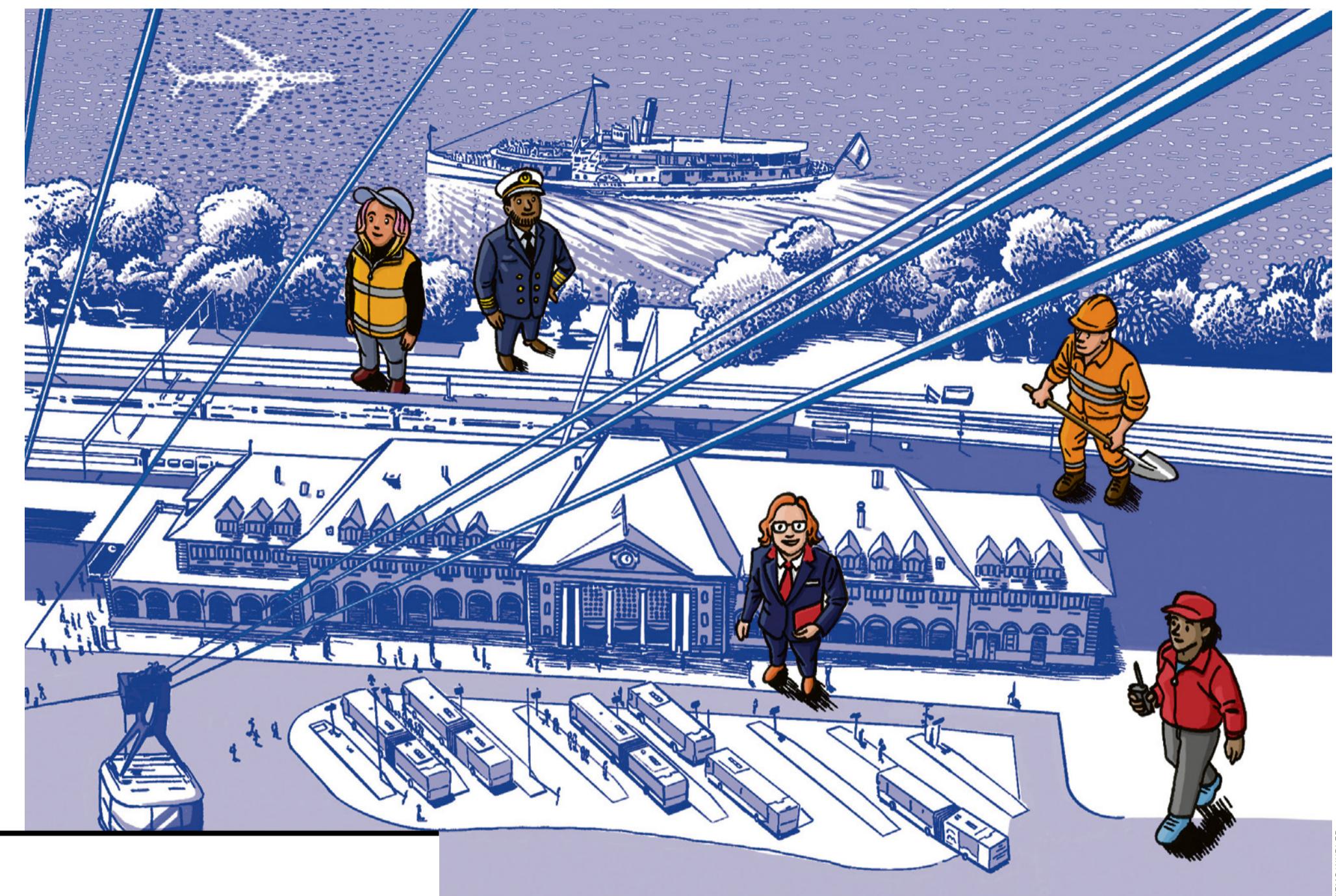


# SEVN.15

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



## RETROSPETTIVA E PROSPETTIVE

# Verso il 2026 con slancio

**Editoriale di Patrick Kummer,  
Vicepresidente del SEV**

► pp. 3 e 5

Il 2025 è stato ricco di sfide per il SEV. La situazione rimane particolarmente grave a FFS Cargo. Alcuni colleghi guardano al futuro con preoccupazione. Ciò che mi colpisce particolarmente è la forte identificazione di alcuni/e con organizzazioni come le FFS e FFS Cargo. Fanno parte della Svizzera, proprio come Swissair, il cui grounding l'ho vissuto da bambino in una famiglia di dipendenti Swissair. Situazioni che non devono ripetersi. Un trasporto merci ferroviario efficiente è assolutamente necessario in Svizzera. Dobbiamo mantenere e potenziare tali strutture con un sostegno finanziario a lungo termine.

Negli ultimi mesi si è discusso anche dell'assegnazione dei nuovi treni della S-Bahn a Siemens. Molto di ciò che è stato comunicato era polemico e inutile. Naturalmente anche noi avremmo desiderato un

rafforzamento della Svizzera come sede industriale. Partiamo dal presupposto che le FFS abbiano rispettato tutte le disposizioni e che l'assegnazione dell'incarico sia stata decisa sulla base di criteri oggettivi. La polemica non porta vantaggi per nessuno.

Dal punto di vista sindacale, va sottolineato con soddisfazione il risultato delle trattative BAR. Sono state impegnative, ma siamo riusciti a ottenere risultati che ora potranno essere valutati democraticamente dagli organi competenti e dai gruppi professionali interessati. Altro punto chiave: la campagna sulla sicurezza avviata quest'anno. La giornata d'azione del 3 settembre e la giornata per l'anniversario della Carta contro la violenza hanno dimostrato l'importanza della protezione del personale nel settore dei trasporti pubblici. Violenza, minacce e mancanza di rispetto non dovranno mai far parte della routine lavorativa: servono soluzioni sostenute da tutti gli attori coinvolti.

Per il futuro è chiaro: FFS Cargo ha bisogno di un sostegno politico efficace. Nell'ambito dell'attuale sviluppo della TTPCP, in Parlamento c'è l'opportunità di ridurre lo svantaggio strutturale dei costi della ferrovia. È necessario sfruttare appieno la TTPCP, un adeguamento automatico al rincaro e l'integrazione dei camion elettrici nel sistema di tassazione, senza sconti dal 2029. Il Consiglio federale e il Parlamento devono agire a favore di un trasporto merci ferroviario forte in tutta la Svizzera.

Nel 2025 abbiamo raggiunto molti obiettivi, ma altrettanti si profilano all'orizzonte. Insieme, anche nel 2026 ci impegheremo con determinazione per garantire un sistema ferroviario svizzero forte e condizioni di lavoro solide e sicure.

## 40 anni di lotta

La Commissione Donne del SEV celebra l'anniversario e guarda al futuro.

2

## 25 anni di Carta

50 aziende di trasporto e il SEV firmano la Carta contro la Violenza.

3 e 4

## 26 anni al SEV

Sulle orme di Tino Rogowski, tecnico e sindacalista purosangue.

12

## Buone Feste!

La redazione augura a tutti i lettori e le lettrici delle serene Feste, e a coloro che garantiscono il funzionamento dei trasporti durante le festività, un servizio piacevole. Buon 2026 a tutti! Il prossimo giornale SEV uscirà il 23 gennaio. Nel frattempo vi terremo informati sugli eventi importanti tramite il sito web, i social media e la newsletter.

## Il TCI resta a FFS Cargo

La revisione della legge sul trasporto merci approvata dal Parlamento a marzo prevede per il periodo 2026-2029 contributi federali pari a 260 milioni a favore degli operatori del traffico a carri singoli isolati (TCI). Le ferrovie interessate potevano presentare la propria candidatura all'UFT entro fine agosto. Si è candidata solo FFS Cargo, attuale operatore, con il quale l'UFT negozierà un accordo di prestazione. «Ora è necessario garantire che capacità e know-how siano assicurati nell'accordo per porre fine al calo del trasporto merci su rotaia», dichiara il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn (vedi pag. 5).

## Cargo in Ticino

Il 1 dicembre il Comitato contro lo smantellamento di FFS Cargo ha incontrato a Berna il Ceo delle FFS Ducrot, il responsabile del trasporto merci Muhm e la direttrice regionale di FFS Regione sud, Cattaneo. Le posizioni argomenti e rivendicazioni delle parti restano le stesse. Il Comitato ribadisce la preoccupazione per le decine di posti di lavoro di qualità in gioco e l'aumento insostenibile del traffico stradale in Ticino, posizione sostenuta anche dal Governo ticinese. Tanto più che a fine ottobre, incontrandolo, il Ceo delle FFS ha annunciato che con ogni probabilità sarà necessario un altro intervento nel nostro Cantone. Secondo il sindacalista SEV Giedemann «Le FFS hanno certamente delle opportunità per creare nuove occasioni occupazionali in Ticino, basta volerlo».

## Foto in posa

La foto di copertina dell'ultimo giornale (n. 14; 21 novembre) dedicata ai «40 anni della Commissione Donne» proviene dall'archivio SEV. È una foto in posa scattata negli anni '90 che mostra una donna agganciare due vagoni. Eravamo consapevoli che la donna in foto non indossava l'equipaggiamento di sicurezza necessario, ci scusiamo per non averlo dichiarato espressamente nel giornale.



MICHAEL SPAHR

## 40 ANNI DI COMMISSIONE DELLE DONNE

# Solidarietà e coraggio

**Michael Spahr**  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**120 partecipanti si sono riuniti al convegno giubilare della Commissione donne SEV all'Hotel Bern. La giornata ha offerto l'occasione di ripercorrere 40 anni di lotta per la parità, ma anche di guardare al futuro con spirito combattivo.**

«Quarant'anni di impegno per la parità, la solidarietà e la voce delle donne nei trasporti pubblici», accoglie così Sibylle Lustenberger le partecipanti e i partecipanti alla giornata di formazione della Commissione donne SEV del 28 novembre 2025 presso l'Hotel Bern. Sottolinea che non si tratta solo di una festa, ma anche di uno sguardo retrospettivo sulle lotte, sulle conquiste e sulla persistente necessità di questa commissione. Sibylle Lustenberger, da un anno responsabile per la parità e la formazione nel SEV, ricorda che la Commissione donne è da quarant'anni un luogo in cui le donne possono unire le proprie rivendicazioni e renderle visibili. Rende omaggio alle pioniere e ringrazia tutte le persone presenti per il loro instancabile impegno.

### I temi delle donne sono temi sindacali

Barbara Keller, vicepresidente del SEV, pronuncia un appassionato elogio della forza della solidarietà: «40 anni di coraggio, 40 anni di perseveranza, 40 anni di solidarietà tra donne che non sono mai disposte ad accontentarsi del secondo posto». Ricorda che per molto tempo le donne nei trasporti pubblici hanno lavorato senza uniformi adeguate, senza spogliatoi propri e spesso senza servizi igienici – e che nonostante ciò non hanno mai rinunciato. «Queste donne hanno infranto e continuano a infrangere barriere, e mostrano cosa significa in essenza il lavoro sindacale: non lasciarsi abbattere, unirsi e sostenersi reciprocamente». Sottolinea inoltre che molti

ostacoli persistono ancora oggi. Le donne sono tuttora troppo poche nelle posizioni dirigenziali, troppo spesso confrontate con aggressioni nella vita professionale quotidiana e ancora in difficoltà nel conciliare carriera e famiglia. «Le questioni delle donne sono questioni sindacali», afferma con forza Barbara Keller. «La Commissione donne sarà necessaria anche per i prossimi 40 anni.»

Perché proprio questo impegno sia importante, lo spiega anche Andrea-Ursula Leuzinger, membro di lunga data della Commissione donne e rappresentante delle donne nella sottofederazione dei pensionati PV: «Anche se alcuni uomini pensano che ormai abbiamo ottenuto tutto». Un'eco simile arriva da numerose pioniere della Commissione donne che prendono anch'esse la parola, come Danièle Dachauer, Doris Wysmann, Hanny Weissmüller, Edith Graf-Litscher, Karin Hofmann e Lucie Waser.

### Una storia movimentata

Il bilancio storico è affidato alla sindacalista e storica Rebekka Wyler. Negli ultimi mesi ha esplorato archivi, consultato vecchi verbali e fotografie e condotto numerose interviste. La sua ricerca mostra che già negli anni 1930 le donne erano presenti nei trasporti pubblici – come guardiane ai passaggi a livello, cuoche o sarte. Ma rimanevano una minoranza e dovevano unirsi per essere prese sul serio. Un volantino del 1971 affermava cautamente: «Vorremmo finalmente poter agire noi stesse o almeno contribuire a far sentire la nostra voce». Il momento non è casuale: poco prima era stato introdotto il diritto di voto per le donne. Nel 1983 il congresso del SEV accoglie la proposta di creare un gruppo di donne, nel 1984 iniziano i lavori e nel 1985 si tiene la prima giornata. Le donne vengono sostenute da uomini solidali come René Zimmermann e Nick Raduner, segretari sindacali che accompagnano il gruppo. All'epoca nel SEV non esistevano ancora segretarie sindacali e molti colleghi guardavano con scetticismo all'idea di una Commissione donne.

«A dire il vero, all'inizio non ero entusiasta di assumere questo compito», ricorda René Zimmermann, presente insieme a Nick Raduner. «Ma presto ho capito quanto sia importante dare fiducia e immedesimarsi, anche da un punto di vista sindacale, nelle realtà delle colleghe». Nick Raduner ricorda il primo sciopero delle donne del 1991, al quale partecipa con la figlia – un momento fondamentale che consacra definitivamente la Commissione donne.

Nel 1992 la Commissione donne si costituisce ufficialmente. Da allora si riunisce regolarmente, organizza giornate e formula rivendicazioni. I temi sono molteplici: molestie sessuali, carichi di lavoro, parità, violenza sul posto di lavoro. Sempre si tratta di rendere visibili le donne e portare le loro istanze nella politica sindacale. La retrospettiva mostra chiaramente che la Commissione donne non è mai stata solo un luogo di scambio. È e rimane un luogo in cui le donne trovano la propria voce, sviluppano fiducia in sé e modellano concretamente la politica. La giornata giubilare collega passato e presente – e guarda con decisione al futuro. Perché le sfide restano: conciliazione, rappresentanza, violenza quotidiana. Il messaggio della giornata è chiaro: solo insieme, passo dopo passo, rivendicazione dopo rivendicazione, è possibile trasformare un settore dei trasporti ancora largamente dominato dagli uomini.

### Workshop, torte e concerto

Il pomeriggio del congresso giubilare è interamente dedicato all'empowerment. Le/i partecipanti prendono parte a workshop su temi come il coraggio civile, le competenze di presentazione e la gestione dello stress. In seguito ci saranno una torta di compleanno e un concerto della band femminile The Sparklettes, ricco di umorismo e ironia femminista. Alla fine risuona un orgoglioso tributo: «Alle pioniere di ieri, alle combattenti di oggi e a tutte coloro che verranno. Ai prossimi 40 anni della Commissione donne. Alla solidarietà. Al coraggio. A noi».

**25 ANNI DI CARTA CONTRO LA VIOLENZA**

# «Priorità alla sicurezza del personale»

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

**Il 25 novembre, il Sindacato del personale dei trasporti SEV e le aziende del trasporto pubblico hanno solennemente rinnovato il loro impegno sottoscrivendo la Carta contro la violenza aggiornata. Una cinquantina di aziende del trasporto pubblico hanno aderito a questa iniziativa, lanciando assieme al sindacato un segnale forte in favore della difesa del personale e dei viaggiatori. La cerimonia, svoltasi a Berna, ha permesso anche di stilare un bilancio di questi 25 anni di impegno per una maggior sicurezza dei trasporti pubblici.**

«Nei trasporti pubblici, la sicurezza delle e dei clienti, ma anche quella del personale, deve beneficiare della massima priorità. Con le aziende leader del settore, puntiamo a una cultura di reciproco rispetto, per i passeggeri e per i dipendenti», ha dichiarato il presidente del SEV, Matthias Hartwich, ai 150 partecipanti alla giornata, per poi aggiungere: «Il nostro obiettivo è di avere un dialogo tra sa-

lariate e salariati, aziende, autorità politiche e di sicurezza che evitino a ogni persona di aver paura quando sale su un bus, un treno, un battello o un tram». Il SEV chiede che tale dialogo si svolga nell'ambito di una tavola rotonda.

Ueli Stückelberger, direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e rappresentante della parte padronale, ha tenuto a sottolineare che: «La violenza contro il personale e i viaggiatori è intollerabile. Per questo, imprese di trasporto e partners sociali, con l'incontro di oggi, vogliono inviare un segnale forte e chiaro contro di essa». Egli sostiene esplicitamente la richiesta del SEV di organizzare una tavola rotonda sulle misure contro la violenza nei trasporti pubblici.

## La nuova Carta rilancia gli impegni presi

Questa nuova edizione della Carta d'impegno, creata nel 2000, risponde all'incremento dei casi di aggressione registrato negli ultimi anni, in particolare durante e dopo la pandemia da Covid. Essa precisa il quadro giuridico, definisce in modo più chiaro violenza e aggressioni ed esige che anche

le aggressioni verbali vengano sistematicamente denunciate. Rivolge un'attenzione particolare alla violenza contro le donne nei trasporti pubblici e prevede che ogni anno venga elaborato un bilancio dei progressi conseguiti.

È quindi appropriato che l'evento si svolga il 25 novembre, Giornata internazionale contro la violenza sulle donne. Lo sottolinea Sybille Lustenberger, responsabile delle pari opportunità del SEV.

## Uno sguardo a 25 anni della Carta d'impegno contro la violenza

L'evento di Berna ha permesso anche di ripercorrere l'evoluzione dalla sottoscrizione della prima Carta d'impegno, 25 anni fa. A quel tempo, le aziende si erano impegnate a costituire gruppi di lavoro paritetici per documentare i casi di aggressione ed elaborare possibili soluzioni. Una pietra miliare importante è stata posata nel 2007, con l'introduzione dell'articolo 59 nella legge sul trasporto viaggiatori (LTV), che impone di perseguire d'ufficio ogni aggressione. Erwin Jutzet, all'epoca consigliere nazionale del PS, ha svolto un ruolo importante nell'adeguamento della

LTV. Ha presentato in Parlamento una mozione che ha portato alla modifica della legge. Anche lui era presente all'evento. (Nota della redazione: quattro giorni dopo l'evento è venuto a mancare l'ex granconsigliere friborghese, consigliere nazionale e consigliere di Stato Erwin Jutzet. Il SEV esprime le sue più sentite condoglianze ai familiari). Siccome ancora oggi non tutti i cantoni applicano in modo uniforme questa regola, SEV e UTP hanno inviato una lettera ai 26 ministeri pubblici per esigere il perseguitamento sistematico degli atti di violenza e delle minacce rivolte al personale dei trasporti pubblici.

«La Carta d'impegno è l'espressione stessa dello spirito del rapporto tra le parti sociali: ascoltare, dialogare e, infine, agire», ha sottolineato Gilbert D'Alessandro nel suo intervento. Questo autista di bus e sindacalista puro sangue è stato uno dei promotori della Carta d'impegno nel 2000 e ha contribuito anche alla sua evoluzione. A tutti i presenti è apparso chiaro che l'impegno in favore di un clima di rispetto nei trasporti pubblici continuerà anche dopo la firma della Carta d'impegno. Petra Breuer, vicedirettrice dell'Ufficio federale dei traspor-

ti, ha aggiunto: «Occorrono sempre attenzione, determinazione e persone disposte ad agire».

Sono impressionanti le testimonianze dei presenti e dei colleghi in un video che racconta delle aggressioni subite nella vita lavorativa quotidiana. I rappresentanti delle aziende di trasporto presenti sottolineano che stanno facendo tutto il possibile. A questo proposito, ci sono anche commenti critici da parte del pubblico. Ad esempio, viene criticato il fatto che sui treni non vi sia ancora un accompagnamento doppio sistematico.

Sia per i datori di lavoro che per i lavoratori presenti è chiaro che la violenza e le aggressioni sono un problema sociale che non può essere risolto solo con questa carta e con l'impegno ad attuarla. Non si tratta solo di un problema svizzero, ma purtroppo anche di una sfida europea, afferma Livia Spera, segretaria generale della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF. È quindi necessaria una collaborazione che vada oltre i confini nazionali. Per il SEV e tutti i presenti è chiaro che una carta da sola non basta, occorrono molte azioni che ora devono seguire alle parole.

Altre foto e citazioni seguono a p.4.



© MANUFRIEDERICH

**Con la riforma «AVS 2030», il Consiglio federale intende rinunciare all'incremento dell'età pensionabile, dopo che lo scorso anno tale misura è stata chiaramente respinta con il 75% dei voti contrari. Inoltre, vuole estendere l'obbligo di versare i contributi AVS alle indennità giornaliere in caso di malattia e infortunio e porre fine all'elusione dell'obbligo contributivo tramite dividendi eccessivi. Ma desidera anche limitare ulteriormente le possibilità di pensionamento anticipato, cosa che l'USS rifiuta categoricamente, in particolare per le persone con una lunga carriera.**

Sebbene le aziende di trasporto regionale viaggiatori necessitino di 3.850 milioni di franchi di indennità dalla Confederazione per gli anni 2026–2028, come rivelato da un'indagine dell'UFT, il Consiglio federale ha chiesto al Parlamento una riduzione di 485 milioni per motivi di risparmio. Il Consiglio degli Stati ha voluto, in prima lettura, aumentare tale importo di ulteriori 160 milioni, ma la proposta è stata respinta per un soffio dal Consiglio nazionale. Al momento della chiusura di questo numero, non era ancora certo se il Consiglio degli Stati riesca a ottenere tale aumento.



I tagli al trasporto regionale viaggiatori aumentano la pressione sul personale.

**MATTHIAS HARTWICH risponde**

## Bilaterali: sui binari svizzeri, diritto svizzero

?

Nelle ultime settimane, i partiti e le associazioni hanno reso nota la loro posizione sugli accordi bilaterali III con l'Unione europea. Qual è concretamente la posizione del SEV sugli accordi con l'UE?

Anche il SEV ha presentato la sua risposta alla procedura di consultazione del Consiglio federale. La nostra posizione è e rimane chiara: in Svizzera devono valere condizioni di lavoro svizzere: «su binari svizzeri, diritto svizzero». Per noi questo significa: priorità al traffico caddenzato, riconoscimento dei biglietti svizzeri (abbonamento semestrale e annuale), nessuna ingerenza dall'esterno nel traffico interno alla Svizzera, sovranità sulle tracce ferroviarie in Svizzera, possibilità di cooperazioni come già avviene oggi. Per noi, l'elemento centrale nell'eventuale ammissione di imprese straniere nel traffico ferroviario internazionale di viaggiatori su lunghe distanze è il seguente: le condizioni di lavoro dei dipendenti delle imprese ferroviarie che assicurano questi trasporti devono essere conformi alle condizioni svizzere.

Dobbiamo però anche dire che la Svizzera ha promesso l'apertura del traffico transfrontaliero già oltre vent'anni fa. Non si tratta quindi di decidere se aprire il traffico ferroviario transfrontaliero di passeggeri – e solo quello –, ma come farlo e a quali condizioni. E in questo senso crediamo di fare tutto il possibile.

Nel quadro della consultazione abbiamo anche ribadito in modo molto chiaro i nostri paletti: il pacchetto sarà accettato solo se saranno soddisfatte le condizioni sopra menzionate. Ci stiamo impegnando con tutte le nostre forze per raggiungere questo obiettivo, attraverso colloqui con la politica, le imprese e l'UFT. Abbiamo ancora molta strada da fare, soprattutto per quanto riguarda il controllo del rispetto dei salari e degli orari di lavoro svizzeri. Lo abbiamo comunicato chiaramente anche alla politica. Non c'è nulla da discutere: non ci bastano belle parole, abbiamo bisogno di garanzie concrete per poter dire sì alla fine.

Matthias Hartwich è il presidente dell'SEV. Hai domande? Scrivici all'indirizzo giornale@sev-online.ch

## CITAZIONI SALIENTI

# Che sia solo l'inizio

**Veronica Galster**  
veronica.galster@sev-online.ch

**Molte le cose dette in sala e gli input lanciati durante la giornata di commemorazione per i 25 anni dalla firma della prima Carta contro la violenza. Di seguito alcune tra le più significative, che ben riassumono il lavoro fatto in questi anni e quello che ancora c'è da fare.**

**Gilbert D'Alessandro,**  
**presidente centrale VPT**

«Un percorso irto di ostacoli, ma un successo innegabile! Oggi, guardando indietro, possiamo misurare il cammino percorso: la violenza nei trasporti non è più un tabù, ma un tema sociale; la legge offre finalmente una protezione giuridica alle vittime; sindacati, imprese e autorità pubbliche hanno imparato a lavorare fianco a fianco».

**Matthias Hartwich,**  
**presidente del SEV**

«Ora dipende dal lavoro nelle aziende: dai consigli di amministrazione, dalle risorse umane, dalla collaborazione con le commissioni del personale e dai sindacati. Da questo punto di vista, la Carta è un inizio, non un punto d'arrivo».

**Livia Spera,**  
**segretaria generale ETF**

«Il 60% delle donne che lavorano nei trasporti pubblici ha subito una qualche forma di violenza, sia dai clienti che dai colleghi e dai superiori. Per eliminare la violenza bisogna agire alla radice del problema».

**Petra Breuer, vicedirettrice UFT**

«L'UFT sostiene chiaramente l'obiettivo di proteggere i collaboratori dalla violenza. L'attuazione spetta alle imprese di trasporto. L'articolo 2 della legge federale sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto

(LFSI; RS 745.2) obbliga le imprese concessionarie a mantenere organi di sicurezza nella misura necessaria alla protezione dei viaggiatori, dei dipendenti, delle merci trasportate, delle infrastrutture e dei veicoli, nonché a garantire il regolare funzionamento del servizio».

**Janine Truttmann,**  
**Accompagnatrice treno, ZPV**

«Ho subito diverse aggressioni e devo ammettere che non vado più in treno con la stessa leggerezza. È importante parlare delle aggressioni subite, che lasciano delle cicatrici difficili da guarire».

**Sibylle Lustenberger,**  
**Commissione Donne SEV**

«Un problema di fondo è che sessismo e molestie, se non sono fisiche vengono banalizzate o la vittima viene addirittura colpevolizzata. Questo porta a non avere più il coraggio di denunciare».



Collaborazione tra i rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori: il presidente dell'UTP Renato Fasciati e il presidente del SEV Matthias Hartwich.

© MANU FRIEDRICH



Angelo Stroppini con il Direttore delle FART Claudio Blotti e il responsabile HR Stefano Zoppi.



Il segretario sindacale SEV Thomas Giedemann con il Direttore di AMSA Ivano Realini.



Il segretario sindacale SEV Pedro Bento (dx) con il Direttore di TPL e FLP Roberto Ferroni (al centro) e il responsabile HR Alessio Snozzi (sx).



Il segretario sindacale SEV Thomas Giedemann con il Direttore generale di Tilo Denis Rossi.



Singole aziende di trasporto hanno firmato la Carta in loco, ad esempio la Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO).



Il segretario sindacale SEV Angelo Stroppini con il Direttore delle Autolinee Bleniesi Stefano Malingamba.

© MANU FRIEDRICH

## TRASPORTO MERCI ATTRAVERSO LE ALPI SVIZZERE

# Ristabilire la rotta del trasferimento

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

«Negli ultimi due anni, il trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi ha perso slancio», scrive il Consiglio federale nell'ultimo rapporto sul trasferimento per il periodo da luglio 2023 a giugno 2025. Per rimediare, vuole ampliare i percorsi alternativi alla linea ferroviaria della valle del Reno, sostenere finanziariamente il traffico combinato ed estendere la TTPCP agli autocarri elettrici. Secondo ProAlps, tuttavia, per rilanciare il trasferimento occorrono ulteriori provvedimenti.

Il comunicato stampa del Consiglio federale sul rapporto sul trasferimento indica che tra il 2022 e il 2024 la quota del trasporto merci alpino su rotaia è scesa del 2,6%, raggiungendo il 70,3%. Per il 2025, si prevede un ulteriore calo. L'associazione di protezione dell'arco alpino Pro Alps (ex Iniziativa delle Alpi) aggiunge che dal 2021 la quota del trasporto su rotaia è diminuita addirittura del 4%, mentre il numero di transiti di camion attraverso le Alpi è aumentato, raggiungendo le 960.000 corse, 310.000 in più rispetto al limite fissato dalla legge di 650.000 camion/anno. Inoltre, fra poche settimane, verrà prematuramente abbandonata l'autostrada viaggiante (RoLa), che finora trasportava circa 70.000 camion all'anno. Molti di questi rischiano di tornare sulle strade alpine, portando il numero dei transiti oltre il milione già nel 2026.

«Queste cifre dimostrano in maniera inconfondibile che la politica di trasferimento modale è in crisi», af-

ferma Simon Burgunder, coordinatore politico del SEV. «Occorre pertanto un chiaro impegno politico in suo favore».

### Provvedimenti del Consiglio federale

Secondo il Consiglio federale, il motivo principale del ritorno su strada del traffico merci è da ricercare nella lentezza dell'ammodernamento delle linee di accesso settentrionale alle NTFA. «E dove le linee vengono modernizzate, i numerosi cantieri e la mancanza di capacità delle linee alternative compromettono la qualità e la produttività del trasporto ferroviario merci», precisa la comunicazione del governo. «La Confederazione promuoverà quindi anche nei prossimi anni un rapido ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria dei paesi limitrofi».

La limitazione più marcata per il traffico merci attraverso le Alpi tra i porti del Mare del Nord e l'Italia è posta dalla linea tedesca della valle del Reno, la cui tratta tra Karlsruhe e Basilea verrà ampliata a quattro binari solo verso il 2040. Per questo motivo, il Consiglio federale punta all'ampliamento entro il 2028 della tratta tedesca Stoccarda – Singen e del suo prolungamento in Svizzera da Sciaffusa a Oerlikon e Othmarsingen. Aggirando il trafficato nodo di Zurigo, essa fornirà al traffico merci un percorso alternativo, decongestionando la linea della valle del Reno. Dovrebbe poi essere potenziata anche la linea sulla sponda sinistra del Reno. Svizzera e Francia hanno già firmato una dichiarazione d'intenti, ma il calendario dei lavori non è ancora definito.

Infine, il Consiglio federale inten-

de agire mediante ulteriori incentivi finanziari affinché i trasporti finora effettuati con la RoLa passino nella massima misura possibile al traffico combinato non accompagnato (trasporto di semirimorchi, container e casse mobili su rotaia; TCNA). «La definizione concreta di questi incentivi però manca ancora», critica Simon Burgunder. «E se vogliamo veramente trasferire i trasporti dell'attuale RoLa, bisogna intervenire rapidamente».

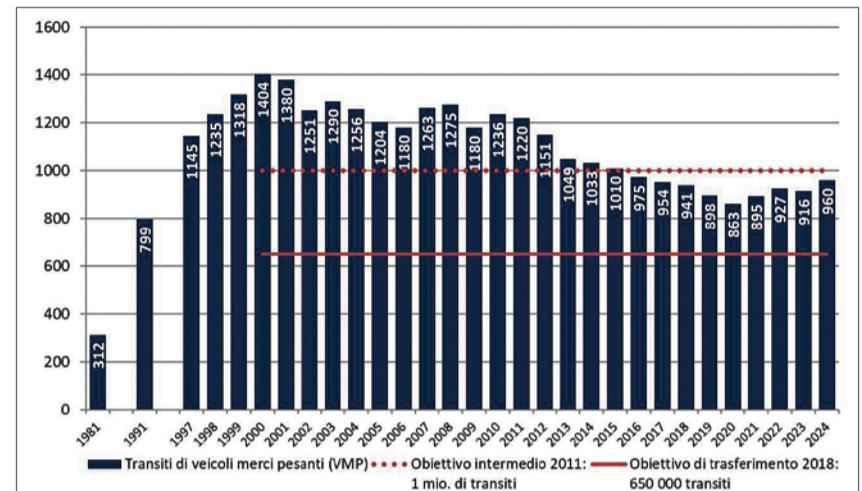
Per rendere la ferrovia maggiormente concorrenziale nei confronti della strada, risulta ancora più importante l'intenzione del Consiglio federale di riformare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), che concretamente vuole estendere dal 2029 anche agli autocarri a trazione elettrica. Questo progetto sarà sottoposto al Consiglio nazionale nella sessione invernale in corso.

### Occorrono ulteriori misure

Nonostante le misure del Consiglio federale, è probabile che gli autocarri che attraversano le Alpi continuino a crescere. Per riavvicinarsi all'obiettivo di trasferimento su rotaia, occorrono misure supplementari. Il SEV appoggia le richieste di Pro Alps:

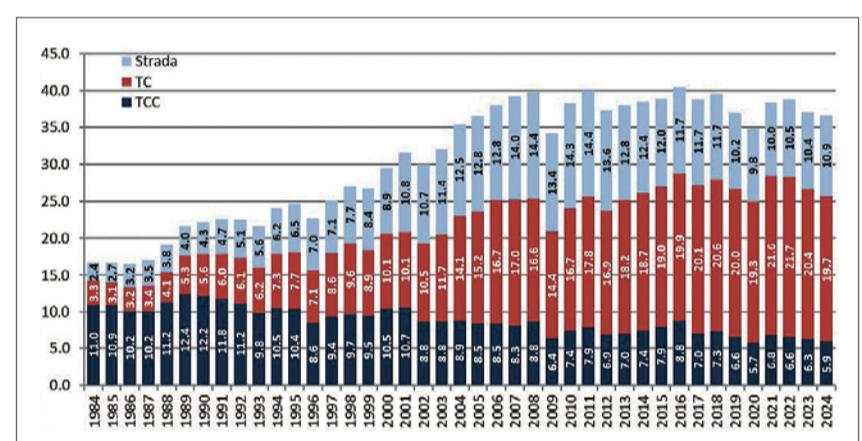
- Oltre a estendere la TTPCP ai camion elettrici, bisogna portare questa tassa ai limiti massimi concordati con l'UE e fare in modo che questi importi vengano adeguati automaticamente all'inflazione;

- I fondi finora destinati alla RoLa devono restare a disposizione del trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi, ad esempio tramite una riduzione dei prezzi delle tracce ferroviarie, in modo da evitare che i ca-



Corse di mezzi pesanti (oltre 3,5 tonnellate) attraverso le Alpi in migliaia, 1981–2024.

RAPPORTO SUL TRASFERIMENTO 2025



Traffico merci attraverso le Alpi su ferrovia (traffico combinato e a carri isolati) e su strada, in milioni di tonnellate, 1984–2024.

RAPPORTO SUL TRASFERIMENTO 2025

mion della RoLa tornino in massa su strada;

- Le imprese ferroviarie di trasporto merci devono essere equamente indennizzate in caso di chiusure o interruzioni di linea;

- I trasporti di merci pericolose sulle strade alpine devono essere vietati, in particolare sul passo del Semiponte, dove esiste già un tunnel ferroviario che rappresenta un'alternativa molto più sicura;

- La politica di trasferimento deve essere rafforzata anche per il traffico di import/export e nel trasporto interno, che generano la maggior parte delle corse di autocarri attraverso le Alpi.

### Parlamento chiamato in causa

«I provvedimenti chiesti da Pro Alps sono necessari per rilanciare la politica di trasferimento del traffico su rotaia», spiega Simon Burgunder.

«Oltre all'estensione della TTPCP agli autocarri elettrici, è particolarmente importante che la tassa venga rapidamente portata ai massimi consentiti dall'accordo sui trasporti terrestri con l'UE». La commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale ha richiesto in una mozione di applicare questo aumento già per il 1° gennaio 2027.

Burgunder critica anche i tagli proposti dal governo al fondo infrastrutturale ferroviario (FIF): «La situazione sulle linee di accesso tedesche conferma ancora una volta l'importanza di un'infrastruttura solida e performante per avere un traffico ferroviario affidabile ed efficiente. Non possiamo quindi, sotto nessun pretesto, permetterci di risparmiare sul mantenimento delle strutture e ogni taglio al FIF sarebbe un segnale politico miope, che può avere conseguenze molto gravi».

### Quota del trasporto merci su ferrovia in calo

Nel 2024, le prestazioni del traffico merci su strada e ferrovia si sono attestate complessivamente (quindi non solo nel traffico alpino) a 26,1 miliardi di tonnellate/chilometro (t/km), con un calo minimo dello 0,1% rispetto all'anno precedente. Lo ha comunicato in novembre l'ufficio federale di statistica (UST), rilevano però come il traffico su strada è au-

mentato dell'1,4% rispetto al 2023, raggiungendo i 16,5 miliardi di t/km, mentre il traffico ferroviario è calato del 2,6%, fermandosi a 9,6 miliardi di t/km. Queste evoluzioni discordanti hanno portato la quota del traffico stradale al 63% (+1), mentre la quota della ferrovia è scesa al 37%.

Secondo l'UST, questo calo del traffico merci è in primo luogo da

ascrivere ai numerosi cantieri su linee importanti, ai quali si sono giunti i danni del maltempo che, nell'estate del 2024, hanno interrotto la produzione industriale, riducendo i quantitativi di merci che si prestano al trasporto su ferrovia. Nel 2024, l'esportazione di merci tramite ferrovia ha raggiunto i limiti più bassi dal 2008.

mentalmente un quadro di protezione adeguato per tali processi. È vero che FFS Cargo si impegna a rispettare il CCL e reagisce in modo comprensivo e correttivo quando vengono segnalati casi di attuazione errata. Tuttavia, vengono soppressi posti di lavoro, ridotte diverse capacità a lungo termine e accettata consapevolmente un'ulteriore perdita di clienti.

Naturalmente, le FFS e FFS Cargo non sono le sole responsabili di questo sviluppo negativo. La concorrenza sleale con la strada, unita all'obiettivo politico di raggiungere l'autosufficienza economica, crea un dilemma. È vero che ora vengono investiti milioni nel trasporto merci su rotaia. Allo stesso tempo, però, FFS Cargo viene ancora una volta profondamente riorganizzata e ridimensionata, nonostante tutte le riorganizzazioni precedenti non abbiano mai (!) raggiunto gli obiettivi prefissati, né in termini di volume né di redditività.

Nella sua risposta alla mozione 25.4147 «Garantire il livello delle prestazioni di FFS Cargo (...), il 26 novembre il Consiglio federale ha proclamato che il trasporto merci su rotaia non è un servizio pubblico, facendo riferimento al carico libero senza discriminazioni per i concorrenti e alle offerte pervenute per la convenzione sulle prestazioni 2026-2029 per il trasporto di carri singoli. In realtà, però, è pervenuta una sola offerta: quella di FFS Cargo. Considerata l'emergenza del trasferimento modale, non servono professioni di fede nelle illusioni della concorrenza, ma decisioni politiche per orientare il traffico merci e buone offerte da parte di FFS Cargo invece che tagli!

Philip Hadorn è segretario sindacale SEV e dirige, tra l'altro, il team Cargo

### IL COMMENTO di Philipp Hadorn

## FFS Cargo deve crescere, non ridursi

Mentre gli obiettivi di trasferimento continuano a non essere raggiunti, le FFS stanno sottoponendo la propria filiale di trasporto merci FFS Cargo a una delle più grandi cure dimagranti della sua storia. Con G-enesis si intende semplificare e ridurre i servizi, trasferire i costi sui clienti e, con una logica

## CONGRESSO FEMMINISTA USS

# Molestie sessuali: è un problema strutturale!

**Yves Sancey, mit SGB und Work**  
yves.sancey@sev-online.ch

**La rivalutazione dei salari delle donne, una migliore conciliazione tra vita professionale e familiare, la tutela della salute specifica delle donne e la lotta contro le molestie sessuali sono al centro dell'agenda sindacale. Le delegate al congresso USS invitano ad avviare sin da ora i preparativi per un nuovo sciopero femminista il 14 giugno 2027.**

I ricchi scambi e la grande varietà di proposte e risoluzioni discusse durante i due giorni, il 21 e il 22 novembre al Congresso femminista dell'USS, dimostrano quanto sia ancora lunga la strada da percorrere per raggiungere la parità sul lavoro. Che si tratti della lotta contro le discriminazioni o le molestie sessuali, della parità salariale, della conciliazione tra vita professionale e vita familiare o della tutela della salute sessuale e riproduttiva, permangono importanti lacune che devono essere colmate.

Oltre alla disparità salariale, il congresso femminista dell'USS ha posto l'accento sulla salute e la sicurezza sul lavoro per le donne e le persone queer, come pure sulla violenza sessuale. Agota Lavoyer, nota esperta di violenza sessuale nella Svizzera tedesca, ha presentato nella sua relazione dati allarmanti sulle molestie sessuali: il 97% delle donne è vittima di molestie negli spazi pubblici. Questo dato riguarda la Germania, ma è abbastanza probabile che la situazione delle donne in Svizzera, dove mancano dati precisi, non sia molto diversa (65% nel 2019).

Quasi mezzo milione di donne (430.000) sono state violente in Svizzera, secondo un'extrapolazione dati forniti da gfs.bern risalenti al 2019 (18 % su un campione di circa 4.500 donne di età superiore ai 16 anni). Si tratta di una cifra enorme e mostruosa. «Abbiamo un problema», sottolinea Agota Lavoyer. «E non si tratta di un problema isolato, è strutturale! Le esperienze di violenza sessuale sono ovunque e onnipresenti», precisa. Anche le molestie sessuali

sono molto diffuse sul posto di lavoro. La metà delle lavoratrici ne è già stata vittima. Gli autori, ricorda, sono principalmente uomini (nel 95% dei casi). Naturalmente, non tutti gli uomini sono stupratori, ma quasi tutti gli stupratori sono uomini. Questo deve far riflettere. Non si tratta di sessualità, ma di dominio e potere. Le esperienze delle donne vanno dal sessismo quotidiano e dalle battute alle molestie indesiderate e alle aggressioni sessuali, passando per gli stupri e i femminicidi. Le aggressioni fisiche sono possibili solo perché esiste una certa normalizzazione di questa violenza, innanzitutto a livello verbale, che viene tollerata, banalizzata e minimizzata. Gli uomini, e noi colleghi sindacalisti, abbiamo qui un ruolo molto importante da svolgere per assumerci le nostre responsabilità, riflettere su questa cultura dello stupro utile a rafforzare una posizione di potere e rompere questo ciclo di violenza. Devono impegnarsi per non perpetuare un sistema che esercita la sua violenza sulle nostre madri, sorelle, figlie, amiche o colleghi. La violenza



di genere non è un tema che riguarda solo le donne, ma anche gli uomini.

Le molestie sessuali esistono in tutte le professioni: negli uffici, nelle officine o nei cantieri, nel settore alberghiero e della ristorazione, nei trasporti, nel settore sanitario e sociale. Il congresso femminista dell'USS chiede quindi, tra l'altro, regole e misure chiare in tutte le aziende, controlli delle disposizioni di protezione da parte delle ispezioni del lavoro e campagne di prevenzione re-

golari. La violenza e le molestie sul posto di lavoro possono anche avere effetti negativi sulla salute delle donne, arrivando in casi estremi fino all'inabilità permanente al lavoro. Inoltre, le donne devono affrontare una serie di rischi per la loro salute sul posto di lavoro, molto più dei loro colleghi maschi, come gli effetti della menopausa e i dolori mestruali. Ciò offre spunti di riflessione in vista dello sciopero femminista del 14 giugno 2027.



La delegazione SEV al Congresso femminista dell'USS.

YVES SANCEY

## COLPI DI DIRITTO

# Il mio datore di lavoro indaga



**Servizio giuridico del SEV**

**Tutti sono agitati: sono state inviate convocazioni a una decina di colleghi. Due membri del team hanno allertato le risorse umane perché ritengono che il loro superiore abbia fatto commenti discriminatori a causa della loro origine. Il loro datore di lavoro ha quindi deciso di condurre un'indagine per determinare se debbano essere pronunciate sanzioni. Quali principi verranno applicati?**

Va innanzitutto precisato che il dipendente ha un dovere di lealtà nei confronti del proprio datore di lavoro che lo obbliga a fornire informazioni veritiera e complete su tutti gli aspetti essenziali della propria attività professionale. Il dipendente ancora vincolato al proprio datore di lavoro da un contratto di lavoro è tenuto a sottoporsi a un'indagine interna e ad accettare in particolare di sottoporsi a un interrogatorio.

Tale indagine può essere condotta da un team interno all'azienda

(ma indipendente dalle persone coinvolte nel caso in questione) o tramite un terzo esterno. In ogni caso, è l'articolo 328 del Codice delle obbligazioni, relativo alla protezione della personalità del lavoratore, che fungerà da guida per identificare le modalità da rispettare in ogni caso specifico. Tutto il personale beneficia di questo articolo 328 CO, che impone al datore di lavoro di trovare un equilibrio tra gli interessi della persona accusata e quelli delle altre persone - querenti o testimoni - la cui identità non dovrà in linea di principio essere comunicata alla persona accusata.

Se viene redatto un verbale o registrata la discussione, la persona interrogata deve esserne informato all'inizio del colloquio. Essa avrà il diritto di ottenerne una copia. Il resto della documentazione relativa all'indagine non le sarà necessariamente trasmessa, poiché gli articoli 20 e 26 della legge federale sulla protezione dei dati consentono, se necessario, di limitare, ma non di sopprimere, il diritto dell'indagato di essere informato, rispettivamente il suo diritto di accesso ai dati che lo riguardano.

Sebbene sia generalmente riconosciuto che la convocazione debba lasciare al dipendente interessato tempo sufficiente per prepararsi, l'applicazione per analogia delle garanzie procedurali penali alle indagini condotte dai datori di lavoro di diritto privato è stata esplicitamente esclusa dal Tribunale federale (nella sentenza 4A\_368/2023 del 19 gennaio 2024). Tuttavia, i CCL possono concedere diritti procedurali a favore dei lavoratori e delle lavoratrici, come il diritto di essere accompagnati, previsto dall'articolo 41 capoverso 5 del CCL quadro delle imprese di trasporto pubblico del Cantone di Vaud. I datori di lavoro di diritto pubblico, come le FFS o la BLS, dovranno rispettare le garanzie della procedura amministrativa, il che implica che la persona accusata avrà in particolare il diritto di essere ascoltata sui fatti che le vengono contestati e di essere accompagnata da una persona di fiducia.

Se vi viene richiesto di partecipare a un'indagine interna e avete dei dubbi sulle modalità messe in atto dal vostro datore di lavoro, o se desiderate essere assistiti, non esitate a contattare il SEV.

## METTI LIKE, PUBBLICA, CONDIVIDI

# Già messo un like oggi?

**Renato Barnetta.** La presenza sui social media è quasi indispensabile per i sindacati. Per questo motivo, durante la giornata dedicata alla formazione, la Gioventù SEV si è concentrata su come attirare i giovani verso le tematiche sindacali attraverso i social media. Il giovane politico Flavien Gousset ha guidato i partecipanti nel suo interessante workshop attraverso il mondo dei «like».

«I contenuti dei social media devono essere realizzati in modo professionale, ma non devono sembrare troppo professionali», spiega Flavien Gousset ai partecipanti. La sua affermazione può sembrare strana, ma a quanto pare è così che funziona il mondo dei reel e delle storie. Il workshop sui social media ha convinto fin dall'inizio. Dopo pochi minuti, i partecipanti erano già immersi in questo mondo e discutevano animatamente dei casi di studio presentati dall'ex responsabile dei social media del PS, Flavien Gousset. Quest'ultimo ha anche spiegato come sono strutturate e funzionano le diverse piattaforme. A prima vista, infatti, i vari post sulle diverse piattaforme sembrano molto simili. Ma per quanto riguarda il tipo di diffusione, l'età degli utenti e i gruppi target, Tiktok, Facebook, Instagram e Youtube differiscono in modo essenziale, spiega Flavien Gousset.

Con la sua vasta esperienza e le sue conoscenze approfondite, l'esperto guida i partecipanti attraverso i social media.

so il workshop e mostra loro aspetti interessanti del mondo dei social media. In questo modo rompe con il modo di pensare conservatore e motivata a provare cose nuove. Copiare le idee degli altri è assolutamente consentito, sottolinea Flavien Gousset: «Se un video funziona, non esitate a copiare l'idea».

### Rischi ed effetti collaterali

Nonostante l'entusiasmo dei partecipanti per le conoscenze acquisite, Flavien Gousset sottolinea anche alcuni aspetti critici. Le grandi piattaforme di social media hanno infatti un grosso problema: il legame tra gli interessi delle aziende tecnologiche e la politica. Lo si è visto chiaramente di recente, quando Zuckerberg e compagni hanno corteggiato Donald Trump per evitare di subire svantaggi economici a causa delle sue decisioni politiche. Alla fine, le piattaforme dei social media sono orientate al profitto. «Ciononostante, non possiamo fare a meno di utilizzare le grandi piattaforme dei social media per i nostri scopi», sottolinea Flavien Gousset.

Nella seconda parte, i partecipanti hanno potuto provare direttamente e mettere in pratica gli input dell'esperto in un breve video. «Abbiamo potuto immergervi completamente nella materia. I partecipanti erano molto motivati», racconta la segretaria sindacale Stefanie Fürst, aggiungendo: «Mi sono piaciuti molto gli esempi pratici».

## HELVETIA

# Sicuri durante le festività

**Come sono assicurato se l'albero di Natale prende fuoco?**

Durante il periodo dell'Avvento e del Natale, in Svizzera si verificano circa cinque volte più incendi domestici rispetto al resto dell'anno.

**Il pericolo maggiore: le candele**

Se le fiamme delle candele si avvicinano ai rami di una corona dell'Avvento secca, all'albero di Natale, ai cuscini o alle tende, una piccola fiamma può rapidamente trasformarsi in un incendio violento. Se desiderate utilizzare candele vere, è importante mantenere fresco l'albero di Natale, posizionare le candele con attenzione e non perderle di vista.

Anche gli apparecchi elettrici spesso causano incendi. Soprattutto durante la cottura e la preparazione dei cibi, è fondamentale non distrarsi e tenere sotto controllo fornelli e forno. Le luci decorative devono essere controllate per eventuali danni prima dell'uso e i modelli più vecchi devono essere sostituiti per evitare cortocircuiti.

**Se nonostante tutto scoppia un incendio: mantenere la calma e chiedere aiuto**

In caso di incendio, ogni secondo conta. Chiamate i vigili del fuoco al numero 118 e mettete in sicurezza tutte le persone e gli animali, senza mettere a rischio voi stessi. In pochi minuti, una stanza può essere completamente avvolta dalle fiamme.

**Queste assicurazioni sono importanti**

I danni all'edificio, le operazioni di spegnimento e i costi conseguenti sono coperti, in caso di incendio, dalla polizza obbligatoria di assicurazione degli edifici nella maggior parte dei cantoni. Per gli immobili in affitto, l'assicurazione può rivalersi sugli inquilini che

hanno causato il danno. Se giustificato, la loro assicurazione di responsabilità civile privata coprirà la parte del danno, ma solo se non vi è stata negligenza grave o se questa è stata assicurata separatamente.

I danni agli arredi della casa sono coperti dalla vostra assicurazione mobiliare. Assicuratevi che la somma assicurata sia sufficientemente alta, altrimenti le prestazioni potrebbero essere ridotte.

**Una consulenza professionale è importante**

Con un comportamento prudente e la giusta copertura assicurativa, nulla ostacola festività serene e sicure. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale di Bellinzona, e i suoi colleghi del team di consulenza SEV saranno lieti di verificare con voi la copertura assicurativa adeguata. Ulteriori informazioni sono disponibili su [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).



In partenariato con

**helvetia** A  
La Sua Assicurazione svizzera

**ASSEMBLEA DEI DELEGATI USS**

# Difendere la Legge sul lavoro!



**Michael Spahr/USS.** L'Assemblea dei Delegati dell'Unione Sindacale Svizzera, riunitasi il 5 dicembre, è stata dominata dagli attuali attacchi del Consiglio nazionale alla Legge sul lavoro. I delegati hanno deciso all'unanimità: nessuna estensione del lavoro domenicale, nessun allentamento dei tempi di riposo, nessun prolungamento dell'orario di lavoro. Se il progetto verrà adottato come deciso dal Consiglio nazionale, l'USS lancerà il referendum.

La delegata SEV e presidente LPV Hanny Weissmüller ha precisato: «La domenica libera dal lavoro non è un lusso, bensì un diritto conquistato. Sotto la copertura della flessibilità si vogliono abbattere i limiti – passo dopo passo, fine settimana dopo fine settimana. Questo mina il riconoscimento del nostro lavoro domenicale – e mette sotto pressione le nostre indennità per il weekend». Il personale dei trasporti, che già oggi deve lavorare la

domenica, rischierebbe di perdere le proprie indennità, teme Hanny Weissmüller, che aggiunge: «Giornate troppo lunghe e tempi di riposo ridotti sono veleno per la concentrazione e la resistenza».

Anche il vicepresidente SEV Pablo Guarino ha usato parole chiare: «Sminuire il lavoro domenicale è pericoloso: minaccia i tempi di riposo, le indennità e il diritto alla vita privata». Giornate lavorative di 17 ore, come vorrebbe consentire il Consiglio nazionale? «Sarebbe un passo indietro senza precedenti e metterebbe gravemente a rischio la salute dei lavoratori e delle lavoratrici. Questo è inaccettabile – e se il progetto dovesse andare avanti, lo combatteremo!». Una legislazione sul lavoro che prescriva una flessibilità permanente e senza regole «Indebolirebbe la tutela dei lavoratori e metterebbe la loro salute in secondo piano. Questo non è tollerabile!».

**SOTTOFEDERAZIONI ZPV E TS**

# Riunione congiunta dei comitati sul Pilatus



**Susanne Kratzer.** Ogni anno i comitati delle Sottofederazioni ZPV e TS si danno appuntamento per uno scambio reciproco. Questa volta il programma ha preso inizio con una assai interessante visita al deposito della Pilatusbahn ad Alpnachstad.

L'idea di Eduard Locher di costruire una ferrovia sul Pilatus divenne realtà nel 1889, inizialmente tuttavia solo fino al punto in cui veniva superata la massima pendenza del 48 per cento. Bisogna dimostrare che il sistema con due ruote a cremagliera orizzontali funzionasse effettivamente. La visione dell'ingegnere si dimostrò fattibile, poiché le automotrici a vapore riuscirono in ciò che sembrava impossibile, mettendo così a tacere le voci degli scettici. Con grande spirito pionieristico venne poi realizzato anche il tratto rimanente fino al Pilatus Kulm. La ferrovia del Pilatus fu inaugurata il 4 giugno 1889 e da allora porta i suoi passeggeri in modo affidabile su e giù per il ripido pendio della montagna. L'esercizio fu elettrificato nel maggio del 1937 e da giugno 2023 circolano moderne automotrici; ancora oggi però vengono effettuate corse con carrozze nostalgiche per ammirare la nascita del sole.

Nel corso della visita guidata sono state fornite molte informazioni interessanti, tra l'altro sulle sfide che comportano il vento e la meteo ma anche l'impiego di nuovi veicoli. Il know-how di collaboratori di lunga data è di

importanza fondamentale in un'impresa come questa e non può essere completamente sostituito con le più moderne tecnologie o le conoscenze degli esperti costruttori di ferrovie. Quella che è la ferrovia a cremagliera più ripida al mondo ci ha poi portati in vetta al Pilatus. Oltre allo spettacolare panorama sulle montagne circostanti e il Lago dei Quattro Cantoni, durante la corsa abbiamo avuto modo di assistere al geniale sistema di scambi e alla non meno impressionante manovra di incrocio di quattro automotrici passeggeri.

Una volta giunti al Pilatus Kulm siamo stati deliziati sia dal punto di vista culinario sia dal sole splendente. Accanto a tutto questo vi è stato ovviamente anche il tempo per uno scambio reciproco, tanto più che fra la grande pressione al risparmio, le continue riorganizzazioni e le trattative in corso sulle BAR, per le due sottofederazioni non mancano certo le sfide. Dopo aver esaurito i punti all'ordine del giorno, abbiamo intrapreso la discesa verso Kriens e con un ultimo stop intermedio a Fräkmüntegg ci siamo nuovamente immersi nella nebbia. Nemmeno questa tuttavia avrebbe potuto rovinare il ricordo di una giornata tanto interessante e accompagnata dal bel tempo.

Un grande grazie va agli organizzatori e al personale delle ferrovie del Pilatus, per le spiegazioni sull'azienda e lo scambio di esperienze.

**SOTTOFEDERAZIONE PERSONALE LAVORI TICINO**

# Formazione sulla LDL



Il 4 dicembre alla Casa del Popolo di Bellinzona si è tenuto il corso sulla LDL organizzato dal SEV e dedicato ai membri della Sezione Lavori Ticino. Il corso è stato tenuto dal segretario sindacale Thomas Giedemann.

## SOTTOFEDERAZIONE PERSONALE LAVORI TICINO

# Cantieri sempre aperti

**Ferruccio Noto.** «Occorre riconoscere che, oggi, un successo sindacale può anche essere quello di riuscire a difendere una posizione acquisita, e non solo di ottenere dei miglioramenti». Non ha venduto fumo Michael Buletti di fronte ai circa 40 presenti all'assemblea autunnale della sezione SEV Personale Lavori del 16 ottobre al Millefiori di Giubiasco.

Subentrato a Urs Huber quale responsabile SEV per la divisione FFS Infrastruttura, nonché membro del team negoziiale SEV per salari e indennità, Michael Buletti, per la prima volta ospite di un'assemblea della sezione Personale Lavori Ticino, si è presentato rendendo conto delle proposte pendenti di miglioramenti puntuali del CCL recepite su iniziativa della sezione e approvate dalla Conferenza CCL: si tratta dell'adeguamento dell'indennità di lavoro in galleria, dell'indennità pasti, dello stralcio del raggio dei 15 minuti e del riconoscimento dell'indennità per pasto anche al domicilio di servizio (deliberate dalle scorse assemblee sezionali). A queste si aggiunge l'ulteriore proposta per un rafforzamento del prepensionamento per i lavori usuranti, accolta in via generica per essere elaborata.

Tutte queste proposte non possono essere negoziate nel quadro di trattative di rinnovo del CCL FFS visto che quello attuale è stato prorogato fino al 2028, ma in maniera puntuale. In tale contesto, se non si trovano altri mezzi per fare pressione sulla controparte, per riuscire a ottenere dei miglioramenti che comportano comunque oneri finanziari è necessario fare delle concessioni. In caso di mancato accordo, infatti, continua semplicemente a valere lo stato attuale. In concreto si tratta di trovare «possibilità di risparmio» da concedere in contropartita alle FFS che allo stesso tempo non rappresentino un sacrificio per il personale. Queste trattative verranno condotte a inizio 2026, alla conclusione di quelle attualmente in corso di revisione delle BAR.

L'assemblea ha accolto con un caloroso appaluso la comunicazione dell'elezione di Andrea Statti nella Commissione centrale del SEV Personale Lavori. Si tratta dell'organo

direttivo esecutivo della sottofederazione, che di fatto è quello che si confronta più direttamente con le istanze superiori, sia interne del sindacato (ad iniziare dal Comitato SEV) che nei rapporti con FFS Infrastruttura. La sezione due anni fa aveva presentato una proposta di modifica dello statuto della sottofederazione, che avrebbe reso vincolante una rappresentanza delle regioni linguistiche in quest'organo, con la motivazione che (oltre che per le ragioni di rappresentanza delle minoranze) dalla Romandia e dalla Svizzera italiana poteva provenire il contributo di una diversa «sensibilità sindacale» e modo di intendere il confronto con l'azienda, che dalla nostra base si vuole più determinato. La proposta venne respinta nel 2024 dall'assemblea dei delegati della sottofederazione, dove fece blocco la componente svizzero-tedesca (5 sezioni a 3). Come deliberato successivamente dall'assemblea sezionale, al comitato era stato conferito l'incarico di cercare e presentare un candidato competente e valido dal Ticino da proporre. Ciò ha permesso di poter far passare la candidatura presentata, incostituibile sotto questo profilo, nonostante il problema linguistico...

Il segretario sindacale SEV Pedro Bento, che assiste preziosamente la sezione, ha infine effettuato una presentazione generale sul secondo pilastro. Dall'assemblea è stato quindi posto l'auspicio che vengano tenuti corsi di formazione più approfonditi, in particolare sul tema del sistema di previdenza in Svizzera. Il comitato si attiverà con l'istituto di formazione sindacale Movendo, che offre gratuitamente agli affiliati dei sindacati USS un corso all'anno in un ampio ventaglio di ambiti, affinché vengano organizzati corsi di formazione anche in italiano. Verrà effettuato un sondaggio tra i membri della sezione su quale tipologia di corso proporre, e si cercherà di motivare anche le altre sezioni SEV ticinesi a tal proposito.

Come si addice a un settore in cui si lavora 365 giorni all'anno e per 24h su 24, i cantieri sono sempre aperti! Quando nel 2016, con circa 200 affiliati nella sezione, il comitato aveva illustrato in occasione di

un'assemblea sezionale il proprio programma dichiarando l'obiettivo di arrivare a 250 membri dopo 4 anni, qualche dubbio tra i presenti era stato espresso: tra i membri attivi, per lo più non più giovanissimi, emergeva nelle discussioni costantemente la frustrazione per il fatto che tra i colleghi, in particolare i più giovani, vi fosse troppo «individualismo» e mancanza di senso di solidarietà, e di conseguenza mancanza di interesse per il sindacato. Non detto espressamente: l'obiettivo sembrava illusorio.

Nel 2020 esso invece venne raggiunto! Quando con l'entrata in carica del nuovo comitato l'obiettivo comunicato è stato quello di raggiungere i 300 membri entro la fine del 2024, la reazione non fu molto diversa... Sebbene con un po' di ritardo, la cifra è stata invece raggiunta. Concretamente, ciò significa che circa il 50% dei collaboratori e delle collaboratrici nel settore organizzativo della sezione in Ticino sono affiliati al SEV, ovvero grosso modo il grado di organizzazione generale nel personale FFS. Per la fine del 2028, l'obiettivo dichiarato è di raggiungere i 400 membri. Esso può sembrare ottimistico ed è sicuramente ambizioso, ma realistico. È stato infatti definito un chiaro concetto di reclutamento e rafforzamento dell'organizzazione della struttura di milizia, che va ben al di là del semplice principio del "membro recluta membro" e che tiene conto da un lato della complessa struttura dell'ambito organizzativo con la pluralità dei vari settori (VU, AEP, EN, ESP, INT, NAT, etc.) e l'eterogeneità dei relativi servizi specialistici, e dall'altro che è necessario poi garantire al nuovo affiliato anche la "prima assistenza" con una rete di persone di fiducia sul terreno e nei vari posti di lavoro. L'attuazione di questo concetto ha potuto finora essere avviata, ma per poterne ulteriormente sviluppare le potenzialità occorre che le limitate risorse del comitato sezionale possano essere sostenute dall'impegno di colleghi e colleghi nei rispettivi luoghi di lavoro e gruppi professionali. L'appello rivolto ai presenti in occasione dell'assemblea sezionale è perciò più che mai valido.

**Servizio Stampa RPV.** Durante la riunione ordinaria della Commissione centrale (CC) del 10 novembre a Sciaffusa sono state discusse, tra le altre cose, anche le varie newsletter delle FFS e di FFS Cargo.

Il sondaggio sul personale 2025 solleva alcune domande sui risultati ottenuti e comunicati. Le valutazioni non comprensibili e dettagliate danno adito a discussioni, poiché a nostro avviso mostrano un quadro nettamente diverso nei singoli team rispetto a quanto comunicato dalle FFS.

Presso FFS Cargo, la domanda generale che ci si pone è la seguente: qual è l'obiettivo delle FFS nel settore del trasporto merci?

Le FFS desiderano raggiungere un'offerta economicamente sostenibile nel trasporto merci e, secondo le previsioni, entro il 2050 il trasporto merci in Svizzera dovrebbe crescere di circa un terzo. Le FFS intendono trasferire il più possibile su rotaia, garantendo al contempo i posti di lavoro, rafforzando l'approvvigionamento del Paese e sostenendo gli obiettivi climatici. È evidente che le FFS hanno avviato una trasformazione del trasporto merci, che sarà attuata gradualmente fino al 2033. A tal fine si investirà in locomotive e carri merci moderni e standardizzati, si punterà maggiormente sull'automazione e si elaborerà un nuovo modello di produzione in collaborazione con i clienti.

Con questo riorientamento, le FFS intendono garantire a lungo termine un trasporto merci ferroviario rispettoso del clima e i relativi posti di lavoro. I posti di lavoro non più necessari saranno soppressi in modo socialmente sostenibile. Proprio su questo punto, noi come

sindacato dovremo sicuramente tenere gli occhi ben aperti e sostenere i colleghi interessati con tutti i mezzi e le possibilità a nostra disposizione.

Altri temi trattati sono stati: affiliazione all'RPV (1116 membri) e attualità delle sezioni. Dace Handke (sezione Thurtal) si candiderà alle elezioni della Commissione Donne RPV in occasione dell'Assemblea dei delegati (AD) 2026. Anche nel 2026 l'attenzione sarà focalizzata sull'acquisizione di nuovi membri e sul mantenimento di quelli attuali. Nei prossimi anni ci saranno numerosi pensionamenti in tutti i settori professionali, il che non faciliterà il mantenimento, né tantomeno l'aumento, del numero di membri.

Per il personale di manovra, anche il costante calo delle offerte di servizi presso, per esempio, FFS Cargo, come pure le fluttuazioni nel traffico viaggiatori, hanno un impatto determinante. Il risultato attuale delle trattative BAR sul trasporto passeggeri, datato 10 novembre 2025, sarà probabilmente accettato o respinto dai membri interessati in occasione di una votazione generale nel primo trimestre del 2026. Durante l'assemblea dei delegati del 2025, la sottofederazione RPV ha approvato una mozione in merito.

La Giornata per i macchinisti B100 si terrà il 26 ottobre 2026 e i colleghi interessati dovranno già segnare questa data sul proprio calendario.

Con questa relazione, anche per la sottofederazione RPV il 2025 volge lentamente ma inesorabilmente al termine. Auguriamo a tutti voi un sereno periodo dell'Avvento, un felice Natale e buon anno nuovo in salute.

## VPT FERROVIA RETICA, GRUPPO PENSIONATI

# Il Comitato è al completo



Marco Berger come nuovo presidente e Hausi Wiesendanger come nuovo segretario sono stati eletti all'unanimità dai 25 colleghi presenti. Grazie mille per la vostra disponibilità a guidare il gruppo dei pensionati e a mantenerlo in vita.

Christian Roffler, Felix Murk e Roland Maron festeggiano il loro 50° anniversario. È sempre bello rendere omaggio ai colleghi, perché si vede da quanto tempo fanno parte del SEV. Felix Murk e Hanspeter Trepp sono stati premiati e ringraziati per il loro pluriennale lavoro nel comitato direttivo.

Durante l'assemblea si è discusso anche della cassa pensioni della RhB. Si può dire che la PK-RhB sta andando molto bene.

Al termine dell'incontro ci siamo ritrovati in compagnia per un caffè e una fetta di torta.

**Roger Tschirky.** L'assemblea del gruppo VPT Pensionati della RhB si è tenuta il 20 novembre 2025 a Thusis.

Si è discusso delle attività annuali, sono state esaminate le questioni statutarie e si è pianificato il futuro.

Ci sono stati due momenti salienti: da un lato è stato completato il comitato direttivo e dall'altro sono stati festeggiati tre colleghi per i loro 50 anni di appartenenza al SEV.

**Dagli ombrelli alle polo, dalle borse a tracolla ai coltellini tascabili ...**



Nel nostro **negozi online** troverete tanti fantastici articoli SEV.

Ora potete pagare i vostri ordini con **carta di credito, PostFinance e Twint.**



[www.sev-online.ch/shop](http://www.sev-online.ch/shop)

## SOTTOFEDERAZIONE PV

# Cercare nuove vie per il reclutamento

**Alex Bringolf.** La riunione del Comitato centrale di Olten è stata aperta dal PC Roland Schwager, che ha salutato i membri del CC e il collega Toni Feuz del SEV. Per la PV il reclutamento di nuovi membri è importante e se ne discute praticamente a ogni incontro con i presidenti sezionali. Sono sempre tanti i soci che al momento di lasciare la vita attiva dimisionano dal SEV invece di passare alla PV. Al pensionamento vengono a cadere molti temi legati alla professione, per es. il tempo di lavoro, le vacanze e la retribuzione. I neopensionati sono per la maggior parte ben integrati nella società e hanno dimestichezza con il mondo digitale. Anche la PV è ben situata a livello di società, le sezioni propongono numerosi eventi a livello regionale. Essa cura inoltre buone relazioni con le istituzioni di previdenza e può aiutare in caso di problemi. Come PV ci opponiamo del resto alla discriminazione dovuta all'età, ad esempio quando ci vogliono escludere da determinate votazioni. Noi ci impegniamo per la nostra generazione più anziana affinché non venga promossa solo l'intelligenza artificiale. La nostra intelligenza deve continuare a esistere. Non accettiamo supinamente che vengano soppressi i pagamenti in contanti o le offerte analogiche. Su questo e su altri temi oggi il CC valuta nuove strade.

Mentre le persone più anziane continuano a usare i media cartacei, i pensionati più giovani preferiscono far uso dei media digitali. Quindi dovranno essere disponibili nel formato digitale anche le nostre informazioni. Il calo degli affiliati e di chi si mette a disposizione per attività di volontariato tocca anche altre associazioni e ambiti; ci siamo forse posti obiettivi sbagliati o troppo ambiziosi?

Conosciamo le necessità dei neopensionati e siamo anche in grado di rispondervi? Il Comitato centrale PV ha valutato questo argomento e rifletterà sui passi da compiere.

Continua a far discutere il passaggio delle FVP allo SwissPass (SP). Dopo alcune difficoltà iniziali e le necessarie indicazioni dei Servizi FVP e della PV, ora le procedure sembrano andare meglio. Anche le sezioni offrono il loro aiuto, a Ginevra ad esempio sono stati organizzati due pomeriggi informativi. Le domande finora scaturite trovano risposta in un ulteriore contributo della PV. Le voci di una possibile soppressione del metà-prezzo si sono sospitate dopo la secca smentita di Alliance SwissPass (ASP). Come CC seguiremo la questione, che potrebbe toccare l'intesa sulle FVP a suo tempo siglata nel 2022.

Anti-aging, un termine di moda che indica le pratiche per rallentare l'invecchiamento. Tra intelligenza artificiale e digitalizzazione, chi non vuole o non può tenere il passo corre il rischio di essere vittima del cosiddetto «ageismo», ossia la discriminazione basata sull'età. Roland Schwager e Alex Bringolf hanno potuto ascoltare interessanti relazioni su questa tematica ai festeggiamenti per i 35 anni della FARES. Quali sono le prospettive di una moderna politica della vecchiaia? Come affronta questo fenomeno la PV e come è coinvolta nei vari consensi? Una vera sfida per il nostro Comitato centrale.

Da alcuni mesi i premi di cassa malati sono riscossi alla scadenza, di regola il primo di ogni mese. Il sistema non permette alcun adattamento. Per pagare i premi quando viene versata la pensione, Atupri raccomanda di passare al sistema e-Bill, che consente di fissare autonomamente la data dell'addebito.

## PROGETTO DI AIUTO ALLO SVILUPPO RIUSCITO

# Inaugurata scuola in Togo

**Patrick Rouvinez.** Dopo un'intensa fase di progettazione, costruzione e impegno costante, l'11 luglio 2025 è finalmente arrivato il grande giorno: la nuova scuola, in grado di accogliere 300 alunni della scuola primaria, è stata inaugurata in pompa magna a Lama Poudé (Togo).

### Discorsi, musica e speranza

Bambini, famiglie, rappresentanti della comunità locale e ospiti provenienti dalla Svizzera si sono riuniti intorno alla nuova scuola. La giornata dell'inaugurazione è stata caratterizzata da discorsi commoventi, musica tradizionale, danze e il gioioso vocare degli scolari. Un momento che dà speranza e mostra tutto ciò che la solidarietà internazionale può realizzare.



### Grazie alle sottofederazioni SEV

Un grande ringraziamento da parte di Patrick e Lucienne Foyeme Rouvinez (che hanno avviato e diretto il progetto 2023) al SEV, alle sottofederazioni BAU, RPV, VPT e ZPV, nonché ai numerosi membri che hanno contribuito alla realizzazione di questo progetto con le loro donazioni!



## GIOVANI SEV FERROVIA RETICA

# Golf e avventura



Da sinistra - fila dietro: Alea Hartmann e Riccarda Roffler; fila centrale: Jan Künig, Manuel Stöcklin, Kyle Form e Timon Wisler; fila davanti: Marco Zwahlen e Victoria Abt.

**Timon Wisler.** Il 7 novembre abbiamo fatto una gita all'Adventure Arena Ottenbach. Poco dopo le 10, il nostro gruppo è partito da Coira. Già sul treno per Affoltern a.A. abbiamo avuto conversazioni molto interessanti e divertenti.

Arrivati ad Affoltern, siamo andati al ristorante Löwen per rifocillarci, dopo il pranzo abbiamo preso l'autobus per Ottenbach, dove siamo stati accolti cordialmente e il divertimento ha potuto avere inizio. La stru-

tura era molto avvincente e varia. In alcune buche la pallina doveva essere lanciata nella buca con un cannone oppure la mazza veniva utilizzata come stecca da biliardo. In una buca era necessario persino un soffiatore per foglie per far entrare la pallina nella buca il più rapidamente possibile.

Dopo l'emozionante e combattuta partita, siamo tornati a Zurigo, dove ci siamo goduti un meritato aperitivo prima di tornare definitivamente a casa.

## SOTTOFEDERAZIONE PV

# Integrazione delle FVP sullo SwissPass

**Info PV.** È importante distinguere tra i prodotti SwissPass e FVP. Informazioni e risposte sullo SwissPass (SP) si trovano al sito: [www.swisspass.ch](http://www.swisspass.ch), dove invece non sono fornite indicazioni sulle FVP. Raggiungere sullo SP si possono avere anche agli sportelli dei tp e nei Centri viaggiatori (meglio prenotare per una consulenza). Qui viene dato anche l'aiuto necessario per allestire un conto SwissPass e per ordinare lo SwissPass come carta o nel formato digitale.

Nello scritto informativo che le FFS hanno inviato a metà ottobre sul passaggio delle facilitazioni di viaggio per il personale (FVP) è riportato un altro indirizzo Internet per l'allestimento del conto SwissPass e l'ordinazione dello SwissPass in rete. In seguito è a questo sito che dev'essere fatto il collegamento dello SP con le FVP.

Eventuali domande sui prodotti FVP vanno rivolte al Contact Center di Briga o al Servizio FVP della rispettiva impresa. È pure possibile avere informazioni sulle FVP agli sportelli e nei centri viaggi.

### Raccomandazione di Alliance SwissPass

Per quanto possibile, tutti dovrebbero ordinare lo SwissPass entro fine anno, anche in caso di tessere FVP blu valevoli oltre questo termine. Solo se è stato attivato un conto SwissPass sarà infatti possibile avere una tessera sostitutiva, ad esempio in caso di smarrimento della stessa. Da gennaio 2026 non saranno più emesse tessere blu o abbonamenti sostitutivi.

### Domande e risposte (FAQ)

Pensionati e familiari senza indirizzo di

posta elettronica: chi non possiede un indirizzo e-mail deve per forza rivolgersi a uno sportello servito dei tp (stazione) o un Centro viaggiatori. Presso questi ultimi è buona cosa prenotare. Una volta ricevuto lo SwissPass si deve comunicare il numero di cliente che vi è riportato al Servizio FVP della propria azienda, che procederà al collegamento delle FVP.

**Procedure per la verifica dell'identità:** fare una foto del documento d'identità chiara e precisa. Ciò non è possibile se davanti all'obiettivo si tengono oggetti o le dita della mano. Appoggiare il documento su una superficie neutra e regolare bene la distanza per la foto, onde evitare che i contorni siano sfocati.

**Scelta del browser e immissione di dati:** sono accettati tutti i browser conosciuti, anche Firefox e altri. In caso di mancato funzionamento, può essere necessario modificare le impostazioni o controllare le autorizzazioni. Tenere a portata di mano tutte le informazioni necessarie quali numero del documento ecc. Se l'inserimento dei dati si prolunga troppo, per esempio per la ricerca di un numero o altro, è possibile che il programma si interrompa. In seguito bisogna ricominciare da capo.

**Foto passaporto:** è possibile scattare un selfie anche se si portano gli occhiali. È però importante evitare i riflessi, per esempio se la foto è fatta col flash. Anche con gli occhiali, gli occhi devono essere ben visibili. Se una delle condizioni previste non viene soddisfatta, bisogna ripetere il selfie, altrimenti la foto viene rifiutata. Si tratta di una procedura automatica che può risultare lunga e impegnativa.

## VPT

**20.01.**

### Giornata Navigazione

La VPT vi invita a partecipare alla giornata del settore Navigazione.

**Quando?** 20 gennaio, dalle 10.15.

**Dove?** Come di consueto, la giornata si svolgerà su un battello della SGV a **Lucerna**.

**27.01.**

### Giornata Ferrovia e Turismo

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

**Quando?** 27 gennaio 2026 dalle 10:15

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

**Iscrizioni:** tramite i presidenti delle sezioni.

**Quando?** 20 gennaio, dalle 10.15.

**Dove?** Come di consueto, la giornata si svolgerà su un battello della SGV a **Lucerna**.

**24.02.**

### Giornata Autobus

La Sottofederazione VPT organizza la giornata del settore autobus.

**Quando?** Martedì **24 febbraio 2026**.

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

**Iscrizione:** presso i presidenti di sezione.

Maggiori info sul sito: [vpt-online.ch](http://vpt-online.ch)

## LPV Ticino

**02.-03.03./31.08.-01.09.**

Corso di preparazione agli esami periodici

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

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

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

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

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

**Iscrizioni:** sul sito [movendo.ch](http://movendo.ch) >>Kurse >> SEV Kurse für Lokpersonal

## Formazione

**05.03.**

### Prepararsi al pensionamento

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

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

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

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

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

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

**Costi:** Gratuito per i membri SEV.

**Iscrizioni:** sulla pagina del SEV [sev-online.ch/it/aktuell/agenda/](http://sev-online.ch/it/aktuell/agenda/)

# Agenda 15/25

## CONDOLIANZE

La sezione VPT Sottoceneri esprime le sue più sincere condoglianze a **Remo Notarfrancesco** per la perdita del caro papà.

## IMPRESSIONUM

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

ISSN 2624-7836.

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

Editore: SEV, [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Renato Barnett, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler

Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 0115, [gjornale@sev-online.ch](mailto:gjornale@sev-online.ch)

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, [mutation@sev-online.ch](mailto: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](mailto:zeitung@sev-online.ch), [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

**Prestampa:** CH Regionalmedien AG

**Stampa:** CH Media Print AG, [chmediaprint.ch](http://chmediaprint.ch)

**Prossima edizione:** venerdì **23 gennaio 2026**

**Chiusura redazionale:** 13 gennaio, ore 10.00.

## DIFESA DEL SERVIZIO PUBBLICO

# Non lasciamo segare a metà la nostra RSI



**USS/SEV.** Il 3 dicembre l'Unione sindacale svizzera (USS) Ticino e Moesa è scesa in campo in vista della campagna contro l'iniziativa «Duecento franchi bastano» al voto l'8 marzo 2026. Se accettata, l'iniziativa prevede meno entrate per la SSR per circa 800 milioni di franchi. Per i sindacati significherebbe la fine di una RSI che produce sul territorio della Svizzera italiana.

L'USS Ticino e Moesa è compatta nel rifiutare l'iniziativa e, con essa, il modello di società che implicitamente persegue. «Siamo decisamente contrari perché l'iniziativa è programmaticamente un attacco al servizio pubblico. È un tassello di una strategia più ampia. L'ultimo in ordine di tempo di una lunga serie di interventi politici volti a indebolire le istituzioni pubbliche svizzere e i servizi ai cittadini», ha detto Renato Minoli, presidente dell'USS Ticino e Moesa in conferenza stampa.

Gli ha fatto eco il segretario sindacale del SEV Pedro Bento: «Come quando difendiamo FFS Cargo o abbiamo difeso le Officine, oggi siamo di fronte a una scelta che segnerà il futuro del servizio pubblico. Quelle battaglie che in passato hanno dimostrato che il bene comune si difende quando la società prende coscienza. Oggi tocca alla RSI».

Già oggi la SSR è confrontata con importanti tagli, ma questa iniziativa preoccupa maggiormente i sindacati: se accettata, rappresenterebbe un duro colpo per identità e rappresentatività della Svizzera italiana. L'invito è a «Non lasciar segare a metà la nostra

RSI». «Ci sono radio e televisioni segate a metà, e non funzionano più se sono segate a metà. Non è che funzionano a metà. Per la Svizzera italiana questo è un po' il destino, perché non si tratta di dimezzare, ma si rischia di perdere la produzione sul nostro territorio e quindi perdere la quasi totalità della presenza sul nostro territorio. L'esempio che è stato fatto in queste settimane e che trovo molto calzante è proprio quello della RTR attuale, come prospettiva. E questo preoccupa molto e dovrebbe preoccupare tutta la cittadinanza e tutta la regione», ha spiegato ai microfoni del *Quotidiano* della RSI Riccardo Mattei, segretario regionale del Sindacato svizzero dei media (SSM).

Un voto favorevole l'8 marzo rischia infatti di tradursi in licenziamenti importanti e in una forzata centralizzazione della produzione oltre Gottardo. «Verrà prodotta in gran parte probabilmente a Zurigo, dove verrebbe centralizzato tutto. Qui rimarrebbe un piccolo presidio, ma si rischia di perdere professionalità, rilevanza e anche la voce, perché una radio e una televisione che non sono più sul territorio giornalmente non potrebbero fare lo stesso lavoro che fanno oggi», ha sottolineato Mattei.

«Come USS non difendiamo la SSR perché ci piace – ha concluso Minoli – la difendiamo perché fa parte dell'infrastruttura democratica del Paese. Senza informazione indipendente, senza servizi pubblici, senza la consapevolezza di essere comunità, la democrazia è solo una parola vuota, senza valore».

## CORRIGENDUM

Nel *giornale SEV* n. 14, l'articolo «Previdenza professionale: i prelievi di capitale e le opzioni sono un problema» presentava un modello di rendita che garantisce la protezione del capitale in caso di decesso prematuro dopo il pensionamento. Questo modello non è offerto dalla cassa pensioni BVK, come erroneamente indicato, ma da Profond. Ci scusiamo per questo errore.

## Giornale del SEV

### Pianificazione 2026

L'anno prossimo il giornale del SEV tornerà a essere pubblicato ogni tre settimane, con una lunga pausa estiva di sette settimane.

N° 1	23 gennaio	N° 9	10 luglio
N° 2	13 febbraio	N° 10	28 agosto
N° 3	6 marzo	N° 11	18 settembre
N° 4	27 marzo	N° 12	9 ottobre
N° 5	17 aprile	N° 13	30 ottobre
N° 6	8 maggio	N° 14	20 novembre
N° 7	29 maggio	N° 15	11 dicembre
N° 8	19 giugno	Piano dettagliato su <a href="http://www.sev-online.ch">www.sev-online.ch</a>	

## UNA STORIA NATALIZIA

# Turno della Vigilia di Natale



**Pan Anliker**  
giornale@sev-online.ch

Qualche settimana fa, Paul aveva controllato il suo programma per dicembre aggrottando le sopracciglia. Aveva davvero indicato le sue preferenze per gli orari? Quasi ogni anno, prima della fine dell'anno, la sua soddisfazione per gli orari che gli venivano assegnati era a dir poco limitata, per usare un eufemismo. Sebbene ci fossero sempre colleghi e colleghi che si offrivano volontari per i turni di notte durante le festività, poco amati dalla maggior parte dei colleghi, alla fine rimanevano sempre alcuni turni che venivano distribuiti tra i colleghi «non vincolati», ovvero quelli che non avevano figli piccoli. Dopotutto, lo sapeva già quando aveva fatto domanda per quel posto presso l'azienda locale. Il lavoro presentava anche alcuni vantaggi e questo lato negativo era semplicemente parte del pacchetto.

Ecco perché Paul arrivò alla stazione degli autobus il 24 dicembre verso le 18.00, senza essere veramente scontento, ma nemmeno entu-

sista. Quella sera sua moglie festeggiava il Natale a casa di suo fratello, che lui non aveva mai amato. Grazie al suo turno di lavoro la sera della vigilia di Natale, aveva una buona scusa per non accompagnarla. Avrebbe accompagnato alla loro fermata i pochi passeggeri che desideravano ancora recarsi alla festa di famiglia, poi avrebbe fatto il suo giro più o meno da solo.

Ma questa volta la serata non è andata proprio come aveva previsto. Già alle otto e venti è salito alla stazione un passeggero che inizialmente è rimasto tranquillamente seduto al suo posto. Quando Paul gli ha rivolto la parola alla fermata finale e gli ha chiesto di scendere, il passeggero – che sembrava più stanco che aggressivo – gli ha chiesto se poteva rimanere, dicendo di avere un biglietto giornaliero per la rete tariffaria. «No problem», rispose semplicemente Paul. Nel frattempo erano quasi le nove e Paul aveva ripreso il suo viaggio verso la stazione centrale. Poco prima della fermata successiva, però, era stato fermato da un uomo che gesticolava furiosamente sul ciglio della strada. L'uomo spiegò a Paul che sua moglie era in travaglio, che le si erano già rotte le acque e che non riusciva a

trovare un taxi... Chi avrebbe potuto negare a una donna incinta di andare in clinica la vigilia di Natale? Per Paul era bastata una comunicazione radio alla centrale e una breve deviazione attraverso alcune strade poco trafficate per arrivare all'ingresso della clinica, dove un'ostetrica era già pronta ad accoglierli.

«Il ritardo non mi dà fastidio», commentò il passeggero dopo che l'autobus riprese il suo percorso normale, «speriamo che tutto vada bene per la nascita di Gesù Bambino!» Alla fermata successiva salirono due persone travestite da San Nicolao e Schmutzli. Avevano con sé un asino di cartapesta ed erano piuttosto eccitati. «Siamo stati invitati a una festa di Natale!», hanno spiegato a voce piuttosto alta con le guance arrossate. Due fermate dopo scesero di nuovo e i due uomini rimasero di nuovo soli. «Sa», disse il passeggero a Paul, «trentasette anni fa oggi ero anch'io in viaggio. Mia moglie era ricoverata in clinica ostetrica per una preeclampsia. Volevo andare a trovarla, la vigilia di Natale! Ma quando arrivai, l'infermiera mi informò che c'era stata una complicazione e che mia moglie era in sala operatoria. Ma il taglio cesareo non è riuscito a

salvarle entrambe, mia moglie e la nostra bambina sono morte. Eravamo così felici all'idea di vivere in tre...». A Paul venne un nodo in gola. Per fortuna doveva concentrarsi sulla strada mentre guidava, così non doveva guardare in faccia il suo passeggero. «Non mi sono più risposto. Ora vado a trovarli entrambi la vigilia di Natale al cimitero. La tomba è stata ovviamente rimossa da tempo, ma per me loro sono ancora lì. Mia figlia, che purtroppo non ho mai potuto conoscere: ecco chi è il mio Babbo Natale».

Paul rimase in silenzio. Pensò a sua moglie, che ora era con suo cognato, e ai due figli adulti. Entrambi erano emigrati e i contatti si limitavano a visite occasionali e, naturalmente, ai regali per i nipoti. Proprio la settimana precedente erano arrivati i pacchi dei due; domani, giorno di Natale, li avrebbe scartati insieme a sua moglie. Il passeggero si alzò per premere il pulsante di fermata. «Grazie per avermi ospitato, spero di non averla annoiata troppo con la mia vecchia storia», disse a Paul. «Le auguro un buon proseguimento di turno e poi una buona serata, anche se è già piuttosto tardi». Detto questo, uscì nella notte e svoltò subito in una strada laterale.

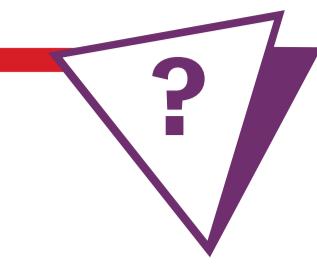


## FINE GIORNATA A SÃO MIGUEL

Omar Cartulano

Il cielo è una sfumatura di grigi, che a breve si tingeranno di rosso, mentre il vento corre tra le onde e la sabbia. Alle Azzorre il tempo è un gioco imprevedibile, quasi ogni giorno: attimi di luce, poi nuvole che inseguono la tempesta,

poi forse ancora il sole a fare capolino dopo la pioggia. Un uomo si gode il momento sulla spiaggia con i suoi cani, i gabbiani disegnano cerchi nell'aria, e tutto sembra sospeso tra quiete e furia, in un ciclo infinito.



QUIZ

## Le risposte giuste tra le righe

- 1. In che anno il congresso del SEV accoglie la richiesta di creare un gruppo di donne?**
  - a. 1930.
  - b. 2000.
  - c. 1983.
  
- 2. Cosa ha festeggiato il SEV il 25 novembre a Berna?**
  - a. I 25 anni della Carta d'impegno contro la violenza e una sua nuova versione.
  - b. La fine delle trattative per le BAR.
  - c. Il compleanno di Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT.
  
- 3. A quanti camion all'anno attraverso le Alpi siamo arrivati?**
  - a. 310.000 corse all'anno
  - b. 960.000 corse all'anno.
  - c. 650.000 corse all'anno.
  
- 4. Cosa ama fare Tino Rogowski nel suo tempo libero?**
  - a. Pescare nel Reno.
  - b. Viaggiare in treno.
  - c. Scalare cascate di ghiaccio.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 13 gennaio 2026**;

Per E-Mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Su internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://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 14/2025:**  
b/b/b/b

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Philipp Stuber**, di Basilea, membro della sezione **PV di Basilea**

### SULLE ORME DI ...

# Tino Rogowski, tecnico specializzato in modernizzazione MIS

Michael Spahr  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**Tino Rogowski lavora alle Officine FFS di Olten, dove mette in servizio i treni e forma i futuri professionisti. È anche impegnato nel SEV: è presidente della sezione TS Svizzera nord-occidentale ed è convinto che il lavoro sindacale sia estremamente importante.**

Nello stabilimento industriale di Olten ci sono enormi capannoni dove sono allineati i vagoni del traffico viaggiatori delle FFS. Tino Rogowski è al lavoro su uno di questi vagoni, un IC-Bt. Da oltre un quarto di secolo è specializzato nella riparazione e nella manutenzione dei treni.

«Ho svolto il mio apprendistato presso la DB Netz a Stoccarda», racconta il tecnico elettronico specializzato in impianti energetici. «Dopo l'apprendistato volevo andarmene da casa il più presto possibile e ho trovato un lavoro a Basilea, prima sul lato tedesco». Lì ha lavorato inizialmente nella più piccola officina per il traffico a lunga percorrenza della Deutsche Bahn, dove fino al 2009 ha riparato e controllato i treni ICE. Poi è arrivato in Svizzera, alle FFS. «Il trasferimento oltre il Reno è stato facile. Non ho dovuto

traslocare e ho guadagnato subito di più». Sono seguiti oltre dieci anni a Basilea, fino a quando nel 2022 è approdato a Olten.

#### Dare nuova vita ai treni più vecchi

Oggi Tino Rogowski lavora come tecnico specializzato nella modernizzazione. La sua giornata lavorativa inizia sempre con una breve riunione: «Discutiamo di cosa è successo ieri, di cosa ci aspetta oggi e di quale materiale ci serve». Dopodiché ci si reca direttamente nei capannoni, dove vengono eseguiti i lavori di modernizzazione.

I veicoli di cui lui e il suo team si occupano vengono completamente smontati a circa metà della loro vita utile. «La cosa più importante è la sabbatura, che permette di eliminare la ruggine», spiega. Segue poi la ricostruzione, con la verniciatura, il montaggio dei componenti e la messa in servizio. La messa in servizio è particolarmente impegnativa: «Rimettiamo in servizio il veicolo dopo che è stato ritirato dal regolare esercizio. Tutto deve essere perfetto prima che il veicolo possa tornare a viaggiare. Qui la tecnologia moderna convive con sistemi più datati: computer di diverse generazioni che devono comunicare tra loro. «La ricerca degli errori a volte è molto difficile. È necessario conoscere bene il veicolo e capire come i sistemi sono collegati tra loro».



MICHAEL SPAHR

È proprio questa sfida che lo rende felice: «La cosa più bella del mio lavoro? Non è mai monotono. Oggi un veicolo ha un guasto, domani ne ha uno completamente diverso. Bisogna sempre cercare nuove soluzioni». Più difficili delle sfide quotidiane sono per lui gli sviluppi organizzativi all'interno dell'azienda. «Le condizioni di lavoro sono leggermente peggiorate nel corso degli anni», afferma apertamente. È particolarmente critico nei confronti della prevista introduzione del lavoro a turni. Finora ha lavorato dal lunedì al venerdì e non vorrebbe che questo cambiasse: «Molti sono insoddisfatti».

#### Occorre la pressione del sindacato

Se le condizioni di lavoro non sono adeguate, Tino consiglia di cercare il dialogo e di coinvolgere il sindacato: «A volte segnalare il problema al responsabile può servire, ma spesso le cose cambiano solo quando il SEV fa pressione. Mi è capitato spesso che qualcosa cambiasse solo dopo aver coinvolto il segretario sindacale».

Il suo impegno nel SEV ha molto a che fare con le sue esperienze in Germania. «Lì i lavoratori hanno molti più diritti. Quando sono arrivato in Svizzera, ho notato che qui molte cose sono più favorevoli ai datori di lavoro», afferma Tino Rogowski. Per questo è ancora più importante

partecipare: «Dobbiamo lottare affinché almeno ciò che le generazioni precedenti hanno conquistato rimanga tale. Poiché si cerca costantemente di smantellare qualcosa».

Guardando al futuro dello stabilimento di Olten, si mostra fondamentalmente ottimista. «Molti veicoli stanno per essere sottoposti alla revisione di metà vita e le FFS stanno investendo molto in nuovi capannoni». Allo stesso tempo, critica la cultura della pianificazione: «A volte sembra che siamo solo pedine su una scacchiera. Ai piani alti pianificano semplicemente senza tenere conto delle persone».

#### Carenza di personale qualificato anche interno

Anche la carenza di manodopera qualificata rimane un tema importante. «Abbiamo molti apprendisti, che vengono seguiti con attenzione. Ma lo stipendio iniziale è molto basso, ed è per questo che quasi nessuno rimane». Nel suo ruolo di formatore di strumenti automatici e monitoratori in automazione, ritiene che sia necessario agire: «Se vogliamo che i giovani rimangano, dobbiamo partire dallo stipendio».

Nel tempo libero, Tino ama viaggiare, ovviamente in treno. I viaggi sono il suo hobby e riflettono il suo attaccamento al mondo ferroviario.

### «OLTRE»

Micha Dalcol

