



SEV N.2

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MICHAEL SPAHR

SERVIZIO UNIVERSALE

Appello per il servizio pubblico

*Editoriale di Barbara Keller,
vicepresidente SEV*

p. 3, 7 e 9

Quando salgo sul treno al mattino, raramente sono sola. Personale infermieristico, impiegati, studenti: persone con storie molto diverse viaggiano insieme. Tutti dipendono dal buon funzionamento dei trasporti pubblici. Servizio pubblico significa affidabilità e la certezza di arrivare sani e salvi a destinazione: al lavoro, a casa, dalle nostre famiglie. Servizio pubblico significa anche che non contano solo i collegamenti redditizi, ma che al centro dell'attenzione c'è l'interconnessione di tutta la Svizzera.

Laddove il mercato fallisce o pensa solo al profitto, il servizio pubblico garantisce sicurezza, approvvigionamento e coesione. Assicura mobilità, informazione e partecipazione, indipendentemente dal luogo di residenza, dal reddito o dalla situazione personale. Proprio per questo riguarda tutti/e noi.

Questo vale non solo per il trasporto viaggiatori, ma anche per il trasporto merci, che svolge un ruolo sociale fondamentale. I treni merci circolano spesso di notte, lontano dall'attenzione dell'opinione pubblica. Garantiscono l'approvvigionamento del Paese, alleggeriscono il traffico stradale e sono indispensabili per una politica di trasferimento modale credibile. Se vogliamo prendere sul serio il cambiamento climatico, la quota del trasporto ferroviario deve aumentare in modo significativo. Ciò sarà possibile solo se il trasporto merci non sarà valutato esclusivamente in base a criteri economici, ma considerato parte integrante del servizio pubblico e finanziato di conseguenza.

Il servizio pubblico è sotto pesante attacco: programmi di risparmio, liberalizzazione e una pressione costante sull'efficienza non solo ne minano le fondamenta, ma ne met-

tono a repentaglio l'esistenza stessa. Ciò che mi preoccupa particolarmente è che questi attacchi colpiscono tutti noi: i lavoratori e le lavoratrici pagano con condizioni di lavoro peggiori, la popolazione con una riduzione dei servizi.

Oggi colpisce i/le colleghi/e della SSR, domani i trasporti pubblici. L'iniziativa «200 franchi bastano», su cui voteremo l'8 marzo, è un esempio delle conseguenze di un taglio al servizio pubblico: meno diversità, meno copertura giornalistica regionale, più pressione sul personale con gravi conseguenze per la democrazia.

Ecco perché occorre una solidarietà trasversale: tra categorie professionali, tra aziende, tra tutti/e coloro che ogni giorno si impegnano affinché questo Paese funzioni. Per buone condizioni di lavoro. Per un servizio pubblico forte e per una società coesa e responsabile.

Settori VPT

Incontri e scambi tra colleghi della navigazione e della ferrovia.

2 e 3

Subappalti

Rinforzare i controlli e fermare il dumping sociale.

5

Dramma di Adamuz

Spagna: il prezzo della liberalizzazione ferroviaria e della sicurezza sacrificata.

9

Controllore ucciso a botte

Il 2 febbraio, un accompagnatore del treno della Deutsche Bahn è stato gravemente ferito alla testa da un uomo di 26 anni senza biglietto che doveva essere espulso da un treno regionale espresso in Renania-Palatinato. Il 36 enne padre di famiglia è deceduto in ospedale a causa di un'emorragia cerebrale. Il sindacato tedesco dei trasporti ferroviari (EVG) ha indetto un minuto di silenzio in tutto il Paese il 4 febbraio alle ore 15 e chiede ai responsabili politici misure di sicurezza supplementari. Il SEV ha espresso la sua vicinanza ai colleghi tedeschi in un messaggio di solidarietà e prosegue anche quest'anno la sua campagna contro la violenza nei trasporti pubblici.

Info BAR

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

- 19 febbraio, Basilea, 10h-16h
- 20 febbraio, Goldau, iscrizione obbligatoria (vedi agenda web)
- 25 febbraio, Bellinzona, vedi p.8
- 2 marzo, Olten
- 5 marzo, Ginevra
- 16 mars, Lucerna, 9h-15h45
- 18 mars, Zurigo, 9h-17h
- 20 mars, Losanna
- 30 mars, Biel-Bienne
- 2 aprile, Coira

Info più dettagliate le trovate sull'agenda online: sev-online.ch.

Navigazione 4 Cantoni

A integrazione degli accordi salariali SEV riportati nell'ultimo giornale, ecco l'ottimo accordo 2026 raggiunto con la compagnia di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni: complessivamente la massa salariale aumenta del 5,23%, ovvero dell' 1% per la quota di anzianità di servizio di tutti i collaboratori individualmente in base agli anni di servizio, dello 0,3% di aumento salariale reale e dello 0,2% di compensazione del rincaro per tutti, dello 0,1% per l'aumento dell'indennità di servizio a 10 franchi al giorno, 0,23% per l'aumento dell'indennità di servizio notturno a 8 franchi all'ora e 3,4% per il premio una tantum di 2.800 franchi netti per un impiego a tempo pieno o in proporzione all'impiego. Il premio è assicurato presso la cassa pensioni e anche il contributo dei dipendenti è assicurato dall'azienda.



I partecipanti alla giornata sulla MS Flüelen della compagnia di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni a Lucerna.



GIORNATA SETTORE NAVIGAZIONE 2026

Condizioni di lavoro sicure per il futuro sui laghi svizzeri

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Pressione sui costi, diversi sviluppi delle carriere nautiche e mancanza di turni di riserva, con conseguenti cambiamenti di programma a breve termine e interventi nei giorni di riposo: queste sfide e il futuro della navigazione sui laghi svizzeri sono stati discussi durante la Giornata del settore navigazione.

Poco dopo le 10, sulla MS Flüelen davanti al KKL di Lucerna, Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della sottofederazione VPT, trova le parole che riassumono molto bene l'intera giornata e l'atmosfera che si respira nel settore della navigazione in Svizzera: il settore svizzero della navigazione sarà anche piccolo, ma l'attaccamento alla propria attività e la volontà di rimanere fedeli alla navigazione nonostante le difficoltà sono più profondi di qualsiasi fondale marino. Anche per questo motivo, la giornata del settore Navigazione 2026 ha dimostrato ancora una volta che la coesione tra colleghi e colleghe e il libero scambio di opinioni sono i pilastri portanti del settore. In un periodo in cui alcune compagnie di navigazione sono sottoposte a notevoli pressioni finanziarie e di personale, il dialogo e l'incoraggiamento sono essenziali.

Carriere nella navigazione: uniche come le acque stesse

Dopo i saluti della vicepresidente e del vicepresidente del SEV Barbara Keller e Pablo Guarino e del presidente centrale della VPT Gilbert d'Alessandro, la segretaria sindacale del SEV e responsabile di settore Katrin Leuenberger ha presentato i risultati più importanti dell'analisi

del sistema salariale. È emerso chiaramente che i confronti sistematici tra le diverse compagnie di navigazione sono illuminanti, ma anche complessi e difficili. Le ragioni principali sono l'esistenza di ambiti di competenza non del tutto coincidenti, modelli di carriera diversi e livelli funzionali differenti. È particolarmente urgente intervenire sui salari iniziali, poiché questi sono molto bassi. Tuttavia, ancora una volta risulta evidente che i contratti collettivi di lavoro (CCL) svolgono un ruolo decisivo. Essi hanno un effetto positivo sulla sicurezza e sulla prevedibilità delle carriere nautiche, sia attraverso aumenti salariali, promozioni (parzialmente) automatizzate e misure di accompagnamento che contribuiscono in modo significativo alla sicurezza dell'occupazione nel settore della navigazione.

Le sfide: registrazione del tempo di lavoro, sostituzioni e lavoro nei giorni di congedo

Un altro argomento oggetto di intense discussioni è stato quello della corretta registrazione del tempo di lavoro e della retribuzione in caso di modifiche dell'orario di servizio con breve preavviso e di turni nei giorni festivi. Idealmente, le compagnie di navigazione dovrebbero prevedere turni di riserva per tutta la durata dell'esercizio al fine di compensare le assenze impreviste e di breve durata. Tuttavia, solo poche compagnie adottano questa pratica. Le sostituzioni impreviste per rispettare gli orari delle corse spesso portano a sfruttare al massimo, o addirittura a superare, la Legge sulla durata del lavoro (LdL). Ciò non deve accadere, poiché si tratta di una violazione della legge. Se una persona sostituisce un collega durante il suo giorno di riposo, le deve essere immediatamente offerto un nuovo venerdì. I colleghi e le colleghe della CGN hanno nego-

ziato una buona soluzione. Se intervengono con breve preavviso, oltre alla retribuzione per le ore lavorate ricevono un credito di tempo supplementare che può arrivare fino al 150% del servizio e un premio fino a 200 franchi. Più l'incarico è richiesto con breve preavviso, più alta è la retribuzione supplementare.

Insieme sulla strada giusta

La tavola rotonda finale ha evidenziato che alcune compagnie di navigazione devono affrontare sfide importanti, mentre altre hanno registrato un traffico da buono a ottimo. Nel complesso, il tono generale della giornata è stato ottimista, ma anche combattivo. Durante tutta la giornata si è quindi instaurato un vivace scambio di opinioni tra i diversi partecipanti provenienti da tutte le regioni del Paese. Prospettive: acquisizione di nuovi soci e giornata della navigazione nel 2027 Poiché durante la giornata non è stato possibile affrontare tutti gli argomenti previsti, il prossimo incontro settoriale sulla navigazione si concentrerà su due temi principali: da un lato, si tratterà di determinare come sono organizzate le trattative salariali nelle diverse aziende e quale procedura seguire in caso di mancato accordo. D'altra parte, verrà affrontata la situazione operativa delle compagnie di navigazione in termini di personale, frequenze e orari. Merita una menzione particolare il reclutamento di nuovi membri: nel corso dell'anno trascorso le sezioni hanno svolto un ottimo lavoro in questo campo. L'evoluzione positiva del reclutamento dei membri sottolinea una logica semplice: più alto è il tasso di organizzazione, maggiore è il potere negoziale e migliori sono i risultati ottenuti per il personale. La rotta è stata fissata ed è quella giusta.

GIORNATA SETTORE FERROVIA E TURISMO

Dialogo e solidarietà

Ueli Müller e Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il Convegno del settore Ferrovia e turismo del 27 gennaio ha messo chiaramente in luce le priorità dei settori della VPT: scambiarsi informazioni su problematiche comuni, cercare soluzioni e agire insieme per fare pressione. In un contesto in cui il settore dei trasporti pubblici è dominato dalla spinta al risparmio e le aziende esercitano una crescente pressione sul personale, questo tipo di scambio diretto è più importante che mai.

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT, ha espresso soddisfazione per la presenza a Berna di quasi 60 colleghe e colleghi provenienti da 15 sezioni e ha ringraziato il Comitato del settore per l'eccellente organizzazione. Successivamente, ha invitato tutti i presenti a osservare un minuto di silenzio per le vittime del tragico incidente ferroviario avvenuto in Spagna, nel quale ha perso la vita anche un macchinista. Gilbert ha ribadito che la sicurezza non è un lusso, bensì il fondamento del sistema dei trasporti pubblici. Quando la liberalizzazione e la corsa al profitto prendono il sopravvento, la sicurezza inevitabilmente ne risente.

La vicepresidente e il vicepresidente del SEV Barbara Keller e Pablo Guarino hanno affrontato con trasparenza il tema delle trattative salariali: se, da un lato, nel 2025 il rincaro medio annuo è sceso allo 0,2% e il SEV ha ottenuto risultati salariali positivi e complessivamente accettabili, dall'altro, in molte imprese dei trasporti pubblici – come in altri settori dell'economia – non è ancora stato possibile compensare completamente il rincaro accumulato negli anni precedenti. Intanto, i premi delle casse malati continuano ad aumentare senza essere adeguatamente rappresentati nell'indice nazionale dei prezzi al consumo. Il messaggio è chiaro: salari equi, compensazione automatica del rincaro e affidabilità non cadono dal cielo, ma devono essere conquistati attraverso la lotta sindacale. E a volte, per ottenere risultati soddisfacenti, è necessario mobilitare le persone interessate.

Senza rispetto non c'è partenariato sociale

Il presidente del SEV, Matthias Hartwich, è andato dritto al nocciolo della questione: «Il sindacato si muove su due fronti». Da un lato, si impegna in trattative costruttive e nel partenariato sociale; dall'altro, quando necessario, si batte con determinazione contro i datori di lavoro. «Il ri-

spetto non è mai scontato, va conquistato. Ciò significa che dobbiamo essere in grado di colpire la controparte quando ci danneggia». A tal fine, il sindacato ha bisogno di molti soci e di persone disposte a sostenere personalmente le mobilitazioni e le campagne.

Datori di lavoro più rigidi

Diversi partecipanti riferiscono che nelle loro aziende i toni sono diventati più aspri. In altre parole: mentalità padronale anziché partenariato sociale, minore disponibilità al compromesso e crescente ostilità sindacale. Una possibile causa di questo atteggiamento potrebbe essere la pressione sui costi a cui le imprese sono sottoposte. Ma chi semina vento raccoglie tempesta ...

Prendiamo ad esempio Railplus, l'associazione fondata nel 2003 che oggi conta 22 ferrovie a scartamento ridotto, che finora non ha dimostrato particolare apertura verso le questioni relative al personale. Nulla vieta alle imprese di ottimizzare i costi acquistando insieme materiale rotabile o di coordinarsi sulle questioni tecniche. Ma se insieme irrigidiscono le condizioni per il personale, le sezioni della VPT del SEV saranno obbligate a fronteggiare trattative più dure e a cercare una maggiore coesione.

Un'altra questione è se in futuro il

SEV debba puntare maggiormente a un CCL settoriale ed eventualmente anche a una dichiarazione di obbligatorietà generale. Ciò definirebbe più chiaramente le condizioni di lavoro usuali nel settore e sarebbe più difficile aggirarle, ma potrebbe anche portare a un certo livellamento verso il basso. Inoltre, va considerato che finora i datori di lavoro non si sono mai dichiarati favorevoli a questa opzione e che le relative associazioni non dispongono nemmeno di un mandato.

L'acquisizione di nuovi soci funziona

Il vicepresidente della VPT René Schnegg ha spiegato che nel 2025 la VPT è riuscita ad acquisire quasi 700 nuovi soci. In questo modo, nonostante le numerose uscite all'interno di una sezione, l'effettivo dei soci è rimasto pressoché stabile. L'esperienza conferma che l'approccio personale, la presenza sul posto e l'impegno sindacale sono efficaci. Nel 2026 la VPT proseguirà con le sue collaudate iniziative di reclutamento dei soci.

Sono state discusse anche le trattative in programma da metà febbraio presso la BLS per un nuovo sistema salariale. I partecipanti hanno osservato che in molte professioni una misurazione obiettiva delle prestazioni è difficile e molto dispendiosa. Oggettività e correttezza sono tuttavia impre-

scindibili per evitare di registrare più danni che benefici a causa dell'insoddisfazione e della demotivazione del personale.

Oltre al programma ufficiale dell'evento, numerosi partecipanti hanno apprezzato anche le opportunità di dialogo informale, durante le pause, a pranzo o a margine del convegno, che hanno permesso loro di condividere esperienze, confrontarsi su problematiche comuni e tornare a casa con soluzioni concrete. Molti hanno notato che altri stanno affrontando le stesse difficoltà, oppure le hanno già risolte.

Workshop

Nel lavoro di gruppo sulla futura organizzazione della giornata del settore Ferrovia e turismo è stato espresso più volte l'auspicio di prevedere più tempo per il dialogo tra i partecipanti. Sono stati inoltre dati suggerimenti, tra cui idee pratiche per l'acquisizione di nuovi soci al posto dell'uso delle statistiche, esempi concreti tratti dal lavoro quotidiano e proposte per location più stimolanti. Dalla giornata emerge chiaramente che questi incontri non sono solo momenti informativi, ma anche occasioni di networking, di incoraggiamento reciproco e di riconoscimento della forza collettiva. Chiunque partecipi si rende presto conto che nessuno è solo e che, insieme, si ottiene sempre di più.



Grazie ai relatori di VPT e SEV, nonché agli interventi dei partecipanti, il convegno è stato un momento molto informativo.

MARKUS FISCHER



L'introduzione di un **salario minimo** nel Cantone di Ginevra alla fine del 2020 non solo **si è rivelata vantaggiosa** per i redditi bassi – che era l'obiettivo, e sono aumentati in media del 15 % tra il 2020 e il 2022 – ma non ha provocato gli effetti collaterali indesiderati temuti dai suoi oppositori, in primis i datori di lavoro. È quanto afferma uno studio della Haute école de gestion e dell'Università di Ginevra. Un buon auspicio per le nuove iniziative previste nel Giura e a Berna.



Dopo il grave incidente causato dalla **rottura di una ruota** il 10 agosto 2023 nella galleria del Gottardo, l'UFT ha ordinato controlli più severi sui vagoni in Svizzera. Ha temporaneamente bloccato un ricorso presentato dai grandi proprietari di vagoni, nonostante la concessione fatta dall'UFT. Il 23 e il 31 dicembre, altri due treni merci sono deragliati in Germania a causa della rottura delle ruote, fortunatamente senza causare feriti. Ciò conferma le rivendicazioni del SEV (cfr. Giornale SEV, 8/25).



Deragliamento il 23.12.25 a Elze (Germania), vicino a una stazione dove c'era gente in attesa.

KEystone / DPA / JULIAN STRATENSCHULTE

MATTHIAS HARTWICH risponde

Investimenti per il futuro

L'8 marzo il popolo svizzero voterà sull'iniziativa sul fondo per il clima. Il SEV ha già sostenuto l'iniziativa durante la raccolta delle firme e ora invita a votare sì. Perché?

Il SEV dice sì all'iniziativa, perché siamo a favore di un settore dei trasporti sostenibile e il fondo per il clima contribuisce a raggiungerlo. L'iniziativa chiede che la Confederazione investa ogni anno dallo 0,5 all'1% del prodotto interno lordo, ovvero tra i 4 e gli 8 miliardi di franchi, in infrastrutture moderne, sicure e rispettose del clima. Ciò avviene senza nuove imposte o tasse. Il SEV ha sempre accolto con favore tali investimenti. Ricordiamo che tra l'1 e l'1,5% del PIL è stato investito nell'ampliamento e nella modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, tra cui il progetto Ferrovia 2000, la galleria di base del San Gottardo e la S-Bahn di Zurigo, al fine di collegare valli e regioni.

La sostenibilità nel settore dei trasporti significa: guidiamo nel rispetto dell'ambiente, perché consumiamo meno carburante, occupiamo meno spazio e emettiamo meno CO₂ per persona o tonnellata-chilometro. Il trasporto pubblico

come servizio pubblico è inoltre socialmente equo, perché è accessibile e affidabile per la clientela e offre condizioni dignitose al personale. Inoltre, il trasporto pubblico è economico, poiché la conservazione delle risorse è sinonimo di efficienza economica, consente di risparmiare sui costi per l'intera società e protegge il clima. Ciò vale sia per il trasporto collettivo di persone su strada (autobus) e sui laghi (battelli), sia su rotaia (tram, treni). Ma il discorso vale anche per il trasporto merci su rotaia.

Dal punto di vista sindacale è altrettanto importante che il fondo per il clima finanzia anche corsi di formazione continua e riconversione professionale per le persone le cui professioni stanno cambiando a causa dei cambiamenti climatici e delle misure di protezione del clima. È importante che nessuno venga lasciato indietro. Per questo motivo, l'8 marzo votiamo chiaramente sì all'iniziativa sul fondo per il clima!

Matthias Hartwich è il presidente del SEV. Hai domande da porre a lui o al SEV? Scrivici all'indirizzo giornale@sev-online.ch.

COLPI DI DIRITTO

Assunzioni: cosa devo dire al datore di lavoro?



Servizio giuridico del SEV

Durante la fase di assunzione, in particolare nel settore dei trasporti, capita spesso che il datore di lavoro chieda informazioni sullo stato di salute o di sottoporsi a una visita medica. Devo proprio rispondere e dire tutto? Cosa devo riferire e cosa rientra invece nella mia sfera privata?

Non esiste un obbligo generale di informazione sul vostro stato di salute. Se soffrite di un problema di salute che non intaccherà le vostre capacità di esercitare la funzione professionale, non siete obbligate/i a segnalarlo.

Per contro, dovete rispondere sinceramente alle domande che riguardano direttamente la vostra capacità di ricoprire il posto in questione e informare spontaneamente il datore di lavoro di un eventuale problema che vi potrebbe rendere incapaci al lavoro. Per esempio, se il posto al quale puntate richiede la capacità di spostarsi o di portare pesi, ogni malattia o limitazione fisica che riduce queste capacità deve essere segnalata.

Non siete invece tenuti a entrare nei dettagli della vostra diagnosi, che rientrano nel segreto medico e, di conseguenza, non riguardano il vostro datore di lavoro. Dovete però per lo

loro delusione alla segretaria sindacale Alexandra Akeret: «Le reazioni sono state di delusione e rabbia per questa misura di risparmio. In particolare, molti non riuscivano a capire perché si volesse ridurre la sicurezza, nonostante Thurbo si fosse chiaramente espressa contro la violenza nei trasporti pubblici». Solo nel novembre dello scorso anno Thurbo ha co-firmato la «Carta contro la violenza nei trasporti pubblici». Ciò solleva alcune domande. È comprensibile che molti collaboratori di Thurbo si sentano delusi e non presi sul serio.

Thurbo chiama in causa la polizia dei trasporti

La segretaria sindacale del SEV Alexandra Akeret ha approfondito la questione e ha contattato Christian Baumgartner, responsabile del settore Mercato presso Thurbo. La conversazione di 20 minuti ha portato un po' di chiarezza. Anche la direzione di Thurbo si è trovata di fronte al fatto compiuto, ha spiegato Christian Baumgartner durante la conversazione. Per questo motivo hanno deciso di informare immediatamente i collaboratori.

Per Thurbo è inaccettabile che la TPO non accompagni più tutti i treni notturni. L'azienda di trasporti è già intervenuta presso la TPO. Con una lettera al comando della TPO, Thurbo chiede di indicare immediatamente come questa situazione possa essere risolta rapidamente. Ciò è importante sia per il personale che per i clienti, soprattutto sulle tratte abbandonate e nelle stazioni ferroviarie isolate.

Come procedere?

«Il SEV plaude all'iniziativa di Thurbo e prevede ulteriori misure contro queste misure di risparmio della TPO», sottolinea Alexandra Akeret. La direzione ha assicurato al SEV che lo informerà immediatamente non appena riceverà una risposta alla sua richiesta. Inoltre, in una comunicazione interna, la direzione ha invitato il personale di Thurbo a prestare attenzione alla propria sicurezza personale e a segnalare eventuali incidenti e situazioni di pericolo.

Gli interventi saranno ora pianificati in modo selettivo e in base alla situazione, ha affermato la direzione di Thurbo. Ciò significa che in futuro i treni notturni della S-Bahn non saranno più accompagnati su tutto il territorio dal personale di sicurezza della polizia dei trasporti.

Questa comunicazione è arrivata come un fulmine a ciel sereno sia per i collaboratori che per il SEV. Subito dopo l'annuncio, numerosi membri del SEV hanno espresso la



Renato Barnetta. In futuro, la polizia dei trasporti (TPO) accompagnerà meno treni notturni della S-Bahn. Ciò avrà conseguenze negative per la sicurezza dei passeggeri e del personale. Per Thurbo e SEV questa presunta misura di risparmio è inaccettabile. Alla fine della scorsa settimana, la direzione ha informato i collaboratori di Thurbo che, a causa delle forti pressioni di risparmio, la TPO modificherà l'accompagnamento dei treni notturni della S-Bahn.

meno segnalare l'esistenza del problema ed è probabile che il datore di lavoro vi chieda di sottoporvi a un esame medico.

In caso di visita medica ordinata dal datore di lavoro?

Nel settore dei trasporti, succede spesso che il datore di lavoro chieda ai candidati di sottoporsi a una visita medica. In questo caso, siete tenuti a fornire spontaneamente al medico le informazioni necessarie per una corretta valutazione della vostra capacità di svolgere a breve e lungo termine il lavoro richiesto.

Il medico trasmetterà in seguito al datore di lavoro solo le informazioni indispensabili per decidere se siete in grado di occupare il posto di lavoro in questione, mentre i dettagli medici della vostra persona resteranno confidenziali, in quanto il medico è tenuto al segreto professionale.

Un esempio concreto tratto dalla giurisprudenza (DTF 149 II 337)

Durante il procedimento di assunzione come assistente alla clientela in un'azienda di trasporti, una candidata ha superato un esame attitudinale e riempito un questionario medico, indicando di non aver problemi di salute. È quindi stata assunta. Tuttavia, qualche mese dopo, il datore di lavoro ha scoperto che, in realtà, lei soffriva di una malattia cronica e che anni pri-

ma aveva riportato una frattura che le causava una leggera zoppia. La collega è stata così licenziata per mancanza di sincerità al momento dell'assunzione.

Il tribunale federale ha puntualizzato che:

- Dato che la zoppia non limitava in alcun modo la sua capacità lavorativa, la collega non era tenuta a menzionare la sua vecchia frattura al momento dell'assunzione;

- Sarebbe invece stato «ragionevolmente esigibile» che fornisse al medico le informazioni riguardanti la sua malattia cronica, in modo da permettergli di determinare se questa fosse suscettibile di intaccare la sua capacità lavorativa;

- Tutto considerato, siccome questi due problemi non limitavano la sua capacità lavorativa, la collega non ha violato il suo dovere di informare al momento dell'assunzione e il suo licenziamento non è di conseguenza stato ritenuto giustificato. Il Tribunale federale ha però anche criticato il comportamento della collega, che avrebbe dovuto essere più trasparente.

Riassumendo, non è determinante la malattia in sé, ma il suo impatto sul lavoro da svolgere.

In caso di dubbi in merito a un licenziamento o a una questione di salute legata a un'assunzione, contattate il SEV: possiamo senz'altro consigliarvi e assistervi.

SEV GIOVANI

Slittata



Dal 23 al 25 gennaio, la Commissione Giovani ha organizzato un weekend dedicato allo slittino. Oltre a divertirsi con lo slittino a Stoons (SZ), il gruppo ha visitato anche il Fronalpstock (foto). Erano presenti anche colleghi delle organizzazioni giovanili sindacali tedesche e austriache.

INCHIESTA SULLA SALUTE TRAPHEAC

Segnatevi la data!



Unisanté. I primi risultati dell'indagine sulla salute dei conducenti di autobus TRAPHEAC saranno resi pubblici in occasione di un convegno dal titolo «La salute del personale di guida in Svizzera: cosa ne pensano i conducenti di autobus, i ricercatori e i responsabili politici?».

Il **24 aprile**, presso Unisanté, Auditorium dell'edificio Valine

(Route de la Corniche 21, 1010 Losanna) di fronte alla fermata della metropolitana M2 Vennes (Aquatris). Dalle 9:30 alle 12:00 + aperitivo con buffet

Le iscrizioni apriranno presto. Segnatevi la data!



SUBAPPALTI

Rafforzare i controlli. Basta con il dumping!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Ulteriori esternalizzazioni I sindacati stanno esercitando pressioni sul Parlamento europeo affinché introduca norme più severe in materia di subappalto e trasferimento dei contratti (vedi riquadro in basso a destra). Anche nel settore dei trasporti pubblici svizzeri, le aziende di trasporto concessionarie subappaltano a terzi prestazioni concordate contrattualmente. In alcuni casi questa pratica è inevitabile, come nel caso della sostituzione dei treni, in altri è piuttosto inutile. I trasferimenti comportano il rischio che le aziende aggirino le condizioni di lavoro abituali nel settore per ottenere vantaggi competitivi. Il SEV intende combattere con maggiore vigore questo dumping sociale.

Durante l'ultimo Congresso SEV del 12-13 giugno 2025, i delegati hanno approvato all'unanimità la risoluzione «Stop all'abuso dei subappalti» della sezione VPT TPF (Trasporti pubblici friburghesi). La proposta chiede al SEV di «adottare misure per combattere l'abuso dei subappalti che portano al dumping salariale e sociale».

Un buon CCL da solo non basta

La risoluzione congressuale è stata presentata nel contesto della lotta pluriennale della sezione VPT TPF per il miglioramento del CCL TPF, come spiega l'ex presidente della sezione Fritz Haenni, promotore della risoluzione. Il CCL migliorato è stato firmato lo scorso anno ed entrerà

.....

Leggi chiare, applicazione carente

«Anche in caso di sostituzione del servizio ferroviario devono essere rispettate le disposizioni della Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV) e della relativa ordinanza (OTV), anche in caso di contratto di esercizio, subappalto o subfornitura», afferma Simon Burgunder, coordinatore politico del SEV. «L'articolo 9 capoverso 2 lettera e della LTV stabilisce chiaramente che, per ottenere una concessione per il trasporto di persone, occorre dimostrare il rispetto delle prescrizioni del diritto del lavoro e la garanzia delle condizioni di lavoro usuali nel settore. Questo requisito vale anche nel caso di un contratto d'esercizio ai sensi dell'articolo 20 OTV e anche nel caso di servizi sostitutivi di trasporto ferroviario. A mio avviso, le disposizioni di legge sono chiare, ma ci sono delle lacune a livello di controllo e di applicazione! I committenti dovrebbero svolgere un'attività di controllo, poiché hanno il dovere di garantire che le disposizioni vengano rispettate. L'Ufficio federale dei trasporti, i Cantoni e le ferrovie che assegnano i servizi sostitutivi devono prestare maggiore attenzione, richiedere le relative prove e verificare che tali disposizioni vengano effettivamente rispettate».

in vigore il 1° gennaio 2026, rappresentando un successo per il personale TPF. Tuttavia, nella regione di Friburgo continuano ad esistere aziende di autobus (non concessionarie) senza CCL e con condizioni di lavoro notevolmente peggiori. «In questo modo nelle gare d'appalto per i servizi sostitutivi del trasporto ferroviario, queste imprese risparmiano sui costi del personale e possono presentare offerte molto più convenienti rispetto alle aziende con un CCL buono e dignitoso», afferma Fritz Haenni.

Le trattative sul CCL hanno sensibilizzato la sezione TPF su questo problema. Per questo motivo, negli ultimi anni Fritz Haenni ha esaminato più da vicino gli appalti per la sostituzione dei treni in tutta la Svizzera e ha constatato che venivano assegnati anche ad aziende senza CCL che pagavano salari molto bassi. Si tratta di imprese che pagano indennità molto basse per il lavoro notturno e domenicale e che hanno regolamenti molto scarsi o addirittura inesistenti in materia di spese. Per non parlare delle aziende che assumono deliberatamente personale di guida a tempo parziale e ricorrono a conducenti ausiliari senza orario fisso, su chiamata. In questo modo vengono sfruttati/e i/e conducenti che accettano condizioni di lavoro precarie e inadeguate perché hanno bisogno di un impiego. Fritz Haenni è venuto a conoscenza anche di violazioni della Legge sulla durata del lavoro (LdL) in tali aziende, dove ad esempio si lavorava fino a dodici ore consecutive. E questo nonostante il servizio sostitutivo ferroviario sia anch'esso un servizio di trasporto pubblico e quindi soggetto alla LdL e non solo all'Ordinanza sui conducenti (OLR 1); confrontare anche il riquadro «Leggi chiare, applicazione carente».

Concorrenza sleale

«Queste aziende si assicurano così un vantaggio competitivo rispetto ai datori di lavoro onesti per ottenere contratti finanziati dai contribuenti. È inaccettabile! Gli appalti pubblici devono essere soggetti agli stessi requisiti per tutti. Chi non li soddisfa non deve ottenere contratti», chiede Fritz Haenni. «Ciò significa che solo le aziende che hanno un CCL e rispettano la LdL possono garantire la sostituzione dei treni. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT), in qualità di autorità di vigilanza, e i Cantoni, in qualità di committenti, devono esigerlo, controllarlo e farlo rispettare!». Il fatto che la LdL non sia facile da comprendere non giustifica in alcun modo la sua persistente inosservanza e la mancanza di controlli da parte delle autorità. Infatti, i conducenti affaticati costituiscono un rischio per la sicurezza. E se sono insufficientemente formati, male informati, hanno poca familiarità con i luoghi e sono demotivati, ciò rappresenta anche un fastidio per la clientela.

Agire prima che sia troppo tardi

Fritz Haenni ha l'impressione che il dumping salariale e sociale nel settore della sostituzione ferroviaria e di altri subappalti nel trasporto pubblico sia aumentato negli ultimi anni. «È quindi



Immagine insolita nella città di Berna: autobus TPF in servizio come sostituzione del tram.

necessario porre rapidamente fine a questa situazione prima che diventi la norma. Come autista ho constatato personalmente quanto le condizioni di lavoro nel trasporto a lunga distanza si siano deteriorate a causa del dumping, al punto da diventare al limite dello schiavismo. Questo non deve accadere nel trasporto pubblico, quindi è necessario stroncare il male sul nascere!»

Lotta sul piano sindacale e politico

Il vicepresidente del SEV Pablo Guarino, che da diversi anni si occupa dei TPF e ha partecipato alla stesura della risoluzione, è oggi responsabile, insieme alla vicepresidente Barbara Keller, delle Imprese di trasporto concessionarie (ITC). Guarino precisa: «A volte capita che i treni debbano essere sostituiti da autobus ed è «tecnicamente normale» che le ferrovie che non dispongono di autobus ricorrano ad aziende di trasporto con autobus. È tuttavia inaccettabile che le imprese ottengano mandati sostitutivi per il trasporto ferroviario pur non disponendo di un CCL che garantisca le condizioni di lavoro usuali nel settore dei trasporti pubblici e il rispetto della LdL. Il SEV intende esaminare con maggiore attenzione tutti i subappalti e si aspetta lo stesso dalle imprese di trasporto appaltanti, dall'UFT e dai Cantoni».

Pablo Guarino individua tre livelli d'intervento principali per il SEV al fine di combattere il dumping sociale nei subappalti, come menzionato e richiesto nella proposta del congresso:

- iniziative politiche a tutti i livelli per impedire (inutili) subappalti e gli abusi che ne derivano;
- adottare misure volte a rendere il CCL generalmente vincolante e a vigilare sul rigoroso rispetto delle disposizioni del CCL da parte delle imprese e delle ditte terze;
- agire a livello sindacale e denunciare gli abusi nei subappalti.

Pablo Guarino sottolinea inoltre: «Affinché il SEV possa intervenire in caso di subappalti abusivi, deve poter contare sulle segnalazioni delle collaboratrici e dei collaboratori interessati e necessita di prove quali contratti di lavoro, buste paga o piani di servizio».

Subappalto di linee di autobus

«Il subappalto delle linee di autobus avviene principalmente per motivi di costo», continua Pablo Guarino. «Alla fine, ciò non porta ai risparmi sperati per i committenti, ma piuttosto a con-

I sindacati fanno pressione per una direttiva europea

La Confederazione europea dei sindacati (CES), la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e altre confederazioni sindacali chiedono una direttiva europea sul subappalto e il collocamento di manodopera. Tale direttiva dovrebbe in particolare limitare a due il numero di livelli di subappalto e vietare il subappalto di mansioni essenziali. Il 3 dicembre, la commissione per l'occupazione e gli affari sociali del Parla-

dizioni di lavoro peggiori e a carenze qualitative».

Ad esempio, secondo la «legge sui TPG», i trasporti pubblici ginevrini possono esternalizzare solo il 10 % al massimo dei loro incarichi. Nel 2017, quando la maggioranza di destra del Gran Consiglio ginevrino ha voluto portare il limite legale delle esternalizzazioni al 15 %, il SEV e i suoi alleati politici sono riusciti a impedire questa misura minacciando un referendum. subappalto su diverse linee, in particolare nel traffico transfrontaliero. Il personale dei subappaltatori dei TPG beneficia di condizioni di lavoro nettamente meno favorevoli rispetto a quello dei TPG. L'anno scorso, il SEV ha ottenuto che questi subappaltatori rinnovassero il contratto collettivo di lavoro con lui fino all'inizio del 2026 al fine di garantire migliori condizioni di lavoro, ma il controllo dell'effettiva attuazione di questa misura richiede ancora notevoli sforzi.

Per un certo periodo anche i trasporti pubblici della regione di Losanna (TL) hanno subappaltato alcune linee, ma il subappaltatore MSA non aveva un CCL e pagava salari nettamente inferiori a quelli dei TL. Il SEV ha combattuto questo dumping attraverso iniziative politiche fino a quando il governo vodese ha vietato di fatto l'esternalizzazione delle linee di autobus nel gennaio 2021.

Oltre ai servizi di trasporto, le aziende di trasporto subappaltano anche lavori quali la pulizia, la riparazione e la manutenzione dei veicoli (ad esempio, il servizio pneumatici) a subappaltatori. Ciò rappresenta uno svantaggio per i conducenti che, per motivi di salute, non sono più autorizzati a guidare, poiché non possono più essere assegnati a tali mansioni e quindi non possono rimanere nell'azienda. Anche nel settore della manutenzione del materiale rotabile ferroviario si osserva una tendenza al subappalto, in particolare ai costruttori di veicoli. L'esternalizzazione della manutenzione tecnica presenta anche lo svantaggio di creare una dipendenza dal subappaltatore. Ciò può rivelarsi costoso quando i tecnici esterni devono intervenire in loco durante il fine settimana o di notte. Il SEV esige dai suoi partner sociali che affidino i lavori di manutenzione, riparazione, pulizia, ecc. solo ad aziende le cui condizioni di lavoro sono regolate da CCL almeno equivalenti, affinché i CCL dei partner sociali non vengano svuotati della loro sostanza (si veda il testo di orientamento del SEV sulla politica sindacale e contrattuale 2025).

mento europeo ha già adottato un rapporto contenente le linee guida di una direttiva. Tuttavia, il Parlamento deve ancora adottare il rapporto destinato alla Commissione europea, chiedendole di emanare tale direttiva. Il giorno della seduta parlamentare, il 10 febbraio, i sindacati hanno organizzato una manifestazione davanti alla sede del Parlamento europeo a Strasburgo. Presente una delegazione del SEV.



CCL DI SWISS 2027

Avviate le trattative

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 2 febbraio sono iniziate le trattative con Swiss per il rinnovo del CCL del personale di terra. Come si è preparato SEV-GATA, il sindacato del personale del traffico aereo affiliato al SEV, e quali sono le sue richieste?

«Il nostro obiettivo è raggiungere un accordo nel primo semestre con miglioramenti significativi, poiché a metà anno l'attuale CCL potrebbe essere disdetto per la prima volta alla fine dell'anno», afferma Philipp Hadorn, segretario sindacale del SEV, in merito alla situazione iniziale. Hadorn presiede il SEV-GATA e guida la delegazione incaricata dei negoziati.

Comitato consultivo

La delegazione è relativamente snella, ma è ampiamente sostenuta da un comitato consultivo composto da circa 30 membri. Quest'ultimo comprende membri che sono stati proposti dai colleghi e dalle colleghe dei loro reparti o che hanno manifestato il loro interesse nel sondaggio condotto da SEV-GATA tra i suoi membri Swiss da metà novembre a inizio dicembre. Sulla base dei risultati, la delegazione negoziale ha elaborato un elenco di richieste, discusso il 30

gennaio con il comitato consultivo e presentato il 2 febbraio a Swiss.

«Tra una fase negoziale e l'altra informeremo il comitato consultivo sui risultati intermedi e verificheremo insieme quali obiettivi possiamo e vogliamo raggiungere», spiega Philipp Hadorn. «Il comitato consultivo ci permette anche di capire fino a che punto i membri sono disposti a impegnarsi personalmente per le loro richieste, e qualora fosse necessario ricorrere a misure più drastiche».

Risultati del sondaggio

Nel sondaggio è stato chiesto ai membri in che misura fossero disposti e in grado di partecipare personalmente a una mobilitazione e di assumersi compiti concreti. Il 78 % ha assicurato che, se necessario, avrebbe partecipato a manifestazioni di protesta, il 71,5 % a scioperi di avvertimento e il 28 % si è detto disposto a organizzare assemblee nel proprio reparto.

I membri hanno inoltre dovuto stabilire le priorità delle richieste nel sondaggio: «La priorità assoluta è una buona retribuzione, seguita da indennità adeguate», riassume Philipp Hadorn. Per i membri è molto importante anche una riduzione dell'orario di lavoro settimanale e annuale, in particolare per i collaboratori tecnici. Infatti, oltre al ritmo dei turni – ad esempio 5/5, ovvero



© KEYSTONE / MARKUS A. JEGGERLEHNER

Il personale tecnico necessita in misura particolare di miglioramenti del CCL.

cinque notti di lavoro seguite da cinque giorni liberi – non vogliono più dover prestare «giorni di compensazione».

Ci sono anche altri temi che rivestono grande importanza per i membri, come il regolamento sui voli liberi, le spese, le condizioni sociali, le condizioni di pensionamento, ecc. «Dobbiamo esaminare come possiamo apportare miglioramenti in questi settori», sostiene Philipp Hadorn. «Grazie a questo sondaggio, ci siamo assicurati di formulare le rivendicazioni importanti per i nostri membri, ma anche di disporre dei mezzi necessari per farle valere».

Norme specifiche per la tecnica

«Un numero incoraggiante di membri ha partecipato al sondaggio, in particolare nel settore tecnico», aggiunge Hadorn. «Abbiamo così constatato che in questo settore esiste un bisogno proporzionalmente maggiore di miglioramenti del CCL. Vogliamo rispondere a questa esigenza negoziando norme specifiche del settore per i lavoratori a turni di Swiss Technik, che spesso svolgono un lavoro faticoso in ginocchio, all'aperto, con qualsiasi condizione atmosferica; insomma vorremmo un modello di regolamentazione come le BAR delle FFS. Dobbiamo porre l'accento su questo punto. È l'unico modo per mantenere tutti nello stesso CCL, il che è nell'in-

teresse di tutti i dipendenti e, in ultima analisi, dell'azienda».

Ritardo da recuperare e determinazione

«È importante che Swiss, in particolare in qualità di membro del gruppo Lufthansa, tenga presente che le condizioni di lavoro devono essere competitive a livello internazionale», sottolinea Hadorn. «Per garantire lo sviluppo di un'azienda non basta posizionarsi con i prodotti, come Swiss ha appena fatto con grande impegno e ingenti investimenti. È necessario investire anche nell'attrattività delle condizioni di lavoro per essere al passo con i tempi anche in questo settore. In questo ambito Swiss ha chiaramente bisogno di recuperare terreno, i nostri membri lo richiedono e occorre garantire che ciò avvenga». Hadorn aggiunge: «Riteniamo che Swiss farebbe bene ad affrontare questi negoziati con un margine di manovra adeguato e orientato alla ricerca di soluzioni, anche se ciò comporta dei costi. L'innovazione ha sempre un costo, ma alla fine paga. Il personale è infatti determinato a ottenere miglioramenti ragionevoli in modo corretto o, in caso contrario, a esercitare la pressione necessaria. Speriamo che ciò sia possibile in modo consensuale, costruttivo e nel rispetto delle parti sociali. Se così non fosse, i nostri collaboratori sarebbero pronti ad agire».

PUBBLICITÀ

Così si spremono i diritti!

Licenziamenti, dumping, precarietà.

L'8 MARZO NOI VOTIAMO SI CONTRO IL DUMPING

Elia Agostinetti
Assistente clientela FFS

Brian Quadri
Chiasso, smistamento

Ines Charai
Assistente clientela FFS

Iniziativa sostenuta da tutti i sindacati USS:



UNIA



syndicom



Info:

mps-ti.ch

INIZIATIVA «200 FRANCHI BASTANO»

«Perderemmo un servizio fondamentale»

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

L'8 marzo, tra i vari temi in votazione ci sarà anche l'iniziativa «200 franchi bastano», che chiede di abbassare il canone radiotelevisivo dagli attuali 335, a 200 franchi. Questa misura apparentemente positiva per le tasche di tutti noi, porta in realtà con sé una serie di conseguenze negative da non sottovalutare. Ne abbiamo discusso con Nicole Rossi, segretaria sindacale Uss Ticino e Moesa.

Nicole Rossi, perché una riduzione del canone, secondo i contrari all'iniziativa, non è un vero risparmio?

Certamente in un periodo nel quale molte persone si trovano sempre più toccate dal carovita senza un adeguamento dei salari che tenga il passo con l'inflazione, 100 franchi in meno da pagare ogni anno (la Confederazione ha deciso di ridurre il canone da 350 a 300, ndr) possono sembrare una cifra importante, ma dobbiamo tenere in considerazione quello che queste minori entrate comporterebbero per la SSR-SRG e quindi per la RSI. Questa iniziativa deciderà infatti il futuro della radiotelevisione nella Svizzera italiana, perché 100 franchi all'anno in meno da pagare per noi, significa perdere un'azienda che nel suo ruolo di dare voce alla cultura italo-fona in Svizzera è insostituibile. Significano perdere una buona parte, se non la totalità, della produzione locale di contenuti, meno informazione regionale e meno pluralità, libertà e indipendenza dell'informazione a livello svizzero. Senza contare che con la riduzione del canone, molti contenuti oggi inclusi, dovranno essere acquistati dai privati e/o all'estero.

Perché la Svizzera italiana ne ri-

sulterebbe particolarmente penalizzata?

Per i motivi elencati sopra, ma anche perché perderemmo uno dei pochi ambiti nei quali come cultura e lingua minoritaria siamo avvantaggiati. Il canone radiotelevisivo è infatti distribuito secondo una chiave di riparto che oggi ci avvantaggia rispetto alle altre regioni del Paese: ne paghiamo il 4 % e ne riceviamo il 22 %, questo è un privilegio che non dovremmo voler perdere.

Un taglio così radicale dei finanziamenti porterebbe inevitabilmente a una riduzione significativa dei posti di lavoro qualificati in Ticino, ma non sarebbe solo chi lavora alla RSI a pagarne le spese, bensì anche tutta una serie di servizi indiretti alla RSI. Questo anche perché tutto rischia di venire centralizzato oltre Gottardo, senza più un contatto diretto con il territorio e le sue esigenze. Se oggi ci sono critiche che vengono mosse alla RSI, non è certamente tagliandole le risorse che riusciremo a migliorarla.

Delle conseguenze quindi che ricadrebbero sulla società nel suo insieme?

Certo. Riducendo gli investimenti pubblici si va a intaccare tutto l'ecosistema economico e sociale ed il suo equilibrio. Difendere il servizio pubblico significa difendere occupazione di qualità, competenze e coesione sociale. Basti pensare a quanto successo, ad esempio, con la Posta: quando si è deciso di privatizzarla, i sostenitori dicevano che le condizioni di lavoro e il servizio offerto non ne avrebbero risentito e invece vediamo dove stiamo andando. È una battaglia che va ben oltre una singola azienda e riguarda il modello di società che vogliamo costruire: l'espressione di una sana democrazia passa anche da un servizio pubblico forte. Questo è un vero e proprio attacco deliberato al servizio pubblico, oggi tocca alla SSR-SRG, domani a chi toccherà?



PV TICINO E MOESANO

Vacanze ad Abano

Elia Biaggio, presidente PV Ticino e Moesano. Il nostro soggiorno ad Abano Terme dal 27 dicembre al 6 gennaio ha avuto una buona partecipazione di soci e simpatizzanti.

All'Hotel Paradiso abbiamo trovato un'ottima accoglienza da parte di tutto lo staff e dopo tanti anni di frequentazione è tutto molto familiare.

Ogni partecipante ha scelto le proprie cure: dai fanghi, ai bagni termali, spa, palestra, piscina e passeggiate nel centro, che in questo periodo è tutto illuminato e con molta animazione. I mercati di Abano e Montegrotto erano appuntamenti molto attesi.

Ogni serata è stata allietata da musica, balli e spettacoli e il veglione di Capodanno, come sempre, con grande cena e regali da parte della direzione.

Nel pomeriggio del primo dell'anno al Teatro Pietro d'Abano



abbiamo assistito al Concerto tradizionale con musiche di Strauss, Bizet, Rossini, Verdi, Puccini e il grande finale con la marcia di Radetzky.

Anche il torneo di Scala 40 ha appassionato ed ha visto vincitrice Mariella Cutruno, secondo Franco Panzeri, terza Alda Soldini e quarta Adriana Meroni, durante un aperitivo abbiamo festeggiato e conse-

gnato i premi.

Grazie ai colleghi di Comitato Alberto Rusconi e Franco Panzeri per la collaborazione.

Questi momenti conviviali sono molto importanti, si parla, si ride, si rafforzano i rapporti personali in modo informale e piacevole, quindi ringraziamo tutti i partecipanti e auguriamo loro buona continuazione e tanta salute.



Prenota subito la data



Convegno Cargo destinato al personale di locomotiva

Mercoledì, 20 maggio 2026, ore 9.30–16.30,
Segretariato centrale SEV, sala del comitato, Steinerstrasse 35, Berna

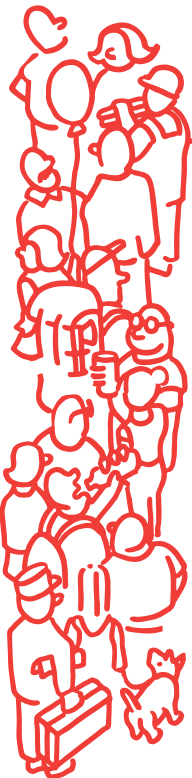
Argomenti:

- TDD – Train Driver Directive (direttiva sui conducenti di veicoli a motore)
- Analisi dell'incidente nella galleria di base del Gottardo
- ETCS (European Train Control System)
- ETF – prospettive europee
- DAK – Digitale automatische Kupplung (accoppiamento automatico digitale)
- Discussione finale: le nostre rivendicazioni sul trasporto merci

Ogni membro ha la facoltà di invitare altre persone, anche se non fanno parte del sindacato, in modo da dare loro la possibilità di conoscere le nostre attività.

Nota: Il convegno non è rivolto alle colleghe e ai colleghi di FFS Cargo.

Ci farebbe molto piacere se prenotassi sin da ora questa data.



FFS Traffico Viaggiatori

25.02.
Presentazione nuove BAR

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

Quando? Il **25 febbraio**, sono previste **tre finestre temporali**: alle **10**; alle **14.30** e alle **17**.
Dove? Alla Casa del Popolo di **Bellinzona**.

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

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

LPV Ticino

02.– 03.03./31.08.– 01.09.
Corso di preparazione agli esami periodici

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

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

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

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

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

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

ZPV Ticino

16.03.
Assemblea sezionale

Quando? Lunedì 16 marzo **dalle 17**

Dove? All'**Hotel Touring** (Mövenpick) di **Chiasso**.

Ordine del giorno: **1.** Saluto introduttivo; **2.** nomina scrutatori ed estensore del protocollo; **3.** approvazione ordine del giorno; **4.** approvazione verbale ultima assemblea; **5.** relazione del presidente; **6.** relazione accordo sulle BAR da parte del vicepresidente centrale ZPV; **7.** rapporto del cassiere e dei revisori e approvazione conti 2025; **8.** nomina di un supplente

nella Commissione di gestione (*); **9.** eventuali.

Nel corso dell'assemblea avremo il piacere di ospitare il **Vicepresidente ZPV, Massimo Brigatti** che informerà riguardo l'evoluzione sul raggiungimento degli **accordi delle BAR**.

Nell'ultima riunione della Sottofederazione, è stato votato che ogni singolo membro ZPV dovrà esprimersi prossimamente sull'accettazione o meno di queste nuove rivendicazioni. Confidiamo quindi in una vostra partecipazione in modo che possiate trovare risposte a tutte le domande ancora inevase, sarà anche un'occasione per incontrarci allegramente.

Saranno benvenuti anche colleghe e colleghi non appartenenti al nostro Sindacato, questo per una trasparenza d'informazione dei cambiamenti che ci toccheranno dal prossimo cambio d'orario (non avranno il diritto di voto).

***Nomina supplente Commissione di gestione:** il Comitato propone il collega Damiano Arcolin del deposito Chiasso.

Il verbale dell'ultima assemblea 2025 è esposto agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona.

Al termine dell'assemblea seguirà una cena ufficiale che sarà **offerta dalla nostra Sezione ai membri ZPV Ticino**. Per motivi organizzativi vi chiediamo di **confermare la vostra presenza con l'apposita lista** esposta nei depositi del personale treno di Bellinzona o Chiasso.

Termine fissato 11 marzo 2026

Menu: Insalata caprese; cordon bleu di maiale con patate fritte; tiramisù. **Per i vegetariani:** annunciatevi, abbiamo un'alternativa.

PV Ticino e Moesano

26.03.
Assemblea generale ordinaria

Riservate la data per l'Assemblea generale ordinaria.

Quando? Il mattino di **giovedì 26 marzo**.

Dove? A **Bellinzona**, come di consueto **alla Casa del Popolo**.

Ordine del giorno: **1.** Apertura assemblea e approvazione ordine del giorno; **2.** Relazione sulle nuove normative per l'acquisto dei titoli di viaggio dei tp; **3.** Nomina di scrutatori; **4.** Approvazione verbale ultima assemblea (20 marzo 2025); **5.** Rapporti; **5.1** della presidente; **5.2** del cassiere; **5.3** della commissione di verifica della gestione (CVG); Discussione e approvazione dei conti e dei rapporti; **6.** Preventivo 2026: presentazione e approvazione; **7.** Nomina: **7.1** di un supplente nella CVG; **7.2** dei rappresentanti della sezione all'AD PV e all'AD SEV 2026 a Losanna; **8.** Attualità sindacali con un rappresentante del segretariato SEV; **9.** Consegna degli attestati di benemerenza SEV; **10.** Eventuali.

Il verbale dell'Assemblea generale 2025 e relativi conti saranno disponibili in sala prima dell'inizio.

Farà seguito il pranzo, gratuito per i presenti all'Assemblea soci PV.

Iscrizioni: per ragioni organizzative chiediamo cortesemente di **annunciarsi a:**

Sopraceneri: al cassiere **Alberto Rusconi** tel. 079 230.32.16; alberto.rusconi@ticino.com

Sottoceneri: al vicepresidente **Massimo Piccioli**, tel. 079 505.11.07; pimax54@bluewin.ch.

CONDOGLIANZE

In ricordo di Sergio Beti

Elia Biaggio, presidente PV Ticino e Moesano. La scomparsa di Sergio Beti ci ha molto rattristati e ci stringiamo in un abbraccio alla sua famiglia unitamente a quanti lo hanno stimato per il suo impegno morale, politico, sociale e privato.

Sergio era entrato nel SEV il 1° marzo 1958 contemporaneamente all'inizio del suo lavoro presso le FFS. Nella sua funzione di capotreno era nel Comitato ZPV e rappresentante nel Comitato Centrale.

Dopo il pensionamento era entrato nel nostro Comitato SEV PV ed ha ricoperto diverse funzioni: organizzatore di soggiorni al mare, soggiorni termali, gite, rappresentante nel Comitato Centrale a Berna e nel Comitato Svizzero degli anziani. Era diventato vicepresidente e poi presidente.

I NOSTRI MORTI



Tutto questo aggiunto alla crescita di una bella famiglia, all'impegno politico nel partito Socialista come Consigliere Comunale e poi Municipale nel comune di Arbedo, là dove ha costruito la sua casa con grande zelo e lavoro.

Ha trovato il tempo anche per la passione dello sci con l'Associazione Ferrovieri Sportivi e la passione della caccia e della montagna frequentando assiduamente la sua cascina alla Costa.

Di lui serberemo un indelebile ricordo di gratitudine per tutto ciò che ha fatto nel nostro Comitato PV.

Esprimiamo ancora le nostre più sentite condoglianze al figlio Gianmarco, alla figlia Patrizia, ai suoi cari nipoti, all'affezionata Ernestina come pure a tutti i parenti.

Mellone Mario, 1940, impiegato d'esercizio, Renens VD, PV Vaud.

SOTTOFEDERAZIONE PV

Basta con la discriminazione basata sull'età

Comitato centrale PV. La discriminazione basata sull'età è una realtà, sia sul mercato del lavoro, nella ricerca di un alloggio, nelle assicurazioni, nello spazio digitale o nell'assistenza sanitaria.

Questa forma di discriminazione – di cui fa parte anche la diminuzione dell'accettazione dei pagamenti in contanti – è sempre più frequente. Per questo motivo, la VASOS (As-

sociazione svizzera degli anziani attivi), di cui fa parte anche la SEV-PV, ha lanciato una petizione con l'obiettivo di sensibilizzare le autorità politiche su questo tema.

Vi chiediamo di firmare questa petizione entro il 1° marzo 2026: <https://act.campax.org/petitions/tutela-legale-contro-la-discriminazione-basata-sull-eta>

Grazie per il sostegno.

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

Tiratura: edizione italiana: 2448 copie; totale: 30996; certificata il 13.01.2025.

Editore: SEV, sev-online.ch

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

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

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

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG

Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: venerdì 6 marzo 2026.

Chiusura redazionale: 24 febbraio, ore 10.00.

IMPRESSUM

Agenda 2/26

DISASTRO FERROVIARIO DI ADAMUZ (SPAGNA)

La liberalizzazione in discussione



Yves Sancey, con la stampa spagnola, tra cui il giornale alternatvo El Salto (elsaltodiario.com)) yves.sancey@sev-online.ch

Nelle ultime settimane, in Spagna, diverse decine di persone hanno perso la vita in due incidenti ferroviari. Dopo lo shock, è tempo di interrogarsi sulla sicurezza. I ferrovieri e i sindacati sottolineano l'impatto delle privatizzazioni sul sistematico deterioramento della manutenzione delle infrastrutture ferroviarie. È stato annunciato uno sciopero.

L'incidente ferroviario avvenuto domenica 18 gennaio ad Adamuz (Cordova) – che ha causato la morte di 45 persone e il ferimento di oltre 120 – ha sconvolto la Spagna e non solo, in un Paese che vanta una delle più grandi reti ferroviarie ad alta velocità al mondo. Tra le vittime figura il macchinista del treno della Renfe. La collisione è avvenuta alle 19.45, a circa 200 km a nord di Malaga. Le ultime tre carrozze di un treno della compagnia privata italiana Iryo in viaggio da Malaga a Madrid sono deragliate, spostandosi sul binario adiacente pochi secondi prima dell'arrivo in senso contrario di un altro treno della compagnia nazionale Renfe. Ciò ha provocato uno scontro a oltre 200 km/h. Il tempo trascorso tra il deragliamento e la collisione è stato di soli nove secondi, senza lasciare al treno Renfe il tempo di frenare.

La pubblicazione del rapporto definitivo sulle cause della tragedia non è prevista prima di diversi mesi. Le prime ipotesi dell'indagine con-

dotta dalla Commissione d'inchiesta sugli incidenti ferroviari (CIAF) indicano tuttavia già una possibile rottura del binario su cui circolavano i due treni coinvolti nell'incidente, nonostante il tratto fosse stato rinnovato nel maggio 2025. Il ministro dei Trasporti, Óscar Puente, ha affermato più volte che si trattava di un binario nuovo, costruito nel 2023. Puente ha parlato di un incidente «estremamente strano» avvenuto su un tratto rettilineo, su una linea rinnovata, con un treno praticamente nuovo.

La rabbia dei ferrovieri e dell'opinione pubblica è cresciuta dopo l'annuncio, quattro giorni dopo, della morte di un macchinista tirocinante in un altro deragliamento a Gelida, vicino a Barcellona, quando un treno di periferia si è schiantato contro un muro di contenimento. Superato il momento di terrore e di lutto, sono subito sorte numerose domande per capire come fosse potuta accadere una simile catastrofe.

Avvertimenti ripetuti

La versione della sorpresa e dell'incomprensione di fronte al disastro di Adamuz fornita dal ministro dei trasporti è stata messa in discussione dalla stampa e dai sindacati. Il 25 settembre 2025, il sindacato CGT aveva inviato una lettera al ministro Puente, nella quale esprimeva la sua «profonda preoccupazione» per «l'attuale situazione del settore ferroviario in Spagna». In una lettera inviata lo scorso agosto, il sindacato dei macchinisti ferroviari Semaf aveva avvertito l'Adif – l'operatore della rete ferroviaria nazionale spagnola – del grave deterioramento dei binari nella zona di Adamuz, dove

i due treni si sono scontrati. Il sindacato segnalava che buche, dossi e squilibri nelle linee elettriche aeree causavano frequenti guasti e danneggiavano i treni su diverse linee ad alta velocità. Ma non ci fu nessuna risposta da parte di Puente.

Due decenni di liberalizzazione

Il lunedì successivo all'incidente, il quotidiano conservatore spagnolo El Mundo sottolineava «il lento deterioramento della rete ferroviaria spagnola ad alta velocità». Il quotidiano ha evocato «l'età» delle infrastrutture, «un importante deficit di investimenti» e «l'invecchiamento dei treni stessi». Il quotidiano sostiene inoltre che il treno abbia iniziato a deragliare su un tratto di binario non rinnovato e costruito nel 1989, proprio nel punto in cui avviene il cambio di materiale con quello rinnovato. Si pone quindi la questione di chi abbia realizzato la saldatura – secondo El Periodico lo scorso anno – tra questi due pezzi in questo punto di giunzione e in quali condizioni. Forse lo dimostrerà l'indagine. Le imprese beneficiarie dell'appalto e incaricate di questa ristrutturazione erano quattro società subappaltatrici tra le leader del settore edile nazionale, che intascano denaro pubblico ma non dispongono di ingegneri specializzati. Cominciamo a vedere emergere qui gli attori della manutenzione, dei subappaltatori non specializzati.

Arriviamo quindi al nocciolo della questione: il processo di liberalizzazione delle ferrovie spagnole, avviato nel 1991 dalla direttiva europea che imponeva la separazione tra la gestione del-

le infrastrutture (Adif) e l'esercizio dei treni (Renfe), consentendo ai servizi ferroviari quali la manutenzione, la sicurezza e i lavori di essere progressivamente aperti al subappalto. Il processo ha conosciuto nel 2020 un'altra tappa importante con l'apertura del sistema ferroviario spagnolo a nuovi operatori: il low cost francese Ouigo e l'italiano Iryo, i cui dipendenti avevano organizzato alla fine del 2025 uno sciopero per chiedere la firma di un Contratto collettivo di lavoro (CCL) nazionale.

Da quel momento in poi, tutti gli elementi di un cocktail pericoloso erano presenti. Per il sindacato SFF-CGT, quanto accaduto è legato al «degrado sistematico della manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile. Il risultato di un modello che indebolisce la capacità di prevenzione e di risposta agli incidenti. Che considera la sicurezza un costo da ridurre». Hanny Weissmüller, presidente della LPV, è della stessa opinione: «Adamuz e Gelida non sono fatalità. È il prezzo della liberalizzazione: manutenzione esternalizzata, subappaltatori senza esperienza, sicurezza sacrificata. La LPV chiede la fine dell'esternalizzazione, investimenti reali, personale sufficiente e protocolli omogenei: la sicurezza prima di tutto, ovunque».

Tutti i sindacati ferroviari spagnoli – UGT, CCOO, CGT e Semaf – chiedono un nuovo modello ferroviario in linea con quello proposto dalla LPV, in cui la sicurezza prevalga nuovamente sulla redditività e che metta fine all'esternalizzazione come dogma. È stato proclamato uno sciopero per il 9, 10 e 11 febbraio.



L'UOMO-CINEPRESA

Yann Becker

Mi capita spesso di incontrare Han-kawa per caso nelle strade di Osaka, mentre riprende la città con una vecchia cinepresa 8 mm. Al bar mi spiega che usa pellicole scadute da vent'anni e che, una volta sviluppate, i colori e le forme non corrispondono

più alla realtà. A nessuno importa, i film dell'uomo-cinepresa non sono da vedere, ma da vivere. Yann Becker, fotografo e scenografo svizzero, nonché guida, vive a Osaka dal 2010. Le sue immagini raccontano un Giappone segreto,

alla scoperta degli Outsider e delle loro storie di vita. La sua prossima mostra, «L'ombra di un sogno», si terrà al Salone del Libro di Ginevra dal 18 al 22 marzo. Il suo account Instagram: yann_becker_photography

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Da dove viene il presidente della sezione delle Ferrovie Appenzellesi Roland Huber?
- a. Appenzello
b. San Gallo
c. Urnäsch
2. Cosa si sta negoziando presso Swiss dal 2 febbraio 2026?
- a. Indennità di sabato per il personale di volo.
b. Rinnovo del CCL del personale di terra.
c. Aumento del congedo paternità per il personale di volo.
3. Dove si è tenuta la giornata del settore della navigazione 2026?
- a. Lugano
b. Romanshorn
c. Lucerna
4. Il SEV teme che, se l'iniziativa «200 bastano» venisse approvata ...
- a. ...il taglio al servizio pubblico potrebbe colpire anche i trasporti pubblici.
b. ...i media privati non guadagnerebbero più nulla.
c. ...il consigliere federale Albert Rösti dovrebbe dimettersi.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 24 febbraio 2026;**

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

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà un **buono 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 1/2026:
b/a/a/c

Il buonoFFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Marianne Droux**, di La Tour-de-Trême, membro della **Sezione VPT tpf**

SULLE ORME DI ...

Roland Huber,
macchinista alle
Ferrovie Appenzellesi

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Un cambio di carriera ha portato Roland Huber alle ferrovie dell'Appenzello. È stato il comportamento ostinato del suo datore di lavoro a portarlo al SEV. Dopo oltre 33 anni come ferroviere e sei anni come presidente della sezione delle Ferrovie Appenzellesi, ora deve affrontare un'altra grande sfida.

Alle 13:33 il treno rosso a pianale ribassato delle Appenzeller Bahnen arriva ad Appenzello. Nella cabina di guida Roland Huber saluta già con la mano. Il suo turno, iniziato alle 4 del mattino, termina con questa corsa. Non gli dispiace alzarsi presto, ma il macchinista aggiunge: «Non si diventa più giovani, ma vedo una luce alla fine del tunnel». Si riferisce alla sua pensione, che arriverà tra due anni e mezzo. E questo imminente pensionamento dà ancora molto da fare al professionista originario di San Gallo. Infatti, in qualità di presidente della sezione Appenzeller Bahnen, sta già cercando un successore e questa è una grande sfida, come sottolinea Huber. Il successore dovrebbe essere trovato nella primavera del 2028. L'attuale presidente della sezione sa bene che trovare un successore motivato è difficile, perché oggi quasi nessuno vuole più ricoprire una carica nel Comitato, ne è certo Huber. Tuttavia, ripensando ai suoi ultimi 25 anni come

membro del comitato sezionale e successivamente come presidente della sezione, il macchinista è visibilmente orgoglioso. Il militante del SEV sottolinea di aver contribuito in modo determinante all'attuale contratto collettivo aziendale. Le trattative sono iniziate nel 2004 e Huber è ancora oggi l'unico membro delle Ferrovie Appenzellesi che fa parte della delegazione negoziale sin dall'inizio. «Abbiamo dovuto apportare continue modifiche, l'ultima proprio un anno fa», spiega il sangallese. «La pressione al risparmio si fa sentire ovunque. Ma il contratto è accettabile per entrambe le parti».

«Non può continuare così»

L'impegno di Roland Huber è iniziato 25 anni fa. All'epoca gli fu chiesto di tenere un corso sulla preparazione di un contratto aziendale. Quando lui e i suoi colleghi vollero dedicare un venerdì a questa attività, il suo datore di lavoro, la Appenzeller Bahnen, rifiutò. Alla fine, sono riusciti a partecipare all'ultimo minuto. Il responsabile del corso li ha accolti sul posto e ha detto di essere particolarmente felice che questa volta anche i colleghi delle Ferrovie Appenzellesi potessero partecipare al corso. Questa affermazione ha colpito Huber nel profondo e si è detto: «Non può continuare così». È stato l'inizio del suo impegno pluriennale per il sindacato SEV.

Impegnarsi per un obiettivo comune è una cosa che Roland Huber ha imparato fin da picco-



RENATO BARNETTA

lo. Anche suo padre era un sindacalista e non c'era spazio per discussioni quando si trattava di iscriversi al sindacato. «Era semplicemente una cosa scontata», racconta Roland Huber. «Già da bambino avevo ricordi positivi del sindacato. Inoltre, mi sono sempre interessato a ciò che accadeva intorno a me». Ancora oggi apprezza la solidarietà tra colleghi e colleghe e, in particolare, la rete di contatti offerta dal SEV. «Si ha un contatto stretto con tutte le persone a tutti i livelli». È interessante scoprire quali sono i punti critici in altri settori.

Macchinista per vie traverse

Roland Huber non è un ferroviere tipico, come lui stesso afferma. Padre di quattro figli, ha studiato come elettricista e dopo la scuola reclute ha lavorato come montatore di sistemi di controllo, poi come tecnico del suono e successivamente come tecnico di impianti di sicurezza antieffrazione. Dopo alcuni anni, è passato alla Appenzeller Bahnen come tecnico operativo per la manutenzione degli edifici. In questo modo era più vicino alla sua famiglia, senza turni di lavoro e picchetti. Ora poteva anche trascorrere più tempo con i suoi quattro figli. «Prima guadagnavo di più, ma il tempo che ho guadagnato con la mia famiglia ha superato il guadagno economico», sottolinea Roland Huber. In seguito, è passato alla manutenzione dei veicoli, ma quella non è stata la sua ultima tappa. «Ho letto nel regola-

mento aziendale che i macchinisti potevano raggiungere un livello salariale più alto rispetto a quello che avevo nel mio lavoro precedente. Così ci ho riflettuto e ho deciso di seguire la formazione come macchinista», spiega Roland Huber. Da quel momento in poi ha ripreso a lavorare in modo irregolare, cosa che però considerava un vantaggio. «Così potevo fare qualcosa con la famiglia anche durante la settimana».

Non gli manca il lavoro di tecnico. «Ora ho questo tipo di lavoro a casa», dice ridendo. Il macchinista vive infatti con la famiglia a Gais, in una casa risalente al 1504. «Insomma, qui c'è già un bel da fare».

Del suo lavoro di macchinista apprezza soprattutto la responsabilità, l'autonomia e il fatto di essere sempre in movimento, spiega Roland Huber. Apprezza anche il contatto con le persone. «Mi piace attraversare i villaggi e salutare gli abitanti». Il contatto con la popolazione è molto importante per lui: «Se qualcuno mi saluta, ricambio il saluto. È semplicemente un dovere, soprattutto quando sono i bambini a salutare».

Per i prossimi due anni e mezzo, i residenti potranno ancora godersi il saluto del presidente della sezione dal treno rosso delle Ferrovie Appenzellesi. Dopodiché andrà in pensione, ma sa già che dovrà aumentare il suo impegno come nonno. «Di sicuro non mi annoierò», sottolinea Roland Huber, che non vede l'ora di trascorrere del tempo con i suoi nipoti.

QUESTIONI
FAMILIARI

Bertschy

