo Lufthansa. SWISS rimane una delle aziende più redditizie del gruppo e contribuisce in misura significativa ai suoi risultati finanziari. Questa posizione dovrebbe consentirle di preservare una maggiore autonomia decisionale.

«SWISS non deve essere considerata una semplice succursale incaricata di applicare le decisioni prese a Francoforte. Ha anche una responsabilità nei confronti delle proprie collaboratrici e dei propri collaboratori, così come verso la piazza economica svizzera», ricorda Hadorn.

Per SEV-GATA, le trattative salariali di questo autunno saranno una vera prova del nove. L'azienda ha dimostrato la propria solidità finanziaria, ora deve dimostrare di essere pronta a condividere i frutti di questo successo con chi lo rende possibile ogni giorno. Perché la forza di una compagnia non si misura soltanto dai suoi utili, ma anche dal riconoscimento che sa accordare al proprio personale.

SWISSPORT ZURIGO

Uno schiaffo per il personale

Renato Barnetta. Le trattative tra Swissport Zurigo e i sindacati per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro (CCL) erano inizialmente fallite. Swissport non era disposta a negoziare condizioni di lavoro eque né a presentare un'offerta accettabile. L'azienda si esponeva così al rischio di uno sciopero del proprio personale all'aeroporto di Zurigo. Tuttavia, la pressione sindacale ha infine costretto Swissport a riprendere il dialogo.

«È stato uno schiaffo in faccia alle lavoratrici e ai lavoratori!», ha dichiarato Regula Pauli, segretaria sindacale del SEV e responsabile del dossier Swissport Zurigo, dopo otto tornate negoziali senza risultati. L'obiettivo delle trattative era il rinnovo del contratto collettivo del personale Swissport di Zurigo, in scadenza alla fine dell'anno. L'attuale CCL, che disciplina le condizioni di lavoro di circa 2000 dipendenti, risale al 2023.

I sindacati SEV-GATA, SSP Luftverkehr e la Società svizzera degli impiegati di commercio (KFMV) chiedevano consistenti aumenti salariali. La loro richiesta prevedeva un aumento complessivo dei salari del 7% nell'arco di quattro anni. Con stipendi d'ingresso che superano di poco i 4000 franchi al mese, tali aumenti sono ritenuti indispensabili. Alcune retribuzioni sono addirittura inferiori al salario minimo in vigore nella città di Zurigo.

«Il personale di Swissport svolge un lavoro difficile e indispensabile. Nell'ultimo CCL ha già dovuto accettare dolorose concessioni e ha perso potere d'acquisto a causa dell'inflazione», sottolinea Regula Pauli. «Oggi Swissport pretende ancora più flessibilità. È semplicemente irrispettoso».

Di fronte a offerte salariali giudicate insufficienti, il personale ha espresso la volontà di lottare. I sindacati SEV-GATA, SSP e KFMV hanno quindi deciso di interrompere le trattative e di dichiararle ufficialmente fallite.

«Poiché il CCL scade alla fine dell'anno, verrà meno l'obbligo di pace del lavoro e uno sciopero diventerà quindi possibile», spiega Regula Pauli. I dipendenti di Swissport si dichiarano determinati a difendere il loro contratto collettivo e le loro condizioni di lavoro, ricorrendo se necessario anche allo sciopero.

La solidarietà non si ferma ai confini di un'azienda o di un settore. Riuniti il 7 novembre a Tann, i delegati dell'assemblea VPT hanno espresso il loro sostegno unanime ai dipendenti di Swissport Zurigo adottando una risoluzione a loro favore. Con essa chiedevano a Swissport di riprendere le trattative con i sindacati e i rappresentanti del personale.

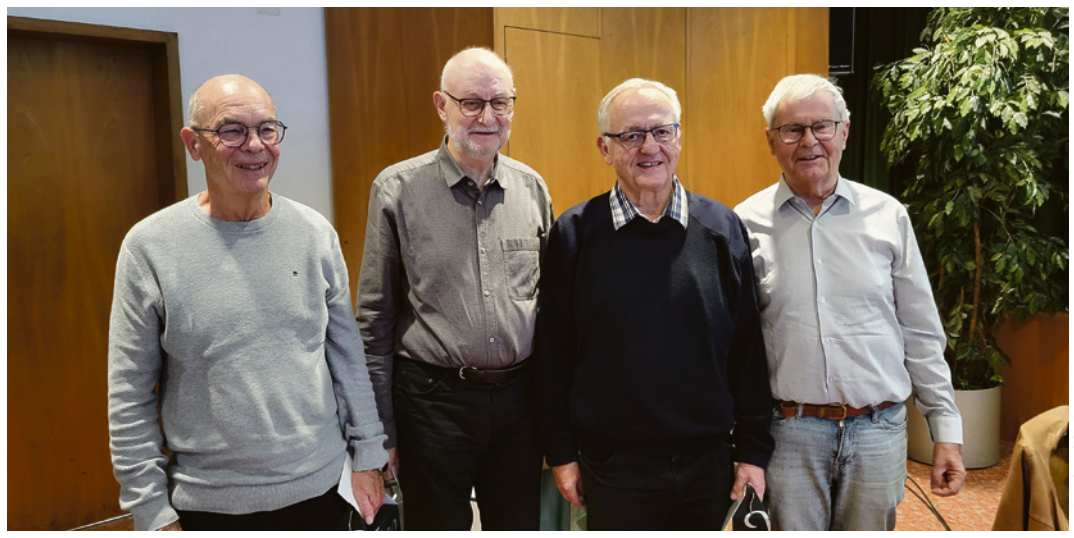
In seguito all'annuncio di una mobilitazione e al sostegno espresso anche al di fuori del settore aeroportuale, Swissport ha infine presentato una nuova proposta. Questa è stata tuttavia giudicata inaccettabile dalle parti sociali.

Per raggiungere un accordo, Swissport è ora chiamata a migliorare la propria offerta. Spetta all'azienda proporre condizioni di lavoro eque per evitare un eventuale movimento di sciopero.

A Ginevra, dove le trattative per il CCL si fondano su basi diverse rispetto a quelle di Zurigo, i negoziati inizieranno all'inizio del 2027.

ASSEMBLEA DEI DELEGATI PV

Sì al finanziamento della 13esima AVS



MARKUS FISCHER

Da sn a dx: gli ex presidenti di sezione Emile Lachat, René Wolf e Werner Frei con Roland Schwager.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 27 ottobre si è tenuta a Stettlen, nei pressi di Berna, la 112esima Assemblea dei delegati (AD) della sottofederazione dei pensionati (PV). Tra i temi principali figuravano l'annuncio delle dimissioni del presidente centrale Roland Schwager, la raccomandazione di voto favorevole al finanziamento della 13esima AVS il prossimo 29 novembre e una mozione della sezione PV del Giura.

Dopo oltre dieci anni alla guida della PV, Roland Schwager intende dimettersi in occasione dell'Assemblea dei delegati (AD) del maggio 2027, «Per lasciare spazio a una persona più giovane con nuove idee e competenze diverse», ha spiegato dopo la pausa pranzo; «Questo cambiamento – ha detto – farà bene alla sottofederazione PV». Ha chiesto al segretario centrale Alexander Bringolf se fosse disponibile a succedergli. Quest'ultimo ha accettato e si candiderà alle elezioni; qualora dovessero pervenire ulteriori candidature, queste dovranno essere comunicate a Marc Derungs o Daniel Trolliet, vicepresidenti centrali della PV.

In mattinata, i 36 delegati con diritto di voto si sono guadagnati il delizioso pranzo all'Hotel Linde, esaminando rapidamente i punti all'ordine del giorno sotto la guida del presidente dell'Assemblea dei delegati Kurt Egloff. Tra questi figurava un'approfondita discussione sulla proposta della sezione del Giura: quest'ultima prevede che le sezioni PV con meno di 250 membri, che finora potevano delegare all'Assemblea dei delegati solo una persona con diritto di voto, potessero d'ora in poi portare con sé anche una seconda persona senza diritto di voto. In questo modo, i colleghi interessati potranno familiarizzarsi con l'Assemblea dei delegati ed essere motivati a collaborare nel comitato della sezione. Poiché sono interessate cinque sezioni, si prevedono costi aggiuntivi pari al massimo a circa 300 franchi per ogni Assemblea dei delegati. Alla fine, la grande maggioranza dei delegati ha ritenuto che tale spesa fosse accettabile per la sottofederazione, in considerazione dello scopo utile menzionato; solo due hanno votato contro la modifica del regolamento interno e uno si è astenuto.

«Da 85 a 120 franchi all'anno sono un contributo accettabile per la 13esima AVS»

In occasione della votazione del 29 novembre, Marc Derungs ha spiegato perché la PV raccomanda ai propri membri di votare «sì» al finanziamento della 13esima rendita AVS. La decisione relativa a un aumento a tempo indeterminato dell'IVA dello 0,4% presa a stretta maggioranza dal Parlamento nel giugno 2026 rappresentava il minimo comune denominatore tra il Consiglio degli Stati e il Consiglio nazionale, dove non era stato possibile ottenere una maggioranza a favore di un finanziamento anche tramite trattenute salariali. Il PLR e l'UDC si erano già opposti alla 13esima AVS e vogliono addirittura abolire l'adeguamento al rincaro dell'AVS. Sono contrari a qualsiasi nuova imposta e ora si presentano come difensori dei lavoratori con redditi modesti, sebbene la loro politica, che porta all'indebolimento delle casse pubbliche, li danneggi. Vogliono imporre un'età pensionabile più elevata. Con il fallimento del finanziamento misto, la sinistra ha dovuto mettere da parte il proprio orgoglio e una parte di essa si oppone a questo progetto. Tuttavia, questa misura è socialmente accettabile, poiché l'aliquota fiscale sui beni di consumo corrente rimane fissata al 2,6%, in quanto le persone con redditi elevati consumano di più e pagano quindi di più, e poiché anche i turisti contribuiscono al finanziamento. Una famiglia di pensionati con un reddito fino a 4600 franchi al mese pagherà da 85 a 120 franchi in più all'anno. «Per noi anziani si tratta di un contributo accettabile alla 13esima rendita AVS», ha sottolineato Derungs. Ed è giusto che i pensionati contribuiscano a finanziare l'aumento delle rendite. Questo costa circa 4 miliardi all'anno, di cui 1,5 miliardi sono coperti dall'aumento dell'IVA. «Nel 2024 la PV e il SEV hanno sostenuto con forza la campagna a favore della 13esima rendita AVS. Ora ci assumiamo anche la nostra responsabilità per il finanziamento. Per questo raccomandiamo di votare sì il 29 novembre», ha concluso Derungs.

È stato approvato all'unanimità il budget 2027, che, a causa del calo del numero dei membri, prevede circa 3000 franchi in meno di quote associative rispetto al 2026, ma che, grazie agli interessi sul capitale, raggiunge comunque quasi il pareggio di bilancio. È stata inoltre approvata all'unanimità una modifica del regolamento interno che conferisce al Comitato centrale la competenza di distribuire i mandati della PV all'interno dell'Assemblea dei delegati. Il Comitato centrale trasferisce tutti i mandati alle sezioni, che a loro volta designano i propri delegati.

Il segretario sindacale del SEV Toni Feuz ha fornito informazioni sullo stato delle verifiche condotte dal SEV in merito all'attuazione della proposta presentata al Congresso dalla PV, che richiede che i titolari delle FVP possano pagare l'abbonamento generale (GA) con assegni Reka e, in caso di impossibilità di viaggiare, possano depositarlo gratuitamente allo sportello. Il SEV sta cercando di avviare un dialogo con Alliance SwissPass e l'Unione dei trasporti pubblici. La PV di Uri ha ricordato la propria proposta, secondo la quale le app di pagamento come Easyride dovrebbero addebitare ai titolari delle FVP al massimo il prezzo del biglietto giornaliero FVP al giorno.

Nel pomeriggio, l'informatico Marcel Romagosa ha spiegato cosa si intende per Intelligenza artificiale e quali sono le diverse forme di IA esistenti. Ha poi illustrato con esempi pratici alcune app basate sull'IA che oggi chiunque può utilizzare.

In conclusione, Roland Schwager ha consegnato dei regali di addio a tre colleghi per rendere omaggio al loro straordinario lavoro svolto per molti anni in qualità di presidenti di sezione: René Wolf ha presieduto la sezione di Lucerna dal 2014 alla fine del 2025, Emile Lachat quella del Giura dal 2018 al 2026 e Werner Frei quella di Winterthur-Sciaffusa dal 2020 al 2026.

FERROVIE DEL GIURA

Il trasporto dei rifiuti sarà potenziato

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Da 25 anni, le Ferrovie del Giura (CJ) trasportano i rifiuti domestici del Canton Giura e del Giura bernese da Glovelier e Tavannes a La Chaux-de-Fonds e riportano indietro le scorie dell'incenerimento. Le aziende di trattamento dei rifiuti e i Cantoni si sono ora impegnati a proseguire nel trasporto su rotaia, aumentandone persino i volumi. Le CJ possono così procedere al necessario rinnovo del materiale rotabile.



MARKUS FISCHER

Aziende e Cantoni continuano a puntare sulle CJ per il trasporto dei rifiuti.

I rifiuti degli enti di gestione SEOD (distretto di Delémont), SidP (distretto di Porrentruy) e Celtor (Giura bernese e Moutier) vengono raccolti in container e trasportati su camion fino a Glovelier e Tavannes, per poi essere caricati su vagoni pianali delle CJ. A La Chaux-de-Fonds vengono poi trasferiti nuovamente su camion per percorrere l'ultimo tratto fino all'impianto di valorizzazione termica dei rifiuti di Vadec SA. L'impianto trasforma i rifiuti in calore per il teleriscaldamento, elettricità e scorie. Queste ultime tornano su camion e treno a Tavannes e Glovelier, da dove proseguono su camion verso le discariche di Celtor, nei pressi di Tavannes, e del SEOD, vicino a Boécourt. Nel 2025, le CJ hanno trasportato complessivamente circa 33 00 tonnellate di rifiuti e scorie, evitando numerosi chilometri di autocarro e riducendo le emissioni di CO_2 e i disagi per la popolazione.

Il trasporto dei rifiuti in container intercambiabili sulla rete a scartamento metrico delle CJ è iniziato nel 2000. Nel novembre 2001, gli enti di gestione dei rifiuti hanno costituito a questo scopo l'associazione «Arc jurassien déchets» (AJD). L'anno scorso, questi trasporti sono costati circa 1,7 mio di franchi: 95 000 sono stati coperti dagli enti di gestione, 50 000 dalla Confederazione, 13 000 dal Canton Giura e la parte restante dai Cantoni di Berna e Neuchâtel.

Le tre locomotive e la decina di carri pianali attualmente impiegati dalle CJ per il trasporto dei rifiuti sono giunti al termine della loro vita utile. Per sostituirli, è necessario un investimento di circa 11 mio di franchi, con il quale le CJ intendono acquistare dodici carri pianali e tre locomotive usate dalle Ferrovie dell'Oberland bernese (BOB), che provvederanno a revisionare in proprio. Le CJ hanno però la necessità di trasferire questi costi agli enti di gestione dei rifiuti e necessitano quindi della garanzia che questi ultimi e i Cantoni continueranno a puntare sulla ferrovia.

Il 29 ottobre a La Chaux-de-Fonds, sette rappresentanti delle aziende di trattamento dei rifiuti e dei Cantoni di Berna, Giura e Neuchâtel hanno firmato una dichiarazione d'intenti a sostegno del trasporto combinato dei rifiuti. Anche l'UFT ha assicurato per lettera che continuerà a sostenere i trasporti ferroviari.

Durante la conferenza stampa, la Consigliera di Stato neocastellana Céline Vara ha sottolineato come questi trasporti ferroviari contribuiscano al raggiungimento dell'obiettivo climatico del suo Cantone – zero emissioni nette di CO_2 entro il 2040 –, ma anche al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria necessaria per il trasporto di passeggeri e di altre merci. La cooperazione intercantonale è dunque essenziale e la dichiarazione d'intenti rappresenta «Un primo passo importante». Resta però da definire, tra i partner dell'AJD, la ripartizione dettagliata dei costi.

Il Ministro giurassiano Jean-Paul Lachat ha richiamato uno studio condotto dall'ufficio CSD su incarico del Canton Giura, in collaborazione con gli enti di gestione dei rifiuti e le CJ, che dimostra come trasportare i rifiuti su rotaia non è solo più ecologico, ma anche più economico rispetto al trasferimento su strada permettendo, ad esempio, di ridurre l'usura delle strade e quindi i costi di manutenzione. Lachat ha inoltre annunciato che il Canton Ginevra verserà al Giura un contributo volontario una tantum di 3,2 mio di franchi, nell'ambito dell'accordo che consente il trasporto delle scorie ginevrine nel Canton Giura. Quest'ultimo destinerà la somma al finanziamento del trasporto combinato dei propri rifiuti, coprendo così i costi derivanti dalla modernizzazione del materiale rotabile delle CJ.

Emmanuel Maître, direttore generale di Vadec, ha espresso soddisfazione per la conferma della soluzione ferroviaria in vista del rinnovo dell'impianto di valorizzazione dei rifiuti di La Chaux-de-Fonds e dell'ampliamento della rete di teleriscaldamento. L'investimento previsto è di circa 300 mio. A partire dal 2032, grazie a una maggiore efficienza energetica, il nuovo impianto dovrebbe produrre il doppio del calore per il teleriscaldamento e più elettricità rispetto a oggi, a costi inferiori. In futuro, le CJ dovrebbero trasportare ogni anno circa 2.100 tonnellate di rifiuti e circa 2400 tonnellate di scorie: quasi il 40 in più rispetto a oggi.

Géraldine Beuchat, presidente del CdA delle CJ, ha sottolineato che il trasporto dei rifiuti integra in modo importante quello delle persone e delle altre merci. Nel 2025, le CJ hanno trasportato complessivamente 12 000 tonnellate di merci, tra cui legname e barbabietole da zucchero.

«Per il personale delle CJ è una buona notizia, in quanto viene consolidato un traffico già esistente», dichiara Jean-Pierre Etique, segretario sindacale del SEV. «È importante avere un sostegno politico in questo settore di attività. Tanto più che FFS Cargo ha abbandonato quasi tutto l'Arco giurassiano senza incontrare la minima resistenza politica. Speriamo che questa tendenza apra nuove prospettive al traffico merci in tutta la regione».

VPT TICINO

Tra diritti, salute sul lavoro e sfide del trasporto pubblico


VERONICA GALSTER

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Partecipazione, contratti di lavoro e salute del personale al centro del Raduno ticinese della Sottofederazione VPT. Riuniti a Bellinzona, i rappresentanti delle imprese concessionarie di trasporto hanno fatto il punto sulle sfide del settore, tra pressioni sul tempo di lavoro, difesa dei diritti del personale e nuove campagne sindacali per migliorare le condizioni di chi ogni giorno garantisce il servizio pubblico.

Il 6 novembre, alla Casa del Popolo di Bellinzona, si è tenuto l'annuale Raduno ticinese della Sottofederazione VPT, alla quale hanno partecipato fiduciari e fiduciarie di quasi tutte le Imprese concessionarie di trasporto (ITC) del cantone. Ad aprire i lavori è stato il segretario sindacale Angelo Stroppini, con i saluti di rito e giustificando l'assenza del presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro. «Oggi è una giornata importante per la Sottofederazione, una giornata dedicata a voi, per fare il punto della situazione sulla politica del SEV, sia a livello regionale che svizzero », ha affermato, sottolineando la presenza del presidente Matthias Hartwich, del vicepresidente Pablo Guarino, del presidente del Comitato SEV René Schnegg e di tutto il segretariato di Bellinzona.

Entrando nel merito della situazione nelle varie ITC ticinesi, Stroppini ha descritto un quadro generalmente stabile, con buoni contratti collettivi in quasi tutte le aziende, nonostante il periodo non sia dei più facili e con una constatata accresciuta difficoltà ad ottenere miglioramenti sul tema del tempo di lavoro. Ha inoltre riferito dell'incontro con il nuovo consigliere di Stato Piero Marchesi, chiamato a dirigere il Dipartimento del territorio dopo le dimissioni di Claudio Zali. Marchesi, ha spiegato, si è detto favorevole al passaggio della navigazione sul Lago Maggiore da SNL a FART. Stroppini ha poi ricordato le criticità emerse negli ultimi anni in SNL: «Se siamo riusciti a portarle alla luce è grazie ai fiduciari attivi sul territorio. Questa è la nostra forza come sindacato: la forza delle sezioni è la forza del SEV».

La parola è quindi passata a René Schnegg, che ha ringraziato Gilbert D'Alessandro per il lavoro svolto e ha espresso rammarico per la sua assenza. Schnegg si è detto orgoglioso della solidità della VPT: «Il forte impegno dei nostri membri nelle sezioni ci permette di affrontare con la necessaria forza le sfide poste soprattutto dai tagli ai finanziamenti del trasporto pubblico».

Ha poi ricordato che il 24 giugno 2028, a Friburgo, si celebreranno i 125 anni della VPT. La scelta della città, ha spiegato, non è casuale: «Friburgo collega la Svizzera romanda e quella tedesca. In questi anni abbiamo sempre cercato il dialogo nelle tre lingue nazionali e vogliamo festeggiare insieme per continuare a costruire il futuro della VPT e vincere insieme le nostre battaglie».

Nel suo intervento, il presidente del SEV Matthias Hartwich ha richiamato i valori fondamentali del sindacato: solidarietà, democrazia e rispetto. «La solidarietà è la nostra forza, perché agiamo sempre tutti insieme: chi tocca un membro del SEV deve vedersela con tutto il SEV. Poi la democrazia, un principio centrale: la direzione applica le decisioni prese dagli organi del sindacato. E infine il rispetto, che significa tolleranza zero verso discriminazioni e razzismo». E a proposito di solidarietà e dell'importanza del SEV come sindacato del personale dei trasporti, Angelo Stroppini ha fatto l'esempio di SNL: «Ho chiesto a Matthias di organizzare un incontro con l'UFT e, nonostante riguardasse una sola azienda, quattro giorni dopo eravamo già al tavolo con i vertici dell'Ufficio federale».

Hartwich ha poi lanciato un appello a votare sì il 29 novembre all'aumento dell'IVA per finanziare la tredicesima AVS.

Il vicepresidente Pablo Guarino ha invece presentato la campagna che il SEV lancerà all'inizio del 2027 con lo slogan «In salute sul lavoro, sicuri in viaggio». Grazie ai risultati dello studio Trapheac, ha spiegato, il sindacato dispone finalmente di dati scientifici per rafforzare le proprie rivendicazioni sulla salute del personale. La campagna si articolerà in quattro tappe: la pubblicazione di un opuscolo sui risultati dello studio; una giornata d'azione nazionale il 28 aprile, in occasione della Giornata internazionale in memoria delle vittime del lavoro; iniziative dedicate ai rischi legati alla canicola durante l'estate; e, il 3 settembre, una giornata focalizzata sulle conseguenze psicofisiche delle aggressioni nei trasporti pubblici. L'obiettivo è spingere autorità e datori di lavoro a riconoscere la gravità della situazione e ad avviare un confronto sulle misure da adottare.

Il Raduno si è concluso con un pranzo conviviale, occasione per proseguire gli scambi.


VERONICA GALSTER
Un momento conviviale per discutere e scambiarsi opinioni tra colleghi di ITC diverse


VERONICA GALSTER
René Schnegg, Angelo Stroppini, Matthias Hartwich e Pablo Guarino

COLPI DI DIRITTO

Suva: può sospendere indennità giornaliera e spese di cura?

Servizio giuridico del SEV

Una lavoratrice deve seguire diverse terapie per rimettersi da un infortunio sul lavoro. L'intervento chirurgico a cui si è sottoposta e le regolari sedute di fisioterapia non le permettono ancora di riprendere il lavoro in misura completa. Ciò nonostante, la Suva le comunica che il suo stato di salute è ormai da considerarsi stabile, per cui terminerà il pagamento dell'indennità giornaliera e il rimborso delle spese di cura e chiuderà il caso. Com'è possibile?

Indennità giornaliera in caso di incapacità al lavoro

Chi è incapace al lavoro a seguito di un infortunio ha diritto a un'indennità giornaliera che, in caso di incapacità completa, corrisponde all'80 percento del guadagno assicurato. In caso di incapacità parziale, l'indennità viene ridotta in proporzione. Il versamento dell'indennità termina, in particolare, quando viene recuperata la piena capacità lavorativa oppure quando sorge il diritto a una rendita.

Nemmeno le cure mediche vengono automaticamente assunte per un periodo illimitato dall'assicurazione infortuni. Occorre infatti che dalle ulteriori cure mediche ci si possa ragionevolmente attendere un sensibile miglioramento dello stato di salute. Se ciò non è più possibile e l'assicurazione invalidità (AI) ha concluso le eventuali misure di reintegrazione, la SUVA deve chiudere il caso. Vengono quindi interrotte le prestazioni per cure mediche e l'indennità giornaliera; contemporaneamente, deve essere esaminato il diritto a una rendita d'invalidità e a un'indennità per menomazione dell'integrità (art. 19 cpv. 1 LAINF).

Il concetto di «sensibile miglioramento»

Non tutti i disturbi residui impediscono la chiusura di un caso. D'altra parte, la Suva non può limitarsi a definire «stabile» uno stato di salute. Determinante è invece la prognosi se una ulteriore terapia adeguata può permettere un sensibile miglioramento, con particolare riferimento all'aumento o al ripristino della capacità lavorativa compromessa dall'infortunio. La prospettiva di un piccolo miglioramento, magari anche nel lungo termine, non è sufficiente.

Nell'esempio iniziale, sono determinanti le indicazioni degli specialisti sulle possibili ulteriori cure. Quali terapie dovrebbe seguire in concreto? E con quali prospettive di miglioramento, rispettivamente con quali ripercussioni sulla capacità lavorativa? Un semplice certificato medico che si limita ad attestare in modo generico la presenza di ulteriori disturbi e il persistere di un'incapacità lavorativa risulta probabilmente insufficiente. Occorre un'approfondita valutazione medica della prognosi.

La chiusura di un caso non comporta sempre una rendita

La fine delle prestazioni temporanee non comporta automaticamente il diritto a una rendita della Suva. La condizione per la sua attribuzione è data da un'incapacità permanente al guadagno secondo le disposizioni di legge. Se viene concessa una rendita, dopo la chiusura del caso, la Suva si assume le spese di cura solo nei casi specificati dalla legge. Negli altri, le cure possono andare a carico dell'assicurazione malattia. Il diritto a indennità giornaliere o al rimborso delle spese di cura devono quindi essere valutati separatamente: per la rendita fa stato la perdita di guadagno, mentre il rimborso delle spese di cura dipende tra l'altro dalla possibilità che il trattamento porti a un sensibile miglioramento dello stato di salute.

Chiedere una decisione formale

Per la cessazione dell'indennità giornaliera e del rimborso delle spese di cura, la Suva deve emettere una decisione formale, contro la quale l'interessato ha la facoltà di presentare opposizione, in linea di principio entro 30 giorni dalla notifica.

Nel caso in questione, la collaboratrice deve controllare attentamente la decisione e le sue basi mediche. Decisivo è che la Suva abbia chiarito a sufficienza i possibili effetti del proseguimento delle cure e le conseguenze sulla capacità lavorativa. Se si prospettano nuove cure suscettibili di portare un sensibile miglioramento dello stato di salute, la chiusura del caso va considerata prematura. Invece, anche se la persona interessata continua a soffrire di disturbi per i quali però non vi è più da aspettarsi miglioramenti, la Suva ha in linea di massima la facoltà di chiudere il caso.

Avete domande? Il team di assistenza giuridica del SEV è a vostra disposizione.

OFFICINE

Prosegue il dialogo, ma i timori per l'occupazione restano

SEV. Il tema occupazionale ha dominato il secondo incontro del nuovo canale informativo e di dialogo istituito dopo la disdetta, da parte delle FFS, dell'accordo di Piattaforma sulle Officine di Bellinzona. L'appuntamento, svoltosi il 30 ottobre, si inserisce nel percorso avviato su mandato delle maestranze che, il 14 giugno 2024, in un'assemblea molto partecipata, avevano approvato all'unanimità una risoluzione con cui chiedevano al Consiglio di Stato, alla Città di Bellinzona e alle FFS di continuare il confronto attraverso uno spazio dedicato in vista del trasferimento delle attività nel Nuovo Stabilimento Industriale Ferroviario (NSIF) di Castione.

I rappresentanti del personale hanno portato sul tavolo numerose questioni, a partire da quella dei volumi di lavoro e dell'occupazione. La preoccupazione è infatti molto forte. Secondo gli attuali piani delle FFS, mentre a livello nazionale il numero degli addetti alla manutenzione è destinato a crescere, gli impianti ticinesi sono destinati nei prossimi anni a subire una perdita netta di 150 posti di lavoro.

Nella loro presentazione poi, le ferrovie non solo non hanno dissipato i timori, ma li hanno accentuati. Infatti, riguardo all'evoluzione del personale produttivo, non è passata inosservata una marcata flessione del numero dei dipendenti previsti rispetto alle proiezioni presentate dalle FFS lo scorso febbraio. In particolare, negli anni 2030 e 2031, si passa da 251 rispettivamente 250 collaboratori a 239 e 219, a fronte di un persistere di alcune decine di «potenziali», ovvero ancora senza lavoro attribuito.

Eppure, di attività ai componenti, di manutenzione leggera e pesante ce n'è, eccome. Le FFS stanno infatti registrando una rallegrante evoluzione positiva nel traffico viaggiatori, fatto che porta ad un aumento delle flotte, oltre ai normali lavori di manutenzione. Il SEV ha quindi nuovamente sollecitato i responsabili a pianificare e portare lavorazioni in Ticino, elencando una lunga serie di materiale rotabile, elettrotreni e locomotive, che potrebbe essere gestito a Sud delle Alpi.

Tra i temi affrontati vi è stata anche la futura flotta di treni ad alta velocità, il cui acquisto è stato recentemente deciso dalle FFS. Sulla manutenzione di questi convogli, tuttavia, l'azienda continua a mantenere il massimo riserbo. Per il SEV si tratta invece di una questione strategica. La manutenzione rappresenta infatti una competenza chiave che deve restare all'interno dell'azienda e non essere affidata a operatori esterni, il cui obiettivo principale è generare profitti e non offrire un servizio pubblico. A ciò si aggiungono le incognite legate agli standard qualitativi delle prestazioni fornite da terzi.

A questo proposito, vale la pena ricordare la negativa esperienza dei Pendolini di Cisalpino, la cui carente manutenzione contribuì al progressivo peggioramento dell'affidabilità del servizio e quindi all'ingloriosa fine di questa azienda. Il messaggio rivolto alle FFS è chiaro: la manutenzione deve rimanere in casa, anche per i futuri treni ad alta velocità. Di più: l'NSIF è, a detta delle stesse FFS, dedicata al traffico regionale e internazionale. Se così è, alle dichiarazioni devono ora seguire decisioni concrete e l'assegnazione di attività adeguate alle potenzialità dell'impianto.

Si è poi pure tematizzata la formazione che, alla luce dei profili lavorativi richiesti presso l'NSIF, risulta di fondamentale importanza per il personale attualmente operativo alle Officine. Per terminare, vi è comunque da segnalare un aspetto positivo: tutte le parti presenti, Consiglio di Stato, Città di Bellinzona, FFS e rappresentanti del personale, hanno convenuto di proseguire il dialogo tramite questo formato anche dopo l'avvenuto trasloco a Castione.



FFS VIAGGIATORI ROMANDIA

Macchinisti/e in rosso

Yves Sancey. A Losanna e nel Basso Vallese, i macchinisti delle FFS lanciano un grido d'allarme. Ore straordinarie in forte aumento, difficoltà nel recupero dei giorni di riposo, effettivi insufficienti e stanchezza crescente: per il personale viaggiante la situazione sta diventando preoccupante.

Secondo Richard Berteaux, macchinista e presidente della sezione LPV-SEV Vaud e Basso Vallese, i problemi attuali sono il risultato di una mancanza di pianificazione. «Ogni anno ci viene detto che la situazione migliorerà grazie alle future classi di formazione, ma sul terreno non vediamo alcuna differenza. Recuperiamo sempre più prestazioni e più linee, ma gli effettivi non sono cresciuti di pari passo».

Le tensioni si sono concentrate durante la preparazione degli orari 2027. I rappresentanti del personale incaricati delle questioni legate al tempo di lavoro hanno respinto un progetto ritenuto incompatibile con le disposizioni volte a tutelare la salute del personale.

Secondo il SEV, alcuni gruppi di macchinisti si sarebbero ritrovati con volumi di ore ben superiori agli standard abituali. I superamenti giornalieri possono apparire modesti, ma il loro accumulo sull'arco dell'anno porta a diverse decine, se non oltre un centinaio, di ore straordinarie.

Per Richard Berteaux, «La situazione di quest'anno era già catastrofica. L'anno prossimo recuperiamo ancora nuove linee e ci viene presentato praticamente lo stesso numero di turni. Matematicamente non è possibile».

Le FFS hanno annunciato l'introduzione di ulteriori giorni di riposo per attenuare il problema. Una misura giudicata insufficiente dai rappresentanti del personale.

«Ci aggiungono giorni di congedo, ma questo non crea un solo macchinista in più», sottolinea Richard Berteaux. «Se gli effettivi non aumentano, questi giorni di riposo diventano rapidamente teorici». Soprattutto se i turni di servizio vengono allungati.

Secondo lui, la carenza di personale alimenta un circolo vizioso: aumentano le assenze, il carico di lavoro si riversa sui colleghi presenti e la stanchezza si insedia in modo duraturo. «Ogni giorno ci sono molti colleghi malati».

Il problema va oltre il deposito di Losanna. Per garantire le prestazioni, le FFS devono regolarmente fare appello ad altri depositi della Svizzera romanda e della Svizzera tedesca. Le indagini interne mostrano inoltre un aumento del senso di esaurimento e un peggioramento dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata.

Per Vincent Barraud, segretario sindacale del SEV responsabile del dossier FFS, il rifiuto degli orari 2027 rappresenta un vero e proprio segnale d'allarme. «Non è accettabile che un'azienda come le FFS arrivi a pianificare orari che non rispettano più lo spirito del CCL e delle disposizioni destinate a proteggere il personale».

René Zürcher, segretario sindacale del SEV, ricorda che le norme della Legge sulla durata del lavoro (LDL) sono state concepite per proteggere la salute delle lavoratrici e dei lavoratori e la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Quando le giornate lavorative si allungano e le possibilità di recupero diminuiscono, aumenta il rischio di esaurimento.

Per il sindacato, la soluzione passa innanzitutto attraverso un rafforzamento degli effettivi, un aumento delle assunzioni e una migliore pianificazione del fabbisogno. Un'urgenza tanto maggiore se si considera che occorrono quasi due anni per formare un macchinista.

«Siamo in zona rossa», avverte Richard Berteaux. «Se nulla cambia, il 2027 rischia di essere un anno catastrofico».

Il SEV chiede alle FFS di adottare rapidamente le misure necessarie per preservare la salute del personale e garantire la qualità del servizio pubblico ferroviario.

TPF

Verso nuove trattative salariali

SEV. Durante l'ultima riunione ordinaria con la direzione, alle parti sociali è stata presentata, senza alcun preavviso, una proposta relativa alle trattative salariali. Si trattava di un premio di 600 franchi per il 2027, accompagnato da una condizione: non avviare negoziati sull'adeguamento al costo della vita all'inizio del 2027.

Ricordiamo che il SEV aveva rivendicato un premio di 600 franchi per i primi quattro mesi del 2026, non coperti dall'entrata in vigore della nuova griglia salariale il 1° maggio 2026, nonché la possibilità di negoziare l'adeguamento al costo della vita all'inizio del 2027, come previsto dal CCL.

Il comitato della sezione ha deciso di sottoporre la proposta della direzione al giudizio dei propri membri. È stata organizzata una votazione nei vari posti di lavoro affinché ogni iscritto potesse esprimersi. I membri hanno respinto la proposta, ritenendo che non rispondesse in modo adeguato all'evoluzione del costo della vita.

Per determinare la base delle trattative salariali sull'adeguamento al costo della vita, il CCL dei TPF si fonda sull'indice dei prezzi al consumo (IPC) del dicembre 2025. Tale indice sarà noto soltanto all'inizio del prossimo anno, motivo per cui i negoziati previsti dal contratto collettivo si svolgono in quel periodo. Tuttavia, tra settembre e ottobre, l'IPC ha registrato un aumento significativo, passando dall'1% all'1,5%. Questa evoluzione giustifica che la questione venga nuovamente discussa.

Il SEV ha quindi chiesto l'organizzazione di una nuova sessione negoziale. Essa si terrà il 23 novembre. In quell'occasione il sindacato difenderà le aspettative espresse dai membri e cercherà, insieme alla direzione, una soluzione equilibrata, giusta e duratura.

Al termine di questa riunione, il comitato prenderà posizione sull'esito delle trattative. Successivamente presenterà il risultato e lo sottoporrà ai membri nel corso dell'assemblea generale che si terrà giovedì 26 novembre alle ore 19.30 presso la sala della Grenette di Friburgo. Saranno infine i membri a decidere se accettarlo o respingerlo.

È quindi fondamentale che tutte le lavoratrici e tutti i lavoratori che quella sera non saranno in servizio partecipino all'assemblea generale. Ogni presenza conta. Ogni voce conta. Il comitato auspica pertanto che il 26 novembre la sala della Grenette sia gremita, affinché la decisione adottata rifletta chiaramente la volontà del personale.

VISITA ALLE OFFICINE FFS DI YVERDON

TS e CGT: due paesi, un solo binario e lotte comuni





PHOTOS : YVES SANCEY

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Il 29 ottobre, la sezione SEV-TS ha accolto una delegazione di quattro ferrovieri della CGT provenienti dalla Francia. In programma c'erano la visita alle Officine FFS di Yverdon-les-Bains e un ampio scambio di vedute sui temi della salute sul lavoro, della liberalizzazione della ferrovia e della memoria operaia.

Alla fine di agosto una delegazione di TS Romandia si era recata ad Annemasse per incontrare la sezione CGT Cheminots Alpes e visitare il Technicentre SNCF. Due mesi dopo, lo scambio è proseguito con la visita di Nicolas, Jean-Paul, Fabrice e Shamiran alla più antica officina ferroviaria della Svizzera, attiva da oltre 170 anni. La visita ha ripercorso la storia del sito, dalle officine più recenti fino agli edifici del 1862 e del 1855. Linee blu sul pavimento e gruppi compatti: la sicurezza prima di tutto.

Nell'area dedicata ai carrelli ferroviari (bogie), i componenti vengono smontati, puliti e successivamente immagazzinati da un robot su rotaia in un magazzino automatizzato a sei livelli. È qui che i colleghi francesi di Chambéry, Annecy e Annemasse hanno potuto rendersi conto delle dimensioni del sito. L'officina per la lavorazione degli assili, in funzione da due anni, lavora con precisione al millesimo; è stato necessario demolire e ricostruire una soletta troppo sensibile alle vibrazioni. Si passa poi al binario lungo 200 metri, l'unico del suo genere in Svizzera per le revisioni, al quale se ne aggiungeranno altri tre entro il 2030. Più avanti si trovano l'area di incollaggio, isolata e sottoposta a controllo costante di temperatura e umidità, e il reparto di revisione dei motori di trazione. Richiamo al passato, il trasbordatore del 1906 alimenta ancora oggi le linee di lavorazione.

Un ritmo che accelera

Il cuore dell'attività è rappresentato dalla modernizzazione di metà vita della flotta dei treni viaggiatori ICN: corrosione, verniciatura, sistemi di informazione e comfort. Ogni convoglio deve uscire completo dalla revisione. Se una sola cassa accumula ritardo, l'intero treno resta fermo. Tre serie di veicoli e vent'anni di esercizio, con le relative riparazioni, rendono ogni cassa un pezzo unico.

Il tempo di lavorazione è già stato ridotto da 18 a 11 giorni. L'obiettivo è scendere a 6 giorni entro il 2029, con conclusione del progetto nel 2034. Da poco tempo, due squadre si alternano dalle 5.00 alle 22.30.

Il responsabile del progetto assicura che le idee provenienti dal personale vengono prese sul serio. Per garantire il flusso delle attività e rispettare le scadenze, un sistema di miglioramento continuo e una tabella di monitoraggio consentono di individuare immediatamente i punti critici evidenziati in rosso. Le sfide sono numerose, sia per la formazione dei nuovi assunti sia per il reclutamento di specialisti ferroviari altamente qualificati.

Da parte francese, la sorpresa è stata notevole. Presso la rotonda ferroviaria di Chambéry viene sostituito un intero bogie, ma non si smonta un treno completamente come avviene a Yverdon. Gli ospiti hanno inoltre apprezzato l'importante spazio riservato agli apprendisti, formati direttamente sul posto e coinvolti nei diversi reparti durante il loro percorso. A loro giudizio, questo rappresenta uno dei punti di forza del modello svizzero.

Un sito che resta

Il sito di Yverdon è passato vicino alla chiusura. In passato era stata annunciata la cessazione delle attività, ma la ricerca di un altro terreno non ha avuto successo. Le officine resteranno quindi a Yverdon.

Il progetto NATY (Nouveaux Ateliers d'Yverdon) prevede la costruzione di una nuova officina per i bogie, di binari lunghi, di spogliatoi e di una mensa, con l'avvio dei primi lavori alla fine del 2027. Verranno preservati il quadrilatero ferroviario e le officine nord, mentre gli edifici di minor valore saranno demoliti.

La sezione sindacale ha colto l'occasione per ricordare la propria esigenza di disporre di una sede sindacale. I 750 lavoratori delle Officine, di cui circa un centinaio operano a Onnens-Bonvillars e Yvonand, diventeranno più di 800 entro il 2036.

I sindacalisti francesi sono rimasti impressionati sia dall'estensione del sito sia dall'intensa attività che testimonia il dinamismo del trasporto pubblico ferroviario in Svizzera.

La salute, tema numero uno

Dopo la visita alle Officine, le discussioni sono proseguite durante una cena al ristorante Le Tempo. Gli scambi sono stati particolarmente ricchi sui temi della salute e della sicurezza.

Durante le operazioni di montaggio e smontaggio non mancano le esposizioni a sostanze chimiche, ad esempio nelle attività di decapaggio. In Francia i tempi di esposizione sono severamente regolamentati. In Svizzera esistono ancora margini di miglioramento per rafforzare ulteriormente le misure di protezione e il monitoraggio sanitario dei lavoratori esposti.

Poi c'è il problema del caldo. In Svizzera esistono soltanto raccomandazioni generali e ogni sito elabora il proprio piano contro le ondate di calore. La scorsa estate a Yverdon si sono verificati alcuni malori, senza che un soccorritore fosse sempre immediatamente disponibile. In Francia, la CGT ha ottenuto il divieto di lavorare sui tetti nel pomeriggio e dispone inoltre del diritto di sospendere il lavoro in caso di pericolo.

Le discussioni hanno riguardato anche gli infortuni sul lavoro, il reinserimento professionale a fine carriera, la gravosità delle mansioni e il pensionamento. Da entrambe le parti, la salute sarà la priorità del 2027. L'obiettivo comune è il 28 aprile, Giornata mondiale per la sicurezza e la salute sul lavoro.

La Francia come specchio

Mentre a Yverdon si moltiplicano i progetti di sviluppo, i colleghi della CGT hanno descritto una SNCF in regressione, frammentata in diverse entità, con molte linee secondarie trascurate e il traffico merci sacrificato.

Il ricorso al subappalto continua a crescere e la manutenzione è diventata soprattutto correttiva piuttosto che preventiva. Il risultato è un forte aumento del traffico di camion nell'area di Chambéry e un pesante inquinamento da polveri sottili, con conseguenze particolarmente gravi.

La Svizzera, tuttavia, farebbe male a sentirsi al riparo. FFS Cargo rientra sì nel gruppo, ma le ristrutturazioni si susseguono, la redditività continua a essere una priorità e aumentano le pressioni per aprire il settore ferroviario alla concorrenza.

Memoria e unità

La visita si è conclusa con una riflessione sulla memoria del movimento operaio e sul ruolo dei sindacati di fronte all'avanzata dell'estrema destra. Sono stati ricordati il sindacalista ferroviere francese Pierre Sémard, fucilato dai nazisti nel 1942, e la sparatoria di Ginevra del 9 novembre 1932. Per entrambe le organizzazioni, la solidarietà e lo scambio di esperienze oltre frontiera restano strumenti essenziali per affrontare le sfide del mondo del lavoro e rafforzare l'unità delle lavoratrici e dei lavoratori.







PHOTOS : YVES SANCEY

AS Ticino

25. 11.
Assemblea generale

Il Comitato AS Sezione Ticino invita tutte le colleghe ed i colleghi alla Assemblea generale ordinaria annuale che si terrà:

Mercoledì 25 novembre alle ore 18:30 presso il ristorante Casa del Popolo, Bellinzona.

Ordine del giorno:

1. Apertura e saluto del Presidente sezionale, lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina Presidente del giorno e scru tatori
4. Approvazione verbale dell'ultima assemblea
5. Breve relazione del Presidente
6. Discussione, domande al Presidente centrale AS, Andreas Lüdin, e al segretario centrale della Divisone Infra, Micheal Buletti
7. Classe salariale abilitazione RFI
8. Rapporto del cassiere
9. Nomine nel Comitato AS Ticino
10. Consegna distintivi 15°, 25° e 40° d'appartenenza a SEV / AS
11. Attualità sindacali con un collega del Segretariato regionale ticinese SEV
12. Varie ed eventuali

Al termine sarà offerto un rinfresco al quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea.

VPT Locarno

27. 11.
Assemblea e cena di sezione

Il comitato della sezione VPT Locarno ha il piacere di invitarti all'assemblea annuale e alla cena che si terrà:

Al Ristorante Oldrati di Muralto venerdì 27 novembre. Inizio Assemblea di sezione alle 18.30

Ordine del giorno:

1. Saluto del presidente
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Relazione del presidente Giuseppe Argirò
4. Relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini
5. Presentazione dei conti 2025 da parte del cassiere Luca Giudici
6. Relazione della verifica della gestione e approvazione dei conti
7. Nomina di un revisore
8. Consegna benemerenze
9. Eventuali

Dalle ore 19.30 Cena di sezione **offerta a tutti i soci** e ricca lotteria

Inscrizioni entro e non oltre il 18 novembre

Al collega **Giuseppe Argirò**:
giuseppeargiro.sev@gmail.com
oppure Tel. 076 710 01 76

Nell'attesa di incontrarvi numerosi, vi salutiamo amichevolmente

PV Ticino e Moesano

3. 12.
Pranzo di Natale

Giovedì 3 dicembre 2026 dalle ore 11.15; Ristorante Al Parco, Via San Gottardo 8, 6600 Locarno-Muralto (a 5 minuti dalla Stazione FFS)

Menu: Aperitivo con stuzzichini misti; Cappelletti in brodo all'Emiliana; Ricca lessata mista dal buffet con i suoi tradizionali contorni e salse; Sorbetto al limone e Vodka; Merlot Terra Matta cantina Matasci Tenero, acqua, caffè e biscottini; **Prezzo speciale fr. 50.00**, compreso i biglietti della lotteria. Intrattenimento musicale.

Iscrizioni entro il 27 novembre a:
Hefti Marco, 078 846 91 73
heftimarco@gmail.com
Massimo Piccioli, 079 505 11 07,
pimax1954@bluewin.ch

Treni consigliati che si fermano in tutte le stazioni:

da Airolo partenza 9.02, **Faido** 9.21, **Biasca** 9.45, **Locarno arrivo 10.27**

da Airolo partenza 10.02, **Faido** 10.21, **Biasca** 10.45, **Locarno arrivo 11.27**

da Lugano partenza 10.35, **Locarno arrivo 11.08**

da Chiasso partenza 10.11, **Mendrisio** partenza 10.18, **Locarno arrivo 11.08**

Treni consigliati per il rientro:

per Airolo partenza 15.33 o 16.33
per Lugano-Chiasso partenza 15.52 o 16.22

Chi ha intolleranze o non gradisce la lessata è pregato di comunicarlo al momento dell'iscrizione.

Vi attendiamo numerosi, **possono partecipare anche mogli e mariti.**

Formazione SEV-LPV

22.–23.02./30.–31.08.
Corsi di preparazione agli esami periodici

La SEV-LPV offrirà anche nel 2027 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.

Dove: a Bellinzona, presso la **Casa del Popolo**.

Quando: il 22 e 23 febbraio; il 30 e 31 agosto.
Corsi misti P / G

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 tramite il sito sev-online.ch >>i tuoi vantaggi>> formazione >>Corsi di formazione >> Corsi di formazione SEV

Agenda 14/26

CONDOGLIANZE

Il SEV e il Comitato VPT Sottoceneri partecipano al dolore di **Jgor Sassi** per la perdita del padre **Emilio** e porgono le più sincere condoglianze.

LPV TICINO

Una sezione in prima linea



Da sinistra a destra: Mirko Ferrari, Marco Baggi Biotelli, Alan Tettamanti e René Walser.

LPV Ticino. Venerdì 6 novembre si è tenuta l'assemblea generale della sezione LPV Ticino. L'incontro ha permesso di ripercorrere un periodo particolarmente intenso, segnato dalle numerose vertenze aperte con le FFS e dall'impegno costante della sezione nella difesa delle condizioni e dei posti di lavoro.

L'attività sindacale ha subito una forte accelerazione a partire da maggio 2025, quando le FFS hanno annunciato misure particolarmente pesanti per il Ticino: il taglio di 40 posti di lavoro presso FFS Cargo, la prospettata perdita delle prestazioni nel traffico regionale e la mancata sostituzione di una trentina di macchinisti destinati a raggiungere l'età pensionabile nei prossimi anni presso la divisione Viaggiatori.

Nel frattempo, la situazione di FFS Cargo è addirittura peggiorata. Nel maggio di quest'anno è stato infatti annunciato un ulteriore taglio di 40 posti di lavoro e la chiusura del deposito di Chiasso. Dopo l'instancabile lavoro svolto nel 2025, anche quest'anno la sezione si è quindi ritrovata in prima linea per contrastare decisioni che indeboliscono la presenza ferroviaria e occupazionale nella regione.

Lo scorso maggio era stata organizzata un'assemblea del personale coinvolto, alla presenza del vicepresidente SEV Patrick Kummer. In quell'occasione venne approvata una risoluzione contenente una serie di rivendicazioni puntuali, successivamente consegnata alle FFS. La consegna del documento fu anche l'occasione per segnalare una possibile soluzione a una parte del problema: presso la società «sorella» SBB Cargo International (CINT) vi era e vi è tutt'ora urgente necessità di macchinisti.

Le FFS, per voce di Alexander Muhm, si affrettarono però a sostenere che presso CINT non vi fosse penuria di macchinisti. I fatti raccontano una realtà diversa: da alcune settimane sono in corso colloqui di assunzione proprio presso CINT. Se si fosse dato ascolto alle proposte avanzate dal SEV, molte incertezze, preoccupazioni e decisioni difficili avrebbero potuto essere evitate, risparmiando al personale un peso considerevole.

Anche sul fronte della divisione Viaggiatori la reazione della sezione fu immediata. Il 4 giugno 2025 venne convocata un'assemblea che approvò una risoluzione a favore del mantenimento dei volumi di lavoro. Da quel momento sono seguiti quattro incontri con la dirigenza delle FFS, che hanno portato a un primo risultato concreto: dal prossimo mese di dicembre i macchinisti dei depositi di Bellinzona e di Chiasso continueranno a svolgere prestazioni nel traffico regionale.

Come se non bastasse, negli scorsi mesi sono emerse anche criticità legate ai turni effettuati con i treni ETR. A causa di diversi fattori, questi hanno registrato livelli di puntualità lacunosi. I ritardi non hanno ripercussioni solo sulla clientela, ma incidono direttamente anche sulle pause del personale di macchina, riducendone spesso la durata e la qualità.

Per questo, nell'agosto 2025 il segretario SEV Thomas Giedemann si è rivolto ai responsabili delle FFS chiedendo una pianificazione più ragionevole dei turni statisticamente più esposti ai ritardi, con pause adeguate. A partire dal prossimo mese di dicembre tali turni saranno finalmente modificati. Un intervento che arriva tardi, ma che conferma quanto le osservazioni e le proposte avanzate dal personale, attraverso il SEV, fossero fondate e meritevoli di maggiore attenzione fin dall'inizio. Ne avrebbe beneficiato non soltanto il personale, ma anche la stessa clientela.

Nel corso dell'assemblea si è inoltre fatto il punto sulla situazione presso TILO, dove è tuttora in corso una procedura arbitrale promossa dalle altre organizzazioni sindacali, alla quale partecipa anche il SEV. Considerato però che l'iter prosegue alquanto a rilento, una comunicazione compiuta potrà essere data solo più avanti.

Al termine della parte ufficiale non è mancato il consueto momento conviviale, che ha permesso ai partecipanti di ritrovarsi in un clima disteso davanti a un ricco aperitivo e a un'ottima cena.

IMPRESSUM

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

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

Editore: SEV, sev-online.ch

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Renato Barnetta, Magalie Caspard, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, 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 Berna 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 11 dicembre 2026.

Chiusura redazionale: 1 dicembre 2026, ore 10.00.

CONVENZIONE OIL 190

La Svizzera può fare di più

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Aggressioni verbali, intimidazioni, molestie sessuali e violenze nei confronti delle lavoratrici e dei lavoratori da parte dei clienti e/o dei colleghi continuano purtroppo a far parte della realtà lavorativa di molte persone, anche in Svizzera. Con la ratifica della Convenzione OIL 190, attualmente all'esame del Parlamento, il Consiglio federale intende rafforzare l'impegno della Svizzera contro ogni forma di violenza e molestia nel mondo del lavoro. Una decisione che il SEV considera particolarmente importante, soprattutto per il personale dei trasporti pubblici.

Il 5 giugno 2026 il Consiglio federale ha adottato un messaggio favorevole alla ratifica delle Convenzioni OIL n. 190 e n. 191. Le due Convenzioni riguardano rispettivamente l'eliminazione della violenza e delle molestie nel mondo del lavoro e il riconoscimento di un ambiente di lavoro sicuro e salubre come principio fondamentale. Quando si parla della Convenzione OIL 190, però, non ci si riferisce soltanto alle molestie sessuali. Il testo affronta infatti tutte le forme di violenza e molestia che possono verificarsi nel contesto lavorativo.

Ma se la Svizzera dispone già, come sostengono alcuni, di una legislazione che tutela le lavoratrici e i lavoratori, perché ratificare la Convenzione? Secondo uno studio commissionato nel 2024 dall'Ufficio federale per l'uguaglianza tra donna e uomo (UFU) e dalla Segreteria di Stato dell'economia (SECO), un terzo delle lavoratrici e dei lavoratori in Svizzera (33%) ha subito almeno una forma di molestia sessuale sul lavoro nei dodici mesi precedenti il rilevamento. Lo studio prende in considerazione un ampio ventaglio di comportamenti: battute o commenti sessisti, osservazioni indesiderate sull'aspetto fisico, messaggi o immagini a sfondo sessuale, contatti fisici non richiesti e comportamenti intimidatori o degradanti legati al sesso o al genere.

Dallo studio risulta che ad essere colpite più frequentemente dalle forme più gravi di molestie sessuali sono le donne, tuttavia anche gli uomini dichiarano esperienze di questo tipo, soprattutto riguardo a battute sessiste, umiliazioni e comportamenti offensivi. Le persone maggiormente esposte sono quelle che lavorano in settori caratterizzati da un intenso contatto con la clientela, come i trasporti pubblici. In altre parole, nonostante un quadro normativo già esistente, le molestie e altri comportamenti abusivi continuano a rappresentare una realtà diffusa nel mondo del lavoro svizzero. Anche per questo motivo il Consiglio federale ritiene opportuna la ratifica della Convenzione.

La Convenzione OIL 190 è il primo trattato internazionale a riconoscere esplicitamente il diritto di ogni persona a lavorare in un ambiente libero da violenza e molestie. La sua ratifica confermerebbe che la prevenzione e la lotta contro questi fenomeni costituiscono un impegno permanente dello Stato. Inoltre, contribuirebbe a rafforzare le misure preventive nei luoghi di lavoro, migliorare la raccolta dei dati e il monitoraggio del fenomeno e incoraggiare le aziende a dotarsi di procedure chiare per la segnalazione dei casi, la formazione del personale e la tutela delle vittime.

Per il SEV è importante che anche la Svizzera ratifichi questa Convenzione, poiché richiama l'attenzione sulle lavoratrici e sui lavoratori esposti alla violenza da parte di terzi. Il nostro sindacato è fortemente impegnato su questo fronte, come spiega Matthias Hartwich, presidente del SEV: «Nei trasporti pubblici le aggressioni verbali, e talvolta anche fisiche, da parte della clientela sono purtroppo frequenti. La ratifica della Convenzione OIL 190 renderebbe più facile per noi e per le rappresentanze del personale rivendicare misure di prevenzione, aiutando al contempo le aziende a creare un ambiente sicuro per le proprie collaboratrici e i propri collaboratori e a rafforzare la consapevolezza rispetto a questa problematica. Inoltre, le convenzioni internazionali hanno effetti anche sulla giurisprudenza».

Significa forse che le leggi svizzere non sono sufficienti? «Il fatto che una legge esista non significa che il problema sia risolto», risponde Hartwich. «Il mobbing continua a essere diffuso, le molestie non sono rare, molti episodi non vengono denunciati e in diversi settori le aggressioni continuano a verificarsi con frequenza. Se una parte significativa delle lavoratrici e dei lavoratori è esposta a tali minacce, significa che il solo quadro normativo non basta. La Convenzione stabilisce uno standard internazionale comune, obbliga gli Stati a monitorare il fenomeno, mantiene alta l'attenzione politica, promuove politiche aziendali più strutturate e rende più difficile un futuro indebolimento delle tutele».

La questione è stata discussa lo scorso 10 novembre dalla Commissione competente del Consiglio degli Stati, la quale si è detta favorevole alla ratifica delle due convenzioni OIL 190 e 191 e condivide il parere del Consiglio federale secondo cui la ratifica delle Convenzioni non solo non comporta nuovi obblighi per la Svizzera, ma rafforza la sua posizione nei negoziati per gli accordi di libero scambio. Una minoranza propone di non entrare in materia sull'oggetto.



LA «GYERMEKVASÙT» DI BUDAPEST

Migu Schneeberger

Si dice che ai papà piaccia giocare con il trenino dei bambini – sulla «Gyermekvasút» di Budapest, invece, è esattamente il contrario: qui sono i più piccoli a occuparsi della gestione di una grande ferrovia. Seguendo rigorosamente le regole e sotto la supervisione di una manciata di ferrovieri professionisti, i ragazzi si occupano di tutto affinché i treni circolino senza incidenti e nel rispetto degli orari. Costruita nel 1948 come «ferrovia dei pionieri» nell'Ungheria socialista, la linea, lunga poco meno di 12 km, è sopravvissuta al cambiamento politico del 1989; solo le uniformi e gli slogan sono stati adattati alla nuova realtà. Di giovani non ne mancano: il servizio come ferrovieri è molto ambito sia dalle ragazze che dai ragazzi, non da ultimo perché viene riconosciuto come periodo di scolarizzazione. La ferrovia a scartamento ridotto sulle colline sopra Budapest è in funzione tutto l'anno ed è una meta escursionistica molto frequentata. E no, le locomotive non sono guidate dai bambini, ma da macchinisti qualificati delle Ferrovie di Stato ungheresi.

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Dove si è svolta l'Assemblea dei delegati SEV AS?
a. Berna.
b. Coira.
c. Olten.

2. Quali trattative con FFS sono state interrotte?
a. Le trattative sulle indennità.
b. Le trattative sulle BAR.
c. Le trattative sull'obbligo di indossare il casco per il personale di locomotiva.

3. Dove è nato Jérôme Mugny?
a. Friburgo.
b. Ginevra.
c. Losanna.

4. Chi è il nuovo vicepresidente dell'USS?
a. Elisabeth Baume-Schneider.
b. Jan Weber.
c. Matthias Hartwich.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 1 dicembre 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 14/2026:

a/b/a/a

Il buono FSS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Jean-Paul Cotter,** di Vétroz, **membro della sezione PV Vallese.**

SULLE ORME DI …

Jérôme Mugny, impiegato del servizio clienti CJ e cassiere di sezione



JEAN-FRANÇOIS MILANI

Jean-François Milani
journal@sev-online.ch

Tranquillo e perseverante, Jérôme Mugny è un uomo che si dedica ai dossier: quelli dei «Chemins de fer du Jura» (CJ) e quelli della sua sezione sindacale. Da sempre ama i treni e il mondo dei trasporti pubblici, che apprezza soprattutto quando viaggia. Gestisce la cassa della sezione VPT del Giura da quasi 21 anni. Ama il collettivo e, guarda caso, è impegnato nell'organizzazione dell'Assemblea romanda della VPT di sabato 21 novembre a Saignelégier.

Originario di Friburgo, Jérôme, nato nel 1977, ha trascorso i suoi primi 22 anni ad Avry-sur-Matran. Dopo aver conseguito la maturità, ha intrapreso un apprendistato presso le FFS come addetto alla circolazione (2 anni), che ha svolto principalmente nelle stazioni di Moudon, Romont e Friburgo. Il mestiere, nella sua vecchia versione, gli piace: è ai comandi del Domino per la circolazione ferroviaria, svolge manovre sul campo e si occupa della clientela allo sportello. Dopo aver conseguito l'Attestato federale di capacità (AFC), approda per 8 mesi presso i Trasporti Pubblici dello Chablais, nel Canton Vaud. Appena arrivato a Villars-sur-Ollon, partecipa alla sua prima assemblea sindacale. Per la cronaca, il segretario sindacale dei TPC è un certo François Gatabin, futuro vicepresidente del SEV. Nella famiglia Mugny, è il primo ferroviere, ma suo padre è già sindacalista nel settore metallurgico

Già da giovanissimo, per Jérôme «ferroviere» significa viaggi, nuovi orizzonti, il fascino di paesi sconosciuti. «Ho viaggiato in tutta Europa, ovviamente in treno, alla scoperta di città, paesaggi o linee ferroviarie insolite. Mi sento perfettamente a mio agio nel conciliare la mia professione con il mio hobby principale. Ancora oggi mi piace consigliare i miei clienti, cercare soluzioni, organizzare itinerari affinché possano esplorare la rete ferroviaria europea in tutta tranquillità: ho l'esperienza pratica necessaria». La sua esperienza professionale la mette ora al servizio delle ferrovie del Giura. Entra a far parte dei Chemins de fer du Jura (CJ) nel marzo 2000; nello stesso anno viene nominato segretario del Comitato di sezione, proprio nel pieno della fase di definizione di un Contratto collettivo di lavoro. All'epoca i CJ erano una delle ultime compagnie a disporre di personale polivalente; lavorerà a turno in cinque delle nove stazioni, sia su binario a scartamento ridotto, sia su binario normale, come pure nella divisione d'esercizio, nella divisione finanziaria e infine nel servizio marketing. Con l'avvio delle attività del centro di gestione del traffico, Jérôme privilegia il contatto con la clientela alla stazione di Saignelégier, che offre un potenziale turistico eccezionale: biciclette, monopattini, racchette da neve, treni d'epoca, treni a vapore.

Nessuna sfida spaventa Jérôme: «Con la digitalizzazione, un'evoluzione inevitabile, la consulenza ai clienti è sempre più apprezzata, per aiutarli, servirli e soddisfarli. Presso i CJ sono rimasti aperti solo due sportelli (Saignelégier, Tramelan): bisogna mantenerli attivi». Jérôme ricopre il ruolo di responsabile vendite prodotti e distribuzione. In cosa consiste esattamente il suo lavoro? «Partecipo a diversi gruppi di lavoro nelle tre comunità tariffali, in collaborazione con i CJ (Onde Verte, Vagabond, Libero), il che mi porta a partecipare a circa 20 riunioni all'anno a Neuchâtel, Delémont o Berna, a volte in tedesco, lingua che parlo fluentemente. Insomma, un terzo del mio tempo. Organizzo inoltre i rilevamenti ufficiali, quattro periodi di sette giorni all'anno, sulla rete ferroviaria e di autobus dei CJ; tutto ciò in base a quanto richiesto dai committenti e dall'UFT. Un compito che assicuro già da 10 anni. Per garantire tutto ciò posso contare su una trentina di collaboratori (studenti, pensionati, lavoratori occasionali; i ricambi sono numerosi) per 20 prestazioni giornaliere. Con la formazione, la distribuzione dei piani di lavoro i controlli, le indennità, ecc… siamo a due terzi del tempo. Il successivo terzo del tempo lo dedico quindi allo sportello di Saignelégier e alla gestione delle tariffe. Per me, l'equilibrio è perfetto».

«Dovrei aggiungere anche un altro terzo – afferma scherzando – che in realtà sarebbe il mio impegno per il SEV su base volontaria, ovviamente». Cassiere di sezione da oltre 20 anni, osserva dei cambiamenti in questo compito e tra i membri: «All'inizio gestivo ingenti somme di denaro relative ai prodotti di SEV Assicurazioni, oltre alle quote sindacali. Ora, le uniche quote da incassare direttamente sono quelle dei membri pensionati. Constato che il passaggio alla pensione incide negativamente sulla fidelizzazione. È un peccato». E aggiunge: «Dobbiamo ricordare ai nostri futuri pensionati i vantaggi materiali e le relazioni sociali che rendono interessante rimanere iscritti al SEV. Il 50% dei lavoratori attivi dei CJ è sindacalizzato, dobbiamo fare di meglio. Come in ogni società, prevale l'individualismo. Attenzione, il «trumpismo» potrebbe causare ulteriori danni. Io stesso, essendo sposato, mi occupo anche della mia casa; il mio tempo è perciò limitato, ma viviamo tutti in una comunità di individui e di interessi, dobbiamo dare prova di unità e solidarietà».

Questo responsabile meticoloso nutre una profonda convinzione: nulla può sostituire il lavoro di squadra. Per rafforzare la partecipazione sindacale, insieme ad altri ha ideato delle mini-commissioni dedicate alle diverse professioni dell'azienda: dagli autobus ai treni: «Impegnarsi per sé stessi significa anche impegnarsi per gli altri. Per questo bisogna dialogare, capirsi e avere una visione d'insieme». Una filosofia che ha messo in pratica nelle ultime settimane. Il 21 novembre, Saignelégier ospiterà l'Assemblea romanda della VPT. Jérôme e la sua squadra sperano di riunire circa 150 compagni e compagne sindacalizzati. Un nuovo incarico che si è aggiunto all'agenda già fitta di impegni di quest'uomo che, da oltre 20 anni, porta avanti con la stessa perseveranza il settore ferroviario giurassiano e la vita sindacale.

IL COSTO DELLA VITA

Bertschy

