



SEV N.9

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CANICOLA

Estate molto calda



p. 9

EDITORIALE di Aroldo Cambi

Ciao, ciao SNL!



p. 3

L SEV sospettava già da tempo che presso la Fondazione collettiva Valitas della Società di navigazione del Lago di Lugano (SNL) sussistesse un conflitto di interessi. Sospetto ora confermato dall'Autorità di Vigilanza delle Casse Pensioni di Ticino, Svizzera orientale e Zurigo (ATIOZ).

ATIOZ ha ordinato ufficialmente a Valitas di pronunciarsi nuovamente – congiuntamente con la commissione di gestione della Cassa di previdenza SNL – in merito all'assegnazione del mandato di gestione patrimoniale. Le chiede inoltre di procedere a una valutazione approfondita della gestione patrimoniale finora assicurata da Copernicus Wealth Management AG e di esaminare un eventuale adeguamento della strategia.

Sembra che, al momento dell'assegnazione dell'incarico a Copernicus, Alen Vukic fosse membro della

commissione amministrativa incaricata dell'affiliazione alla Cassa pensioni della SNL e, al contempo, amministratore delegato di Copernicus. Inoltre, Agostino Ferrazzini era contemporaneamente presidente della SNL e vicepresidente della stessa società Copernicus. In altre parole: «La mano destra assegna l'incarico alla mano sinistra».

I lavoratori e le lavoratrici versano una parte del loro salario alla cassa pensioni e si aspettano che il loro denaro venga gestito in modo professionale. Alla SNL, dietro le quinte, operava un sistema in cui le relazioni e gli interessi personali avevano la precedenza su quelli degli assicurati e delle assicurate. È chiarissimo: chi decide in merito all'assegnazione di un mandato non può sedere contemporaneamente dall'altra parte del tavolo. Per questo motivo il SEV ha coinvolto ATIOZ.

La situazione diventa ancora più imbarazzante se si considera la performance della fondazione collettiva: è dimostrato che essa è costantemente e nettamente inferiore rispetto ai parametri di riferimento rilevanti. Inoltre, i responsabili hanno percepito onorari superiori alla media. È ovvio che ciò comporti un grave danno finanziario per i/le dipendenti della SNL, sotto forma di un minor potenziale di rendimento e di rendita.

Le nostre critiche alla direzione della SNL hanno dato il via a una serie di sviluppi. Infatti, non solo l'ATIOZ ha reagito, ma pochi giorni fa anche il Consiglio di Stato del Cantone Ticino. A fine anno, la SNL perderà infatti la concessione per la navigazione sul Lago Maggiore a favore delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (Fart). La direzione della SNL pagherà a caro prezzo la sua grave negligenza.

Politica dei trasporti

Una panoramica sulle prossime sfide con Simon Burgunder.

2

Sicurezza

Gli incidenti sfiorati presso FFS Infrastruttura fanno riflettere

4

CCL Swiss

Il nuovo CCL per il personale di terra è pronto. Ora spetta ai membri decidere.

5

Pausa estiva

Il prossimo numero del giornale SEV sarà pubblicato il **28 agosto**. La scadenza editoriale per le sezioni è il 18 agosto, ore 10. Nel frattempo, informazioni importanti sono disponibili sul nostro sito web sev-online.ch o sui nostri social media. Il team di comunicazione augura a tutte e tutti una buona estate.

Aumento dei premi: un veto?

I premi di Cassa malati aumentano praticamente ogni anno e i cittadini non hanno voce in capitolo. Per il presidente dell'USS e senatore Pierre-Yves Maillard (PS/VD), la situazione deve cambiare. Ha depositato una mozione che da al popolo diritto di veto. Solamente gli aumenti che superano il 3% sarebbero sottoposti al Parlamento, poi eventualmente al popolo in caso di referendum.

Il rischio di rottura resta alto

A seguito della rottura di una ruota avvenuta il 10 agosto 2023 nella galleria di base del San Gotardo, e del conseguente grave incidente ferroviario, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), sulla base delle raccomandazioni dell'Ufficio federale di inchiesta sulla sicurezza (Sisi), lo scorso settembre ha emanato disposizioni più severe in materia di manutenzione del materiale rotabile, per poi attenuarle alla fine di ottobre in seguito alle reazioni del settore. L'Unione internazionale dei proprietari di vagoni (UIP) ha infatti presentato ricorso contro tali disposizioni dinanzi al Tribunale amministrativo federale (TAF), ottenendone la sospensione. Poiché in questo modo il rischio di ulteriori rotture delle ruote rimane inaccettabilmente elevato, come ammette lo stesso UFT, il SEV ha chiesto misure alternative, in particolare controlli acustici. Si sono già tenuti due incontri tra il SEV e l'UFT, ma quest'ultimo sembra non voler ancora intraprendere nulla di adeguato. Ciò è incomprensibile e inaccettabile. Il SEV continuerà a seguire la questione, garantisce il segretario sindacale Philipp Hadorn, responsabile del dossier.



Fino al 2034, i camion elettrici beneficeranno di generosi sconti sulla TTPCP, pur occupando più spazio e consumando più energia rispetto alla ferrovia.

POLITICA DEI TRASPORTI

Si privilegia la strada alla ferrovia

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Uno sguardo sulle attuali tematiche di politica dei trasporti prima della pausa estiva con Simon Burgunder, coordinatore politico del SEV.

Quali disegni di legge il Parlamento ha esaminato durante la sessione estiva?

Il Consiglio nazionale ha discusso la revisione parziale della Legge federale sulla navigazione aerea (LNA). Si tratta di temi quali la tutela dei diritti acquisiti per gli aeroporti nazionali, l'attuazione della «Just Culture», l'esternalizzazione dei servizi di controllo del traffico aereo e i controlli di sicurezza per il personale di terra. Il Consiglio nazionale ha approvato a maggioranza le proposte del Consiglio federale. Si prevede di inserire nella legge una garanzia dei diritti acquisiti relativi agli orari di esercizio e al volume di attività degli aeroporti di Zurigo e Ginevra, misura che il SEV sostiene in quanto garantisce sicurezza nella pianificazione e nel mantenimento dei posti di lavoro. Un punto centrale per il SEV è la sicurezza delle operazioni di volo. Il SEV accoglie quindi con favore il fatto che la «Just Culture» debba essere sancita nella LNA. In questo modo si garantisce che le persone che segnalano eventi rilevanti per la sicurezza non debbano temere alcuna ripercussione negativa. Tuttavia, a nostro avviso, le proposte non vanno abbastanza lontano. La palla passa ora al Consiglio degli Stati. La «Just Culture» deve valere anche per il traffico ferroviario e degli autobus.

Sono stati inoltre discussi due progetti relativi alla Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)...

Purtroppo, il Consiglio degli Stati non ha colto l'occasione per aumentare le aliquote della TTPCP fino al livello massimo consentito previsto dall'accordo sui trasporti terrestri. In questo modo la Confederazione rinuncia a entrate supplementari pari a circa 68 milioni. Sono inoltre motivo di preoccupazione le decisioni relative all'assoggettamento dei camion elettrici alla TTPCP: Questi beneficeranno di uno sconto del 100% fino al 2030; a partire dal 2031 gli sconti saranno ridotti in modo graduale e solo a partire dal 2035 gli autocarri elettrici dovranno pagare

l'intera TTPCP. In questo modo, la TTPCP, originariamente concepita come strumento di trasferimento modale, viene trasformata in uno strumento di promozione della mobilità elettrica: anziché applicare una tariffa al trasporto merci su strada per creare incentivi economici al trasferimento modale, questa politica promuove gli investimenti in autocarri elettrici, che a loro volta generano costi esterni. I vantaggi competitivi del trasporto su strada vengono deliberatamente rafforzati, pur accettando che il numero di viaggi dei camion attraverso le Alpi continui ad aumentare.

Dopotutto, la Confederazione intende sostenere il traffico combinato non accompagnato (TCNA)...

Infatti, il Parlamento intende destinare al trasporto combinato non accompagnato (TCNA) i fondi che erano stati previsti per l'Autostrada Viaggiante (Rola), il cui servizio è stato interrotto anticipatamente nel 2026. Il Consiglio federale ha ora posto in consultazione una modifica della legge sul trasferimento del traffico merci. Il TCNA dovrebbe essere sostenuto con 486 milioni di franchi nel periodo dal 2027 al 2035. Ciò è anche urgente, considerate le attuali condizioni quadro particolarmente difficili per il trasporto merci su rotaia, dovute ai numerosi cantieri in Germania e al rallentamento congiunturale dell'economia. Sebbene i contributi d'esercizio debbano essere mantenuti fino al 2035, a partire dal 2030 saranno progressivamente ridotti, poiché la politica continua ad attenersi al principio secondo cui il trasporto merci su rotaia deve essere economicamente autosufficiente. Finché i vantaggi competitivi della strada rispetto alla ferrovia continueranno a sussistere, questo obiettivo resterà illusorio. La priorità politica dovrebbe essere una politica dei trasporti sostenibile, che punti al trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. È quanto chiede la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) con la campagna «Save Rail Freight». La politica dovrebbe finalmente affrontare le distorsioni strutturali della concorrenza.

A che punto è l'iter parlamentare relativo ai nuovi accordi bilaterali con l'Unione europea, che comprendono anche gli adeguamenti dell'Accordo sui trasporti terrestri in materia di Traffico viaggiatori internaziona-

le (TVI)?

A questo proposito, il SEV è stato recentemente invitato a un'audizione presso la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-CS). Dal nostro punto di vista, gli adeguamenti dell'Accordo sui trasporti terrestri sono accettabili perché, pur prevedendo l'apertura del Traffico viaggiatori internazionale, includono misure efficaci a tutela del sistema svizzero dei trasporti pubblici. Tra queste figurano la salvaguardia delle condizioni di lavoro in Svizzera, la priorità del traffico cadenzato, la sovranità nell'assegnazione delle tracce ferroviarie, l'aggiudicazione diretta dei servizi regionali di trasporto passeggeri transfrontalieri e il riconoscimento delle forme di cooperazione. In collaborazione con l'Ufficio federale dei trasporti abbiamo elaborato una buona regolamentazione sulle condizioni di lavoro usuali del settore nel Traffico viaggiatori internazionale (TVI), che ora verrà sancita a livello di ordinanza. Ciò garantisce che sui binari svizzeri vengano pagati salari svizzeri. Naturalmente, in ultima analisi, tutto dipende dall'attuazione e dal controllo di queste disposizioni. Esistono punti critici nell'attuazione a livello di politica interna. A questo proposito va menzionato, da un lato, il pacchetto di misure per la tutela dei salari e, dall'altro, la legge sulla sorveglianza degli aiuti di Stato. Proprio per quest'ultima è necessario impedire che, attraverso una «porta secondaria», vengano promossi processi di deregolamentazione e liberalizzazione. La legge dovrebbe applicarsi solo agli ambiti definiti nei Bilaterali III.

Il Consiglio federale ha inoltre avviato il 19 giugno la consultazione sull'ampliamento delle infrastrutture di trasporto fino al 2045...

Il fatto che il Consiglio federale intenda investire 24 miliardi nell'ampliamento della rete ferroviaria è molto positivo, ma il finanziamento deve ancora essere garantito. Inoltre, il mantenimento dello stato dell'infrastruttura e la funzionalità della rete devono avere la priorità rispetto all'espansione, perché se la rete non può essere utilizzata, l'ampliamento non serve a nulla. Inoltre, l'intera attività di costruzione non deve avere effetti eccessivamente negativi sull'esercizio. Manca inoltre un concetto per un'offerta nazionale.

CASSA PENSIONE SNL

I dubbi del SEV erano fondati

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Confermati dall'Autorità di Vigilanza i dubbi del sindacato SEV in merito alla gestione della Cassa Pensioni SNL. Questi ultimi sviluppi si sommano alla disdetta immediata del CCL dei dipendenti attivi sul lago Maggiore, alla denuncia ai Sindacati, ai licenziamenti abusivi e alle reiterate infrazioni alla Legge sulla durata del Lavoro.

Con una decisione del 2 giugno, l'Autorità di Vigilanza delle Casse Pensioni Zurigo ha confermato l'esistenza di gravi conflitti d'interesse nell'attribuzione del mandato di gestione della Cassa Pensioni SNL a Copernicus, confermando così quanto sostiene il Sindacato SEV da mesi (vedi editoriale di Aroldo Cambi a pagina 1). In particolare, nel suo dispositivo finale, l'ATIOZ stabilisce:

- il riconoscimento ufficiale del grave conflitto d'interesse;
- l'invalidità sostanziale del precedente conferimento del mandato;
- l'obbligo per la Commissione amministrativa di adottare una nuova decisione;
- la necessità di una rivalutazione completa della gestione patrimoniale;
- l'attribuzione dei costi procedurali a Valitas.

La posizione del Sindacato SEV Il SEV denuncia da tempo criticità nella gestione della Cassa Pensione SNL e nelle modalità di assegnazione del mandato a Copernicus. Le richieste di chiarimento rivolte alla direzione SNL e agli organi competenti sono rimaste a lungo senza risposta o sono state fornite in modo incompleto. «La conclusione dell'ATIOZ è pesantissima!», spiega il segretario sindacale del SEV, Angelo Stroppini, che si occupa del dossier. «Entro due mesi, la Commissione amministrativa dovrà rivalutare completamente la gestione patrimoniale e decidere a chi affidarla. Sarà inoltre ufficialmente obbligata a riferire la propria decisione all'ATIOZ. Se, come vuol far credere la Direzione di SNL, il tutto fosse davvero stato ge-

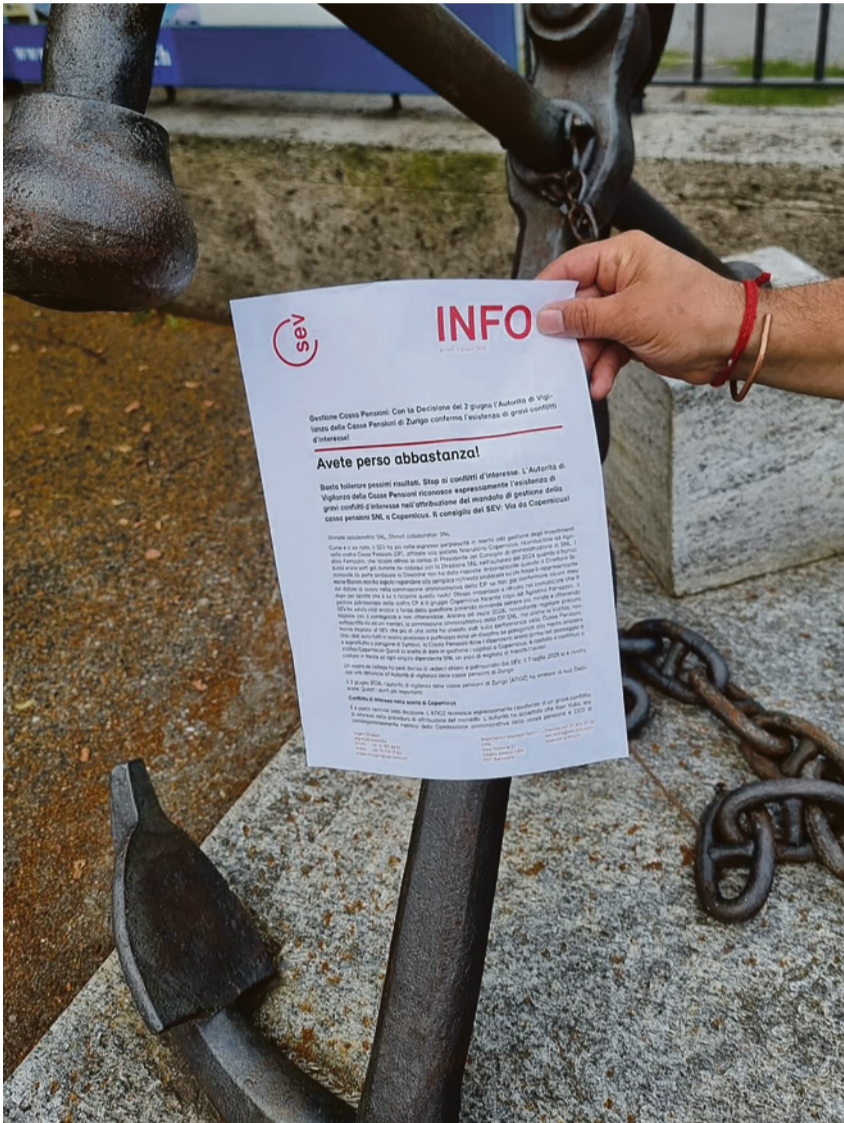
stato in maniera irreprensibile, questa imposizione non sarebbe stata necessaria». Stroppini ricorda inoltre che, nel sistema della previdenza professionale svizzera, tutti gli attori sono soggetti a obblighi stringenti di diligenza, fedeltà e integrità e rispondono personalmente del loro operato. Lo scopo è garantire che i soldi nella cassa pensione siano amministrati esclusivamente nell'interesse dei dipendenti.

Per quanto riguarda la gestione patrimoniale, l'Alta vigilanza conferma anche che i costi amministrativi di Copernicus sono elevati e che il rendimento è scarso rispetto alla media: «Nel mondo della previdenza professionale – prosegue Stroppini – una sottoperformance del 2% o del 3,65% all'anno, protratta nel tempo, significa per gli assicurati una perdita significativa per quanto riguarda le prestazioni pensionistiche future, e questo è inammissibile!».

Per il SEV è chiaro: Bisogna scegliere un altro gestore escludendo Copernicus, che ha ottenuto un contratto senza minimamente osservare e ammettere i palesi conflitti d'interesse presenti e che non si è dimostrata all'altezza del compito affidatole. «È finito il tempo della tolleranza

verso risultati mediocri e governance opache. Gli assicurati meritano una gestione professionale, trasparente e performante del loro capitale previdenziale!», afferma Stroppini, che incalza: «Nella narrazione fiabesca di SNL, che cerca in modo maldestro di salvare la faccia, viene raccontato che tutto il lavoro da loro svolto è corretto, ma se così fosse, l'ATIOZ non avrebbe preso le decisioni che ha preso». Il segretario sindacale conclude con un invito alla "sindacalista" Natalia Ferrara a schierarsi finalmente dalla parte delle lavoratrici e dei lavoratori, ammettendo che il mandato attribuito a Copernicus non è stata la miglior soluzione per i dipendenti, come aveva invece comunicato al personale un anno fa.

Resta una domanda ancora aperta, che l'Alta vigilanza non è riuscita a chiarire: perché uscire da una Cassa Pensioni sana per entrare in un'altra con evidenti legami con i vertici di SNL, con risultati peggiori per i dipendenti? Dal canto suo il SEV continuerà a vigilare e a denunciare eventuali nuove irregolarità che dovessero emergere nell'ambito della procedura d'appalto della gestione patrimoniale imposta



ANGELO STROPPINI

Le Fart al posto di SNL

Il Governo ticinese ha annunciato lo scorso 3 luglio che a partire dal cambio orario del prossimo 13 dicembre «Non verrà ordinata alla SNL la prestazione di trasporto pubblico sul bacino svizzero del Lago Maggiore in quanto nella costellazione attuale non sussistono più i presupposti di collaborazione con SNL per la gestione della stessa». Pronte a subentrare nella gestione le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (Fart).

«Capisco il malcontento del Cantone sui servizi erogati da SNL – commenta il segretario sindacale SEV Angelo Stroppini – In quasi 10 anni di gestione SNL sul Lago Maggiore, il tanto decantato sviluppo non c'è stato». Stroppini ricorda le vicissitudini dell'ultimo anno, dalla disdetta im-

mediata del CCL a inizio estate 2025, le reiterate infrazioni alla Legge sulla durata del lavoro, la denuncia ai sindacati nel tentativo, seppur vano, di metterli a tacere. Fino ai licenziamenti antisindacali e al conflitto di interesse nel mandato di gestione della Cassa Pensione (vedi articolo).

«Lo scenario Fart voluto dal Cantone è per i dipendenti attivi sul Lago Maggiore un ottimo segnale. Le Fart sono un'azienda che rispetta e vive il partenariato sociale e con la quale abbiamo appena sottoscritto, assieme a Unia e OCST, un CCL della durata di 5 anni», afferma Stroppini, che conclude: «Si tratta ora di avviare le trattative con la Direzione per regolare le condizioni di lavoro dei dipendenti attivi sul Lago Maggiore».



Grazie all'aumento delle entrate e al pacchetto di misure di alleggerimento di bilancio 27, il bilancio federale 2027 registra un avanzo strutturale di 180 milioni di franchi. Il Consiglio federale ha annunciato alla fine di giugno che le misure di risparmio supplementari previste, per un importo di 540 milioni, sono quindi abbandonate. Ha inoltre rivisto al rialzo le previsioni per i prossimi anni. Il SEV si impegna affinché questo margine di manovra finanziario vada a beneficio anche del servizio pubblico e dei suoi collaboratori e collaboratrici.

Dopo sole due settimane, il progetto pilota «Velocità di manovra» è stato interrotto presso FFS Viaggiatori il 1° luglio, poiché avrebbe compromesso la stabilità del servizio. Non c'è da stupirsi: dimezzando la velocità (15 km/h invece di 30) si raddoppia il tempo necessario per la manovra, con ripercussioni sul resto del traffico. Il SEV è favorevole al miglioramento della sicurezza, ma **non bisogna confondere velocità e fretta.**



YVES SANGELY

BARBARA KELLER risponde

Il problema non è risolto

Il 3 settembre, il SEV prevede di svolgere una nuova giornata di azione contro la violenza nei trasporti pubblici e per un maggior rispetto nei confronti del personale. Perché indire ancora una giornata di azione su questi temi?

Perché la situazione è tutt'ora drammatica e allarmante. La statistica di Polizia sui crimini dello scorso anno ha registrato lo stesso numero di atti di violenza nei confronti del personale dell'anno precedente e ciò conferma in modo inequivocabile che il problema non è risolto. Non intendiamo perciò demordere: vogliamo continuare a sensibilizzare i viaggiatori su questa tematica e, contemporaneamente, mantenere un'elevata pressione su aziende e autorità affinché si assumano finalmente le loro responsabilità.

Di positivo vi è il fatto che a fine estate si svolgerà finalmente la tavola rotonda che noi chiediamo da tempo. L'ufficio federale dei trasporti ha invitato rap-

presentanti di autorità, aziende di trasporto e di diverse organizzazioni per discutere possibili misure contro la violenza nei trasporti pubblici. A noi preme in modo particolare poter far sentire la voce dei diretti interessati, delle vittime di violenza fisica o verbale, delle nostre colleghe e dei nostri colleghi. E su questo aspetto continueremo a insistere.

A questa tavola rotonda presenteremo anche le nostre richieste: più personale per incrementare la sicurezza, il doppio accompagnamento dei treni, una maggior presenza della polizia dei trasporti, l'annuncio coerente di tutte le aggressioni, l'obbligo di assistenza e sostegno psicologico al personale vittima di questi fatti, cabine di guida protette, allarmi discreti e misure di prevenzione efficaci nel settore dei bus e maggiori investimenti nella sicurezza, invece di ulteriori misure di risparmio.

Barbara Keller è vicepresidente del SEV. Vuoi rivolgere una domanda a lei o al SEV? Scrivi a giornale@sev-online.ch.

FFS INFRASTRUTTURA

Il Sev critica le misure di risparmio

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

FFS Infrastruttura ha comunicato l'11 giugno tramite la rete intranet le misure volte a colmare un deficit finanziario di 130 milioni di franchi negli anni dal 2027 al 2028. Queste misure di risparmio non convincono il SEV, che avanza alcune richieste per scongiurare danni collaterali che i responsabili potrebbero sottovalutare.

L'11 giugno, FFS Infrastruttura ha informato per intranet sui provvedimenti per colmare il deficit finanziario di 130 milioni previsti per gli anni 2027-2028. Le FFS affermano che i mezzi messi a disposizione dall'Ufficio federale dei trasporti nell'ambito della convenzione di presta-

zioni 2025-2028 non risultano infatti sufficienti per coprire i costi di affitti, personale, esercizio e manutenzione di impianti. Le cause sono da ricercare nell'andamento sottostimato dell'inflazione e nei ritardi delle misure per l'incremento dell'efficienza (ad es. TMS).

Tra i provvedimenti annunciati figurano tra l'altro:

- La riduzione del due per cento dei posti a tempo pieno in tutti i settori aziendali di FFS Infrastruttura nel biennio 2027/2028, da attuarsi «principalmente tramite la fluttuazione naturale». Concretamente, ciò significa che in media un posto divenuto vacante su sei non sarà rioccupato;

- Riduzione dei lavori di manutenzione inizialmente pianificati, senza compromettere il raggiungimento degli obiettivi in termini di si-



Tagliare posti di lavoro dove già oggi manca personale qualificato sarebbe controproducente.

curezza e disponibilità degli impianti. «Poiché in linea di principio, la manutenzione non può allungare la durata in servizio di un impianto, a differenza del rinvio dei lavori di rinnovo, questo provvedimento non influisce sul ritardo nel mantenimento dell'infrastruttura esistente», precisano le FFS.

Il SEV non condivide l'ultima affermazione riguardante la durata di servizio: «Se questa non può essere allungata dalla manutenzione, è in ogni caso vero che una manutenzione insufficiente può ridurla in modo significativo, generando costi supplementari molto elevati», afferma il segretario sindacale SEV Michael Buletti, responsabile del dossier FFS Infrastruttura.

Il Sindacato chiede quindi di tener conto di queste considerazioni nella riduzione dei lavori di manutenzione. Inoltre, è noto che il ritardo

della manutenzione degli impianti è in costante crescita e questa tendenza non verrà di certo frenata dai provvedimenti proposti. «In altre parole, questa decisione potrebbe rivelarsi a medio e lungo termine un'autentica autorette, dalle conseguenze molto costose!», ammonisce Buletti.

Secondariamente, il SEV chiede che non vengano tagliati posti di lavoro tra il personale operativo. «Questo personale, infatti, è già oggi in parte sottoposto a forte pressione, poiché non si riescono a trovare i collaboratori specializzati di cui c'è urgente bisogno», spiega Michael Buletti.

In terzo luogo, il SEV chiede che le misure di risparmio portino a un aumento degli incarichi affidati a ditte esterne, «Poiché in tal modo i costi sarebbero destinati a crescere fortemente, anziché a diminuire», osserva Buletti.

CANTIERI FFS

«La sicurezza non è una questione secondaria»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Negli ultimi tempi si sono moltiplicate le segnalazioni di quasi incidenti a FFS Infrastruttura. In un videomessaggio inviato di recente all'intero personale, il suo responsabile, Linus Looser, sollecita alla prudenza. Abbiamo parlato di questo tema con Michael Buletti, il segretario sindacale che al SEV si occupa dello specifico dossier.

FFS Infrastruttura ha un notevole problema di sicurezza?

Di sicuro non parlerei di un problema di sicurezza generalizzato. In effetti però, nel corso della passata primavera si è assistito a una recrudescenza di cosiddetti quasi incidenti. A quanto pare, in diversi casi la fortuna ha fatto

si che non succedesse nulla di più grave. Il messaggio video di Linus Looser mostra che la direzione dell'azienda prende sul serio la situazione e che intende di nuovo richiamare maggiormente l'attenzione del personale sul tema della sicurezza. Ed è proprio questo l'importante: la sicurezza non deve mai diventare una questione secondaria.

Quattro anni fa il SEV aveva portato alla pubblica attenzione una serie di incidenti avvenuti sui cantieri delle FFS. Questo ha portato alla creazione di gruppi di lavoro e a numerosi colloqui, in seguito ai quali sono stati decisi nel 2023 vari provvedimenti. Non si è fatto abbastanza per la loro attuazione?

Non direi. Dopo la citata serie di incidenti il SEV ha aumentato notevolmente la pressione ed elaborato

miglioramenti concreti in collaborazione con le FFS. Un aspetto importante è che oggi questo punto viene discusso in modo costante fra la direzione di Infrastruttura e le parti sociali. L'argomento viene trattato regolarmente al massimo livello e non solo quando capita qualcosa di grave. Al contempo, la sicurezza non è ritenuta un compito che prima o poi si esaurisce. La pressione del tempo, la carenza di personale o un carico di lavoro elevato rischiano di far finire in secondo piano le questioni relative alla sicurezza nella quotidianità. Tanto più importante quindi è che ad esse venga sempre data la massima priorità.

Fra le criticità ricorrenti legate alla tematica vi era, in passato, l'impiego di imprese esterne, fra l'altro perché spesso il loro personale non era sempre ben formato in materia

di sicurezza rispetto a quello delle FFS. Come stanno le cose oggi?

In quest'ambito vi è ancora necessità di agire. Proprio nel caso delle ditte terze constatiamo tuttora differenze nella formazione e, in particolare, anche nel controllo dei tempi di lavoro. Siccome i loro standard non sono ovunque al medesimo livello delle FFS, ne possono derivare rischi notevoli sulle aree dei lavori. Il SEV ha perciò continuato a insistere che le attività critiche per la sicurezza possono essere svolte solo con personale ben istruito e adeguatamente assistito. La sicurezza non può essere sacrificata sull'altare della pressione al risparmio o dell'outsourcing.

Le misure di sicurezza diventano tutte inutili se poi sul cantiere non vengono rispettate. Che cosa può fare chi ha la sensazione che la sicurezza sul posto di lavoro non è ga-

rantita?

La cosa più importante è avere il coraggio di dire «stop». Linus Looser ha spiegato bene che la direzione di FFS Infrastruttura appoggia le collaboratrici e i collaboratori quando per ragioni di sicurezza un lavoro viene interrotto. Tale sostegno è importante. Sappiamo però anche che nell'attività di tutti i giorni non è sempre facile interrompere un lavoro o far notare eventuali lacune. Per questo occorre una cultura della sicurezza che prenda sul serio tali segnalazioni e dove nessuno debba temere conseguenze. Chi ha l'impressione che le norme sulla sicurezza non vengono rispettate lo dovrebbe dire, informarne il superiore e, all'occorrenza, far intervenire anche il SEV o gli incaricati della materia. Perché poi alla fine vale il principio che nessun lavoro è tanto urgente da dover essere svolto in condizioni pericolose.

WC e spazi per le pause sui cantieri

Da anni la mancanza di servizi igienici e di locali per le pause rappresenta un problema per il personale di FFS Infrastruttura. Per tutto questo tempo il SEV ha richiamato l'attenzione sul tema e ai più svariati livelli. Ora le FFS hanno finalmente pubblicato una nuova istruzione di lavoro «Accessibilità ai servizi igienici nei cantieri I-VU» (in vigore dal 1° aprile 2026) che dovrebbe contribuire ad alleviare in grande misura il problema e che stabilisce chiaramente:

– l'accessibilità ai WC deve essere

verificata già in fase di pianificazione – il punto «Igiene» nello strumento di pianificazione «ProSec» deve essere obbligatoriamente compilato – per ogni cantiere deve essere prevista una soluzione – le misure devono essere proporzionate (OLL 3 art. 2 cpv. 2). I responsabili di I-VU hanno accettato di discutere regolarmente l'attuazione della nuova istruzione nei contatti con la direzione e di verificare in maniera costante il rispetto delle disposizioni.

Unisciti a noi su Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



PARERI SUL CCL DI SWISS 2027

Ora la palla passa ai membri SEV-GATA

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dopo lunghe e difficili trattative, SEV-GATA ha negoziato con Swiss un nuovo CCL per il personale di terra, che introduce alcuni miglioramenti notevoli, come un'indennità per il sabato, una riduzione dell'orario di lavoro di due ore a 40 ore settimanali, l'eliminazione delle estenuanti giornate di compensazione nel settore tecnico e un aumento delle fasce salariali di 200 franchi. Ora i membri SEV-GATA interessati voteranno su questo accordo fino al 19 luglio.

Il risultato delle trattative è raccomandato per l'approvazione dalla maggioranza dei circa 20 delegati del «Sounding Board», così come dalla delegazione negoziale SEV-GATA composta da quattro persone. Tre partecipanti attivamente coinvolti nel processo del CCL hanno risposto alle nostre domande:

Come avete vissuto le trattative?

Patrick Arnold, membro della delegazione negoziale: Le trattative si sono sempre svolte in modo corretto, anche se talvolta sono state lunghe e impegnative. Allo stesso tempo, siamo riusciti a respingere con successo diverse richieste di Swiss che avrebbero rappresentato un chiaro peggioramento per i nostri collaboratori. In particolare, nella discussione sul salario di base è emerso rapidamente che Swiss non era

disposta a introdurre un aumento salariale generale significativo per tutto il personale di terra. Per questo motivo, ci siamo concentrati su miglioramenti dei quali potesse beneficiare il maggior numero possibile di dipendenti e che potessero migliorare concretamente il lavoro quotidiano.

Beat Buri, membro del Sounding Board: Bisognava rappresentare molti interessi, soddisfare tutti non è stato semplice. È stato un processo fatto di numerosi colloqui, votazioni democratiche e molto lavoro da parte dei membri attivi del SEV-GATA. Solo organizzandoci e lavorando insieme possiamo raggiungere i nostri obiettivi ed essere forti. Un ringraziamento a tutti per la preziosa collaborazione.

Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV e presidente SEV-GATA: Il coinvolgimento dei nostri membri tramite il «Sounding Board» e la delegazione negoziale allargata è stato estremamente interessante, ma anche impegnativo e dispendioso. Inoltre, la crescente dipendenza di Swiss da Francoforte porta all'attuazione di programmi di risparmio e alla definizione di obiettivi che non sono equi. Condurre trattative proprio in un momento in cui si prevede una riduzione del 10% del personale e dei costi nel settore amministrativo è piuttosto faticoso.

Di quali punti del risultato delle trattative siete soddisfatti, e di quali meno?

Patrick Arnold: Rispetto all'attuale CCL,



La delegazione SEV-GATA alla consegna della petizione «Basta - ora tocca a noi!» alla sede centrale di Swiss a Kloten. Il 2° da dx è Beat Buri, Patrick Arnold e Philipp Hadorn reggono il cartellone.

siamo riusciti a ottenere progressi in quasi tutti gli ambiti. Fatta eccezione per la riduzione delle domeniche libere, non vi sono peggioramenti materiali rispetto al contratto esistente. A fronte di ciò, vi sono numerosi miglioramenti, tra cui l'introduzione della settimana lavorativa di 40 ore, indennità più elevate per i turni e le licenze, una nuova indennità per il sabato, una maggiore remunerazione per il servizio di picchetto, miglioramenti nella cassa pensione e in diverse prestazioni sociali. Naturalmente, questo risultato negoziale non soddisfa ogni singolo desiderio. Ciò che conta è il quadro complessivo: siamo riusciti a negoziare un pacchetto equo ed equilibrato che rappresenta un miglioramento per tutti i collaboratori rispetto all'attuale CCL.

Beat Buri: L'eliminazione dei giorni supplementari soddisfa un grande desiderio di molti colleghi, insieme alla riduzione dell'orario settimanale a 40 ore. Anche l'indennità per il sabato rappresenta un valore aggiunto e un riconoscimento del lavoro a turni. Personalmente, ritengo che il bonus dovrebbe essere condiviso da tutti i dipendenti, che siano CEO, piloti, membri dell'equipaggio o meccanici. Inoltre, le fasce salariali dovrebbero seguire curve di progressione uniformi in tutti i reparti. Nel complesso sono soddisfatto del risultato: molti aspetti sono positivi. Non tutto è eccellente, ma nemmeno negativo. Una netta maggioranza del «Sounding Board» ha approvato democraticamente il CCL 2027 e ne raccomanda l'accetta-

zione ai membri.

Philipp Hadorn: Dal punto di vista della politica sociale, la riduzione dell'orario di lavoro settimanale di due ore, portandolo a 40 ore, costituisce una pietra miliare, insieme all'eliminazione delle problematiche giornate di compensazione per i lavoratori a turni e all'introduzione di un'indennità per il sabato di 7,50 franchi all'ora. Anche l'aumento graduale del salario assicurato ai fini della cassa pensione, l'incremento delle fasce salariali di 200 franchi al mese e l'aumento del 20% di varie indennità rappresentano passi nella giusta direzione. Un aspetto meno positivo è che alcune misure entreranno in vigore solo in un secondo momento. Inoltre, manca in parte il riconoscimento per attività che devono essere svolte con qualsiasi condizione meteorologica, in sistemi a turni e con un notevole sforzo fisico. In questo ambito ci sarebbe ancora ampio margine di miglioramento. È inoltre difficile comprendere perché per molte funzioni non sia ancora prevista una progressione «prevedibile» all'interno delle fasce salariali. Nel complesso, il risultato non è il paradiso in terra, ma rappresenta una tappa significativa nello sviluppo di un CCL. È vero che i diversi gruppi del personale di terra di Swiss beneficiano in misura diversa di questi successi. Tuttavia, non ci sono perdenti: tutti ne traggono vantaggio. E coloro per i quali, in parte da anni, abbiamo combattuto costantemente per ottenere miglioramenti, ne beneficiano maggiormente. Ed è giusto così.

COMITATO SEV

Giù le mani dal salario minimo!

Michael Spahr. Il Comitato SEV ha deciso di sostenere il referendum «Giù le mani dai salari minimi!». Inoltre, nella seduta del 19 giugno, si è congedato dalla vicepresidente del Comitato Hanny Weissmüller.

Durante la sessione estiva, il Parlamento ha approvato una misura volta a limitare i salari minimi cantonali e comunali. Con questa decisione, intende passare oltre i risultati dei referendum condotti nei Comuni e nei Cantoni. Se gli elettori e le elettrici di un Cantone o di un Comune approvano un salario minimo, quest'ultimo avrà un'applicabilità limitata. Se per le lavoratrici e i lavoratori interessati esiste un Contratto collettivo di lavoro (CCL) che prevede un salario minimo inferiore, è questo che si applica. Ciò riguarderebbe soprattutto le persone che lavorano comunque in settori con salari bassi, come ad esempio nel settore alberghiero e della ristorazione, nei servizi di pulizia, nei saloni di parrucchiere, nei panifici o nelle macellerie. Tra i Cantoni interessati figurano Ginevra, Neuchâtel e il Ticino, ma anche città come Zurigo, Winterthur, Lucerna, Berna e Bienne, dove i salari minimi sono già in vigore o saranno introdotti a breve. L'USS ha deciso di lanciare il referendum, a cui anche il SEV ha aderito. (Nota della redazione:

il modulo per la raccolta delle firme è allegato all'ultimo numero del Giornale SEV oppure può essere scaricato dal sito www.sev-online.ch).

Hanny Weissmüller ha rassegnato le dimissioni dalla carica di vicepresidente del Comitato SEV in occasione dell'Assemblea dei delegati del SEV dell'11 giugno scorso. Il Comitato dovrà ora presentare all'Assemblea dei delegati del 2027 una proposta per determinare chi le subentrerà. L'Assemblea dei delegati nominerà un vice presidente ad interim fino all'elezione ufficiale da parte del Congresso del 2029. I membri del Comitato interessati possono presentare la propria candidatura entro la fine di settembre 2026. Il presidente del Comitato SEV René Schnegg ha espresso a Hanny Weissmüller il proprio rammarico per le sue dimissioni e la ringrazia per il prezioso lavoro svolto in seno al Comitato SEV.

Il 13 e il 14 novembre si terrà il prossimo Congresso dell'USS, al quale parteciperanno 17 delegati del SEV. Il Comitato SEV sostiene tre mozioni presentate dalla VPT e dalla PV e le trasmetterà al Congresso dell'USS a nome del SEV. Un'altra mozione è stata approvata dall'Assemblea dei delegati del SEV, che sarà pure inoltrata.

PROGETTO DI RICERCA SULLA POLITICA FERROVIARIA

Partecipa al sondaggio sulla politica di liberalizzazione!

SEV. Da decenni la politica dei trasporti dell'Unione europea punta sulla concorrenza e sul mercato, con l'obiettivo di realizzare la transizione dei trasporti migliorando e rendendo più conveniente l'offerta del trasporto pubblico. Nell'ambito di quattro pacchetti ferroviari, il trasporto su rotaia nell'UE è stato completamente liberalizzato e deregolamentato, senza tuttavia conseguire gli obiettivi di tutela dell'ambiente e del clima.

Al contrario, la politica di liberalizzazione del trasporto ferroviario ha portato a un peggioramento della situazione: meno collegamenti ferroviari, soprattutto nelle aree rurali e periferiche, prezzi più elevati, degrado delle infrastrutture, collegamenti inaffidabili e una qualità del servizio inferiore. Nonostante ciò, la Commissione europea persiste nel mantenere la propria adesione al dogma della liberalizzazione.

Ora un progetto di ricerca analizza in modo critico le conseguenze di questa politica. Lo studio si occupa delle ragioni per cui la politica di liberalizzazione del trasporto ferroviario non ha prodotto il previsto trasferimento modale, ma ha invece finito per indebolire il trasporto pubblico.

Anche in Svizzera vi sono state riforme ferroviarie e i pacchetti ferroviari dell'UE sono stati in parte recepiti, ma il sistema di trasporto pubblico basato sulla cooperazione è stato in gran parte mantenuto. Il trasporto pubblico viaggiatori in Svizzera non è stato

finora liberalizzato. Tuttavia, anche in Svizzera molti politici continuano a credere che la liberalizzazione e la deregolamentazione portino a un'offerta migliore e a un maggiore trasferimento modale.

Oltre agli effetti sulla politica dei trasporti, il progetto di ricerca intende esaminare anche le conseguenze sulle condizioni di lavoro del personale ferroviario. Il sindacato SEV è coinvolto attivamente nel progetto di ricerca, poiché la Svizzera è considerata un esempio di successo alternativo alla politica di liberalizzazione dell'UE, ma anche qui le condizioni di lavoro sono cambiate, tra l'altro a causa della liberalizzazione del trasporto merci su rotaia. Puoi ora partecipare a questo sondaggio del progetto di ricerca. L'obiettivo è ottenere conoscenze fondate su come la crescente concorrenza e le mutate condizioni normative influenzino la tua situazione lavorativa quotidiana, la tua soddisfazione professionale e le tue valutazioni personali.



Puoi partecipare allo studio dal sito sev-online.ch oppure scansionando questo codice QR.

COLPI DI DIRITTO

Partite in vacanza? Attenzione ai termini giudiziari!

S Servizio giuridico del SEV
giornale@sev-online.ch

Svolgere una professione nel settore dei trasporti pubblici, ad esempio come autista professionista, o recarsi al lavoro la mattina presto per iniziare il proprio turno, aumenta il rischio di incorrere in sanzioni e infrazioni previste dalla Legge federale sulla circolazione stradale (LC-Str).

Se l'infrazione alla LCStr contestata dalle autorità va oltre l'ambito delle contravvenzioni, che sono anonime, prive di conseguenze penali e generalmente pagabili entro 30 giorni, il caso passa alla procedura penale ordinaria.

Si parla quindi di un decreto d'accusa che sanziona qualsiasi infrazione che supera la multa disciplinare.

È il caso, ad esempio, quando in un centro abitato il superamento del limite di velocità è superiore a 16 km/h. È il caso anche in seguito a un incidente, quando l'autorità penale ritiene che vi sia stato un comportamento pericoloso o colposo. Anche l'uso del telefono al volante, l'attraversamento di una linea bianca o il passaggio con semaforo rosso possono, a seconda delle circostanze, essere oggetto di un decreto d'accusa.

Le conseguenze possono essere gravi. Da un lato, il procedimento penale comporterà spese processuali, una multa o una sanzione pecuniaria e, eventualmente, l'iscrizione nel casellario giudiziario. Dall'altro lato, viene

avviato anche un procedimento amministrativo che espone l'autore al rischio di revoca della patente.

Quando viene notificato un decreto d'accusa, inizia il conto alla rovescia: avete solo 10 giorni per fare opposizione! Se non reagite entro tale termine, il decreto d'accusa diventa definitivo. Esso equivale a una sentenza cresciuta in giudicato, che conferma la vostra colpevolezza e le conseguenze che ne derivano.

Con l'avvicinarsi dell'estate, è importante sapere che, secondo il Tribunale federale, essere in vacanza non costituisce un motivo valido per prorogare il termine di 10 giorni.

Se state per partire per le vacanze e prevedete di ricevere un decreto d'accusa a seguito di un evento, è fondamentale organizzarsi. Potete, ad esempio, incaricare ufficialmente una persona di fiducia di ritirare la vostra corrispondenza cartacea e conferire una procura postale affinché possa ritirare gli atti giudiziari a vostro nome. A seconda delle circostanze, potete anche eleggere temporaneamente domicilio presso un avvocato.

Infatti, se si lascia scadere il termine di 10 giorni, si preclude definitivamente la possibilità di presentare ricorso. È quindi fondamentale prevedere in anticipo la propria assenza. Una volta ricevuto il decreto, è possibile presentare ricorso per iscritto. Queste precauzioni consentono di partire per le vacanze in tutta tranquillità e senza brutte sorprese al ritorno! In caso di dubbi, non esitate a contattare il SEV per ottenere consigli e informazioni sulla procedura da seguire.

alla pausa e tornare da essa per il personale di locomotiva. La formazione, secondo il parere dei macchinisti, ha subito un'evoluzione negativa e deve essere rivista. Il SEV desidera trovare, insieme alla RhB, una soluzione accettabile per tutti. Anche la riorganizzazione nel reparto Produzione è oggetto di discussione. Non sono previsti tagli di posti di lavoro e il SEV spera vivamente che tutti i collaboratori si trovino a proprio agio nelle nuove posizioni. Inoltre, chiediamo che la classificazione dei macchinisti B80/B100 venga rivalutata. Riteniamo che siano stati classificati in una categoria troppo bassa e che meritassero un livello salariale più elevato. Ci chiediamo inoltre perché la protezione per il collo, pur essendo stata introdotta con buone intenzioni, non sia stata adottata come raccomandato dalla Suva, ma sia stata resa obbligatoria. La protezione per il collo dovrebbe essere più traspirante, altrimenti si rischia di soffrire di mal di testa a causa dell'accumulo di calore.

Tra una discussione e l'altra, abbiamo organizzato una grigliata per tutti davanti all'officina principale di Samedan. Mentre ci gustavamo le salsicce, lo scambio di opinioni tra di noi è stato al centro dell'attenzione. Il 19 agosto 2026 abbiamo in programma una visita alla sede di Landquart e siamo disponibili a rispondere alle vostre domande e richieste. Il 3 settembre è la giornata ufficiale del SEV dedicata alla sensibilizzazione sulla violenza nei trasporti pubblici. Con lo slogan «Stop alla violenza» si terranno diverse iniziative in tutta la Svizzera. Anche il SEV RhB partecipa a Thuis e sarà presente sul posto. Saremmo lieti di dare il benvenuto a molti di voi a uno di questi eventi.



INCONTRO DELLE DONNE TRA 4 NAZIONI

Ancora molti i cantieri aperti



Sibylle Lustenberger. Dal 25 al 27 giugno si è tenuto a Stoccarda l'incontro delle quattro nazioni germanofone che ha riunito rappresentanti sindacali provenienti da Svizzera, Germania, Lussemburgo e Austria. Jo-Anne Witschi, Janine Truttmann e Sibylle Lustenberger vi hanno partecipato a nome del SEV. Il momento più importante è stata la visita al cantiere di Stoccarda 21. Con la completa ricostruzione della stazione, un atrio luminoso e una tecnologia ETCS all'avanguardia, questo megaprogetto non è solo una pietra miliare della modernizzazione del trasporto ferroviario nel sud della Germania, ma mira anche a liberare nuovi spazi residenziali e aree verdi nel centro di Stoccarda.

Come è noto, il progetto edilizio sta richiedendo più tempo del previsto; discussioni politiche, problemi strutturali imprevisi ed errori di progettazione ritardano di anno in anno il completamento della stazione. Inoltre, durante la visita è emerso chiaramente che,

ancora una volta, le esigenze del personale dei trasporti pubblici sono state messe in secondo piano. Ad esempio, non è ancora del tutto chiaro dove saranno collocati i loro locali di servizio e di pausa.

Per le partecipanti all'incontro delle quattro nazioni, una cosa è quindi chiara: occorre considerare le infrastrutture in una prospettiva più ampia e tenere conto delle esigenze specifiche delle donne! Le imprese svizzere di trasporto pubblico hanno molto da imparare dai nostri Paesi vicini in questo ambito. L'ÖBB Personenverkehr AG, per esempio, mette a disposizione distributori di prodotti igienici nelle proprie sedi e organizza corsi di formazione sul tema delle molestie sessuali per tutto il personale. E ciò è assolutamente necessario: infatti, anche la stazione più bella non ha alcun valore senza personale; e le imprese di trasporto pubblico farebbero bene non solo ad attirare le donne nel settore, ma anche a trattenerle.

HELVETIA

Previdenza per giovani adulti

Perché pensare già ora alla previdenza? Non si può fare anche più tardi?

Sì, è possibile. Tuttavia, chi inizia a risparmiare più tardi accantona meno e, se non si occupa per tempo della previdenza, rischia di avere troppo poco denaro in caso di invalidità. Chi lo riconosce già in giovane età può risparmiare in modo compatibile con il budget, restare flessibile e rimanere finanziariamente protetto.

Proteggere il reddito

In caso di invalidità, soprattutto dovuta a una malattia di lunga durata ma anche a un infortunio, il reddito viene generalmente a mancare, spesso per tutta la vita. Le prestazioni dell'AI e della cassa pensione, quando presenti, non sono di regola sufficienti. Proprio per i giovani lavoratori e gli studenti, un'assicurazione privata contro l'incapacità di guadagno è indispensabile: integra le prestazioni dell'AI e della cassa pensione e garantisce una tutela finanziaria del reddito.

Risparmiare presto e con costanza

Non è necessario mettere da parte grandi somme, ma importi compatibili con il budget. Chi, ad esempio, inizia a 20 anni e investe mensilmente 150 franchi in uno strumento con un rendimento annuo del 3%, può raddoppiare il capitale versato fino alla pensione, raggiungendo circa 150 000 franchi. Chi invece inizia a 40 anni deve investire già oltre 350 franchi al mese per puntare allo stesso importo di risparmio.

Rimanere finanziariamente flessibili

In giovane età, di solito non vi sono ancora obblighi finanziari da coprire con un'assi-

curazione sulla vita. Il reddito da lavoro, però, andrebbe assolutamente protetto con un'assicurazione contro i rischi. Il risparmio può avvenire separatamente, ad esempio con un conto in fondi o con un'assicurazione di risparmio che protegge esclusivamente il processo di accumulo. L'importo annuo da risparmiare si stabilisce in base al budget e, se a fine anno rimane qualcosa, si può effettuare un versamento aggiuntivo. In questo modo si mantiene la flessibilità finanziaria.

Farsi consigliare da professionisti

Una consulenza previdenziale personalizzata aiuta a prendere le decisioni giuste e a rimanere flessibili. Patrizio Farei, consulente assicurativo e previdenziale dell'agenzia generale di Bellinzona, insieme ai colleghi del team di consulenza SEV, vi affianca volentieri in questa scelta, pianificando con voi la soluzione più adatta alle vostre esigenze individuali e/o familiari. Ulteriori informazioni sono disponibili su www.helvetia.ch/sev.



In partenariato con

helvetia

La Sua Assicurazione svizzera

PV TICINO E MOESANO

Gita a Monza in chiaroscuro



Massimo Piccoli, vicepresidente PV Ticino e Moesano. Una quarantina le colleghe e i colleghi pensionati che con impazienza aspettavano l'occasione di visitare Monza. Desiderio in parte esaudito con la gita del 28 maggio scorso a bordo di un comodo torpedone. In poco tempo siamo arrivati davanti alla Reggia di Monza. In seguito, abbiamo visitato Villa Reale, uno storico edificio in stile neoclassico, caratterizzato da una bellezza sfarzosa. Delle 700 stanze che compongono il complesso, ne abbiamo visitate «solo», 28. Ad essere sinceri qui sono nati alcuni problemi, non gravi ma abbastanza fastidiosi. Le guide assegnate non sono state particolarmente attente tenuto conto della dimensione della comitiva. Per rispettare alcune regole, come camminare solo sui tappeti predisposti,

si è formata una fila piuttosto lunga per cui i colleghi e le colleghe rimasti indietro non hanno potuto ascoltare le spiegazioni. Sarebbe stato auspicabile disporre di cuffiette, come in uso in diversi musei ben attrezzati. In ogni caso abbiamo potuto visitare le stanze e gli appartamenti di Re Umberto I e della Regina Margherita. Dopo la visita alla Reggia e a una parte di parco, per pranzo ci siamo recati in un ristorante Motel nei dintorni di Monza. Non si può dire che abbiamo mangiato male, ma il trattamento riservato ha deluso ampiamente le aspettative. Sarà pertanto premura del Comitato prestare la massima attenzione nel selezionare in futuro ristoranti o strutture ricettive all'altezza. Per ragioni legate a temperature canicolari - 35 gradi - abbiamo rinun-

ciato alla visita della città di Monza. Abbiamo dunque fatto tappa alla Porta d'Europa dove è stato possibile fare degli acquisti, bere un caffè o semplicemente trovare un po' di ristoro. In seguito, siamo ripartiti per il Ticino.

Il Comitato si rammarica per i disguidi e gli intoppi, totalmente indipendenti dalla sua volontà, ma che serviranno per migliorare ulteriormente le proposte della sezione affinché i/le partecipanti possano contare sulla proverbiale qualità delle nostre offerte di svago. Come dice un celebre adagio: non tutte le ciambelle riescono con il buco.

L'esperienza di Monza - che ha registrato ben otto defezioni senza alcun avviso alla sezione - ci permetterà di intervenire sulle modalità di iscrizione. Dal momento che il nostro Comitato presta sempre la massima attenzione alle finanze sezionali, procederà ad una seria analisi per evitare che in futuro si sprechino i soldi dei membri per assenze non comunicate e non giustificate; assenze che gravano inevitabilmente sui costi complessivi. Ricordiamo che spesso la sezione deve anticipare e versare i soldi per assicurare viste ai musei e prenotare le guide. Denaro che non viene rimborsato.

Il Comitato continua comunque a impegnarsi affinché i propri membri possano contare sempre su una sezione attiva, dinamica e accogliente; vi augura una felice estate e spera di vedervi numerosi e numerose al prossimo evento.

NUOVO CCL LEB

Per una stabilità durante la fusione



Il vicepresidente e il team di negoziazione del SEV, con il nuovo CCL LEB.

Yves Sancey. Il nuovo CCL del Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) è stato approvato all'unanimità dai membri del sindacato SEV, con una partecipazione del 66%, ed è stata firmata ufficialmente il 30 giugno a Echallens. L'accordo arriva in un momento di importanti cambiamenti organizzativi, poiché il LEB entrerà a far parte di Movodis, il nuovo gruppo nato dalla fusione tra LEB, MBC e Travys. Per il SEV, l'obiettivo principale era garantire la tutela delle condizioni di lavoro del personale prima che la nuova struttura diventasse operativa. Le trattative, svoltesi tra marzo e giugno 2026, hanno portato a di-

versi risultati concreti:

- Mantenimento delle attuali condizioni di lavoro durante il passaggio a Movodis.
- Inserimento nel nuovo CCL di specificità del LEB che finora non erano formalizzate, come alcune indennità, rivalutazioni salariali ottenute nel 2020 e particolari sistemi di orario.
- Ripristino dell'abbonamento generale FVP di 2ª classe gratuito e della carta FIP, precedentemente soppressi.
- Eliminazione di una disposizione considerata discriminatoria nei confronti delle lavoratrici in relazione alla gravidanza.
- Conferma delle misure relative

al pensionamento delle donne già negoziate con i trasporti di Losanna (tl).

- Rafforzamento degli impegni sulla sicurezza grazie all'adesione alla nuova Carta SEV 2025 sulla sicurezza nei trasporti pubblici.

Il CCL avrà una validità minima di tre anni, rinnovabile tacitamente, e offrirà stabilità durante il processo di fusione.

Secondo il vicepresidente del SEV, Pablo Guarino, il nuovo CCL non si limita a mantenere i diritti esistenti, ma introduce anche diversi miglioramenti e garantisce una protezione efficace del personale del LEB. La convenzione disciplina in modo più chiaro salari, premi, indennità, organizzazione del lavoro e misure di tutela del personale, con particolare attenzione alla protezione della maternità.

Nonostante il risultato positivo, il SEV continuerà a monitorare attentamente l'evoluzione di Movodis e le future negoziazioni, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione dei luoghi di servizio.

Il nuovo CCL è visto dal personale come una solida garanzia contro le incertezze legate alla fusione, poiché preserva i diritti acquisiti, introduce miglioramenti concreti e assicura stabilità per i prossimi anni.

SOTTOFEDERAZIONE PV

Preoccupano le dimissioni al pensionamento e costi della salute

Alex Bringolf. Come da tradizione, il Comitato centrale ha incontrato a Seon i presidenti sezionali della regione Centro. Un tema sempre attuale - ossia le dimissioni dei neopensionati - ha monopolizzato fin dall'inizio la discussione. Parlando con i colleghi che intendono dimettersi, i presidenti sezionali si sentono continuamente ripetere: «ah, è vero, c'è anche la PV». Un sindacato per i pensionati? Secondo la PV, le sezioni attive dovrebbero rendere attenti i loro affiliati che, in effetti, esiste anche una sottofederazione dei pensionati. Anche loro possono beneficiare di prestazioni quali la protezione giuridica del SEV, che non è più l'assistenza giuridica professionale. E analogamente a quella dei collaboratori attivi professionalmente, la si potrebbe davvero chiamare «protezione giuridica per i pensionati». Ricordiamo che il contributo base SEV per i soci in pensione costa solo la metà. Le loro quote sono un contributo non indifferente anche per il SEV, e aiutano a finanziare le attività sindacali. I nuovi membri apprezzano il fatto di essere invitati personalmente alle assemblee e ad altri eventi.

Contributi alle federazioni sindacali

Un altro punto ricorrente è quello dei contributi alle unioni sindacali, con modalità di pagamento che cambiano a dipendenza del Cantone e della regione. Gli accordi presi vengono spesso annullati o modificati dopo avvicendamenti nei comitati, ciò che può comportare un aggravio per le sezioni. Queste ultime dovrebbero allora valutare quali prestazioni ricevono effettivamente dalle unioni sindacali. Talvolta, intavolare nuove trattative permette di arrivare a soluzioni accettabili per entrambe le parti. A questo riguardo la sezione dovrebbe avanzare una proposta di modifica del regolamento dei contributi.

Preoccupano i costi della salute

Anche la PV, come altre associazioni, ha risposto alla procedura di

consultazione sul ventilato aumento della franchigia. Portare l'importo minimo a quattrocento franchi non impedirà nuovi aumenti dei premi e, a nostro modesto parere, non riuscirà nemmeno a compensare ulteriori rincari. La modifica toccherà invece i meno giovani come noi, tendenzialmente obbligati a ricorrere a più prestazioni sanitarie. Una misura niente affatto sostenibile né sociale.

Purtroppo i premi non sono considerati nel paniere dei prezzi al consumo e quindi non incidono sul calcolo dell'inflazione. I continui rialzi dei costi della salute gravano in misura sempre maggiore sui redditi modesti. Come PV vogliamo attivarci con l'USS. Non si dovrebbe pagare più del 10 per cento del reddito imponibile per i premi di cassa malati, e questi andrebbero finalmente ripresi nell'indice nazionale dei prezzi al consumo.

Sul finanziamento della 13a rendita AVS, la conferenza di conciliazione delle Camere federali ha presentato una proposta. Nel frattempo è quasi definitivo il ritocco dell'IVA di 0,4 punti percentuali dal 2028. La relativa votazione popolare dovrebbe tenersi in novembre. È un quadro davvero poco edificante quello emerso dai dibattiti, dopo che il popolo aveva chiaramente detto di volere una 13a mensilità AVS.

Agli eventi regionali organizzati dalle FFS in autunno hanno preso parte circa 3100 pensionati. I colleghi che si sono iscritti riceveranno dal 2027 informazioni solo per via elettronica. Sarà pure elaborata una soluzione digitale per le tessere per pensionati, sulle quali tornerà a figurare il numero personale. Non è invece previsto che le FFS partecipino al finanziamento della valuta Reka, come invece fanno altre aziende.

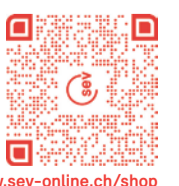
Con queste informazioni e le attività citate, anche il Comitato centrale si avvia verso la consueta pausa estiva. Auguriamo a tutti i nostri soci e socie di trascorrere una bella estate.

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



Nel nostro negozio online troverete tanti fantastici articoli SEV.

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



www.sev-online.ch/shop

ZPV Basilea e Berna

2.10.
Evento annuale

Il **2 ottobre** 2026, le sezioni ZPV di Basilea e Berna vi invitano all'evento annuale ZPV FFS. Ti aspettano: un ricco programma di contorno

che valorizza la sede dell'evento; informazioni aggiornate dalla ZPV e dalla CoPe; un'occasione per stare insieme in un'atmosfera conviviale.

Dove? Gundeldinger Quartier, Werk 8, Basilea

Segna subito questa giornata speciale nella tua agenda e su SopreWeb. Ulteriori informazioni, invito e modalità di iscrizione seguiranno a breve.

ZPV-online: www.zpv.ch.

Agenda 9/26

I NOSTRI MORTI

Berini Silvano; 1930; Macchinista, Caslano, PV Ticino e Moesano.

Marielli Eros; 1952; Impiegato d'esercizio, Cadenazzo, PV Ticino e Moesano.




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

PETIZIONE SOB

«Senza di noi, al sabato non si viaggia»

Michael Spahr. Il 1° luglio il SEV ha consegnato alla Südostbahn (SOB) di San Gallo una petizione. Ben 311 colleghe e colleghi hanno firmato la richiesta di introdurre un'indennità per il lavoro del sabato presso la SOB.

«La SOB afferma nella propria visione che, in qualità di partner innovativo per l'industria e il settore, svolge un ruolo importante nello sviluppo del panorama della mobilità svizzera. Ed è proprio questa innovazione che ora chiediamo di concretizzare», ha dichiarato Beat Kast, membro del comitato della sezione SEV-VPT Südostbahn, durante la consegna della petizione presso la sede centrale della SOB a San Gallo.

Sebbene il lavoro del sabato sia indispensabile per il trasporto pubblico, attualmente non viene compensato con un'indennità specifica. L'introduzione di un'indennità per il lavoro del sabato non è un obbligo legale, ma una scelta consapevole a favore dell'equità, del riconoscimento del personale e della sostenibilità futura del trasporto pubblico.

L'introduzione di un'adeguata indennità

per il sabato significherebbe che l'azienda riconosce il particolare impegno richiesto da questo tipo di lavoro. Sarebbe un segnale di apprezzamento verso i dipendenti, rafforzerebbe la loro disponibilità all'impegno, contribuirebbe alla fidelizzazione del personale e all'attrattiva della SOB come datore di lavoro, faciliterebbe la pianificazione dei turni e, nel lungo periodo, favorirebbe la stabilità operativa.

Già durante le trattative salariali dello scorso anno, il SEV aveva chiesto l'introduzione di un'indennità per il lavoro del sabato. Purtroppo, all'epoca le parti negoziali non avevano accolto questa richiesta. Per questo motivo, dopo aver consultato i propri membri tramite un sondaggio, la sezione SOB ha lanciato la petizione

Per le due segretarie sindacali responsabili, Alexandra Akeret e Regula Pauli, la situazione è chiara: «Noi abbiamo parlato, ora tocca alla SOB». Dopo aver ricevuto la petizione, Jrene Gujan, membro della direzione della SOB, ha promesso di portare la richiesta alla Direzione.

PV TICINO E MOESANO

Solleone per le ferie al mare sulla riviera romagnola



Massimo Piccoli, vicepresidente PV Ticino e Moesano. Anche quest'anno si sono concluse con grande successo le vacanze al mare organizzate dalla sezione del SEV PV Ticino e Moesano.

Una trentina i colleghi e le colleghe presenti a queste vacanze marine, caratterizzate da un vero e proprio solleone. Come ogni anno l'accoglienza da parte della struttura alberghiera e del personale non ha deluso le aspettative: cordialità e disponibilità hanno contribuito a rendere il soggiorno balneare piacevole. La meteo ci ha aiutati con splendide giornate di sole e caldo. Sul finire delle vacanze, tuttavia, a causa delle temperature particolarmente elevate diversi partecipanti hanno preferito trascorrere gli ultimi giorni ai bordi della bellissima piscina – con vasca idromassaggio – situata proprio di fronte all'hotel.

Non è mancato il tradizionale torneo di scala 40 che il nostro cassiere Alberto Rusconi organizza tutti gli anni con grande passione e maestria. L'edizione 2026 è stata vinta da Luigi Casartelli che in finale ha avuto la meglio su Gabriella Genini, dopo un'estenuante partita al cardiopalma. Al terzo posto il nostro segretario sezionale Franco Panzeri, che ha avuto la meglio su Bruna Carpani.

Nel corso del soggiorno, molti pensionati e pensionate hanno approfittato della splendida pineta per ripararsi dal sole e dal caldo; altri si sono goduti la spiaggia mentre i più intrepidi hanno inforcato la biciclette pedalando verso le vicine piazze di Cesenatico oppure di Cesena. Attività sempre molto apprezzata, la bicicletta, anche se il parco delle due ruote non è proprio di ultima generazione. Ci siamo comunque divertiti, con la

speranza che il prossimo anno ci siano a disposizione mezzi più moderni.

A differenza degli altri anni il nostro stabilimento balneare è cambiato; situato ad alcune centinaia di metri di distanza da quello precedente, per alcuni pensionati con difficoltà motorie ha rappresentato un problema in più. Ma il rincaro prezzi degli stabilimenti balneari non ha lasciato molte alternative. A causa dei forti rincari (compreso il servizio taxi) quest'anno abbiamo rinunciato al pomeriggio ricreativo con cena finale. Va detto che anche la canicola ci ha messo lo zampino; per evitare inutili affaticamenti il Comitato ha optato per soluzioni che tenessero in debita considerazione il benessere dei/delle partecipanti.

Il Comitato non ha tuttavia rinunciato alla classica gita al mercato di Cesenatico. Partiti la mattina presto per evitare temperature proibitive, al mercato ognuno di noi ha trovato qualcosa da acquistare in un ambiente sempre allegro e stimolante.

Il Comitato ringrazia di cuore i/le partecipanti e invita tutti e tutte a tenere sempre d'occhio il nostro giornale sindacale per annotarsi i prossimi appuntamenti. Vi aspettiamo tutti alla castagnata di giovedì 22 ottobre.

Un particolare grazie alla nostra presidente Eliana che ha saputo anche quest'anno organizzare questa vacanza estiva con tanta passione e professionalità. Senza dimenticare che con tutti gli aumenti che ci sono stati negli ultimi tempi, il prezzo del soggiorno non è aumentato. Grazie Eliana! E grazie naturalmente a tutto il Comitato che con immutata motivazione e serietà si occupa della nostra sezione cercando di offrire ai nostri membri occasioni di incontro e/o di svago di qualità.

IMPRESSUM

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

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

Editore: SEV, sev-online.ch

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

Prossima edizione:
venerdì 28 agosto 2026.

Chiusura redazionale:
18 agosto, ore 10.00.

CONDIZIONI DI LAVORO

Canicola: dipendenti dei TP colpiti



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'ondata di caldo del mese di giugno è stata estrema. Una realtà destinata a diventare sempre più frequente. Se le infrastrutture ne hanno risentito, il personale non è stato risparmiato dalla canicola, con almeno sei persone che hanno avuto un malore mentre erano alla guida. Per tutelare la loro salute, le aziende di trasporto pubblico devono adottare delle misure.

Secondo MeteoSvizzera, il livello 3 di allerta ondata di caldo corrisponde a un pericolo marcato, mentre il livello 4 corrisponde a un forte pericolo, con temperature elevate per diversi giorni e notti che non consentono più al corpo di recuperare correttamente. Durante l'ondata di caldo di giugno, in cui è stata superata la soglia dei 36 gradi, diverse regioni svizzere hanno raggiunto il livello 4, il più alto previsto per le ondate di caldo, dal bacino del Lemano all'Altopiano, da Ginevra a Zurigo, passando per il Vallese centrale, il Nord-Ovest e il Ticino.

Autisti/e di autobus, macchinisti/e di locomotiva, personale della navigazione, squadre di manutenzione dei binari, addetti alle officine o impiegati/e d'ufficio: tutti possono trovarsi esposti a temperature che mettono a rischio la salute e rendono molto più difficile il lavoro quotidiano. Di fronte a questa situazione, il SEV chiede che la tutela del personale diventi una priorità e che le aziende adattino la propria organizzazione alle nuove condizioni climatiche.

Nei trasporti pubblici (TP), le conseguenze sono molteplici. I conducenti e le conducenti di bus rimangono esposti per ore dietro ampie superfici vetrate. Anche con l'aria condizionata in funzione, le ripetute aperture delle porte ad ogni fermata lasciano entrare aria rovente. Nei treni, anche le cabine di guida e alcuni vagoni possono diventare difficili da sopportare quando i sistemi di raffreddamento sono sottoposti a forte sollecitazione. Ci sono infatti stati segnalati almeno sei casi di autisti/e di bus che hanno avuto un malore al volante, fortunatamente senza provocare incidenti.

Il personale che lavora sui binari, sugli impianti di sicurezza o sulle li-

nee di contatto è esposto a rischi ancora maggiori. Sotto il sole diretto, il calore irradiato dalle infrastrutture si aggiunge a quello dell'aria ambiente. Per quanto riguarda il personale amministrativo, non è da meno quando gli uffici, le officine o i locali di pausa sono insufficientemente ventilati o raffreddati.

L'aria condizionata rappresenta certamente una parte della soluzione, ma non risolve tutto. Innanzitutto perché non è disponibile ovunque. In secondo luogo perché può guastarsi proprio quando le temperature raggiungono livelli record. Infine perché non sempre compensa le particolari difficoltà del lavoro nel settore dei trasporti, come le frequenti fermate degli autobus o i continui spostamenti tra ambienti riscaldati e raffreddati.

Anche le infrastrutture sotto pressione

Le ondate di caldo non colpiscono solo gli esseri umani. Mettono a dura prova anche le infrastrutture, deformando i binari a Baar (ZG), Olten, nell'Oberland e nel Giura bernese. A Ginevra, una quarantina di veicoli dei TPG (in particolare gli autobus Citaro

con motore termico) sono rimasti in deposito a causa di surriscaldamenti meccanici, guasti ai sistemi di raffreddamento o problemi legati alla climatizzazione e all'aumento della temperatura dell'olio motore. Alcune corse hanno dovuto essere soppresse.

Anche presso le FFS il caldo ha causato diversi incidenti: surriscaldamento dei motori di trazione, guasti ai sistemi di climatizzazione e dilatazione di elementi dell'infrastruttura. Le temperature elevate aumentano in particolare il rischio di deformazione delle rotaie o di malfunzionamento degli scambi. In caso di guasto, le FFS cercano di sostituire il vagone. Se ciò non è possibile, il vagone viene messo fuori servizio. Circa il 98% di tutti i treni delle FFS - secondo quanto indicato dalla compagnia - è dotato di un sistema di climatizzazione.

Queste situazioni dimostrano che la questione climatica va ormai ben oltre il semplice comfort. Riguarda anche la salute, la sicurezza, la qualità dei servizi pubblici e l'organizzazione del lavoro.

Cosa chiedono i sindacati

La Segreteria di Stato dell'economia (SECO) ricorda che i datori di lavoro hanno l'obbligo di tutelare la salute del proprio personale. Anche la SUVA sottolinea che il caldo rappresenta un ulteriore stress fisico che può diventare pericoloso, in particolare durante lavori fisici o in caso di esposizione prolungata al sole.

In questo contesto, il SEV ritiene che, in caso di ondate di caldo, il datore di lavoro debba attuare sistematicamente una serie di misure tecniche, organizzative e di protezione individuale. Per il personale di guida, ciò comporta in particolare la disponibilità di bevande fresche in quantità sufficiente, pause regolari, l'accesso ai servizi igienici e ai punti di riforni-

mento idrico ai capolinea, se necessario con tempi di sosta adeguati e sufficienti. L'aria condizionata dei veicoli deve essere garantita e, in caso di malfunzionamento, questi devono essere ritirati dal servizio.

Per le squadre che lavorano sui binari e sulla rete ferroviaria, oltre alle bevande, risulta necessario adeguare gli orari in modo da svolgere i compiti più faticosi nelle ore meno calde, organizzare pause frequenti all'ombra (15 minuti all'ora), fornire dispositivi di protezione dai raggi UV e, quando le temperature diventano estreme, sospendere i lavori più pesanti.

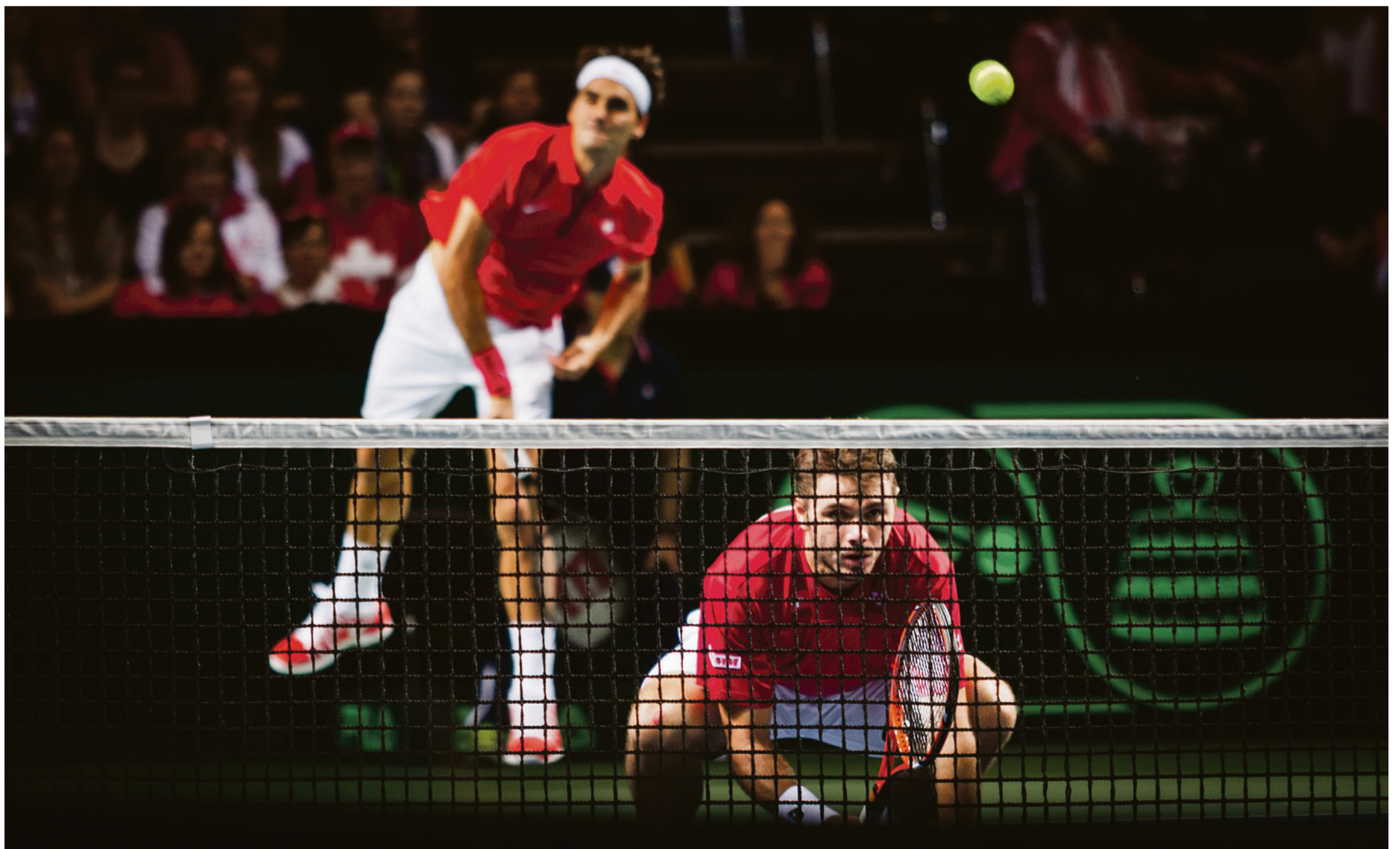
Negli uffici, nelle officine e nei locali chiusi sono necessari un'adeguata ventilazione, aree di riposo a temperatura moderata e pause supplementari che consentano un'efficace recupero, adeguando il ritmo di lavoro (15 minuti di pausa come tempo di lavoro retribuito ogni ora).

In Romandia, il SEV è intervenuto di recente presso alcune aziende del settore per ricordare gli obblighi del datore di lavoro e proporre una serie di misure in tal senso.

Una questione sindacale, sociale e di salute pubblica

Anche se questa ondata di caldo è ormai terminata, la questione rimane aperta. A causa dei cambiamenti climatici, le ondate di caldo stanno diventando più frequenti, più lunghe e più intense. Anche i trasporti pubblici, che svolgono un ruolo essenziale nella transizione ecologica, devono adattarsi a questa nuova realtà.

La sfida è duplice: tutelare la salute e le condizioni di lavoro del personale, garantendo al contempo ai passeggeri spostamenti sicuri e sopportabili. L'ondata di caldo non è più solo una questione meteorologica. È diventata una questione sindacale, sociale e di salute pubblica.



UN FUORICLASSE UN PO' IN OMBRA

Omar Cartulano

Fra pochi mesi appenderà la racchetta al chiodo uno dei più grandi sportivi svizzeri della storia, che incredibilmente non ha beneficiato di tutta la gloria che avrebbe meritato. E questo solo per una questione

di contemporaneità. Giocare a tennis nello stesso periodo di una generazione di fenomeni, peraltro con una leggenda assoluta come connazionale, non ha infatti aiutato in tal senso.

Eppure, con tanta determinazione, piano piano è riuscito a rialzarsi da sotto alla rete e si è preso le meritate luci della ribalta.

Ci mancherà Stan Wawrinka!

?

QUIZ

Le risposte giuste tra le righe

1. Le decisioni del Consiglio degli Stati favoriscono ...

- ... il trasferimento dalla strada alla ferrovia.
- ... il trasferimento dalla ferrovia alla strada.
- ... il trasferimento dalle grandi strade alle piccole strade.

2. Il cuore di Matthias Pittet batte per ...

- ... un tramonto sulla Jungfau.
- ... un chiaro di luna a Maubeuge.
- ... una locomotiva Re 460 progettata da Pininfarina.

3. A SNL, la gestione della Cassa Pensione è stata affidata a

- ... Galileus.
- ... Copernicus.
- ... Ptolomeus.

4. Per il 27-28 le FFS prevedono una riduzione dei posti a tempo pieno a Infra del ...

- ... 1%.
- ... 2%.
- ... 5%.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 18 agosto 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 FFS 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 8/2026:

c/b/c/a

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Thomas Kamer**, di Winterthur, **membro della sezione PV Winterthur-Schaffhausen**.

SULLE ORME DI...

Matthias Pittet, macchinista

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Studente in Scienze culturali, macchinista e presidente della LPV di Zurigo: Matthias Pittet coniuga questi aspetti contrastanti nella sua vita, riuscendo a conciliare il lavoro in cabina di guida con l'impegno sindacale. Quando si tratta dei suoi colleghi e delle sue colleghe, per questo zurighese la solidarietà concreta è un principio fondamentale.

I flussi più intensi dei pendolari del mattino sono già passati. Tuttavia, alla stazione centrale di Zurigo c'è ancora grande fermento. Sul binario 5, Matthias Pittet saluta un collega macchinista appena arrivato con il treno diretto da Lucerna. Non appena il suo sguardo si posa sulla locomotiva rossa, il trentottenne si lascia andare a un'esclamazione di ammirazione.

«Questa locomotiva, la Re 460, è stata progettata dal rinomato studio di design italiano Pininfarina – lo stesso studio che lavora anche per la Ferrari». È particolarmente colpito dal connubio tra estetica e prestazioni: «Da un lato c'è il design inconfondibile nell'iconico rosso delle FFS, dall'altro la potenza di 8300 PS. È sempre un piacere guidarla», spiega Matthias Pittet. E il suo entusiasmo per questa versatile locomotiva è innegabile.

Tra responsabilità e prospettive

Quel giorno il turno di Pittet inizia solo nel pomeriggio. Di solito guida i treni della S-Bahn nei turni serali e notturni. «Ciò significa fermarsi e ripartire spesso», dice. Apprezza quindi ancora di più i tragitti più lunghi. «Un viaggio verso Coira è davvero una bella esperienza. Soprattutto i viaggi serali. In quel momento si vive il passaggio dal giorno alla notte, la cosiddetta ora blu. È semplicemente fantastico». In qualità di macchinista, gode di una prospettiva che ai passeggeri rimane nascosta: la vista libera dalla cabina di guida sul paesaggio che scorre davanti ai suoi occhi.

Ma la vista è solo un piacevole effetto collaterale. Con un sorriso aggiunge che questa professione comporta molto di più. Dopotutto, i macchinisti e le macchiniste hanno una grande responsabilità nei confronti di centinaia di passeggeri. Devono essere preparati a ogni situazione immaginabile. «Questo è il cuore della mia professione – ed è proprio questo che la rende così avvincente». Eppure, diventare macchinista non era affatto il suo sogno d'infanzia. Inizialmente, Pittet aveva intrapreso una strada completamente diversa. Ha iniziato a studiare giurisprudenza prima di decidere di passare alle FFS. Nel 2015 ha completato la formazione come macchinista.

In ferie senza auto

Era però legato al trasporto pubblico già da



RENATO BARNETTA

molto tempo. «Non avevamo l'auto. Le nostre mete di vacanza dovevano essere sempre raggiungibili in treno», racconta. Dal 2003 possiede un abbonamento generale. Già durante il periodo della maturità approfittava dei viaggi in treno per studiare. «Il mio percorso preferito era Sciaffusa-Tirano e ritorno. Così potevo viaggiare in modo piacevole e allo stesso tempo studiare sui miei libri». Oggi non solo è in cabina di guida, ma parallelamente alla sua professione studia anche Scienze culturali.

Fiero della ferrovia, critico verso le politiche di austerità

Oltre agli studi e al lavoro, Matthias Pittet è anche impegnato a livello sindacale. Da un anno ricopre la carica di presidente della LPV di Zurigo. Apprezza molti aspetti del suo lavoro, ma allo stesso tempo ne vede anche le sfide. «È davvero straordinario come riusciamo a gestire un sistema di trasporti così complesso con una puntualità del genere». Ne è orgoglioso. Guarda invece con occhio critico alle crescenti misure di austerità.

In primo luogo, si impegna a difendere le istanze dei macchinisti e delle macchiniste. Allo stesso tempo, sottolinea che l'attività ferroviaria funziona solo grazie a uno sforzo collettivo. «Dalla pulizia all'assistenza a bordo fino alla manutenzione, sono molte le categorie professionali che contribuiscono a far circolare i treni». Per lui è importante che tutti i collaboratori e tutte le collaboratrici godano di buone

condizioni di lavoro e possano svolgere il proprio lavoro con piacere. «Il SEV, in qualità di sindacato generale dei trasporti, rappresenta tutte queste categorie professionali. Sono un sostenitore di questi valori».

La solidarietà sindacale è importante

Alcune situazioni della sua professione rimangono a lungo impresse nella memoria. «Per fortuna non ho ancora assistito a nessun incidente con vittime», afferma Pittet. Tuttavia, una volta si è trovato indirettamente coinvolto in un evento del genere. Mentre viaggiava come passeggero sul RegioExpress da Sciaffusa a Zurigo, si è verificato un incidente con vittime nella parte anteriore del treno. Il macchinista coinvolto gli era del tutto sconosciuto. Ciononostante, Pittet lo ha contattato e gli ha offerto il proprio sostegno. «Gli ho chiesto se potevo raggiungerlo nella parte anteriore del treno per dargli un po' di sostegno». Da quella situazione difficile è nato un legame speciale. «Quando ci incontriamo oggi, facciamo spesso due chiacchiere».

Per Pittet, è proprio in momenti come questi che emerge l'importanza della solidarietà sindacale. I colleghi e le colleghe devono sapere che, nelle situazioni difficili, non sono soli. «Uno dei compiti più importanti di un sindacato è proprio quello di stare al fianco delle persone quando hanno bisogno di sostegno».

TECNOLOGIA EFFICIENTE

Timothy Hofmann

