



SEV N.4

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



MICHAEL SPAHR

APPREZZAMENTO PER IL PERSONALE

La sicurezza richiede presenza

Editoriale di Patrick Kummer,
Vicepresidente del SEV

▶ pp. 2,3,9

Il trasporto pubblico è in funzione 24 ore su 24. Migliaia di dipendenti lavorano ogni giorno per garantire il trasporto di persone e merci. Affinché questo sistema funzioni, è necessario soprattutto garantire condizioni di lavoro sicure per il personale.

Per molti colleghi, affrontare situazioni difficili fa ormai parte della routine lavorativa quotidiana. Aggressioni, minacce o violenze colpiscono in particolare i dipendenti a diretto contatto con i clienti: sui treni, nelle stazioni ferroviarie, sugli autobus, sui tram o sui battelli. La sicurezza non può però essere lasciata al caso. Chi lavora nel settore dei trasporti pubblici deve poter contare sulla possibilità di svolgere il proprio lavoro senza insicurezza e paura.

Per questo motivo occorre più personale. Più personale per garantire un doppio accompagna-

mento sui treni a lunga percorrenza e più personale nella polizia dei trasporti. Una maggiore presenza è efficace: protegge il personale e aumenta anche la sicurezza dei viaggiatori.

Ma sicurezza non significa solo protezione dalla violenza. Anche le condizioni di lavoro sono fondamentali. Il lavoro a turni e in trasferta fa parte della quotidianità di molti colleghi nel settore dei trasporti pubblici. Orari di lavoro irregolari, lavoro notturno e nei fine settimana incidono sulla salute e sulla vita privata. Chi garantisce il funzionamento dei trasporti 24 ore su 24 ha bisogno di condizioni di lavoro dignitose e di un adeguato riconoscimento per questo carico di lavoro.

La sicurezza comprende anche il funzionamento dell'approvvigionamento della Svizzera. Il trasporto merci su rotaia è una parte fonda-

mentale di questo approvvigionamento di base. Esso garantisce il trasporto affidabile delle merci e allo stesso tempo alleggerisce il carico sulle strade e sull'ambiente. Il previsto smantellamento di FFS Cargo indebolisce questo sistema e mette a rischio un prezioso know-how. Un trasporto merci su rotaia forte non è solo una questione economica, ma un contributo strategico alla sicurezza dell'approvvigionamento del nostro Paese. Chi indebolisce il trasporto merci indebolisce anche la Svizzera.

Un trasporto pubblico sicuro e affidabile deve essere prioritario per la Svizzera: ciò richiede personale sufficiente, condizioni di lavoro sicure e un trasporto merci su rotaia efficiente. Le aziende sono chiamate ad agire. Ma anche la politica deve essere pronta a fornire con coerenza i finanziamenti necessari.

Secondo Pilastro

Come stanno andando le Casse pensione del trasporto pubblico?

2

Politica federale

Come incidono le decisioni della Sessione primaverile sulla politica dei trasporti?

3

Sicurezza

Incendio di AutoPostale a Chiètres: personale bus molto toccato.

5

FFS da record

Nel 2025, 1,43 milioni di viaggiatori hanno utilizzato quotidianamente le FFS: un numero mai raggiunto prima, con una puntualità senza precedenti. Le FFS hanno registrato un utile di quasi mezzo miliardo di franchi. «Dietro al successo delle FFS ci sono i collaboratori che garantiscono il funzionamento 24 ore su 24 e assicurano l'alta qualità dell'offerta ferroviaria, gli ottimi valori di puntualità e l'elevata soddisfazione dei clienti», afferma Patrick Kummer, vicepresidente del SEV. «Il risultato annuale, con un utile di 496 milioni e un numero record di viaggiatori, impone un impegno: il personale ha bisogno di miglioramenti concreti per quanto riguarda le indennità nel lavoro a turni e a rotazione». Purtroppo, FFS Cargo intende continuare a ridurre il personale nel settore del trasporto merci. Il SEV si oppone con veemenza a questa decisione.

Dati positivi per Swiss

Anche nel 2025 Swiss registra buoni risultati: l'utile operativo ammonta a 502,2 milioni di franchi, il fatturato a 5,5 miliardi di franchi. Swiss rimane così una delle compagnie aeree più redditizie e la «gallina dalle uova d'oro» del gruppo Lufthansa. «Nonostante i tempi difficili, Swiss, grazie al suo personale impegnato, è riuscita ancora una volta a ottenere un risultato straordinariamente buono per il settore», afferma soddisfatto Philipp Hadorn, presidente del sindacato del personale di terra SEV-GATA. «Ma per continuare ad avere successo, Swiss deve sfruttare il suo andamento finanziario positivo e stabile per migliorare le condizioni di lavoro e dedicare ora particolare attenzione al mantenimento della forza lavoro qualificata. I collaboratori nutrono giustamente grandi aspettative nei confronti delle negoziazioni in corso sul CCL!»

Bus in sciopero a Winterthur

Il 3 marzo i colleghi dell'azienda di autobus di Winterthur hanno organizzato uno sciopero di avvertimento. Da anni lamentano condizioni di lavoro precarie e retribuzioni inique. Il sindacato competente, VPOD, accusa l'azienda di abusare delle cosiddette norme sul servizio sostitutivo. Il consigliere comunale responsabile si è rifiutato, fino alla chiusura di questa edizione, di rispondere alle richieste del personale. Il SEV è solidale con il personale degli autobus di Winterthur.



Aroldo Cambi ha parlato dell'attuale situazione delle casse pensioni durante l'ultima conferenza delle sezioni a Berna.

CASSA PENSIONE

«Le eccedenze sono degli assicurati»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il personale delle FFS è assicurato presso la Cassa pensioni delle FFS, mentre il personale di circa 50 imprese di trasporto concessionarie (ITC) è assicurato presso la fondazione collettiva Symova. Nei Consigli di fondazione di entrambi gli istituti di previdenza siedono rappresentanti del SEV che tutelano gli interessi dei lavoratori e delle lavoratrici. L'amministratore finanziario del SEV Aroldo Cambi, responsabile delle finanze del SEV, siede in entrambi i Consigli di fondazione. Intervista.

Al momento si ha la sensazione di trovarsi in una crisi globale permanente: nuovi conflitti bellici in Medio Oriente, aumento dei prezzi del petrolio e, di conseguenza, turbolenze sui mercati finanziari. Tutto ciò si ripercuote spesso direttamente sulle Casse pensioni. Tu sei vicepresidente dei consigli di fondazione di entrambi i grandi istituti di previdenza del trasporto pubblico. Aroldo, al momento trascorri notti insonni?

Non passo notti insonni. In linea di massima, la situazione delle casse pensioni svizzere è buona o ottima. Singoli eventi shock, come l'attuale recrudescenza del conflitto bellico, provocano reazioni robuste e immediate sui mercati, ma storicamente questi ultimi tendono a riprendersi rapidamente. È stato così quattro anni fa, allo scoppio della guerra in Ucraina, e lo stesso è accaduto con la pandemia di Covid. Ciò che però ci pesa dal punto di vista strutturale è il nuovo basso livello dei tassi d'interesse. Per motivi di sicurezza e stabilità, le Casse pensioni devono detenere da un terzo alla metà del loro patrimonio in investimenti a basso rischio o a reddito fisso. Questi investimenti rendono pochissimo con tassi d'interesse bassi, e questo è più impegnativo a lungo termine di qualsiasi shock geopolitico a breve termine.

Le Casse non potrebbero semplicemente cambiare strategia e puntare maggiormente sugli immobili o sulle azioni, dove al momento i rendimenti sono più elevati?

Una buona strategia rimane tale anche nei periodi difficili. Si apportano solo piccoli adeguamenti entro limiti ben definiti. Gli immobili e le azioni sono interessanti nel lungo termine, ma sono anche più volatili. Ciò significa che i corsi, i prezzi o i mercati subiscono fluttuazioni più forti, più rapide e più imprevedibili. Proprio durante le crisi si cerca innanzitutto di garantire i flussi di cassa: ovvero redditi da locazione, interessi e dividendi stabili. Ma ci sono dei limiti. La diversificazione rimane fondamentale per attenuare le fluttuazioni. A ciò si aggiunge l'istinto gregario: quasi nessun comitato osa compiere passi radicali che si discostino dal comportamento generale del mercato.

Passiamo ora alle nostre grandi Casse pensioni (CP). Il SEV è rappresentato sia nella CP FFS, sia nella fondazione collettiva Symova. Ultimamente sono successe alcune cose alla Symova. Di cosa si tratta?

Negli ultimi 15 anni Symova ha scritto una vera e propria storia di successo: rendimenti sempre superiori alla media, grazie a una strategia efficace con il giusto profilo di rendimento-rischio. Grazie a questo sviluppo, abbiamo potuto introdurre un modello di partecipazione che è stato applicato operativamente per la prima volta quest'anno. Il modello consente, in caso di risultati molto positivi, di distribuire una parte delle eccedenze sotto forma di interessi più elevati o integrazioni di rendita. Nel 2025 gli assicurati e le assicurare hanno beneficiato di interessi superiori al 4% e i pensionati di notevoli supplementi.

Cosa c'è esattamente dietro questo modello di partecipazione?

In passato si discuteva ogni anno in modo ad hoc: «Diamo un interesse del 2% o del 3%? E i supplementi di rendita – sì o no?». Era un approccio poco sistematico. Con il modello di partecipazio-

ne abbiamo una base chiara e trasparente: il grado di copertura, la performance e, a seconda della situazione, l'inflazione determinano l'importo massimo che può essere distribuito. Il margine di manovra del Consiglio di fondazione è più ridotto, ma l'equità e la prevedibilità sono maggiori.

In qualità di rappresentante dei lavoratori e delle lavoratrici, hai dovuto convincere i rappresentanti dei datori di lavoro nel Consiglio di fondazione ad accettare questo modello di partecipazione. Hai dovuto impegnarti molto per convincerli?

No, avevo il vantaggio di conoscere già questo modello dalla CP FFS. Alla Symova l'idea è stata accolta bene. I datori di lavoro e il personale hanno remato nella stessa direzione. Abbiamo discusso i contenuti, ma in linea di principio tutti erano convinti: le eccedenze appartengono agli assicurati, non devono finire permanentemente nei forzieri delle Casse pensioni.

A prima vista sembra una buona notizia per gli assicurati e le assicurate. Ma questo non aumenta il rischio che in tempi difficili si verifichi improvvisamente una mancanza di fondi?

Solo se si distribuisse in modo smisurato. Ma noi non lo facciamo. Se ad esempio abbiamo una performance del 7%, distribuiamo forse il 4-5%. Il resto rafforza il grado di copertura. È un equilibrio delicato, ma controllato. L'importante è non accumulare semplicemente le eccedenze nel corso dei decenni: non sarebbe corretto nei confronti degli attuali assicurati.

Infine: non tutte le ITC fanno parte di Symova. Quanto è aperta Symova ad accogliere altre imprese di trasporto?

Molto aperta. Symova è solida dal punto di vista finanziario, organizzativo e del personale. La consiglio spesso alle piccole e medie imprese, soprattutto se la loro Cassa pensioni è costosa o la strategia d'investimento non porta i risultati sperati. Il passaggio è generalmente possibile in breve tempo e senza problemi e per alcune aziende rappresenta un vero vantaggio.

PROGRAMMA DI ALLEGGERIMENTO DI BILANCIO 27

Evitati i tagli nel TRV, ma pressione sui costi

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Durante la sessione di primavera, il Consiglio nazionale e quello degli Stati hanno adottato dei tagli drastici ai trasporti pubblici per i prossimi tre anni. Con il suo programma di alleggerimento di bilancio 27 (PAB27), il Consiglio federale intendeva risparmiare massicciamente su: trasporto regionale viaggiatori (TRV), elettrificazione, trasporto internazionale viaggiatori su ferrovia (IPV), Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). I tagli nel TRV hanno certo potuto essere evitati, ma il denaro scarseggia e la pressione per fare economie aumenta.

Mercoledì 4 marzo, ore 6:45: una dozzina di membri del SEV si ritrova sulla Piazza federale a Berna e consegna ai deputati del Consiglio Nazionale e del Consiglio degli Stati delle monete di cioccolato da 5 franchi e un volantino che li esorta a votare contro i tagli nel TRV. Due ore più tardi, il Nazionale e gli Stati hanno deciso di rinunciare a questi tagli proposti dal PAB27. Il programma di alleggerimento di bilancio 2027 proposto dal Consiglio federale prevedeva tagli nei trasporti pubblici (TP) per un ammontare di 400 milioni di franchi all'anno. Restrizioni di bilancio di tale portata hanno obbligatoriamente un impatto negativo considerevole sui TP, poiché le imprese di trasporto (IT) e i gestori dell'infrastruttura (GI) non sono in grado di

compensarli. Tagli di bilancio significano anche abbandono delle infrastrutture e riduzioni dell'offerta, in particolare nelle regioni rurali. A lungo termine, danni irreparabili per i TP. Il Parlamento ha quindi adottato restrizioni di bilancio di 200 milioni di franchi annuali nei TP, ma ha rinunciato a effettuare tagli nel TRV e ha dimezzato quelli previsti nel FIF. Resta comunque il fatto che, per rispettare nel TRV l'offerta così come è stata pianificata e già pubblicata, il finanziamento promesso rimane scarso, anche se il Parlamento ha aumentato le indennità annuali di 60 milioni di franchi per i prossimi tre anni. In effetti, questo aumento coprirà a malapena un terzo del deficit tra i mezzi messi a disposizione per le indennità del TRV e i bisogni reali in indennità stimati nel 2024 dall'UFT per gli anni 2026–2028. Invece di 3,85 miliardi di franchi, figurano a bilancio solo 3,55 miliardi. Nel TRV, dunque, persiste un deficit di finanziamento. A ciò si aggiungono 40 milioni di franchi all'anno che mancano perché il Nazionale e gli Stati hanno soppresso anticipatamente il rimborso dell'imposta sugli oli minerali per le IT. Per raggiungere i suoi obiettivi climatici, Berna si fa carico, nel TRV, di una parte dei sovracosti in caso di acquisizione di veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi (non fossili). Tuttavia, questo incentivo è ormai controfinanziato dalla soppressione anticipata del rimborso dell'imposta sugli oli minerali per le imprese del TRV. In chiaro: le IT sono confrontate con oneri supplementari già oggi e non a partire dal 2030. Per il SEV, è chiaro che la pressione volta a



Manifestazione con monete di cioccolato davanti a Palazzo federale contro i tagli al TRV.

ridurre i costi nel TRV persisterà. «Siamo certo sollevati che il Parlamento abbia corretto una parte delle proposte emesse dal Consiglio federale. Sul lungo termine, tuttavia, questa pressione non è affatto scomparsa», commenta Matthias Hartwich, presidente del SEV. «Questa pressione non deve ripercuotersi sul personale, già allo stremo. Se la pressione aumenta, la classe politica dovrà assumersi la responsabilità delle sue decisioni: dovrà o rinunciare a estendere l'offerta, oppure aumentare le tariffe. Entrambe le opzioni sono negative per una svolta allo stesso tempo ecologica e sociale nel settore dei trasporti. Cercando di risparmiare sulle spalle del personale, si mette in pericolo la pace sociale e si rischia di provocare conflitti massicci nel nostro ramo». Non più tardi del 2024, accettando alle urne la revisione della legge sul CO₂, il popolo svizzero ha approvato il finanziamento iniziale del trasporto ferroviario transfrontaliero di viaggiatori. Tuttavia, il Parlamento e il Consiglio federale hanno oggi deciso di praticamente sopprimere questo incentivo. Si tratta di 20 milioni di franchi all'anno che mancheranno per estendere l'offerta nel settore dei treni notturni. «Fondamentalmente, il SEV sostiene l'idea di un'offerta sostenibile nel campo dei treni notturni. Nel nostro spirito, sostenibile significa anche che ci siano mezzi finanziari sufficienti per remunerare correttamente il personale che accompagna questi treni. Se il denaro manca, si apre la porta al dumping salariale in seno al personale. E questo, noi non lo vogliamo», dichiara Hartwich.

Che si tratti del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) o del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerazione (FOSTRA), si assiste a dei tagli nei contributi. Riguardo al FIF, il Parlamento ha ridotto di due terzi i tagli proposti dal Consiglio federale. Invece di 600 milioni di franchi, sono 200 milioni in meno che verranno versati nel FIF nei prossimi tre anni. A breve termine, questa riduzione può sembrare sopportabile. «Non può però essere questione che manchi improvvisamente il denaro per assicurare il mantenimento della sostanza delle infrastrutture. Non possiamo correre il rischio di ritrovarci nella stessa situazione della Germania dove, per anni, la manutenzione delle infrastrutture è rimasta al punto morto a causa della pressione per ridurre i costi, e dove si è trascurata la sostanza a tal punto da avere conseguenze catastrofiche», prosegue Hartwich. Al momento della chiusura, nessuno sapeva ancora se vi sarebbe stato un referendum contro il PAB27. Questo sarebbe rischioso per gli interessi del SEV, poiché solo i tagli che richiedono una modifica della legge sarebbero sottoposti a un eventuale referendum. Il denaro per il TRV o i versamenti nel FIF non ne fanno parte, poiché rientrano nelle spese non vincolate, sulle quali il Consiglio federale e il Parlamento decidono in completa autonomia nel loro budget. È per questa ragione che il SEV teme che il Parlamento proceda a riduzioni massicce nelle spese non vincolate, qualora il referendum riuscisse. Ciò potrebbe condurre a tagli radicali sia per il TRV sia per il FIF.

+ -

Il 19 marzo il Consiglio degli Stati ha seguito il parere della propria Commissione sociale e si è nuovamente espresso a favore di un **finanziamento permanente della 13^a rendita AVS attraverso una combinazione di contributi salariali e imposta sul valore aggiunto**. L'USS sostiene «Questo finanziamento solido e socialmente equilibrato. Contributi salariali più elevati sono facilmente sostenibili per i datori di lavoro, poiché dal 2021 questi sono fortemente diminuiti», scrive l'USS. «Chi non vuole finanziare in modo permanente la 13a rendita AVS, vuole aumentare l'età di pensionamento».

Finora, un **salario minimo previsto da un CCL** non può essere dichiarato di applicazione generale se è inferiore al **salario minimo cantonale**. Sulla scia del Consiglio nazionale, anche il Consiglio degli Stati intende modificare questa situazione. Pur prevedendo una clausola di salvaguardia per i salari minimi cantonali già esistenti, questi verrebbero congelati e svalutati dall'inflazione. «La sovrascrittura dei salari minimi cantonali viola la Costituzione e il federalismo e indebolisce la tutela salariale in vista della votazione sull'Europa», scrive l'USS, che si opporrà «con tutte le forze».



Il Cds si è espresso a favore dei lavoratori per l'AVS, ma contro di loro per il salario minimo.

PHILIPP HADORN risponde

Sconti TTPCP inaccettabili

Il 9 marzo il Consiglio nazionale ha approvato generosi sgravi sulla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) per i camion elettrici: 100% negli anni 2029–2030, 70% nel 2031, 50% nel 2032, 30% nel 2033, 20% nel 2034, 10% nel 2035. Che cosa ne pensa il SEV?

Anche se i camion elettrici per il trasporto merci sono più ecologici di quelli diesel, si tratta comunque di una decisione sbagliata che il Consiglio degli Stati deve correggere. Invece di incoraggiare il trasferimento dalla strada alla ferrovia, si favoriscono i camion elettrici. Tali riduzioni danneggiano notevolmente i trasportatori ferroviari di merci come FFS Cargo e aggravano l'attuale crisi del trasferimento del traffico merci transalpino: tra il 2022 e il 2024, la quota della ferrovia è scesa dal 72,9% al 70,3%. Nel 2024, 960'000 camion hanno attraversato le Alpi, ovvero 44'000 in più rispetto al 2023 e 310'000 in più rispetto all'obiettivo legale di trasferimento di 650'000 all'anno. Ed ecco che il Consiglio nazionale vuole ora stravolgere la TTPCP dal suo obiettivo iniziale tesa alla de-

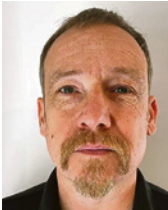
carbonizzazione dei camion. Il SEV chiede al Consiglio degli Stati di includere i camion elettrici nella TTPCP già a partire dal 2027 e di ridurre gli sconti, affinché la TTPCP raggiunga il suo obiettivo di trasferimento modale e il numero di viaggi dei camion diminuisca anziché aumentare. Il SEV chiede inoltre al Parlamento di applicare, a partire dal 2027, i contributi massimi previsti dall'accordo sui trasporti terrestri con l'UE per quanto riguarda la TTPCP; chiede inoltre di adeguare regolarmente la suddetta tassa al rincaro. L'aumento e l'estensione della TTPCP contribuiscono inoltre al finanziamento sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria. Il rapporto tra i costi del trasporto ferroviario e quelli del trasporto su strada deve essere migliorato in modo sostenibile a favore del trasporto merci su rotaia, affinché quest'ultimo possa sopravvivere nel lungo periodo. Solo se si riuscirà ad applicare il principio della verità dei costi sarà possibile compensare lo svantaggio strutturale in termini di costi della ferrovia.

NUOVE BAR

Quattro volte sì

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

I membri del SEV del settore Trasporto viaggiatori delle FFS interessati dai quattro nuovi regolamenti sulle BAR riceveranno a breve dal SEV la documentazione per votare sulle BAR della loro categoria professionale. Un rappresentante per ciascuna delle quattro categorie professionali interessate (delegati SEV alle negoziazioni sulle BAR) esprime la propria posizione sul risultato delle trattative per la propria categoria professionale (i testi integrali sono disponibili su sev-online.ch).



In rappresentanza del personale di manovra, **Christof Brühlhart** risponde alle nostre domande. È vicepresidente dell’RPV Winterthur-Schaffhausen.



Juan José Colomer, in rappresentanza del personale addetto alle pulizie, esprime la sua opinione. Fa parte del comitato direttivo dell’RPV di Zurigo.

Quali sono i risultati positivi per le vostre categorie professionali?

J. J. Colomer: Per me il successo più grande è la definizione del turno di riposo minimo a undici ore, ma anche la limitazione del lavoro notturno a un massimo di cinque giorni consecutivi.

C. Brühlhart: La distribuzione settimanale continua, i turni ininterrotti e la norma delle undici ore.

E quali invece i punti negativi?

C. Brühlhart: L’attuazione precisa, soprattutto nelle località più piccole, potrebbe rivelarsi molto impegnativa.

J. J. Colomer: Sono piuttosto scettico riguardo al sistema di richieste e preferenze. Per questo mi auguro che il sistema di desideri non si

traduca in un sistema di frustrazione.

Per la vostra categoria professionale prevalgono i punti positivi o quelli negativi?

C. Brühlhart: Penso che se il nuovo sistema sarà applicato in modo corretto e sensato si dimostrerà migliore di quello attuale.

J. J. Colomer: Per i collaboratori Clean, a mio avviso nelle nuove BAR ci sono più aspetti positivi che negativi.

La vostra valutazione complessiva?

C. Brühlhart: Abbiamo piantato alcuni paletti ben definiti, sarà tuttavia importante che vengano attuati correttamente, per evitare possibili scappatoie.

J. J. Colomer: Come personale Clean avevamo veramente urgenza di adattare le BAR, poiché al momento lavoriamo con disposizioni obsolete, ad esempio quelle per i termini di notifica della distribuzione mensile e annuale, che risalgono al 2013 e non sono cambiate fino a oggi. Con il rinnovo delle BAR Clean e l’integrazione di nuovi termini di notifica, oggi abbiamo regole aggiornate e al passo con il futuro che ci attende. Riguardo all’equilibrio fra vita privata e lavorativa, ostacolato per noi dal dover lavorare a turni, credo che abbiamo fatto qualche progresso, anche se mi rendo conto che esiste tuttora un grande potenziale di miglioramento.

La vostra raccomandazione di voto?

J. J. Colomer: Consiglio alle mie colleghe e ai miei colleghi di dire chiaramente «sì».

C. Brühlhart: Anch’io sono per l’approvazione, un «no» avrebbe conseguenze rovinose o addirittura catastrofiche.



Christoph Erker, co-responsabile del settore Traffico viaggiatori LPV:

«Dalla conclusione dei negoziati sulle BAR, queste sono oggetto di accese discussioni e non mancano le critiche. A cominciare dalla filosofia della distribuzione, che presenta

aspetti positivi ma anche negativi. Di buono c’è che abbiamo potuto fissare alcuni paletti per il nuovo sistema e che questi, a un esame più attento, sono più rigorosi che in passato. In futuro sarà possibile influenzare direttamente le rotazioni e modificarle di anno in anno. Le fasce d’orario saranno fisse per tutto l’anno, vi sarà la possibilità di impostare molte preferenze mentre i termini per la distribuzione mensile e giornaliera si situano più avanti nel futuro rispetto a oggi.

A parte la filosofia della distribuzione, a caratterizzare le nuove BAR sono questi cinque punti positivi:

1. I giorni liberi durante le feste di Natale e Capodanno sono comunicati con un anno di anticipo; questo permetterà finalmente di pianificare per tempo e non soltanto pochi giorni prima del cambiamento d’orario.

2. In futuro il turno di lavoro avrà una durata massima di 10,5 ore, abbiamo guadagnato una mezz’ora per noi.

3. Le interruzioni per lavori accessori in futuro dovranno avvenire, di norma, in luoghi in cui sia accessibile un bagno non pubblico.

4. Anche il discusso tempo di preparazione del turno ha il vantaggio che ora saranno riconosciuti interamente 20 minuti, mentre i 16 minuti sono sempre accordati in blocco.

5. Nelle nuove BAR sono stati riportati e ridiscussi i termini di avviso e varie altre disposizioni.

Viceversa, le criticità delle nuove BAR riguardano la preparazione del lavoro e la filosofia della distribuzione. I quattro minuti concessi a inizio turno sono pochi ma sufficienti. Per i lavori più grandi la compensazione sarà forfettaria e inserita nel turno; qualora non fosse possibile usufruirne, sono trasferiti a fine turno. Ovviamente saremo liberi di decidere quando svolgere queste mansioni.

Le rotazioni come le conoscevamo in passato vengono a cadere a beneficio di una rotazione annua individuale. Questa viene comunicata ogni anno il 15 novembre. Dato che l’annotazione delle vacanze ha inizio già a metà anno, non sarà più possibile organizzarle così facilmente come finora.

Se le nuove BAR non venissero approvate, quelle attuali rimarrebbero in vigore e la filosofia di classificazione verrebbe comunque applicata.

I cinque aspetti positivi citati, oltre alla possibilità di annunciare meglio le proprie preferenze, sono quelli che mi inducono ad accettare l’esito di questi negoziati».



Ralph Kessler, presidente centrale ZPV, afferma in qualità di rappresentante del personale di assistenza clienti: «(...) Sin dall’inizio le FFS hanno intrapreso questi nego-

ziati sotto il segno dei «risparmi». Così, ad esempio, l’azienda avrebbe voluto adattare le attuali norme aumentando da 4,5 a 5 ore la durata massima del tempo di lavoro ininterrotto.

Le trattative prevedevano altresì disposizioni per il nuovo strumento di distribuzione IVU-rail, indicate nelle nuove BAR con il termine di «filosofia della distribuzione». Anche in questo caso le FFS pretendevano dal personale estrema flessibilità, avvicinando il più possibile la pianificazione mensile e annuale alle effettive esigenze. Questo avrebbe significato che in determinati mesi il personale si sarebbe visto attribuire più di sei giorni consecutivi con meno di nove giorni liberi al mese. Non si comprende come possano nascere idee del genere, in tempi come questi con colleghe e colleghi tanto esposti a sollecitazioni fisiche e psichiche. Il CCL delle FFS in vigore (Appendice 4, cifra 2) dice chiaramente che anche per chi lavora a orari irregolari si deve puntare a soluzioni analoghe alla settimana di cinque giorni. Purtroppo, in questo caso non ci aiutano né la legge sulla durata del lavoro (LDL) e nemmeno la relativa ordinanza: la LDL, ad esempio, consente fino a 13 giorni di lavoro consecutivi – cosa del tutto impensabile al giorno d’oggi!

Abbiamo saputo delimitare in modo corrispondente la pretesa delle FFS di una piena flessibilità, fissando un massimo di attribuzione di sei giorni di lavoro consecutivi, purché la relativa preferenza sia inserita nel sistema. Allo stesso tempo, devono essere assegnati come valore finale almeno nove giorni liberi al mese. La durata massima di un turno viene fissata a undici ore – vi possono essere eccezioni nel traffico internazionale e per i trasporti delle tifoserie.

I negoziati sono sempre un dare e avere: siamo riusciti a riportare nelle nuove BAR gran parte delle attuali disposizioni e, anche con la futura filosofia della distribuzione, a definire precisamente norme e valori limite con corrispondenti termini nella distribuzione. Per le FFS il vantaggio maggiore deriva chiaramente dalle nuove disposizioni sui lavori accessori. In compenso abbiamo ottenuto una giornata di autostudio come preparazione all’esame periodico secondo OAASF, accordata una volta ogni cinque anni.

Con le FFS è stato pattuito che dovranno essere elaborate nuove regole sul doppio accompagnamento, i controlli finali dei treni bipiano e modelli di lavoro a tempo parziale. Per il resto, non pensiamo di limitarci a sottoscrivere i risultati oggi parzialmente insoddisfacenti!

Riguardo ai negoziati sulle BAR e vista la situazione in cui si trova oggi l’azienda, i membri della delegazione alle trattative di SEV e ZPV sono sicuramente convinti di aver conseguito il massimo per le colleghe e i colleghi dell’assistenza clienti; quindi, raccomandiamo loro di approvare il risultato».

• rendite per i figli.

Riscatto volontario:
un’opzione efficace

Molti assicurati hanno la possibilità di effettuare riscatti nella cassa pensioni. I versamenti volontari possono aumentare la rendita futura e sono allo stesso tempo deducibili dalle imposte. Se e quando un riscatto sia opportuno dipende dalla situazione personale e dovrebbe essere valutato con attenzione.

Conclusione: vale la pena fare
un breve controllo

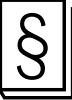
Il certificato previdenziale non è un documento amministrativo complicato, ma una preziosa valutazione della situazione attuale. Mostra a che punto siete oggi e quali prestazioni potete aspettarvi in età avanzata. Vale quindi la pena porsi una volta all’anno le seguenti domande:

- il mio salario assicurato è indicato correttamente?
- Il mio avere di vecchiaia si evolve come previsto?
- La pensione prevista sarà sufficiente per garantire il tenore di vita che desidero?

Chi comprende il proprio certificato previdenziale ottiene una visione d’insieme e può impostare per tempo la rotta giusta per il proprio futuro.

COLPI DI DIRITTO

Il mio certificato previdenziale



Servizio giuridico del SEV

La previdenza professionale, detta anche secondo pilastro, si basa sulla legge federale sulla previdenza professionale per la vecchiaia, i superstiti e l’invalidità (LPP). Insieme all’AVS, mira a garantire che dopo il pensionamento si disponga di circa il 60% dell’ultimo reddito percepito. Il certificato di previdenza fornisce informazioni su quanto siete vicini a raggiungere questo obiettivo. Non si tratta di una garanzia giuridicamente vincolante, ma di un’informazione basata sulla situazione attuale e sui regolamenti vigenti della cassa pensioni.

Il salario assicurato – la base

Prima di tutto, non è l’intero stipendio ad essere assicurato presso la cassa

pensioni. Sullo stipendio annuale viene applicata una cosiddetta deduzione di coordinamento. Si tratta dell’importo già assicurato dall’AVS. Per il 2026, tale importo ammonta a 26 460.– CHF. La parte restante (il salario assicurato) serve come base per il calcolo dei contributi e delle prestazioni successive. Questa deduzione può avere un impatto significativo, in particolare per i lavori a tempo parziale. È quindi particolarmente interessante approfondire questa sezione.

Il certificato di previdenza si concentra sull’avere di vecchiaia, ovvero il capitale accumulato nel corso della vita lavorativa. Esso è composto dai contributi versati da voi e dal vostro datore di lavoro, nonché dagli interessi. Il contributo di risparmio, ovvero la parte dei contributi destinata alla previdenza per la vecchiaia, confluisce direttamente nel vostro avere di vecchiaia personale e ne determina in

modo determinante l’ammontare. Inoltre, vengono riscossi i cosiddetti contributi di rischio. Questi finanziano le prestazioni assicurate in caso di invalidità o decesso. Una parte dei contributi viene inoltre utilizzata per coprire i costi amministrativi della cassa pensioni. Anche le precedenti prestazioni di libero passaggio (da precedenti impieghi) fanno parte dell’avere di vecchiaia. Con l’avanzare dell’età, i contributi di risparmio aumentano. Di conseguenza, l’avere di vecchiaia cresce più rapidamente.

La pensione di vecchiaia prevista

Il certificato previdenziale riporta una proiezione dell’avere di vecchiaia attualmente disponibile e degli accrediti di vecchiaia futuri, ipotizzando che né il salario né il grado di occupazione subiscano variazioni. L’avere di vecchiaia previsto viene indicato con o senza interessi. Il tasso d’interesse

proiettato è un’ipotesi. Con il tasso di conversione, l’avere di vecchiaia viene convertito in una rendita di vecchiaia annuale. Come già detto, questa cifra è una proiezione. Si basa sul presupposto che il salario, il tasso d’interesse e il tasso di conversione rimangano invariati. Cambiamenti nel percorso lavorativo o adeguamenti nel regolamento della cassa pensioni possono influenzare il risultato.

Copertura assicurativa in caso di
invalidità e decesso

Il certificato previdenziale non fornisce solo informazioni sulle prestazioni di vecchiaia, ma indica anche in che modo voi e i vostri familiari siete coperti in caso di imprevisti.

- Di norma sono indicati:
- la rendita d’invalidità in caso di inabilità lavorativa
 - prestazioni per il coniuge o il partner registrato in caso di decesso

TRAGEDIA DI CHIÈTRES

Prima la sicurezza: la voce dei conducenti

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

La tragedia di Chiètres ha causato la morte di sei persone, tra le quali quella dell'autista di AutoPostale, e ha provocato cinque feriti. In questo momento di sgomento e lutto, la sicurezza dei/delle conducenti torna ad essere una priorità assoluta. Gilbert D'Alessandro, conducente di autobus presso TPF e presidente centrale della VPT, traccia un quadro della situazione senza mezzi termini e indica alcune linee d'azione concrete.

Il tragico incendio di un autobus di AutoPostale provocato da una persona con turbe psichiche lo scorso 10 marzo a Chiètres, nel Seeland friburghese, ha ricordato, nel modo più tragico, la vulnerabilità di chi trasporta quotidianamente la popolazione: sei morti, tra cui l'autista – 63 anni, di origine portoghese – e diversi feriti. L'emozione è immensa nel settore, tra i/le colleghi/e, le famiglie e l'utenza. Al di là del lutto e degli omaggi, si impone un'esigenza: rafforzare la prevenzione, la formazione, i dispositivi di protezione e le condizioni di lavoro che garantiscono la sicurezza.

Gilbert, come hai vissuto questa tragedia e che cosa significa per la professione?

Gilbert D'Alessandro: È uno shock profondo. Il primo pensiero va alle vittime, al collega scomparso, ai suoi cari, ai passeggeri. Il mondo dei trasporti è duramente colpito. Abbiamo ripreso il lavoro con grande commozione. Ma ben presto è subentrato anche un senso di ingiustizia: non sarebbe mai dovuto accadere. Non era una «linea a rischio». È la prova evidente che la sicurezza non può essere a geometria variabile.

Si tratta di un evento eccezionale?

Sì, quanto è accaduto è incredibile e, speriamo, un caso isolato. Come la presa di ostaggi su un treno a Essert-sous-Champvent nel 2024. Tuttavia, si tratta di violenza. E c'è un continuum tra questi eventi estremi e tutto il resto

della vita quotidiana: tensioni, aggressioni verbali, percosse, comportamenti incivili tra i passeggeri, minacce contro il personale. Non si esce mai indenni da un'aggressione; il trauma rimane.

Hai appena parlato di sicurezza a geometria variabile...

Sì. Esiste una rete a due velocità. Le grandi linee dispongono spesso di mezzi migliori, che tuttavia presentano comunque dei rischi. Le linee regionali pagano troppo spesso lo scotto delle misure di risparmio. Eppure la sicurezza è un diritto universale, non un privilegio. Bisogna tornare al concetto di servizio pubblico, con standard minimi garantiti, ovunque e in ogni momento. E applicare realmente la Carta della sicurezza nei trasporti che è stata firmata il 25 novembre scorso. È prevista presso l'UFT (Ufficio federale dei trasporti) una tavola rotonda su questo tema, richiesta da tempo dai sindacati. Purtroppo c'è urgenza. Faccio appello alla responsabilità politica: chiedo che si intervenga presso i governi cantonali, chiedo all'UFT di organizzare la tavola rotonda promessa!

Quali misure immediate possono rafforzare la prevenzione?

In primo luogo, una stretta e sistematica collaborazione con le polizie cantonali: condizione di segnalazioni in tempo reale, procedure chiare, interventi rapidi. In secondo luogo, sistemi di allarme discreti, sottoposti a verifica e operativi ovunque (pulsante di allarme, microfono, telecamere), con un monitoraggio e tempi di intervento ben definiti. Nulla deve dipendere dalla fortuna o dal caso dell'azienda in cui si lavora.

La presenza umana, la polizia dei trasporti, i controllori, può essere decisivo?

Absolutamente sì. Una presenza visibile e qualificata disinnescava molte situazioni e infonde sicurezza. È necessario potenziare la polizia dei trasporti e, sugli autobus, prevedere misure di sicurezza almeno sulle linee più esposte e negli



Il presidente Centrale VPT e autista di bus Gilbert D'Alessandro testimonia.

orari critici. È una battaglia che il SEV e i ferrovieri portano avanti da tempo: tornare ad avere più controllori, almeno due per ogni convoglio, e mantenere il personale anche agli sportelli. Lo sappiamo bene: la prevenzione passa attraverso le persone. La sicurezza ha un costo. A volte sembra che ce ne dimentichiamo. A livello di Confederazione e di Cantoni.

E per quanto riguarda la formazione: incendio, evacuazione, gestione delle situazioni di crisi?

Si tratta di un punto debole. Molti colleghi non maneggiano un estintore da anni. Le attrezzature si sono evolute (batterie, materiali, sistemi di ventilazione) e lo stesso vale per i rischi. La formazione pratica e regolare in materia di incendi, evacuazione, uso degli strumenti di sicurezza (martelli, uscite di emergenza) e gestione delle situazioni di crisi deve essere obbligatoria ogni anno. Ci si può anche chiedere se le norme siano adeguate alla realtà odierna. Inoltre, dopo nove ore di guida, un autista non ha più le stesse energie. Il che solleva la questione degli orari.

La tragedia di Chiètres si poteva evitare?

Forse sì, ma bisogna essere cauti e modesti nella risposta. L'indagine è ancora in corso e non si riscrive la storia con i «se» e con i «ma». Quello che è certo è che una collaborazione estremamente stretta con le polizie cantonali è uno degli elementi chiave. Noi dei TPF riceviamo in tempo reale le segnalazioni di persone scomparse su uno schermo, il che ci permette di stare all'erta e di risolvere i casi, ritrovando persone in pericolo o pericolose. Se quella persona fosse stata effettivamente segnalata, se l'informazione fosse circolata, se l'autista ne fosse stato a conoscenza, con un po' di fortuna il pericolo sarebbe stato individuato in anticipo...

Parliamo dei periodi di riposo previsti dalla Legge sulla durata del lavoro (LDT): sono sufficienti e vengono rispettati?

Troppo spesso le imprese sfruttano al massimo i margini di manovra previsti dalla legge.

L'eccezionale diventa la norma. Risultato: recupero insufficiente, sonno compromesso. Sicurezza e salute compromesse. È necessario rivedere la LDT per garantire il riposo effettivo e proteggere i momenti di recupero durante la giornata in caso di turni molto lunghi, in locali adeguati. Difendere il riposo significa difendere la vita: quella del personale e quella dei passeggeri.

Quale la tabella di marcia?

Vedo un piano d'azione articolato in quattro punti: stabilire standard di sicurezza uniformi su tutta la rete; una maggiore presenza umana e un coordinamento con le forze dell'ordine; una formazione annuale certificata sui rischi gravi; condizioni di lavoro che garantiscano la sicurezza (riposo effettivo, orari sostenibili, sostegno post-incidente). E una gestione a livello nazionale con i partner sociali affinché le proposte non rimangano solo promesse.

La paura di un incidente, le aggressioni e l'aggressività degli utenti incidono sulla salute?

Sì, in modo pesante. L'ultimo sondaggio condotto in collaborazione con Unisanté evidenzia un grave deterioramento della salute psichica e fisica tra i/le conducenti; attendiamo i risultati definitivi il 24 aprile. Lo stress cronico, l'ipervigilanza, il carico emotivo dopo un incidente: tutto questo lascia il segno, causando disturbi del sonno, dolori e burnout. La sicurezza è anche prevenzione della salute.

Un messaggio per le tue colleghe e i tuoi colleghi?

Condividiamo lo stesso dolore e la stessa determinazione. Prendiamoci cura gli uni degli altri, segnaliamo ciò che non va, esigiamo i mezzi necessari. La fiducia del pubblico nasce innanzitutto dalla sicurezza e dal rispetto accordati a chi guida. Ho dedicato la mia vita a combattere la violenza nei confronti dei miei colleghi e delle mie colleghe; spero che finalmente le aziende si rendano conto della gravità del problema!

COMITATO SEV

Stabilità e sicurezza invece di caos

Michael Spahr. Il 20 marzo, il Comitato SEV si è riunito per la seconda seduta dell'anno e con un minuto di silenzio ha commemorato le vittime dell'incendio di Chiètres. Ha emesso la propria raccomandazione in vista della votazione sull'iniziativa «Caos» del prossimo 14 giugno, approvato i conti del 2025 e discusso altri importanti temi.

Il prossimo 14 giugno, il popolo svizzero sarà chiamato a votare sulla cosiddetta «iniziativa per la sostenibilità», che in realtà è piuttosto un «iniziativa per il caos». Essa sostiene di voler limitare la popolazione svizzera a 10 milioni, ma in realtà i fini sono tutt'altri. Dal punto di vista delle lavoratrici e dei lavoratori, essa è

molto infida e non porterà né sostenibilità, né una sana evoluzione della popolazione. Anzi, dovesse essere approvata in votazione, si prospetta una situazione di caos permanente. Pertanto, dopo intense discussioni, il Comitato SEV ha dichiarato un chiaro NO a questa iniziativa.

Un'importante minaccia per il finanziamento del TP

«Un indebolimento del trasporto pubblico che non risparmierebbe né bus, né tram, né treni», ha spiegato il presidente del SEV Matthias Hartwich. «È lo scenario che si prospetta se questa iniziativa per il caos venisse approvata». Il pericolo principale è che l'approvazione comporterebbe

automaticamente la disdetta degli accordi bilaterali con l'UE, con danni immensi per l'economia e la sicurezza nel nostro paese. L'indebolimento della nostra economia significherebbe perdere migliaia di posti di lavoro e drastiche diminuzioni degli introiti fiscali, che inasprirebbero inevitabilmente la pressione sui trasporti pubblici. Le conseguenze sarebbero risparmi sull'offerta, sul personale e un aumento delle tariffe. In sintesi: il trasporto pubblico diverrebbe più caro, la sua qualità e la sua sicurezza diminuirebbero.

La soppressione della libera circolazione delle persone comporterebbe a sua volta l'abbandono degli accordi di Schengen e la fine delle misure di

accompagnamento, frutto di anni di lotte sindacali. L'isolamento della Svizzera andrebbe ad acuire la mancanza di personale specializzato. Il carico sui dipendenti aumenterebbe, con immaginabili conseguenze negative per la salute e la sicurezza e assisteremmo a una deumanizzazione del lavoro, derivante dalla necessità di rimpiazzare il personale mancante con macchine. Il Comitato SEV è quindi convinto che questa iniziativa comporti rischi eccessivi, mentre il trasporto pubblico del nostro paese ha bisogno di sicurezza e stabilità. Si è quindi espresso in modo chiaro/unanime per il NO a questa iniziativa per il caos, in votazione il 14 giugno.

Finanze del SEV stabili

L'amministratore Aroldo Cambi ha poi presentato i conti 2025 del SEV «che riportano un'evoluzione solida delle finanze e un uso responsabile delle risorse, nonostante un contesto caratterizzato da condizioni molto esigenti». La situazione finanziaria risulta stabile, nonostante l'acquisizione di nuovi membri sia

stata meno positiva rispetto agli anni precedenti e vi siano state maggiori uscite, legate per esempio allo svolgimento del congresso. L'evoluzione degli investimenti è risultata molto positiva e ha fornito un importante contributo alle attività sindacali. Infine, il SEV ha attuato un importante investimento in favore della sostenibilità ambientale dell'infrastruttura del segretariato centrale, dotandola di un impianto fotovoltaico e di una sonda geotermica.

Altri temi importanti sono stati la preparazione della prima assemblea dei delegati SEV, in agenda il prossimo 11 giugno a Losanna, che potrà assistere a una relazione della nuova direttrice dell'ufficio federale dei trasporti Christa Hostettler e che avrà come tema principale la tutela della salute e del posto di lavoro.

Il comitato ha poi fatto conoscenza con la nuova specialista della comunicazione del SEV Sarah Thomas, che ha illustrato i principi della nuova strategia con la quale il SEV intende affrontare l'evoluzione mediatica in atto.

BLS

Criticità nella nuova sede



SARAH THOMAS

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Il trasloco nell’ammodernata sede principale all’Europaplatz comporta un nuovo inizio per BLS. Sebbene finora esso sia andato piuttosto bene, non mancano però le voci e le criticità legate ai primi passi.

Nonostante la fredda giornata con pioggia mista a neve, la nuova sede centrale di BLS a Berna si presenta sorprendentemente invitante. L’impressione si consolida già nel cortile inter-

no: l’arredamento moderno, un’atmosfera accogliente e l’architettura lineare creano un ambiente aperto e in linea coi tempi. Anche tra i presenti all’evento inaugurale regna un’aria rilassata e di curiosità, nel segno del cambiamento che dovrebbero infondere i nuovi spazi.

Il CEO di BLS Daniel Schafer rimarca nel suo intervento il forte potenziale di sviluppo di tutta l’area circostante e l’importanza strategica della rinnovata sede. Con il «Forum West» all’Europaplatz ora sono riuniti sotto un unico tetto gli uffici prima situati sulla Genfergasse, al Bollwerk e alla Sägemattstrasse di Köniz. La

successiva visita dei singoli locali consente spunti interessanti ed evidenzia le molte considerazioni, basate su esigenze forse anche in parte contrastanti, adottate per il calcolo della superficie degli uffici e la conseguente disposizione dei posti di lavoro. Oggi, inverosimilmente, solo una collaboratrice o un collaboratore su due dispone di una postazione di lavoro fissa. Un concetto che causa qualche strettoia, ha già subito adattamenti, e non appare inoltre idoneo allo stesso modo a tutti i tipi di attività e di persone che vi lavorano.

Uffici moderni, ma cosa conta per chi ci lavora?

Chi ascolta i commenti dei colleghi capisce subito che si è risposto in misura insufficiente o non del tutto alle loro esigenze centrali. Perché anche all’Europaplatz si lavora su tutto l’arco della giornata: qui infatti hanno sede le due centrali operative di BLS. A mancare tuttavia è una vera offerta di ristorazione 24 ore su 24, anche se un distributore automatico di panini o snack potrebbe soddisfare le necessità di base, senza bisogno di grandi investimenti. Fra le installazioni non curate fin nei minimi dettagli rientra anche il fatto che, in tutto l’edificio, solo al quinto piano è disponibile un numero sufficiente di forni a microonde. Tutto questo indica come siano state trascurate anche le piccole ma basilari necessità di ogni giorno, anche se sarebbe stato relativamente facile implementarle. Ne emerge che l’accuratezza progettuale della grande struttura non ha recepito automaticamente la quotidianità lavorativa. Eppure è proprio qui che, per i collaboratori, nascono quei momenti che determinano il loro benessere e il loro senso di valorizzazione.

Si deve constatare come l’essersi focalizzati sul quadro generale abbia fatto perdere di vista alcuni dettagli pratici fondamentali. Pure nella ristrutturazione dei bagni, ad esempio, si sono trascurati i bisogni della realtà lavorativa quotidiana. Mentre i servizi igienici presso le sale riunioni sono stati rinnovati, alla Centrale continua a sussistere una situazione insoddisfacente: causa la prossimità dei gabinetti all’area d’ingresso, il personale è costantemente esposto alla sgradevole presenza di cattivi odori. Altre infelici collocazioni dei servizi nello stabile non sono state eliminate, nonostante la ristrutturazione e benché non mancassero le possibilità di farlo. In effetti il loro rinnovamento è stato intrapreso solo in un secondo tempo, man-

tenendo vari problemi funzionali più a lungo del necessario.

Se ne parla anche nel Comitato centrale

Che gli orientamenti di BLS non considerino nella stessa misura le esigenze del personale emerge anche dai colloqui con i delegati dei vari settori professionali dell’azienda in seno al Comitato centrale SEV BLS. I macchinisti si lamentano ad esempio che per chi lavora di notte non esiste talora alcuna possibilità di ristorazione, né vi è una macchina per il caffè funzionante. Qualche malumore si riscontra anche fra altri dipendenti: tra il personale delle officine si segnala che nell’adozione di nuovi concetti, di per sé validi, si attuano pratiche che invece di migliorare la cultura aziendale causano maggiore pressione e malcontento.

Spesso il personale dei treni non dispone di un numero sufficiente di gabinetti riservati, in particolare durante i controlli sporadici; dal canto loro, i costruttori di binari devono fare 15 km per andare in bagno, perché nelle stazioni di BLS ristrutturate sono stati eliminati i servizi igienici per il personale. Simili situazioni appaiono difficili, se non del tutto inaccettabili nel lavoro quotidiano. Si capisce al contempo la grande molteplicità delle professioni svolte in seno a BLS e quanto siano dissimili le singole esigenze reali. Tali differenze mostrano altresì come un diritto comune a buone condizioni di lavoro possa venire soddisfatto solo se considera tutte le categorie professionali e se tiene veramente conto dei loro bisogni specifici. A dispetto di queste esperienze diverse, e di percezioni in parte discordanti, un unico auspicio unisce le varie sezioni: quello che lo sviluppo strategico di BLS si conformi meglio alla realtà pratica dell’attività quotidiana. Questo perché solo se direzione, procedure e infrastruttura conoscono non soltanto l’ampiezza delle professioni, ma ne tengono attivamente conto, l’azienda può sviluppare tutto il suo potenziale. In quest’ambito, le sfide e i problemi che oggi vengono alla luce non sono tanto espressione di un sistema che non funziona, quanto sintomi evidenti di un cambiamento necessario e durevole della cultura aziendale, che deve comprendere le singole divisioni e il territorio. È nell’organizzazione, infatti, che nella sua ampiezza trova la propria forza, che da un dialogo franco e costante tra i vari settori può nascere una cultura in grado di promuovere l’innovazione e parallelamente porre al centro la persona.

SEV MIGRAZIONE

Consulenza sul posto per maggior sicurezza

Sarah Thomas
sarah.thomas@sev-online.ch

Il diritto svizzero in materia di migrazione è un vero e proprio labirinto di scadenze e normative complesse. Con il progetto «Le basi della politica migratoria», il SEV offre ora ad alcuni dei suoi membri gli strumenti necessari per fornire un aiuto competente sul campo. Si tratta quindi del lancio di un progetto sindacale unico nel suo genere, portato avanti a livello di base e in grado di offrire un reale valore aggiunto.

Chi desidera rinnovare un permesso di soggiorno, far ricongiungere i propri familiari o ha domande sul complesso statuto F, si scontra rapidamente con ostacoli burocratici e personale sovraccaricato dal carico di lavoro. Eppure, piccoli errori relativi alle scadenze o un’errata interpretazione delle norme possono avere conseguenze disastrose sulla vita e sul lavoro in Svizzera.

È proprio in questo ambito così delicato che interviene il progetto «Le basi della politica migratoria», lanciato da Besa Mahmuti, segretaria sindacale del SEV e responsabile della Commissione Migrazione. L’idea alla base di questo progetto è tanto semplice quanto allettante: invece di indirizzare le persone in cerca di consulenza verso servizi esterni spesso sovraccaricati, le conoscenze già disponibili all’interno della Commissione Migrazione vengono raccolte, professionalizzate e sviluppate in modo mirato per consentire una prima consulenza qualificata sul campo. Besa Mahmuti sintetizza così la necessità di questo progetto: «Nel diritto dell’immigrazione, avere ragione e ottenere giustizia non deve essere una questione di provenienza o di livello di istruzione, ma deve diventare accessibile a tutti grazie a un sostegno solido».

Molti membri della Commissione Migrazione possiedono già una profonda comprensione dei contesti giuridici

relativi alla migrazione, grazie alla loro esperienza personale o alla loro pluriennale attività sindacale. Di conseguenza, è forte l’esigenza di sistematizzare queste conoscenze informali e di renderle accessibili ad altri. La quotidianità lavorativa dimostra infatti chiaramente quanto sia preziosa una base di conoscenze così strutturata: le domande relative allo statuto di soggiorno o ai permessi di lavoro spesso sorgono per la prima volta nella sala pausa, durante le chiacchierate tra colleghi e colleghe. Questi colloqui dovrebbero evolversi, grazie a moduli formativi mirati, in consulenze iniziali qualificate e consentire così ai membri della Commissione Migrazione, nonché ai soci SEV interessati, di acquisire sicurezza nell’affrontare i testi di legge e le procedure amministrative relative alla politica migratoria, oltre che di indirizzare in modo mirato le persone in cerca di assistenza verso gli uffici competenti.

La formazione prevede, in particolare, moduli tematici dedicati al



SARAH THOMAS

Besa Mahmuti.

diritto dell’immigrazione, compresi i permessi di soggiorno, al diritto delle assicurazioni sociali con i principi fondamentali dell’AVS, della LPP, dell’AI, delle assicurazioni contro gli infortuni e le malattie, così come all’emigrazione, al diritto del lavoro e ai servizi specializzati interessati. Besa Mahmuti sottolinea l’aspetto umano: «La conoscenza è il rimedio più efficace contro la paura della burocrazia, ed è proprio questa sicurezza che vogliamo restituire ai nostri membri direttamente sul loro posto di lavoro». Questa forma di responsabilizzazione permette al sindacato di non essere contattato solo quando si presenta un problema, ma di agire in modo preventivo come centro di competenza.

Il progetto «Le basi della politica migratoria» vuole essere un punto di riferimento accessibile, vicino alle persone e con una visione più ampia rispetto al tradizionale approccio dei sindacati, incentrato sui Contratti collettivi di lavoro e sul diritto del la-

voro classico. La realtà quotidiana dei lavoratori e delle lavoratrici, infatti, è indissolubilmente legata al loro statuto giuridico. Chi teme per il proprio impiego difficilmente può far valere efficacemente i propri diritti sul posto di lavoro. L’importanza strategica di questa questione è evidente, poiché, secondo Besa Mahmuti, è proprio quando il sindacato comprende le preoccupazioni più urgenti dei propri membri e vi risponde con competenza che si dimostra più forte. Ne deriva un rapporto di fiducia che si estende ben oltre l’ambiente professionale e che posiziona il SEV come partner a tutto tondo. Besa Mahmuti riassume efficacemente questa visione: «Non aspettiamo che il sistema diventi più semplice, ma rendiamo i nostri colleghi abbastanza forti da affermarsi con successo al suo interno». Il progetto non è quindi un’offerta di aiuto a breve termine, bensì un investimento sostenibile nella capacità di agire della base.

SOTTOFEDERAZIONE TS

Vivace scambio di opinioni sui negoziati BAR

Servizio stampa SEV-TS. Il Comitato centrale si è riunito il 6 marzo 2026 a Olten, presso l’Hotel Olten, per la sua riunione di primavera. Il tema centrale della riunione sono state le imminenti trattative sulle BAR nella divisione PP-UHR relative agli stabilimenti industriale e agli impianti di servizio. Nel corso di una discussione intensa ma molto produttiva, è stato elaborato un documento negoziale contenente le richieste principali per le trattative BAR, che è stato approvato all’unanimità dal Comitato centrale.

Comunicati dalla sottofederazione: Con 2097 membri alla fine di febbraio 2026, il numero dei soci è in leggero calo rispetto all’ultima riunione del Comitato centrale del mese

di settembre del 2025. La situazione finanziaria della sottofederazione ha registrato un andamento positivo nel 2025.

Importanti appuntamenti:

29 maggio 2026: Assemblea dei delegati TS, presso l’Hotel Olten a Olten

11 giugno 2026: Assemblea dei delegati SEV presso il Museo Olimpico a Losanna

24 agosto 2026: seconda giornata di formazione TS FFS CoPe presso l’Hotel Olten a Olten. Tutti i membri TS CoPe sono cordialmente invitati a partecipare, fino a esaurimento posti.

20/21 settembre 2026: Comitato centrale TS presoso l’Hotel Olympica a Brig/Gils.

SOTTOFEDERAZIONE VPT

Migliori reclutatori



1500 franchi a Domenico Ferrazzo, 1000 franchi a Fritz Hänni e 500 franchi a Rudy Noninck. A Briga, Gilbert D’Alessandro, in veste di «dea della fortuna», ha estratto a sorte tre premi speciali tra i colleghi VPT che hanno reclutato il maggior numero di nuovi membri SEV.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Dalla Carta sulla sicurezza devono scaturire misure urgenti

Servizio stampa SEV-ZPV. Il 27 febbraio 2026 il Comitato centrale ZPV si è riunito all’Hotel Hirschen di Langnau nell’Emmental per la prima seduta del Comitato centrale del 2026. I prossimi colloqui sulle priorità con la direzione KBC sono stati fissati per il 1° aprile 2026. Dagli attuali argomenti trattati dallo ZPV sono emersi i seguenti punti chiave: al momento non è ancora certo se la «Pianificazione integrata della produzione (IPP)» potrà effettivamente essere introdotta con il cambio di orario 2027/2028.

Sembra che anche ai livelli più alti si sia ormai preso atto del fatto che il tema della «violenza sui treni e contro il personale dei trasporti pubblici» sia più attuale che mai, alla luce dei drammatici eventi degli ultimi mesi. Di conseguenza, i partner sociali sono stati invitati a partecipare a una tavola rotonda il 13 agosto 2026. Per la ZPV è molto importante ricordare che la Carta della sicurezza non è solo un documento, ma deve tradursi in misure urgenti.

L’introduzione del «processo di partenza orientato alla clientela (KoA)» risale ormai a circa un trimestre fa. A parte due gravi disservizi verificatisi poco dopo il cambio di orario, il processo funziona piuttosto bene. L’accettazione da parte del personale non è ovunque uguale e in alcuni luoghi si percepisce sensibilmente una certa demotivazione. Il fatto che la chiusura delle porte non sia più di competenza del personale di bordo viene messo in discussione in modo critico e il piano di ripiego viene percepito come poco pratico.

Inoltre, durante i turni accompagnati si sono verificate alcune situazioni spiacevoli, soprattutto perché un caposquadra, oltre all’accompagnamento da parte del KoA, ha controllato i collaboratori e le collaboratrici in merito al materiale trasportato. A parte questo, tuttavia, la gestione dei turni sotto la supervisione del KoA procede ormai in modo piuttosto stabile e il processo si è ormai consolidato tra i collaboratori e le collaboratrici. Il

fatto che il cartellino giallo sia stato sostituito dall’app KoA viene percepito come un cambiamento positivo.

L’introduzione del sistema KoA sui treni a trazione autonoma è prevista a livello nazionale a partire da dicembre 2028. Il fatto che alcuni treni della serie ICN dotati di un dispositivo antipizzicamento difettoso o mal regolato siano ancora in servizio è oggetto di un attento monitoraggio ed è stato segnalato alle autorità competenti. Tuttavia, finora poco è cambiato: questi treni sono ancora autorizzati a circolare senza accompagnatore, sebbene la situazione sia simile a quella prevalente prima dell’incidente avvenuto a Baden (AG) il 4 agosto 2019.

Il progetto «Ulteriore sviluppo della CKB» è stato affrontato in diverse relazioni delle sezioni. Nonostante un precedente intervento della ZPV presso André Wenzler, i colloqui strutturati si svolgono al termine di turni completi. La situazione è resa ancora più complessa dal fatto che la gestione e l’attuazione del programma variano

da una sede all’altra. Si constata inoltre che le domande poste non riguardano tutti i membri del personale treno. La ZPV seguirà da vicino le conseguenze derivanti dai risultati dei test. Per quanto riguarda il «catalogo delle rivendicazioni FQ / gruppo specializzato FQ», il 6 gennaio 2026 si è tenuta una riunione con i collaboratori del settore FQ (rilevamento delle frequenze). I collaboratori, tuttavia, non erano affatto d’accordo con lo svolgimento della riunione, e il risultato di questo catalogo delle rivendicazioni, elaborato con grande impegno, si è rivelato deludente su tutta la linea. Le relazioni delle sezioni hanno dato nuovamente adito a intense discussioni. Per alcuni problemi è stato possibile elaborare soluzioni in loco, mentre altre questioni saranno portate dal presidente centrale Ralph Kessler alle prossime riunioni. Tra le altre cose, è stato criticato il fatto che con l’FVP, ora collegato allo Swisspass, siano visibili anche i dati personali dei collaboratori. Sono state elaborate congiuntamente misure adeguate. Inoltre, si osserva sempre più spesso che la gestione dei bagagli sui treni lunghi 400 metri, accompagnati da un solo membro del personale di bordo, sta diventando sempre più difficile. Situazioni così complesse non possono essere risolte da una sola persona a bordo del treno. Negoziati BAR: attualmente i testi per le BAR sono in fase di revisione; successivamente saranno tradotti dal servizio di tradu-

zione delle FFS e infine rielaborati nuovamente dal SEV. Fa fede la versione tedesca. Questo principio è sancito nelle BAR.

I testi devono essere redatti in modo fedele alle delibere, il che è molto importante. In vista della votazione, prevista per aprile 2026, ai documenti verrà allegato un opuscolo. Le votazioni saranno seguite dalla Commissione di verifica della gestione (CVG). Una condizione per poter approvare le BAR era il rinnovo dell’accordo relativo al doppio accompagnamento. La questione è stata discussa in una prima riunione del 26.02.2026 con la nuova responsabile del KBC, Lea Meyer. A questo proposito, ci si chiede a partire da quando un treno sia soggetto alla regola delle 22 ore. A nostro avviso, la risposta è chiara: non appena il treno supera la soglia delle 22 ore durante il suo percorso. Inoltre, l’obiettivo è definire chiaramente cosa si intenda per «treno critico» o «area critica».

Passiamo ora agli aspetti positivi: durante le festività, la ZPV ha ringraziato tutte le persone che hanno reclutato nuovi membri per il loro impegno inviando loro buoni per il cinema.

Questo gesto è stato molto apprezzato dai destinatari. Dopo i fantastici eventi dell’autunno 2025, attendiamo con impazienza gli eventi riservati ai soci e alle socie ZPV di quest’anno, che potete già segnare in agenda: l’evento ZPV FFS si terrà il 2 ottobre 2026 e l’evento ZPV RhB il 17 dicembre 2026.

SEV

Sarah Thomas: per un mondo tollerante e ricco di diversità



TOBIAS THOMAS-FELLER

Renato Barnetta. Da dicembre Sarah Thomas è entrata a dare man forte al dipartimento Comunicazione del SEV. Lavora come specialista della comunicazione nella squadra di comunicazione della Svizzera tedesca e come webmaster, principalmente presso la sede centrale del SEV a Berna.

Dopo aver conseguito una laurea triennale in Scienze dei media e della comunicazione e una laurea in Giurisprudenza, Sarah ha lavorato per diversi anni come esperta di marketing nel mondo delle startup tecnologiche.

È stata proprio grazie ai social media – più precisamente a un annuncio di lavoro pubblicato da Michael Spahr su Facebook – che è entrata a far parte del SEV e, di conseguenza, nel mondo della comunicazione sindacale. Impegnarsi a favore delle minoranze e lottare per la giustizia le è stato, per così dire, trasmesso fin dalla nascita. Sua madre, svizzera, ha conosciuto suo padre, afroamericano, durante una passeggiata a Venice Beach, a Los Angeles.

La giustizia nel sangue

«Io e mio fratello abbiamo dovuto imparare presto che molti non ci considerano dei

«veri svizzeri». Questo ci ha segnato e ha suscitato in me il desiderio di impegnarmi in modo particolare a favore delle minoranze», racconta Sarah. Questa esperienza la caratterizza ancora oggi: per questo motivo, un mondo tollerante, ricco di diversità e multiculturale le sta particolarmente a cuore.

Già nei primi mesi presso il SEV ha potuto vivere alcuni momenti salienti, come la giornata di settore della navigazione o l’evento di Capodanno di Regionalbus Lenzburg. «Mi piace particolarmente la varietà del mio lavoro», riassume.

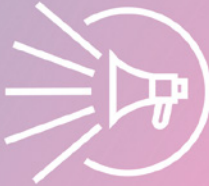
Convivialità durante il brunch

Anche nella vita privata Sarah apprezza lo scambio con le altre persone. Giovane mamma di un bambino piccolo, ama trascorrere il tempo libero in compagnia. «Una grande passione mia e di mio marito è il brunch. Ogni domenica invitiamo amici e conoscenti e a volte anche amici di amici che non conosciamo ancora. Dopo il pranzo, solitamente facciamo lunghe passeggiate all’aperto», così descrive una giornata perfetta, aggiungendo: «Voglio godermi la vita – con tante risate e abbracci».



Giornata della migrazione 2026

L'attività Care e gli Hate speech



Venerdì, 25 settembre 2026, 9.00–16.30
Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Chi può partecipare?

- Tutte le persone migranti interessate (anche se non membri del SEV)
- Tutti i membri del SEV interessati

Temi

- L'attività Care – Equilibrio tra famiglia, assistenza e lavoro
- Hate Speech – Tavola rotonda sui discorsi d'odio e i loro effetti

Iscrizione:



Commissione migrazione SEV:
Segretariato centrale SEV,
Steinerstrasse 35, 3000 Berna 6,
migration@sev-online.ch



Pensionati/e FFS
Sezione Ticino e Moesano

SEV PV Ticino e Moesano

Vacanze al mare 2026

Hotel Beau Soleil* a Cesenatico**
da domenica 14 giugno a giovedì 25 giugno 2026

Presso l'hotel Beau Soleil a Cesenatico, situato a due passi dal mare tra il verde della pineta e dotato di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata. La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, le bevande ai pasti, ombrellone e lettino al bagno Chery nr. 103, biciclette, uso della piscina riscaldata esterna e le mance.

Abbiamo deciso di diminuire di CHF 100.– la quota del soggiorno. La gita con la cena verrà organizzata sul posto, il prezzo verrà riscosso direttamente dai partecipanti.

Prezzo per camera doppia: CHF 1120.–
Prezzo per camera singola (piccola): CHF 1320.–
Prezzo per camera doppia uso singola: CHF 1520.–

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia.

Iscrizioni: entro il 30 aprile, tramite il talloncino sottostante da inviare a:

Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco
eliana.biaggio@hispeed.ch. 079 326 92 94

Massimo Piccioli, ala Múra 2, 6837 Bruzella
pimax1954@bluewin.ch 079 505 11 07

Assicurazione viaggi: se non ne siete in possesso, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Cesenatico 2026

Pagamento: Indicate p.f. il pagamento che desiderate con una X.

☐ **CHF 500.– quale acconto entro il 10.5.2026 e saldo entro il 10.6.2026**

oppure

☐ **Saldo totale in un solo versamento entro il 31.5.2026**

Orario di partenza e luogo salita Bus seguiranno

Dati personali:	1ª persona	2ª persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP/Località		
Telefono Casa		
Telefono Mobile		
E-mail		
Luogo salita bus		
Data di nascita		
Tipo di camera*)	☐ doppia ☐ singola ☐ doppia uso singola	☐ doppia ☐ singola ☐ doppia uso singola

* mettere una x nella casella che entra in considerazione

Data Firma

BAU

Sezione Ticino

23.04.
Assemblea generale

Caro collega, cara collega

siamo lieti di invitarvi all'annuale assemblea statutaria della nostra sezione.

Quando? Giovedì **23 aprile** dalle **17.30** alle **20**

Dove? Al **Ristorante Millefiori di Giubiasco** (viale Stazione 7, 100 m dalla stazione FFS).

L'Assemblea inizierà alle 17.45, a seguire apericena offerta.

Ordine del giorno:

1. Saluto di apertura e comunicazioni; **2.** Nomina presidente di giornata e scrutatori; **3.** Verbale assemblea autunnale 16.10.2025; **4.** Rapporti annuali 2025: a. Rapporto d'attività del presidente; b. Cassiere; c. Commissione di verifica della gestione; d. Approvazione dei rapporti e di scarico del Comitato sezione; **5.** Elezioni; **6.** Attualità sindacali SEV, Personale Lavori e FFS Infrastruttura, Ospite: **Michael Buletti**, responsabile SEV per la Divisione FFS Infrastruttura; **7.** Programma sezione, reclutamento e assistenza affiliati, iniziative 2026; **8.** Onorificenze; **9.** Varie ed eventuali.

Elezioni: l'assemblea deve eleggere per il periodo amministrativo 2025–2028 un nuovo membro della Commissione di verifica della gestione (CVG) subentrante al collega Pier Antonio Bavera, a beneficio della pensione, e nuovi delegati rispettivamente sostituiti per gli organi superiori della sotto federazione SEV Personale Lavori, nonché per le

Commissioni SEV Migrazione, Donne e Giovani da proporre ufficialmente quali rappresentanti per la Sezione SEV Lavori Ticino.

Chiunque desideri dare il proprio contributo, anche in una funzione più operativa, è in ogni caso sempre il benvenuto! Ci sono molti modi, sia a livello di comitato sezione, come fiduciario, o anche solo quale persona di riferimento per il proprio gruppo professionale o sede di lavoro.

Potete consultare i **documenti statutari** dell'assemblea sul sito della sezione **www.sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/** e saranno comunque disponibili sul posto.

Vi preghiamo per ragioni organizzative di **annunciare la vostra partecipazione entro lunedì 20 aprile** al presidente **Davide Perini**: 079 223 11 18; davide.perini@hotmail.com

oppure al segretario **Ferruccio Noto**: 079 461 05 37, c.f.noto@bluewin.ch.

Potete altrimenti direttamente rispondere agli sms o mail di invito.

Motivate anche i colleghi a partecipare! Le sfide non mancano, gli obiettivi sono ambiziosi!

TS

Sezione Ticino

06.05.
Assemblea generale

Quando? Mercoledì **6 maggio** ore **17.**

Dove? Alla Casa del Popolo di **Bel-linzone**.

Seguiranno ulteriori dettagli.

Agenda 4/26

I NOSTRI MORTI

Cereghetti-Fransioli Rosetta; JG 1933; Vedova di Carlo, Ligonetto, PV Ticino e Moesano.

IMPRESSUM

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 Wylder.

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, chmedia-print.ch

Prossima edizione: venerdì 17 aprile 2026.

Chiusura redazionale: 7 aprile, ore 10.00.

TRASPORTO FERROVIARIO IN EUROPA

Il trasporto merci è un servizio pubblico



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

In tutta Europa, i sindacati stanno lottando contro lo smantellamento del trasporto ferroviario merci e contro il trasferimento di ritorno dello stesso su strada. La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF, di cui fa parte anche il SEV, chiede che il trasporto merci sia finalmente riconosciuto come servizio pubblico. Abbiamo intervistato Gerhard Tauchner, presidente del settore ferroviario dell’ETF e di quello del sindacato austriaco Vida.

In Svizzera, il trasporto ferroviario di merci è sotto una grande pressione. Gerhard Tauchner, qual è la situazione nelle altre nazioni europee?

È purtroppo simile. La tendenza è la stessa in tutta Europa ed è dettata da motivi strutturali: il trasporto merci su strada beneficia di sovvenzioni occulte, come tasse stradali troppo basse, oppure applicate in modo limitato, o privilegi fiscali per l’uso di energie fossili. Oltre a ciò, l’impennata dei prezzi dell’energia ha massicciamente rincarato anche l’elettricità ferroviaria, con

pesanti ripercussioni per tutte le aziende del trasporto merci. La conseguenza è stata un abbandono su vasta scala del costoso trasporto a carri singoli, che ha a sua volta accelerato il trasferimento su strada.

Vi sono nazioni in cui questa pressione è meno assillante e la quota di trasporto merci è in ascesa?

Un esempio è la Cina, dove il trasporto merci su ferrovia continua a crescere, grazie anche al perdurare di una marcata crescita economica, ma soprattutto a seguito di una politica industriale e dei trasporti molto coerente. In Cina, il trasporto ferroviario è incluso negli obiettivi strategici e di politica climatica. È il contrario di quanto avviene in Europa, dove ideologia di mercato e logica del profitto vengono anteposte al benessere comune.

Il SEV chiede che il trasporto merci venga considerato parte dell’approvvigionamento di base e quindi del servizio pubblico, anziché essere esposto alle pressioni del mercato e della concorrenza. Questo approccio potrebbe essere applicato in altre nazioni europee?

In linea di massima, sì. Noi vogliamo un trasporto merci che giova a tutta la popolazione e

non solo a pochi attori. Il trasporto su ferrovia ha il potenziale per soddisfare queste esigenze: è ecologico, efficiente e socialmente sopportabile. Su strada, invece, il dumping salariale e sociale è una pratica diffusa, con conseguenze ecologiche pesantissime. Nel traffico interno europeo, la logica del profitto è una sorta di sacro Graal e il dogma della massimizzazione dei profitti continua a prevalere sul concetto di approvvigionamento. Sintanto che questa logica non subirà modifiche, dovremo accontentarci di correggere almeno le distorsioni principali, per esempio eliminando le sovvenzioni occulte alla strada. Il traffico merci su ferrovia potrà resistere in un ambito di concorrenza solo quando vi saranno condizioni quadro eque.

Ma nell’UE, o per lo meno in seno alla commissione, non vi sono segnali che il dogma della concorrenza inizia a vacillare?

Attualmente, la commissione difende gli interessi della grande industria. Questa non è però una legge della natura. L’orientamento politico dell’UE dipende da quello degli stati membri e dai rispettivi risultati elettorali e vediamo che l’attuale inasprimento della situazione economica globale sta mettendo in discussione vecchi dogmi neoliberali. Sempre più persone oggi cercano risposte reali alla crisi climatica, all’esplo-

sione dei costi e all’insicurezza sociale. Questo apre una finestra di opportunità per una politica europea che sia nell’interesse delle persone e non delle grandi imprese. La speranza è l’ultima a morire.

Oltre all’approccio del «servizio pubblico», quali altre richieste formula l’ETF?

Nel breve termine, chiediamo che i governi nazionali compensino le perdite delle imprese ferroviarie merci e che l’Unione europea consenta tali aiuti di Stato. Nel lungo termine, bisogna porre fine alle sovvenzioni indirette al trasporto stradale, mantenere con coerenza gli obiettivi climatici e adottare misure decise contro il dumping salariale e sociale.

La concorrenza genera un’enorme pressione sui costi, che ricade direttamente sul personale. Sentiamo parlare di turni di guida fino a 14 ore, spesso difficili da dimostrare perché i sistemi attuali possono essere manipolati. Per questo chiediamo una registrazione digitale sicura e non falsificabile di tutti i tempi di lavoro, di guida e di riposo. Per far rispettare le regole, occorrono controlli effettivi, che si estendano anche a livello transfrontaliero. Inoltre sono necessari formazione di alta qualità e buone condizioni di lavoro. Solo così possiamo garantire il futuro del settore e allo stesso tempo aumentare la sicurezza.



UNO SPETTACOLO POTENZIALMENTE LETALE

Nicole Bökhaus

Le onde potenti di Sandy Beach, sull’isola di O’ahu nell’arcipelago delle Hawaii, attirano surfisti e surfiste da tutto il mondo. Ma questa forza della natura va affrontata con cautela. Sandy Beach è infatti consi-

derata estremamente pericolosa. A causa delle correnti estremamente forti, delle insidiose correnti sotterranee e delle onde violente che si infrangono direttamente sulla riva, si verificano regolarmente numerose

lesioni alla colonna vertebrale e al collo tra i nuotatori e gli appassionati di boogie board. Per questo motivo la spiaggia è conosciuta anche con il nome di «Broke Neck Beach» (Spiaggia del Collo Spezzato).

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Quali sono i nomi dei due principaliu fondi pensione del trasporto pubblico?
a. Fondo Pensioni e Pensioni FFS ICT.
b. ProLife e ProFita.
c. Fondo Pensione FFS e Symova.
2. Cosa significa la sigla TTPCP?
a. Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.
b. Troppo tardi per costruire il ponte.
c. Tassa sul tetto massimo percepito dai camion pesanti.
3. Perché il SEV ha distribuito monete di cioccolato ai parlamentari davanti a Palazzo Federale?
a. Per convincerli a votare contro i tagli al trasporto regionale viaggiatori.
b. Per chiedere maggiori risparmi sul traffico.
c. Per nutrirli, perché il lavoro parlamentarte è molto faticoso.
4. L’ETF chiede che il trasporto merci su rotaia ...
a. ... venga riconosciuto e promosso come servizio pubblico.
b. ... venga spostato sulla strada.
c. ... torni a essere gestito con locomotive a vapore.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 7 aprile 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 3/2026:

a/b/c/c

Il buono FFS del valore di 40 franchi è stato vinto da **Martin Erni**, di Spiez, membro della **sezione PV di Berna**.

SULLE ORME DI ...

Patrick Eilinge,r autista di bus di linea

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Da ben quattro anni Patrick Eilinge lavora per la Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO). A 31 anni è uno dei presidenti di sezione più giovani del SEV. Due anni fa ha assunto la carica presso la VPT VZO e sta realizzando qualcosa che altre sezioni gli invidiano: sta attirando giovani membri nel Comitato di sezione.

Con pazienza, Patrick Eilinge spiega a un passeggero interessato come le persone in sedia a rotelle possano salire sull'autobus ribassato. Il passeggero in pensione rimane piuttosto stupito quando l'autista gli mostra la minima distanza tra l'autobus e il marciapiede. «Mi interessa molto la tecnologia degli autobus», dice il pensionato, ringraziando l'autista mentre sale a bordo.

La pausa di sette minuti è terminata. Da Bäretswil, Patrick Eilinge riparte in direzione di Wetzikon. Con un breve annuncio dà il benvenuto ai passeggeri, poi l'autobus procede tranquillamente nel traffico pomeridiano dell'Oberland zurighese. Le miti temperature primaverili si fanno sentire nel traffico stradale. Con calma, alcuni ciclisti svoltano a sinistra davanti all'autobus in una strada laterale. L'autista presta particolare attenzione ai ciclisti con

i giubbotti gialli.

Non tutti gli utenti della strada si muovono con la stessa calma in questa giornata soleggiata. Quando Patrick Eilinge parte da una fermata, un automobilista lo sorpassa di poco sulla sinistra, negando la precedenza all'autobus di linea. L'autista frena, suona brevemente il clacson e prosegue. Una passeggera anziana commenta con tono beffardo il comportamento dell'automobilista: «Che stupido idiota!» Patrick Eilinge mantiene la calma in situazioni del genere. «Il più delle volte gli automobilisti si scusano poi con un cenno della mano», dice. Nei quasi quattro anni trascorsi alla VZO, fortunatamente non gli è mai successo nulla.

Un sogno d'infanzia che si avvera

Guidare l'autobus è chiaramente un piacere per questo trentunenne dell'Oberland zurighese. Apprezza molto il contatto con le persone e si mostra disponibile quando i clienti hanno delle domande. Già da bambino Patrick Eilinge desiderava guidare un autobus articolato lungo 19 metri e afferma: «Sono sempre stato affascinato dal modo in cui veicoli così enormi riescono a manovrare su strade strette».

Dopo l'apprendistato come addetto alle pulizie e alcuni anni di lavoro, Eilinge ha fatto domanda presso la VZO ed è passato alla cabina di guida dell'autobus di linea. In questo modo ha realizzato il suo sogno d'infanzia. Il lavoro a



RENATO BARNETTA

turni gli si addice, dice. Apprezza molto anche l'autonomia nella routine lavorativa quotidiana e la grande fiducia che gli viene accordata. «Inoltre, adoro essere al servizio delle persone».

Impegno a favore di buone condizioni di lavoro

«Qui alla VZO stiamo bene», afferma Patrick Eilinge. «Ma c'è comunque bisogno di noi del SEV». Da aprile 2024 è presidente di sezione della VPT VZO e si impegna a favore di buone condizioni di lavoro. Altrettanto importanti per lui sono il rafforzamento del trasporto pubblico e l'ascolto delle richieste dei soci.

Insieme alla responsabile di sezione Edith Graf-Litscher, ha già avuto colloqui con la direzione della VZO in merito alle condizioni di lavoro. Il giovane presidente considera le trattative costruttive: «Siamo accettati al tavolo delle trattative e possiamo esprimere le nostre opinioni. Per me questo è già un successo».

Il suo impegno non è casuale. Già da studente aveva sviluppato uno spiccato senso di giustizia. Quando una volta si sentì trattato ingiustamente dal suo insegnante di classe, cercò di parlare con la direzione della scuola, con successo.

Più tardi, durante il periodo in cui lavorava come addetto alle pulizie, era già membro del sindacato UNIA. All'epoca, presso il suo datore di lavoro, viveva condizioni di lavoro difficili.

Quando è passato alla VZO, per lui era chiaro che in futuro avrebbe voluto impegnarsi attivamente a livello sindacale.

Successo presso i giovani

Due anni fa Patrick Eilinge è stato eletto presidente di sezione della VPT VZO. Una delle sue prime sfide: il comitato di sezione era alle soglie di un ricambio generazionale, poiché diversi membri si avvicinavano al pensionamento.

Il giovane presidente è comunque riuscito a reclutare un altro giovane membro nel comitato sezionale. «Ero in contatto diretto con alcuni potenziali candidati e ho avuto anche un po' di fortuna», afferma con modestia. Non è facile convincere le persone ad accettare un incarico del genere. L'importante è che vada bene a tutti. «E per capirlo, bisogna soprattutto saper ascoltare».

Quando l'autobus arriva a Wetzikon, Patrick Eilinge ha terminato il suo turno. Ormai è molto legato alla VZO anche a livello personale: anche sua moglie sta attualmente seguendo il corso di formazione per conducente di autobus presso la stessa azienda. E lo stesso Eilinge ha altri progetti. In futuro gli piacerebbe lavorare anche come istruttore. «Sono già nella lista dei candidati per questa funzione aggiuntiva», racconta, aggiungendo ridendo: «Incrociamo le dita!»

BARATTO

Tomz

