



SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



SALARIO MINIMO

La dignità non è negoziabile

Editoriale di Pablo Guarino, vicepresidente del SEV



Il 7 ottobre, il SEV ha presentato, insieme a un'ampia coalizione, oltre 100 000 firme a sostegno del referendum «Giù le mani dai salari minimi!». Il referendum è una risposta chiara a un attacco ai salari.

In diversi cantoni e comuni, la popolazione ha deciso di fissare un salario minimo adeguato alle realtà locali. Ignorando il federalismo e le decisioni democratiche della popolazione, il Parlamento vuole che i contratti collettivi di lavoro nazionali dichiarati di forza obbligatoria abbiano la precedenza sui salari minimi locali. Le tutele salariali approvate dalla popolazione potrebbero così essere aggirate a favore di salari più bassi.

Questa riforma viene presentata come un rafforzamento del partenariato sociale. Mettiamo le

cose in chiaro: questo argomento è di un cinismo assoluto! Un Contratto collettivo di lavoro deve migliorare le condizioni di lavoro, non deve mai servire a giustificare salari inferiori ai salari minimi approvati.

Al SEV conosciamo bene il valore dei contratti collettivi di lavoro. In numerose aziende di trasporto, il nostro impegno collettivo ha permesso di ottenere sistemi retributivi che prevedono un aumento salariale su un arco di diversi anni. Ma conosciamo anche un'altra realtà: quella del subappalto, dei servizi esternalizzati e delle disparità di condizioni tra persone che contribuiscono tutte allo stesso servizio pubblico. Difendere i salari minimi significa anche combattere questa pressione sui salari.

Le persone più colpite da questa riforma lavorano già in settori in cui i salari sono bassi. Si tratta in particolare dei servizi di pulizia e del settore alberghiero e della ristorazione. E sarebbero soprattutto le donne a subire le conseguenze negative di questa riforma.

Il lavoro deve consentire di vivere con dignità. È per questo che la nostra solidarietà deve essere totale nei confronti delle lavoratrici e dei lavoratori che potrebbero vedere indebolite le loro tutele salariali in nome di un argomento cinico.

Difendere i salari minimi significa difendere la volontà popolare, ma anche una convinzione fondamentale: i contratti collettivi di lavoro devono migliorare le condizioni di lavoro e non devono mai servire a peggiorarle. La dignità non si negozia al ribasso.

Formazione

Il SEV offre ai propri membri un programma variegato per il 2027

2

Comitato SEV

Massimo Brigatti nuovo vicepresidente ad interim.

3

Regole più severe

Più pressione sul traffico regionale viaggiatori a causa delle nuove direttive.

5

SNL bacchettata

Nuovo caso per la Società Navigazione Lago di Lugano (SNL). Il Pretore ha ordinato la riassunzione provvisoria di una dipendente licenziata nella primavera 2025 dopo anni di segnalazioni per molestie sessuali e conflitti con un superiore. Secondo il giudice, vi sono indizi che il licenziamento possa essere stato una ritorsione legata alle denunce della lavoratrice e che l'azienda non abbia adottato adeguate misure di protezione. La dipendente è già rientrata al lavoro, mentre SNL ha presentato appello contro la decisione. La sentenza potrebbe costituire un importante precedente in Svizzera in materia di tutela dei lavoratori che denunciano discriminazioni e molestie sul posto di lavoro.

Cifre record

Il trasporto ferroviario di passeggeri in Svizzera continua a crescere e nel terzo trimestre del 2026 ha raggiunto un nuovo record con 6,41 miliardi di passeggeri-chilometri. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, ciò corrisponde a un aumento del 5,4%. Il principale motore della crescita è il trasporto regionale viaggiatori, secondo quanto riferisce Litra, il servizio di informazione sul trasporto pubblico che ha pubblicato i dati. Meno incoraggiante è l'andamento del trasporto merci su rotaia: la prestazione di trasporto è scesa del 3,4% a 2,69 miliardi di tonnellate-chilometro nette. Per un terzo trimestre, si tratta del valore più basso dall'inizio della rilevazione nel 2014. Il trasporto merci su rotaia rimane quindi sotto forte pressione sia nel traffico transalpino che nel trasporto a vagoni isolati.8

Accessibilità

Sempre più persone con disabilità possono utilizzare i mezzi pubblici in modo autonomo. Alla fine del 2025, 1.168 delle 1.800 stazioni ferroviarie erano state adeguate alle esigenze delle persone con handicap, secondo quanto riferisce l'UFT. Di questo beneficio fruisce già l'83% di tutti i viaggiatori. Il rapporto dell'UFT evidenzia progressi anche per quanto riguarda le fermate degli autobus: circa la metà delle 25.000 fermate è oggi accessibile senza barriere architettoniche. Tuttavia, c'è ancora molto da fare e molte persone con disabilità continuano a dover ricorrere a soluzioni alternative, come i servizi navetta.



MICHAEL SPAHR

FORMAZIONE CONTINUA 2027

Un'offerta formativa che fa la differenza

Magalie Caspard
magalie.caspard@sev-online.ch

Come funziona la politica sindacale, cosa prevede esattamente il CCL e in cosa consiste la proposta di viaggio per i giovani? La nuova offerta formativa del SEV – che in italiano è stata ampliata – mette in luce la varietà dell'offerta. Vuoi anche tu saperne di più, rafforzare le tue competenze o acquisire maggiore sicurezza su questioni giuridiche? Allora dai un'occhiata.

«C'è un corso che mi sta particolarmente a cuore», racconta Sibylle Lustenberger, responsabile per le pari opportunità e la formazione presso il SEV: «Scoprire il SEV e Palazzo federale». I/le partecipanti assistono a una sessione parlamentare a Palazzo federale e dialogano con un membro del SEV che siede in Consiglio nazionale. Successivamente scoprono il segretariato centrale e i diversi settori di attività. «È fantastico vedere quanto questi scambi consentano di comprendere meglio la diversità del nostro lavoro come sindacato», afferma Sibylle.

Conoscere i propri diritti

L'ignoranza non protegge. Per contrastare questa situazione, i corsi dedicati alla Legge sulla durata del lavoro (LdL) offrono una base importante affinché i/le partecipanti possano conoscere e comprendere meglio i propri diritti e doveri. «L'obiettivo e lo scopo della LdL sono la sicurezza e la tutela della salute», afferma Regula Pauli, segretaria sindacale. «Con i nostri corsi di formazione, vogliamo consentire ai nostri membri di reagire e di far valere le proprie argomentazioni nei confronti dei propri superiori e dei responsabili della pianificazione, al fine di raggiungere questo obiettivo». Il lavoro a turni, i tempi di percorrenza e i piani di servizio rive-

stono un ruolo importante. «Le giornate lavorative di gran parte dei nostri iscritti sono fortemente influenzate dalle disposizioni della LdL e dell'OLdL, il che ha un impatto diretto sulla pianificazione dei turni».

In italiano scelta ampliata

In italiano vengono ancora offerti i corsi di preparazione agli esami periodici, sempre molto apprezzati. Nel programma vengono di nuovo riproposti i corsi di preparazione alla pensione e quelli dedicati alla scoperta del SEV e di Palazzo federale. Questi corsi sono stati riorganizzati suscitando grande interesse. In questo modo si rafforza ulteriormente l'offerta per i membri della Svizzera italiana. Sarà inoltre offerto un nuovo corso «Viaggio formativo per non dimenticare».

Partecipare attivamente e contribuire a plasmare il futuro

Per impegnarsi all'interno di un sindacato, non basta disporre di conoscenze tecniche, ma occorre anche comprendere le strutture, le procedure e i processi democratici. È qui che entra in gioco la serie di corsi di formazione «Attivo nel mio sindacato». Si compone di tre moduli che si susseguono: un seminario introduttivo, un corso sul lavoro all'interno della sezione e un modulo dedicato al lavoro all'interno del Comitato. I corsi sono rivolti soprattutto ai membri che assumono per la prima volta una carica, ma anche ai membri esperti del Comitato che desiderano prepararsi ad affrontare nuovi compiti. Oltre all'apprendimento specialistico, è importante lo scambio personale. Incontrando gli altri partecipanti, si scoprono punti in comune, si possono condividere esperienze e trarre nuovi spunti. «È tutta un'altra cosa quando si conosce di persona chi può rispondere alle proprie domande», spiega la responsabile della formazione.

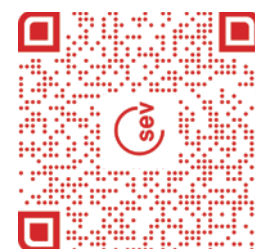
Incontri che uniscono

La missione formativa comprende anche iniziative rivolte in modo mirato a determinati gruppi. Un esempio è la Giornata di formazione della Commissione Donne. Nel settore dei trasporti pubblici e all'interno del SEV, le donne rappresentano una minoranza, con una quota pari a circa il 20 per cento. «In questa giornata si riuniscono tante donne diverse che dimostrano di essere presenti e di essere in tante», afferma Sibylle descrivendo l'importanza della giornata. Per il 2027 il tema centrale sarà «Salute e genere». Tra le altre cose, si prevede di affrontare argomenti quali il disagio psicologico, le mestruazioni, la menopausa, la tutela della maternità, come pure l'importanza di adattare meglio alle esigenze delle donne i luoghi di lavoro.

Anche i giovani non sono da meno. Un viaggio dedicato ai/alle giovani, previsto nell'ambito del programma educativo, andrà a completarlo come offerta speciale e si terrà per la prima volta nel 2027. Offrirà un'occasione unica per vivere insieme nuove esperienze e conoscere i sindacalisti dei nostri paesi vicini.

In qualità di membro hai tanti vantaggi

In qualità di membro SEV, puoi frequentare gratuitamente un corso Movendo all'anno. Mentre non ci sono limiti alla partecipazione dei corsi SEV: puoi scegliere tutte le offerte che desideri. Poiché alcuni corsi vengono scelti rapidamente, ti consigliamo di iscriverti il prima possibile.



Scansiona il codice QR o visita il sito www.sev-online.ch per ulteriori informazioni e link ai corsi

COMITATO SEV

«Lapace sociale non può essere a senso unico»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Da subito, Massimo Brigatti entra a far parte della presidenza del comitato SEV. Lo ha deciso il comitato stesso nella sua seduta del 16 ottobre, durante la quale ha discusso anche dell'impiego di bodycams e taser nel trasporto pubblico. Il comitato si è anche espresso in favore del finanziamento dell'AVS, in popolare il prossimo 29 novembre.

La carica di vicepresidente del comitato SEV era vacante dalla scorsa primavera, da quando l'ha lasciata Hanny Weissmüller. Per sostenere il presidente René Schnegg, il comitato ha deciso di designare quale vicepresidente Massimo Brigatti, che entrerà in carica ad interim da subito, sino all'assemblea dei delegati SEV il 10 giugno 2027 (che sarà chiamata ad eleggere il nuovo vicepresidente ad interim sino al prossimo congresso del 2029).

Massimo Brigatti lavora alle FFS come assistente clienti ed è anche vicepresidente della sottofederazione del personale treno ZPV. La sua carriera alle FFS è iniziata nel 2012 come responsabile circolazione treni. «Sono entrato a far parte della grande famiglia del SEV appena iniziata la mia formazione. Mi è subito stato chiarissimo che l'unica scelta ragionevole fosse aderire al sindacato più forte, in virtù del suo numero di affiliati», spiega Massimo Brigatti,

che oltre all'italiano come madrelingua si esprime correntemente anche in tedesco e francese. Nel 2022 è divenuto segretario della sezione Ticino e nel 2024 vicepresidente della ZPV. «Uno potrebbe chiedersi perché esporsi per difendere i diritti dei colleghi; in fondo viviamo in un tempo in cui l'individualismo e i meri interessi personali la fanno da padrone. Per quanto mi riguarda, mi ha sempre contraddistinto un forte senso di giustizia e la volontà di aiutare il prossimo. Mi è quindi venuto naturale impegnarmi dapprima per i colleghi assistenti clienti e ora anche per tutti i membri della grande famiglia SEV». E aggiunge in modo determinato: «A tutti quelli che lavorano per far muovere la Svizzera, io dico: non siete soli. A tutte quelle aziende che pensano che siamo solo risorse e non persone, io dico: rispettate e prendetevi cura di chi vi permette di ottemperare ai vostri contratti e alle vostre concessioni. La pace sociale non è a senso unico, tantomeno un concetto cui aggrapparsi quando fa comodo».

Massimo Brigatti racconta anche dei diversi casi di aggressione da parte di passeggeri che ha dovuto subire. Esperienze purtroppo condivise anche da altri membri del comitato SEV e ciò ha reso particolarmente intensa la discussione sulle possibilità di migliorare la sicurezza del personale. Nella fattispecie, si è parlato dell'impiego di taser e bodycams. Per migliorare la sicurezza sui trasporti pubblici, il Consiglio federale intende rivedere due ordinanze: quella sugli organi di



Massimo Brigatti sosterrà da subito René Schnegg nella presidenza del comitato SEV.

sicurezza delle imprese del trasporto pubblico e quella sulla videosorveglianza nei trasporti pubblici. La prima dovrebbe permettere alla polizia dei trasporti di impiegare armi di destabilizzazione, come i taser, mentre la seconda regolamenterebbe l'impiego di bodycams. Mezzi che

non basteranno per migliorare la sicurezza nei trasporti pubblici. Il SEV insiste invece sulla necessità di disporre di personale sufficiente e il comitato ha deciso di redigere una presa di posizione in tal senso nell'ambito della procedura di consultazione promossa dal Consiglio federale.

Perché il SEV è favorevole al finanziamento dell'AVS?

Nel 2024, i sindacati hanno conseguito alle urne una vittoria storica con l'accettazione della tredicesima rendita AVS, che sarà versata per la prima volta nel 2026. Per molte persone dal reddito modesto, si tratterà di un aiuto estremamente importante.

Ora, per garantirne il finanziamento a lungo termine, è stato deciso un finanziamento supplementare. Inizialmente, Consiglio federale e sindacati si erano espressi in favore di un finanziamento misto, composto da aumenti delle trattenute salariali e dell'IVA.

Questa proposta è però stata bocciata dal Parlamento che ha infine deciso un aumento dell'IVA dello 0,4 per cento sui beni non di prima necessità.

Perché il Comitato dice SI alla proposta in votazione il prossimo 29 novembre?

1. Per milioni di persone in Svizzera, l'AVS costituisce la maggior fonte di reddito. In mancanza di un'entrata supplementare, non è possibile garantire il finanziamento a lungo termine

della tredicesima rendita. E val la pena di assumere questo aumento dell'IVA: a fronte di 7 franchi al mese in più di spese per l'IVA, si ricevono in media 2000 franchi di rendita all'anno in più (fonte: calcoli dell'USS).

2. Ogni franco destinato all'AVS contribuisce alla compensazione sociale: beni e generi di prima necessità come alimentari e medicinali verranno esentati dall'aumento dell'IVA. I redditi bassi e medi beneficiano inoltre in modo sovra proporzionale di ogni franco pagato all'AVS. Una persona dal reddito milionario riceve la stessa rendita di un macchinista o di un autista di bus, nonostante abbia pagato per 44 anni contributi AVS nettamente superiori.

3. In mancanza di un finanziamento supplementare incombe di nuovo la prospettiva di un aumento dell'età pensionabile. Lo ammettono apertamente anche gli avversari, che si oppongono a una stabilizzazione del finanziamento dell'AVS in favore di un aumento dell'età pensionabile o di una riduzione delle rendite.

+

Le parti sociali hanno concordato aumenti salariali per il 2026 nei principali CCL: secondo l'Ufficio federale di statistica, i salari effettivi sono aumentati in media dello 0,5%, mentre i salari minimi dello 0,8%. **Nel settore dei trasporti e della logistica l'aumento ha raggiunto addirittura l'1,2%.** Le trattative sindacali stanno dando i loro frutti nonostante il contesto difficile. Tuttavia, poiché in molti casi gli aumenti salariali non compensano interamente l'inflazione attuale e accumulata, i sindacati chiedono ulteriori aumenti salariali.

-

In diversi cantoni il trasporto pubblico è sottoposto a pressioni di risparmio. A San Gallo si discute di tagli all'offerta e della rinuncia a nuovi ampliamenti. A Vaud e a Ginevra si prevede di ridurre i contributi alle aziende di trasporto. Ciò comporterà meno collegamenti, coincidenze meno efficienti e più carico di lavoro per il personale. Questa politica di austerità appare particolarmente contraddittoria alla luce degli obiettivi politici volti a potenziare il trasporto pubblico e a incoraggiare un maggior numero di persone a passare all'autobus e al treno.



RENÉ ZÜRCHER risponde

Non vogliamo stazioni fantasma

A causa del calo delle persone che si recano agli sportelli, le FFS chiuderanno a partire dal 1° gennaio tredici punti vendita in diverse regioni, che passeranno al self-service. Anche se non sono previsti licenziamenti, cosa ne pensa il SEV?

È vero che l'utenza acquista sempre più spesso i biglietti senza passare dallo sportello. Il personale si dedica di più alla consulenza e all'assistenza dopo vendita piuttosto che alla vendita dei titoli di trasporto. Ma è forse questo un motivo per smantellare i punti vendita e rendere le stazioni ancora più prive di umanità? Non siamo d'accordo!

Ciò che l'app non può sostituire è la consulenza umana: per i collegamenti complessi, le viaggiatrici e i viaggiatori stranieri, le persone anziane o il turista che cercano ben più di un semplice biglietto, il contatto personale è impor-

tante. Il personale allo sportello è uno dei volti delle FFS. Eliminare questo legame significa impoverire il servizio pubblico e trasformare le stazioni in luoghi fantasma.

Il meccanismo è ben noto: da un lato si riducono gli orari di apertura, dall'altro si incoraggiano gli utenti, anche allo sportello, a imparare a fare a meno del personale; l'affluenza cala e questo viene utilizzato per giustificare la chiusura. Un circolo vizioso che non ha nulla a che vedere con una decisione neutrale. Il numero dei punti vendita delle FFS è sceso da 262 a 102 (-62%) tra il 2005 e il 2027.

Non ci sono certamente licenziamenti, ma i posti di lavoro soppressi non saranno sostituiti, come in caso di pensionamento. Si tratta proprio di posti di lavoro che scompaiono, progressivamente e silenziosamente.

René Zürcher è segretario sindacale del SEV per la Divisione Viaggiatori delle FFS. Hai domande? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

SNL

Nessun complotto, ma precise e gravi responsabilità

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

SEV, Unia e OCST respingono con fermezza la narrazione della Società Navigazione del Lago di Lugano (SNL), accusata di voler trasformare una serie di contestazioni concrete in una presunta campagna ostile orchestrata contro l'azienda. Per le organizzazioni sindacali, la realtà dei fatti è ben diversa: al centro della vicenda vi sono le scelte della società, le loro conseguenze sui lavoratori e la crescente perdita di fiducia da parte di personale, istituzioni e autorità.

Secondo i tre sindacati, la rappresentazione di una SNL “accerchiata” da istituzioni, maestranze e organizzazioni dei lavoratori costituisce un tentativo di spostare l'attenzione dalle questioni sostanziali che hanno portato all'attuale crisi. SEV, Unia e OCST sottolineano infatti che le critiche rivolte all'azienda non derivano da pregiudizi o da una presunta congiura, bensì da problematiche precise e documentate che meritano chiarimenti e assunzione di responsabilità.

Tra i punti contestati figurano il mancato rispetto delle disposizioni legali sulla Legge sulla durata del lavoro (Ldl e ODL), licenziamenti che i sindacati considerano ritorsivi e acclamate irregolarità nella gestione del patrimonio previdenziale dei dipendenti: «Non si tratta di opinioni, antipatie personali o campagne orchestrate contro un'azienda – spiega Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV – Si tratta di fatti e contestazioni che esigono risposte, chiarezza e assunzione di responsabilità. Quando lavoratori, sindacati e istituzioni chiedono il rispetto della legge e trasparenza nella gestione del servizio pubblico, non si può parlare di complotto – prosegue Stroppini – al contrario, si tratta dell'esercizio di una responsabilità verso chi garantisce quotidianamente il funzionamento della navigazione pubblica e verso la collettività che ne beneficia».

Particolarmente delicata è la vicenda legata alla previdenza professionale: qualsiasi tentativo di minimizzare gli accertamenti emersi o di attribuire le critiche a presunte ostilità personali rappresenta un modo per eludere i problemi reali. Si chiede invece che sia fatta piena luce sulle responsabilità e che le conclusioni delle autorità vengano affrontate con la massima serietà.



PATRIZIA PELLANDINI/MINOTTI

In un comunicato del 21 ottobre i sindacati difendono inoltre le maestranze coinvolte nella vertenza, respingendo ogni tentativo di dipingerle come attori di una campagna contro l'azienda: «Chi denuncia possibili violazioni dei propri diritti non è un nemico dell'impresa», afferma il segretario sindacale, ricordando che il rispetto delle norme e delle condizioni di lavoro costituisce un elemento essenziale del servizio pubblico.

Sul piano delle rivendicazioni concrete, SEV, Unia e OCST ribadiscono la richiesta di ritirare i cinque licenziamenti, considerati inaccettabili, e chiedono alla SNL di abbandonare l'attività sul Lago Maggiore, favorendo il trasferimento della gestione alle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART). Una soluzione che risponderebbe anche alle rivendicazioni del personale votate nell'assemblea dello scorso 29 settembre e garantirebbe una gestione maggiormente rispettosa delle regole e delle esigenze del territorio.

«SNL dovrebbe concentrarsi sul ripristino di un clima di fiducia anziché ricercare presunti responsabili esterni della crisi. Per recuperare credibilità e sostengono non bastano dichiarazioni pubbliche o denunce di accerchiamento: occor-

rono risposte puntuali alle contestazioni, il rispetto delle normative e una gestione trasparente delle proprie responsabilità», conclude Stroppini.

La credibilità di un'azienda di servizio pubblico si misura nella tutela dei lavoratori, nel rispetto della legge e nella qualità del servizio offerto all'utenza. Un obiettivo che oggi richiede un cambio di rotta deciso da parte della SNL. Dal canto loro, i sindacati confermano che continueranno a sostenere le maestranze, a chiedere piena trasparenza sulla gestione dell'azienda e a sollecitare l'accertamento di tutte le responsabilità emerse nel corso della vertenza.

Lo scorso 22 ottobre, SEV, Unia, OCST e una delegazione di lavoratori hanno incontrato il nuovo Direttore del Dipartimento del Territorio, Piero Marchesi, e il delegato alle relazioni esterne del Cantone, Francesco Quattrini. Il Consigliere di Stato ha ribadito la volontà del Cantone di perseguire la via FART per ciò che concerne il lago Maggiore. Il passaggio non sarà in ogni caso il prossimo 14 dicembre: troppi i nodi legali ancora da sciogliere. Determinante a questo punto sarà la Concessione che verrà emanata dall'Ufficio federale dei trasporti entro la fine del 2026.

COLPI DI DIRITTO

Non si può essere obbligati a ritirare anticipatamente un avere di libero passaggio

§ Servizio giuridico del SEV

Il Tribunale federale ha stabilito che l'assistenza sociale non può esigere il ritiro del proprio capitale di cassa pensioni a 60 anni, se poi questo verrebbe esaurito prima del ritiro anticipato della rendita AVS.

Il caso

Dal 2014, il signor M. era al beneficio delle prestazioni dell'assistenza sociale. Nel 2022, ha ricevuto dal Comune la richiesta di rimborso di circa 77 700 franchi, in quanto avrebbe sottaciuto di disporre di un avere di libero passaggio di circa 105 000 franchi, provenienti dalla Cassa pensione di un precedente rapporto d'impiego. M. avrebbe quindi, secondo il comune, potuto ritirare questi soldi dai 60 anni e utilizzarli per il proprio sostentamento.

Di cosa si tratta?

Le prestazioni dell'assistenza sociale vengono elargite unicamente a chi non è in grado di auto sostentarsi. Gli averi di Cassa pensioni (2. pilastro) sono però tutelati, in quanto destinati al proprio sostentamento durante la vecchiaia. Sorge quindi la domanda se l'assistenza ha il diritto di esigere un ritiro di questo avere non appena possibile.

Cos'ha deciso il Tribunale federale e perché?

Il Tribunale federale ha dato ragione a M. (decisione 8C_333/2023 del 1° febbraio 2024), precisando che un ritiro a 60 anni di questo capitale non è esigibile laddove esso sarebbe esaurito prima che la persona abbia la possibilità di ritirare anticipatamente la rendita AVS (assicurazione vecchiaia e superstiti), ossia a 63 anni. Essa tornerebbe infatti a dipendere dall'assistenza sociale e non disporrebbe più di nessun avere di vecchiaia.

Il calcolo viene svolto sulla base del fabbisogno riconosciuto dalle prestazioni complementari (PC) alla rendita AVS o AI, che risulta superiore a quello considerato dall'assistenza sociale. Nel caso di M., i circa 100 000 franchi ritirati al netto delle imposte gli avrebbero permesso di coprire le proprie spese di circa 40 000 franchi l'anno solo per due anni e mezzo. Non deve quindi rimborsare nulla.

In conclusione

- In primo luogo, bisogna calcolare se il capitale è sufficiente sino al ritiro anticipato della rendita AVS. In caso contrario non è lecito esigere che il capitale venga ritirato.
- Se l'avere in conto è sensibilmente superiore, un suo ritiro anticipato può invece risultare esigibile.
- La trasparenza è obbligatoria: sottacere l'esistenza di un conto può comportare la riduzione delle prestazioni di assistenza.

«TRASPORTI '45»

Il SEV chiede di anteporre la manutenzione all'ampliamento

Comunicato stampa del SEV. Il Sindacato del personale dei trasporti SEV concorda con l'orientamento del progetto «Trasporti '45» del Consiglio federale. Considerata la continua crescita delle necessità d'investimento e delle difficoltà per finanziare l'infrastruttura ferroviaria, il SEV sostiene il finanziamento supplementare proposto, ma chiede priorità chiare in favore dell'esercizio e del mantenimento dell'infrastruttura. In futuro occorrerà inoltre prestare maggiore attenzione affinché gli ampliamenti dell'offerta e le relative fasi di potenziamento siano effettivamente realizzabili.

«Anche in futuro, la Svizzera avrà bisogno di un trasporto pubblico efficiente e affidabile. A tal fine è indispensabile garantire a lungo termine il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e assicurare la manutenzione della rete esistente», afferma Simon Burgunder, coordinatore della politica dei trasporti del SEV. Il SEV sostiene quindi la proposta di finanziamento supplementare del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), sottolineando tuttavia che nella pianificazione del FIF occorra attribuire maggiore importanza al mantenimento del valore dell'infrastruttura. In particolare, i gestori dell'infrastruttura devono intervenire urgentemente per colmare le lacune di manutenzione.

«Il finanziamento di nuovi progetti di ampliamento non deve andare a scapito dell'esercizio e della manutenzione. Trascurare l'infrastruttura esistente significa mettere a rischio la qualità e l'affidabilità del trasporto pubblico», sottolinea Burgunder. Il SEV chie-

de che i criteri di selezione per i progetti di ampliamento siano applicati con coerenza. Gli investimenti devono essere effettuati laddove hanno il maggior impatto in termini di capacità, stabilità e qualità dell'offerta. Le future fasi di ampliamento devono andare a beneficio della clientela.

Gli ampliamenti non devono pesare sulle condizioni di lavoro del personale

Il SEV sottolinea che gli ampliamenti dell'offerta devono costantemente contemplare le necessità di personale e i presupposti operativi: «Un trasporto pubblico attrattivo necessita di effettivi sufficienti di personale ben qualificato e le crescenti esigenze non devono pregiudicare le condizioni di lavoro o di sicurezza».

Il SEV ravvisa necessità d'intervento anche sul finanziamento di progetti tranviari e di traffico d'agglomerato. Secondo il sindacato, le norme attuali creano in parte incentivi errati e penalizzano soluzioni efficienti nel trasporto pubblico. «Le decisioni di politica dei trasporti devono basarsi sull'utilità per tutto il sistema. Il finanziamento non deve generare incentivi sbagliati», afferma Burgunder.

Per l'ulteriore esame del progetto, il sindacato chiede la garanzia a lungo termine del finanziamento del trasporto pubblico, l'attribuzione coerente delle priorità all'esercizio e alla manutenzione, nonché una pianificazione che tenga conto in egual misura delle esigenze della popolazione, dell'economia e del personale.

TRAFFICO REGIONALE VIAGGIATORI

Offerte sensate a rischio con la nuova direttiva

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Già oggi la Confederazione accorda indennizzi alle linee del traffico regionale viaggiatori (TRV) solo se esse raggiungono un grado minimo di copertura dei costi. Ora, per le offerte che vanno oltre la cadenza semioraria essa chiede che tale grado di copertura sia almeno del 30 per cento. Una norma più severa sulla redditività minima con effetti diretti sul TRV: si dovranno adattare la frequenza o l'impiego di veicoli sulle linee toccate e sarà inoltre più difficile introdurre nuovi collegamenti con un potenziale di trasferimento sul medio termine. Se non si vuole frenare l'urgente svolta nel settore dei trasporti, bisognerà andare cauti con la sua applicazione.

Per ottenere dalla Confederazione contributi di finanziamento al TRV devono essere soddisfatte determinate premesse. Fra queste rientra la redditività minima: in base al rapporto tra i ricavi dalla vendita dei titoli di viaggio e i costi viene calcolato il grado di copertura dei costi (GCC) per linea; per lo stesso valevano finora i principi seguenti:

- **GCC del 10 %** per le linee di autobus fino alla cadenza oraria (ossia fino a 20 coppie di corse al giorno dal lunedì al venerdì), autobus su chiamata e funivie che costituiscono l'unico o il principale collegamento per almeno una località (collegamento di base);
- **GCC del 20 %** per le altre linee del TRV. **Dall'anno d'orario 2029/2030 sarà applicato un terzo valore minimo:**
- **GCC del 30 % per le offerte di autobus e ferroviarie che vanno oltre la cadenza semioraria, ossia con più di 40 coppie di corse giornaliere dal lunedì al venerdì.**

Questa nuova disposizione si trova nella direttiva rielaborata sulla «Redditività minima nel traffico regionale viaggiatori (TRV)», che l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha messo in vigore dal 1° ottobre dopo aver sentito i rappresentanti del settore.

Il SEV critica l'inasprimento della norma

Nella consultazione il SEV ha respinto la nuova direttiva per le seguenti considerazioni di politica dei trasporti: la Confederazione dà un segnale problematico per cui le offerte dei TP devono rispondere prima di tutto a criteri di economicità. Per finire, si tratta di una misura di risparmio con la quale Berna accetta che le offerte dei TP vengano smantellate se i Cantoni non saranno disposti ad assumere i costi supplementari. Essa inoltre limita il margine di manovra di Cantoni e Comuni nel potenziare le offerte attuali o nell'adottarne di nuove. A essere toccate saranno in primis le linee di alleggerimento o quelle che collegano aree rurali, agglomerati o parti di località, sebbene servano per generare una nuova domanda e per promuovere così il passaggio ai mezzi pubblici. «Il SEV

vorrebbe che qui l'UFT prestasse maggiore attenzione a considerazioni di politica dei trasporti e ambientale, rispetto ai dettami di politica finanziaria», afferma Simon Burgunder, coordinatore della politica dei trasporti al SEV.

Gli effetti del «pacchetto di sgravio 27»

«Benché il Parlamento abbia respinto i tagli nel TRV previsti dal pacchetto di sgravio 27, aumentando addirittura il credito d'impegno per il TRV, ora l'UFT adotta una direttiva più stringente», critica ancora Burgunder. «Questo solleva alcune domande, tanto più che nel TRV l'efficienza di indennizzo per viaggiatore-chilometro si situa da anni in 0.20 CHF, con un GCC medio del 54 per cento.» Sulle nuove disposizioni, lo scorso giugno le consigliere nazionali Brenda Tuosto (PS/VD) e Delphine Klopfenstein Broggini (Verdi/GE) hanno presentato interpellanze critiche. Nelle sue risposte, l'UFT sostiene che l'obiettivo non è di ridurre i sussidi federali bensì di fare in modo che le imprese di trasporto e i Cantoni «ottimizzino l'offerta di trasporto attuale e futura.»

Le domande all'UFT

Il giornale SEV ha chiesto ulteriori spiegazioni all'UFT: in che cosa consiste concretamente questa ottimizzazione? UFT: *«In primo luogo le imprese di trasporto (IT) e i Cantoni devono valutare se presentano l'offerta più efficiente a soddisfare la domanda attuale. Devono chiedersi ad esempio se vengono impiegati i veicoli giusti, se il numero di corse è adeguato o se vi sono concetti d'offerta più efficienti (ad esempio la congiunzione di linee).* Abbiamo anche chiesto all'UFT: che cosa si intende quando nella risposta all'interpellanza di Brenda Tuosto si dice che i soldi dei contribuenti vanno impiegati nel modo più ottimale possibile in favore della clientela? Così l'UFT: *«Assicurando che l'offerta attuale è efficiente e risponde ai bisogni dell'utenza, le IT provvedono a impiegare questi soldi in modo avveduto. Le linee non efficienti bloccano risorse che mancano altrove e che quindi potrebbero essere impiegate meglio.»*

Simon Burgunder si dice stupito da questa risposta, «dal momento che Cantoni e Comuni definiscono l'offerta dei TP in concetti propri. Questi si basano su dettagliate pianificazioni a lungo termine, studi dei percorsi come pure su sperimentazioni che mirano a chiarire fabbisogno e adeguatezza. Sembrerebbe che l'UFT voglia influire maggiormente sulla pianificazione dell'offerta regionale dei TP.»

Nella sua risposta a Brenda Tuosto l'UFT scrive ancora che per le linee (co-)ordinate dai Comuni è «assolutamente necessaria una valutazione integrale». Alla richiesta del giornale SEV di una precisazione, così risponde l'UFT: *«Si tratta di impedire che il finanziamento tra Cantoni e Comuni venga regolato in modo tale da aggirare le disposizioni della direttiva; in concreto che i Comuni finanzino le coppie di corse oltre la cadenza semioraria e venga applli-*



Anche la linea ferroviaria Losanna-Flon-Echallens-Bercher è interessata dalla nuova disposizione.

cato il valore soglia minimo del 20 per cento se si considerasse solo l'offerta finanziata congiuntamente. (...) L'UFT prevede di attuare la nuova direttiva con la dovuta cautela e valuterà i casi singoli.»

Stando all'UFT, le linee toccate dalla nuova direttiva sarebbero una trentina (vedi riquadro). Nella sua risposta a Delphine Klopfenstein Broggini l'Ufficio federale ritiene comunque che «per una parte preponderante» di queste linee, dopo i necessari provvedimenti per incrementare la redditività sarebbe ancora possibile un cofinanziamento della Confederazione. Alla nostra richiesta di precisazioni su questi provvedimenti viene così risposto: *«Per migliorare la redditività è possibile modificare la cadenza oppure si possono impiegare altre tipologie di veicoli. Inoltre, con gli adattamenti tariffali decisi per dicembre 2026 vi sarà un aumento degli introiti e quindi anche del grado di copertura.»*

La nuova direttiva cambia le regole del gioco

Anche se a un primo esame le misure citate dall'UFT possono apparire moderate, per il SEV resta il problema che in questo modo le linee diventeranno meno attrattive. «E questo potrebbe portare a un calo dell'utenza e nuocere all'obiettivo di incrementare il trasferimento modale», considera Simon Burgunder. «Anche se l'UFT si ripromette di applicare con giudizio la nuova direttiva, essa crea insicurezza, in particolare considerando le attuali offerte supplementari finanziate dai Comuni. Il fatto che la Confederazione imponga una visione integrale delle linee cofinanziate costituisce un intervento nella pianificazione regionale dei TP da parte di Cantoni e Comuni con un possibile effetto di ostacolo.»

Una mozione per chiedere una modifica della direttiva

La redditività di una singola linea non può essere considerata separatamente dalla sua funzione in rapporto con l'intera rete, scrive Brenda Tuosto nella sua mozione del 22 settembre. «L'interconnessione fra traffico regionale, locale e a lunga percorrenza può fornire un vantaggio che va ben oltre il puro criterio di economicità contabile di ogni singola linea», si legge nell'atto parlamentare dal titolo «Traffico regionale: il trasferimento del traffico non può essere sacrificato sull'altare della redditività». La mozione chiede che la direttiva dell'UFT venga modificata in modo tale che il cofinanziamento federale possa essere mantenuto per le offerte che vanno oltre la cadenza semioraria, «se lo giustificano ragioni di politica dei trasporti, in particolare a motivo del potenziale di trasferimento modale, della funzione di alleggerimento, dell'effetto di rete o delle possibilità di sviluppo della domanda nel medio termine.» Anche il SEV vedrebbe di buon occhio una modifica in tal senso della nuova direttiva UFT e nell'ambito della consultazione ha già presentato le seguenti richieste:

Le richieste del SEV

- L'UFT deve applicare la nuova direttiva sulla redditività in modo oculato e prudente; in caso di leggero non raggiungimento del tasso di copertura dei costi, i vantaggi di politica del traffico derivanti dalla linea vanno ponderati più della sua redditività – si deve inoltre puntare a soluzioni pragmatiche.
- L'UFT deve garantire che siano indennizzate anche le linee che servono a sgravare i centri urbani e i nodi principali dei TP, quali in particolare le linee tangenziali di autobus. Allo scopo di sfruttare il potenziale della domanda nel medio termine, occorre prevedere una cadenza attrattiva anche fuori delle ore di maggior traffico.
- Non si devono attuare risparmi a spese del personale: le IT non possono aumentare il grado di copertura dei costi delle linee solo riducendo i costi del personale, o subappaltando l'attuazione di queste offerte di trasporto. A tale riguardo Simon Burgunder ricorda anche i preoccupanti risultati del sondaggio sulla salute delle e dei conducenti di autobus.

Le linee interessate

Al momento, 31 linee del TRV con oltre 40 coppie di corse al giorno presentano un grado di copertura dei costi inferiore al 30 per cento (fra parentesi la quantità di coppie di corse e il GCC):

- TL 60 Lausanne – Cugy – Froideville (45,5 / 27,4);
- VMCV 201 Villeneuve VD – Rennaz (94,5 / 28,2);
- NSTCM 815 Nyon – Gingins (44 / 22,6);
- TPG 32 Thônex – Puplinge – Jussy (48 / 25,1);
- TPG 37 Thônex – Jussy (45 / 25,3);
- TPG 40 Carouge GE – Chancy (43 / 28,8);
- TPG 41 Carouge GE – Chêne-Bourg (53 / 23,3);
- TPG 43 Plan-les-Ouates – Carouge – Bernex (77,5 / 20,5);
- TPG 44 Carouge GE – Croix-de-Rozon (47 / 22,2);
- TPG 82 Plan-les-Ouates – Landecy (55,5 / 26);
- TPG A Genève – Cologny – Meinier – Gy (48,5 / 25,1);
- PAG (Postauto AG) 7 Delémont – Montsevelier (60,5 / 27);
- PAG 8 Charmoille – Delémont – Rebeuveiler (55 / 18,8);
- TRN 360 La Chaux-de-Fonds – Le Locle (46 / 25,7)
- PAG 613 Cortaillod – Boudry – Perreux (50 / 28,3)
- RBS 38 Schönbühl RBS – Bärswil – Mattstetten (48 / 22,4);
- BSGU 24 Flurstrasse Süd – Grenchen Süd Bahnhof – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne Stadten (49 / 29,2);
- BLT 19 (Bahn) Waldenburg – Liestal (74 / 29,8);
- BLT 33 Schönenbuch – Allschwil – Schifflände (95 / 23,8);
- AAGL 72 Augst – Arisdorf – Liestal – Lupsingen (52 / 28,3);
- AAGL 83 Kaiseraugst – Pratteln Bahnhof Süd (50 / 25,9);
- VBL 22 Ebikon – Buchrain – Gisikon-Root (86 / 28,6);
- ZVB 609 Oberägeri – Sattel – Rothenthurm (41 / 23,0);
- ZVB 631 Baar – Sihlbrugg (48 / 27,5);
- ZVB 636 Baar – Steinhausen Sennweid (62,5 / 27,6);
- ZVB 651 Rotkreuz – Hünenberg Rony (45 / 25,3);
- PAG 431 Lugano – Grancia – Casoro – Bissone (51 / 29,2);
- ARL 461 Lugano – Sonvico – Villa Luganese (45 / 27,2);
- BuS 3 Chur – Trimmis – Haldenstein (65,5 / 29,4);
- LEB R20 (Bahn) Lausanne-Flon – Bercher (71 / 25,6);
- NSTCM R55 (Bahn) Nyon – St-Cergue – La Cure (54 / 24,2).

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Assistenti alla clientela: incontro internazionale di quattro paesi a Vienna

Servizio stampa ZPV. Dal 12 al 14 ottobre 2026, i delegati e le delegate degli/ delle assistenti alla clientela provenienti da Germania, Lussemburgo e Svizzera sono stati ospiti a Vienna delle colleghe e dei colleghi austriaci, che ci hanno riservato un'accoglienza molto calorosa.

Tra colleghi e colleghe di lavoro il dialogo è facile, perché si capisce subito di cosa stanno parlando gli altri. È emerso subito che in futuro non solo in Svizzera si rischia di andare sempre più verso il servizio non scortato (KIB), ma anche negli altri paesi. Ogni compagnia ferroviaria cerca, a modo suo, di ridurre i tempi di partenza, ma non tutte le idee risultano alla fine praticabili. Ci si chiede quindi se sia efficace consentire di non tenere più conto dei segnali e chiudere le porte di accesso all'ora di partenza, anche se il segnale è ancora chiuso. In un altro Paese l'autorizzazione alla partenza può essere già concessa anche se il segnale è ancora chiuso, il che in passato ha già causato incidenti legati ai segnali tra il personale di locomotiva. Le condizioni deplorabili del materiale rotabile rappresentano un altro punto critico che ci preoccupa. In questi quattro paesi ci si oppone quindi con forza al fatto che un numero sempre maggiore di treni, sempre più lunghi, circolino senza assistenti alla clientela.

Un altro tema che ci preoccupa tutti è la crescente violenza nei confronti del personale dei trasporti pubblici, che



rende necessario l'uso delle bodycam. In Lussemburgo, Austria e Svizzera si sta ancora discutendo se autorizzarne l'uso. In Germania, invece, sono già state introdotte, sia nel trasporto regionale, sia in quello a lunga percorrenza. Finora funzionano ancora senza audio, ma sembra che la situazione cambierà presto. Le verifiche in merito sono ancora in corso. Prima del primo impiego, gli assistenti alla clientela della DB seguirà un corso di formazione della durata compresa tra quattro ore e un giorno. In caso di utilizzo, il viaggiatore verrà informato che la teleca-

mera sta per essere attivata e che le riprese potranno essere utilizzate in tribunale. L'esperienza dimostra che la bodycam ha un effetto di distensione della situazione. Resta quindi da sperare che il loro impiego venga autorizzato, in un futuro non troppo lontano, anche in Svizzera e negli altri paesi. In Austria, un treno deve essere evacuato dopo 30 minuti di sosta in una galleria. Purtroppo, finora si è trascurato di formare regolarmente il personale del treno su questa procedura. Poiché i vigili del fuoco locali dispongono di una galleria di addestramento

adeguata, sono attualmente in corso discussioni per stabilire se sia possibile utilizzarla anche a fini di formazione per il personale del treno. Le grandi differenze tra gli esami periodici sono sorprendenti. Mentre in Svizzera ogni cinque anni dobbiamo sostenere un test approfondito al computer e prove linguistiche, in un altro Paese il personale ferroviario viene valutato ogni due anni con prove orali e scritte, mentre in un altro ancora bastano una giornata di formazione continua sui contratti collettivi e un'altra sul servizio di circolazione, seguite da

una breve valutazione delle conoscenze acquisite. La gamma di possibilità non potrebbe essere più ampia.

Abbiamo appreso con stupore che i nostri colleghi dei paesi vicini ricevono un premio in denaro per ogni recupero a posteriori del prezzo del biglietto, sia che si tratti di una vendita diretta sia di un recupero successivo tramite il centro di riscossione. È quello che si chiama riconoscimento nei confronti del personale.

È stata sollevata una questione interessante: come vi vedete in futuro? Il nostro profilo professionale è destinato a evolversi? Lo percepiamo tutti: la nostra professione è in continua evoluzione, sia a causa del materiale rotabile più moderno, sia a causa dei nuovi progressi tecnologici, del nuovo personale assunto secondo criteri diversi – per cui, ad esempio, viene formato esclusivamente per i controlli – sia perché la pressione in termini di risparmio è così forte che non è più possibile svolgere tutte le nostre attività nella stessa misura.

Oltre ai vivaci scambi sindacali, il nostro incontro è stato arricchito da una visita a Prater, da una visita guidata al castello di Schönbrunn e ai suoi magnifici giardini, il tutto arricchito dalle prelibatezze della cucina austriaca. Un grande ringraziamento ai nostri colleghi del sindacato VIDA, che hanno organizzato questo splendido incontro. Speriamo di rivedervi al prossimo incontro, nel 2027, in Svizzera.

SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Relazione sulla riunione del Comitato centrale

Servizio stampa ZPV. Il 7 ottobre 2026 il Comitato centrale (CC) della ZPV si è riunito per la quarta seduta presso l'Hotel Linde di Stettlen. Il presidente centrale Ralph Kessler ha dato il benvenuto ai seguenti ospiti: il nostro segretario sindacale René Zürcher, Thea Radaelli in rappresentanza dei giovani e Anaïs Ricciuto, ospite della ZPV di Friburgo.

Dalle riunioni sulle priorità tenutesi con la direzione KB il 18 agosto 2026 è emerso che è necessario un ulteriore sviluppo dei sistemi di sicurezza per l'accesso alle nostre carrozze passeggeri EW IV, Apm/Bpm61 e IC2000, poiché il cavo UIC è obsoleto e, in alcuni casi, comporta la partenza con le porte aperte, data l'assenza di un sistema di monitoraggio dello stesso.

A partire da febbraio 2027 verrà quindi avviata una fase di sperimentazione con 30 Re 460 dotati di un sistema di monitoraggio del ciclo verde. La procedura di partenza modificata verrà mantenuta ed è applicabile anche con il KOA. Entro la fine del 2028 il sistema di monitoraggio del ciclo verde dovrebbe essere esteso a tutti i 246 veicoli.

Sfide KB

A partire dal 2027 (ovvero con il cambio di orario di dicembre 2026), il fabbisogno di personale addetto all'assistenza ai clienti diminuirà di 80 unità a tempo pieno (FTE) rispetto al 2026, attestandosi a 1'930. Non sono tuttavia previsti tagli di posti di lavoro, ma la riduzione avverrà attraverso l'avvicendamento naturale del personale. Grazie alla sola integrazione parziale degli orari di lavoro accessori nei turni, si

è ottenuto un risparmio di 50 FTE. Inoltre, è prevista una riduzione del personale addetto alla supervisione del trasporto passeggeri, un passaggio dai treni IR ai treni RE nell'offerta notturna della Svizzera occidentale e una riduzione dei cosiddetti «turni di chiusura» per la chiusura dei vagoni. Queste misure dovrebbero consentire di riequilibrare l'organico entro il 2027. Considerando che nei prossimi dieci anni circa 800 collaboratori andranno in pensione, continueranno ad essere organizzati corsi di formazione in tutte le regioni, come finora.

Modifiche dei turni durante l'assenza dei collaboratori

Il nostro CCL disciplina l'irreperibilità durante il tempo libero. Pertanto, prima delle vacanze è già noto il primo turno. Durante il tempo libero/le vacanze, i collaboratori non sono tenuti a rispondere al telefono. Un turno pianificato prima delle vacanze è quindi valido e, in caso di modifica di tale turno, il rischio che il collaboratore non si trovi nel posto giusto al momento giusto ricade sulle FFS.

Attualità ZPV

La Pianificazione della produzione integrata (PPI): le FFS ci hanno comunicato, con nostra grande sorpresa, che le informazioni relative alla PPI saranno trasferite alle riunioni informative sulla produzione ferroviaria (BP); anche in questo caso, evidentemente, si fa sentire la pressione al risparmio. Speriamo che durante la riunione informativa BP siano disponibili anche le fasce orarie necessarie.

Violenza sui treni

Il 3 settembre 2026 si è svolta in tutta la Svizzera la giornata di mobilitazione contro la violenza contro il personale dei trasporti pubblici. Oltre alle diverse iniziative organizzate nelle stazioni, il tema ha trovato ampio risalto anche nei media. Nel primo semestre del 2026 si sono verificati 910 episodi di violenza nei confronti del personale di controllo. Per quanto riguarda le molestie e le minacce, si presume che il numero di casi non denunciati sia molto elevato, poiché purtroppo non tutti i casi vengono registrati nel sistema ESQ. Notizie positive arrivano da Sion (VS), dove è entrata in funzione la nuova sede della Polizia dei trasporti delle FFS (TPO).

Bodycam: occorre ancora definire il quadro giuridico per l'utilizzo delle bodycam. A seconda del livello normativo (legge o regolamento), potrebbe volerci ancora un po' di tempo prima che tale quadro sia definito.

Processo di partenza orientato alla clientela (KOA)

Anche questa volta il piano di riserva ha dato adito a accese discussioni, tanto più che su questo progetto permangono ancora molti punti interrogativi. A ciò si aggiunge il fatto che le FFS intendono modificare le disposizioni di esercizio, in modo che in futuro i treni di lunghezza superiore a 300 m possano circolare senza servizio di scorta (KIB). Come abbiamo già più volte denunciato, la visibilità dei macchinisti attraverso le telecamere installate all'esterno dei vagoni è spesso molto scarsa e limitata. Per questo motivo ci opponiamo fermamente a che tale rischio venga ulteriormente aggravato in nome della riduzione del personale.

Ulteriore sviluppo del progetto CKB

L'attuazione di questo sviluppo avviene in modo diverso in ogni sede e, purtroppo, non tutto si svolge in modo equo. Per poter intervenire, sono necessari dei dati concreti, che possono essere segnalati all'indirizzo info@zpv.ch. In merito ai modelli di lavoro a tempo parziale e ai sistemi di richiesta e preferenza. Per quan-

to riguarda i modelli di lavoro a tempo parziale e i sistemi di richiesta e preferenza, il 24 settembre 2026 si è tenuto il primo gruppo di lavoro, al quale hanno partecipato i rappresentanti delle FFS, dei partner sociali e della PeKo. Durante la riunione del Comitato centrale abbiamo ricevuto le prime informazioni, alle quali si sono aggiunti numerosi contributi. Questi saranno integrati nei prossimi gruppi di lavoro. Attualmente, tuttavia, rimangono ancora molti punti in sospeso, in particolare per quanto riguarda il lavoro a tempo parziale.

Attuazione BAR 2026/2028

Osservazioni sull'accordo sul tempo di lavoro supplementare: come è emerso, la pianificazione relativa all'ultima domenica delle vacanze non può essere attuata secondo quanto concordato nelle nuove BAR, poiché il sistema di turnazione SOPRE sembra non consentirlo. Siamo curiosi di vedere come verrà infine attuato questo accordo. Per quanto riguarda i tempi dedicati ai controlli finali, se dipendesse dalle FFS dovremmo accettare ulteriori delle perdite; tuttavia, siamo tutti d'accordo sul fatto che ulteriori risparmi a nostre spese non siano accettabili. È con grande gioia e gratitudine che rivolgiamo uno sguardo retrospettivo all'evento per i membri ZPV SBB del 2 ottobre 2026. Ringraziamo di cuore le sezioni organizzatrici di Basilea e Berna per l'ottima organizzazione. Ed ecco a seguire due appuntamenti da segnare in agenda.

Formazione 2027

La Giornata di formazione delle Donne SEV si terrà il 5 novembre 2027. Siccome questa giornata registra sempre il tutto esaurito con largo anticipo, conviene iscriversi per tempo. Inoltre, in occasione della Giornata di formazione ZPV del 16 marzo 2027, si terrà nuovamente il popolare corso di autodifesa di base rivolto al personale a diretto contatto con la clientela. Troverete maggiori dettagli al riguardo sul nostro sito web www.zpv.ch, negli avvisi affissi nelle sedi dei depositi e nel programma di formazione Movendo.

SOTTOFEDERAZIONE VPT

Proteggere la salute, migliorare le condizioni di lavoro e rafforzare l'azione sindacale

Servizio stampa VPT. Turni di servizio gravosi, misure di risparmio nei trasporti pubblici, tutela della salute e reclutamento di nuovi membri hanno caratterizzato la riunione di due giorni del Comitato centrale (CC) VPT, svoltasi il 14 e 15 ottobre 2026 a Sigriswil. Oltre a confrontarsi su temi importanti, il CC ha adottato diverse decisioni e definito le priorità per i prossimi anni. Sotto la direzione del vicepresidente René Schnegg, i membri del Comitato centrale della sottofederazione VPT si sono ritrovati al Solbad-Hotel di Sigriswil. Alla riunione hanno partecipato anche Barbara Keller e Pablo Guarino, membri della vicepresidenza del SEV, nonché Steffi Fürst, responsabile del reclutamento dei membri del SEV.

Salute sul lavoro: dalle parole ai fatti

Uno dei temi centrali è stato il crescente carico sulla salute del personale dei trasporti pubblici. Pablo Guarino ha presentato la campagna nazionale che il SEV intende lanciare nel 2027 all'insegna del motto «Trasportare e restare in salute». La campagna si concentrerà sui tempi di lavoro e sui turni particolarmente impegnativi, sullo stress crescente, sulle violenze e le aggressioni, sulle conseguenze delle ondate di calore e sugli effetti a lungo termine del lavoro a turni sulla salute. Tra le possibili soluzioni discusse figurano anche migliori opportunità di pensionamento anticipato. L'urgenza di intervenire è emersa chiaramente da un contributo scritto di Sandro Bonomi, del Ticino. Presso Sottoceneri TPL, nel 2027 ben 71 turni di servizio su 200 dovrebbero prevedere una durata di presenza compresa fra 11 ore e 30 minuti e

12 ore. Bonomi ha quindi chiesto misure sindacali decisamente più incisive. Il dibattito ha evidenziato che i carichi di lavoro e le condizioni operative variano notevolmente da un'impresa all'altra. È tuttavia emersa una convinzione condivisa: la salute del personale non può più essere subordinata a considerazioni economiche. Il Comitato centrale si è espresso a favore di una petizione e di una manifestazione. La pianificazione dei turni dovrà inoltre essere integrata esplicitamente nella nuova campagna del SEV dedicata alla salute sul lavoro.

Le misure di risparmio mettono a rischio il servizio pubblico

Il Comitato centrale ha discusso con preoccupazione le intenzioni dell'Ufficio federale dei trasporti di inasprire i requisiti di redditività nel traffico regionale viaggiatori. Il presidente centrale Gilbert D'Alessandro ha avvertito che numerose linee di autobus potrebbero finire sotto pressione. Pablo Guarino ha ricordato che i trasporti pubblici svolgono un mandato di servizio pubblico. Non può contare soltanto la redditività: devono essere determinanti anche le esigenze della popolazione. Tagli all'offerta o riduzioni delle frequenze avrebbero inevitabilmente ripercussioni sulle condizioni di lavoro del personale. Anche la BLS è confrontata con pressioni finanziarie. Barbara Keller ha riferito delle soppressioni di posti di lavoro annunciate e delle previste limitazioni nell'accompagnamento dei treni. Sono stati discussi anche il nuovo sistema salariale della BLS e le difficoltà che ne derivano. Il messaggio della VPT è chiaro: trasporti pubblici efficienti richiedono personale sufficiente, buone

condizioni di lavoro e una politica che rafforzi il servizio pubblico invece di indebolirlo.

Reclutare nuovi membri e fidelizzare quelli attuali

L'evoluzione dell'effettivo dei membri rimane una delle principali sfide. Fino al 25 settembre 2026, la VPT ha registrato 481 nuove adesioni. Contemporaneamente, le dimissioni e i decessi hanno comportato una lieve diminuzione dell'effettivo complessivo. Per il 2027 la VPT si pone nuovamente l'ambizioso obiettivo di 750 nuovi membri. Per raggiungerlo e, al tempo stesso, fidelizzare gli iscritti, la sottofederazione punterà su ben cinque azioni di reclutamento e fidelizzazione. Sono previsti contributi finanziari per le azioni di reclutamento organizzate dalle sezioni, un premio supplementare di 35 franchi per ogni nuovo membro di età inferiore ai 35 anni, un'indennità per gli impegni volontari dei membri dei comitati sezionali nelle attività di reclutamento e la popolare iniziativa «Reclutare e vincere». Come quinta misura, il Comitato centrale ha approvato all'unanimità una nuova azione di fidelizzazione. In futuro saranno premiate anche le sezioni che riusciranno a mantenere o aumentare il numero dei membri attivi. A seconda dell'evoluzione dell'effettivo, i contributi varieranno da 500 a 1000 franchi. La VPT riconosce così che mantenere i membri nel lungo periodo è importante quanto conquistarne di nuovi. Steffi Fürst ha presentato le attività di reclutamento previste dal SEV per il 2027. Si è inoltre discusso approfonditamente di come incoraggiare i membri a rimanere nel sindacato anche

dopo il pensionamento. In futuro si vorrebbero conoscere in modo più sistematico le ragioni delle dimissioni, nel pieno rispetto delle scelte personali.

125 anni della VPT: una festa dedicata ai membri

Si profila già un appuntamento speciale per il 2028: sabato 24 giugno 2028 la sottofederazione VPT festeggerà i suoi 125 anni a Friburgo. È prevista una grande festa con diverse centinaia di membri e ospiti provenienti da tutta la Svizzera. Il comitato organizzatore ha già avviato i preparativi. Oltre a un pranzo in comune e a una ricca lotteria, al centro della giornata vi saranno soprattutto gli incontri e la convivialità. L'occasione permetterà di ripercorrere 125 anni di impegno sindacale e, nel contempo, di rafforzare i legami all'interno della VPT. Al termine della seduta, Gilbert D'Alessandro ha salutato il segretario centrale di lunga data Ueli Müller con parole molto personali e calorose, che lo hanno profondamente commosso. Dal 1° gennaio 2027 sarà René Koch ad assumere la funzione di segretario centrale VPT. Le due giornate di Sigriswil lo hanno dimostrato: le sfide per il personale dei trasporti pubblici non diminuiscono. Per questo sono più che mai indispensabili sezioni forti, membri impegnati e un sindacato determinato a difendere buone condizioni di lavoro e un servizio pubblico efficiente. Noi, a nostra volta, aiutiamo i nostri membri in caso di problemi.



Ueli Müller

SOTTOFEDERAZIONE PV

Pensionati SEV: «Vogliamo mantenere il potere d'acquisto delle nostre rendite!»

Alex Bringolf, segretario centrale PV. La sottofederazione PV ritiene che le esigenze delle pensionate e dei pensionati debbano avere più visibilità sui media sindacali. Per questo con il nostro web master intendiamo adattare in modo corrispondente il sito Internet della PV. Le socie, i soci e anche i nuovi pensionati devono conoscere meglio quali vantaggi comporta l'appartenenza al sindacato. Fra gli ambiti principali vi è il mantenimento del potere d'acquisto anche in età avanzata. Un dato rallegrante a questo riguardo è la compensazione del rincaro sulle rendite AVS / AI da gennaio 2027. La rendita massima aumenterà di 40 franchi a 2560 franchi, la nuova rendita per coniugi sarà invece di 3840 franchi. Fra i successi dei sindacati possiamo anche includere il versamento della 13a rendita AVS a inizio dicembre. Purtroppo non tutti i successi si ottengono gratuitamente. Il 29 novembre saremo chiamati a votare, tra l'altro, un aumento dello 0,4 per cento dell'IVA, destinato proprio al finanziamento dell'AVS. I primi sondaggi tuttavia non danno per scontato un «sì» alle urne. Nelle prossime settimane ci attende ancora un'impegnativa opera di persuasione. Anche se un'IVA più alta ci costerà qualcosa e ci porterà via una parte della compensazione del rincaro, in caso di un rifiuto si rischia di cadere dalla classica padella alla brace: i partiti borghesi tornerebbero a parlare di un aumento dell'età pensionabile. Il prossimo Congresso dell'USS discuterà anche su proposte per le quali si impegnano

sia il SEV sia la PV. Visto che il testo di orientamento sul potere d'acquisto ha dimenticato i pensionati, il Comitato SEV ha chiesto un emendamento del titolo: «Politica fiscale per le lavoratrici, i lavoratori e i pensionati». In più, un'aggiunta per una «politica sociale e previdenziale che assicuri maggiore potere d'acquisto anche alle e ai pensionati». E finalmente i premi di cassa malati vanno inseriti nel paniere per l'indice nazionale dei prezzi al consumo. Si tratta di una richiesta di cui il nostro presidente centrale Roland Schwager si occupa da tempo, che però l'USS respinge, tra l'altro proprio perché si prevedono cure più numerose e di migliore qualità. Una posizione incomprensibile per noi pensionati. Siamo ansiosi di assistere alla discussione su questi temi. Per quanto concerne i nostri effettivi, constatiamo con piacere che il calo si stabilizza. A fine settembre la PV contava 9762 tra socie e soci. All'Assemblea dei delegati PV a fine ottobre, oltre che votare il preventivo 2027 e su altre questioni statutarie, potremo ascoltare una relazione sulla «intelligenza artificiale» per noi pensionati. Quali sono i pericoli dell'IA e quali informazioni sono davvero affidabili? In conclusione: prossimamente si dovranno fare scelte significative. Un «sì» convinto all'aumento dell'IVA e il mantenimento del nostro potere d'acquisto dipendono anche da votazioni e decisioni di altri. Far parte della PV ci aiuta e noi, a nostra volta, aiutiamo i nostri membri in caso di problemi.

APELLO SEV PV

Sì al finanziamento dell'AVS!

Comitato centrale SEV PV. Il 29 novembre l'elettorato svizzero voterà sull'aumento dell'IVA a favore dell'AVS. Nel marzo del 2024 il Popolo svizzero ha accettato l'iniziativa per una 13a AVS. Quest'ultima sarà versata per la prima volta ai circa 2,6 milioni fra pensionate e pensionati nel dicembre del 2026. I costi saranno inizialmente di oltre 4 miliardi di franchi e, con il tempo, supereranno i 5 miliardi. Oltre un quinto di questa somma sarà a carico della Confederazione. Il resto, per il momento, è ancora scoperto. Con la 13a mensilità, l'AVS spenderà già dal 2026 più di quanto incasserà. Senza entrate supplementari, il deficit aumenterà di anno in anno rendendo sempre più pre-

caria la situazione finanziaria dell'assicurazione. A parziale copertura di questo miglioramento delle rendite, per il quale i sindacati – incluso il SEV – hanno lottato duramente, il Consiglio federale vorrebbe aumentare l'IVA di 0,4 punti, portandola dall'8,1 all'8,5 %. Come noto, UDC e PLR si oppongono in modo veemente a questa modifica. Per assicurare la 13a mensilità sul lungo tempo, l'AVS necessita di solide basi finanziarie. Questo è importante e anche socialmente sostenibile. Alcuni beni di uso quotidiano quali le derrate alimentari, i medicinali e le prestazioni sanitarie saranno infatti esclusi da questo aumento. L'USS ha calcolato che l'incidenza su un salario medio sarà di 5 – 10 franchi al mese. In questo modo però assicuriamo la 13a mensilità AVS. Fra l'altro, anche i turisti esteri pagano l'IVA, collaborando così al suo finanziamento. Non solo: attraverso il ritocco dell'IVA, anche i pensionati contribuiranno al finanziamento; se questo avvenisse solo mediante i contributi sui salari, a pagare sarebbe solo chi lavora. I contrari al messaggio hanno già detto apertamente che cosa vogliono: provvedimenti antisociali quali un aumento dell'età pensionabile o tagli alle rendite pensionistiche. Questo però renderebbe nullo il successo storico dei sindacati. E noi non possiamo accettarlo! Vi invitiamo quindi a votare Sì!

IMPRESSUM

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione ogni tre settimane, ISSN 2624-7836.
Tiratura: edizione italiana: 2397 copie; totale: 30.322; certificata il 12.03.2026.
Editore: SEV, sev-online.ch
Redazione: Michael Spahr (caporedattore), Renato Barnetta, Magalie Caspard, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler.
Indirizzo della redazione: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona; 091 825 01 15, giornale@sev-online.ch
Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV,

divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Berna 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.
Pubblicità: Sindacato del personale dei trasporti SEV, Pubblicità, casella postale, 3000 Berna 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, sev-online.ch
Prestampa: CH Regionalmedien AG
Stampa: CH Media Print AG, chmediaprint.ch
Prossima edizione: venerdì 20 novembre 2026.
Chiusura redazionale: 10 novembre 2026, ore 10.00.

LPV Ticino

6. 11.

Assemblea generale

Il prossimo 6 novembre, alle ore 16, presso la Casa del Popolo di Bellinzona avrà luogo l'assemblea generale ordinaria.

- Ordine del giorno:**
- Saluto e nomina del presidente del giorno
 - Lettura ultimo verbale
 - Rapporto del presidente – Alan Tettamanti
 - Rapporto del segretario regionale – Thomas Giedemann
 - Rapporto del membro Cope FFS-P – Etienne Zanetti
 - Rapporto questioni TILO – Marco Magistro
 - Rapporto del cassiere e dei revisori
 - Nomine delegati e revisori
 - Proposte per l'assemblea dei delegati
 - Fissazione quota annuale Onorificenze ed eventuali

Segue la cena presso il Ristorante Casa del Popolo.

Vi preghiamo di iscrivervi presso
Alan: +41 51 284 34 63
o Vincenzo: +41 51 281 67 92
entro e non oltre il 29 ottobre.

Vi aspettiamo numerosi.

SEV VPT

6. 11.

Giornata cantonale delle imprese concessionarie di trasporto pubblico

Venerdì 6 novembre 2026, dalle 10.00 alle 12.30; a seguire il pranzo offerto alla Casa del Popolo di Bellinzona

Parteciperanno all'incontro:

- Il presidente Centrale SEV VPT Gilbert D'Alessandro
- Il presidente del Comitato SEV René Schnegg
- Il vice presidente del SEV responsabile per le imprese concessionarie di trasporto Pablo Guarino
- Il team del Segretariato SEV di Bellinzona

Tutti gli affiliati e i pensionati delle imprese concessionarie di trasporto sono inviati al Raduno Ticinese a loro dedicato. Sarà l'occasione per ricevere importanti informazioni sull'universo dei trasporti pubblici. Con i nostri ospiti, durante la mattinata verranno affrontati i temi d'attualità sindacale e verrà dato ampio spazio alla discussione. Sarà inoltre l'occasione per vivere un momento conviviale insieme.

Vi invitiamo ad iscrivervi già sin d'ora ma non oltre il 30 ottobre, direttamente ai vostri segretari sindacali di riferimento:

FART, AB e SNL: Angelo Stroppini, 079 479 05 63, angelo.stroppini@sev-online.ch

TPL e FLP: Pedro Bento, 078 647 04 45, pedro.bento@sev-online.ch

AMSA e Tilo: Thomas Giedemann, 079 505 04 57, thomas.giedemann@sev-online.ch

Personale Lavori Ticino

10. 11.

Formazione LDL e OLDL

Quando? Martedì **10 novembre dalle 8.30 alle 17.00**

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

Contenuto del corso: il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, familiari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla Legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e rispettiva ordinanza.

Relatore: Thomas Giedemann, segretario sindacale SEV

A chi è rivolto il corso? Ai membri SEV, in particolare della sezione BAU Ticino

Costi del corso: per i **membri SEV è gratuito; non membri: rivolgersi al segretariato di Bellinzona**

Iscrizioni: tramite il sito Agenda : SEV-Online

SEV

9. 12.

5° raduno macchinisti B100 del SEV

Dalle ore 10.15 alle ore 16.00 (caffè di benvenuto dalle ore 9.45)

Hotel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Berna

Insieme vogliamo discutere i vari problemi e le sfide che attendono i CVM B100 e scambiarci informazioni.

Ulteriori informazioni:
<https://sev-online.ch/it/aktuell/agenda/09-12-2026>

PV Ticino e Moesano

3. 12.

Pranzo di Natale

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

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

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

Treni consigliati che si fermano in tutte le stazioni:

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

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

da Lugano partenza 10.35, Locarno arrivo 11.08

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

Treni consigliati per il rientro:

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

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

Vi attendiamo numerosi, possono partecipare anche mogli e mariti.

SOTTOFEDERAZIONE RPV

Conferenza dei presidenti

Servizio stampa RPV. Il 5 ottobre 2026, presso il Seehotel di Bönigen, il presidente centrale (PC) della RPV Danilo Tonina ha aperto la conferenza dei presidenti, che si è svolta in concomitanza con la riunione del Comitato centrale.

È stato dato il benvenuto ai membri del Commissione centrale (ComC), del Comitato centrale (CC), della Commissione di verifica della gestione (CVG), a Dace Handke della Commissione Donne, nonché ai presidenti delle sezioni o ai loro rappresentanti. Sono stati inoltre accolti i colleghi Patrick Rouvinez, responsabile della traduzione in francese, e Pietro Gianolli, responsabile della traduzione in italiano. Già in anticipo è stato rivolto loro un ringraziamento per il compito, non sempre facile, della traduzione simultanea. Fin dall'inizio, un grande GRAZIE anche a tutti i collaboratori della Conferenza dei presidenti di quest'anno della sottofederazione RPV, che con grande impegno e proficui scambi di opinioni hanno dato il loro contributo all'evento.

Oltre ai consueti punti all'ordine del giorno, la Conferenza dei presidenti di quest'anno si è concentrata principalmente sulla questione del futuro della RPV. Per questo motivo, e al fine di dedicare tempo sufficiente a tale argomento, si è volutamente rinunciato a invitare un relatore. La questione relativa alla direzione che la RPV dovrà seguire in futuro ha portato a un accordo sorprendentemente rapido.

La RPV, fondata nel 1897 come sottofederazione dello SEV, deve mantenere la propria au-

tonomia e continuare a esistere nella sua forma attuale. L'orientamento futuro della RPV come sottofederazione autonoma dello SEV è così definito, e il primo passo verso una nuova era è stato compiuto..

Naturalmente, non sono stati tralasciati altri temi. Il reclutamento pone costantemente sfide importanti al SEV e alle sue sottofederazioni. Per migliorare ulteriormente l'efficienza in questo ambito, è stata nuovamente richiamata l'attenzione sull'elenco dei nuovi assunti delle FFS. Questo elenco consente alle sezioni di entrare direttamente in contatto con i nuovi collaboratori e le nuove collaboratrici e di condurre una campagna di reclutamento attiva. Tale campagna non deve necessariamente essere condotta dal presidente della sezione interessata, ma può benissimo essere affidata ad altre persone. La sicurezza è stata e continua ad essere una priorità anche quest'anno e il nostro vicepresidente Christian Eichenberger ci ha illustrato, attraverso una presentazione, come sia possibile individuare le ruote danneggiate dei vagoni merci tramite un "test acustico". Si è parlato anche delle irregolarità riscontrate nella Divisione P e del progetto pilota, rapidamente ritirato, che prevedeva una velocità di manovra di 15 km/h in presenza di un segnale di piccole dimensioni che indicava «marcia con cautela».

Presso FFS Cargo seguiamo con interesse l'integrazione del CCL di FFS Cargo con quello del gruppo FFS. Non tutti i dettagli sono ancora stati chiariti e attendiamo con impazienza che si trovi una soluzione. Una cosa è certa: il nostro lavoro in qualità di militanti sindacali e rappresentanti della sottofederazione RPV non potrà che intensificarsi e, anche in futuro, avremo bisogno di una Commissione centrale e di un Comitato centrale impegnati e affidabili, nonché di sezioni solide e attive, per poter portare a termine con successo i nostri compiti nei confronti dei nostri membri.

Sebbene quest'ultima frase concluda questo articolo di giornale, essa rappresenta anche un segnale di partenza per i colleghi della RPV, affinché continuino a guidarlo su sentieri sicuri anche in futuro.



CONDOGLIANZE

Il Comitato della sezione Ticino della sottofederazione AS è vicino alla collega **Elena Öncel** per la perdita del caro papà **Musa Konac** e le porge le più sincere condoglianze.

I NOSTRI MORTI

Pantellini Erna; JG 1930; Vedova di Pietro, Sementina, PV Ticino e Moesano.

Ranzoni Armando; JG 1930; Artigiano specialista, Losone, PV Ticino e Moesano.

GIOVENTÙ SEV FERROVIA RETICA

Una grigliata diversa dal solito

Victoria Abt. L'ultima domenica di settembre ha avuto luogo la tradizionale festa con grigliata, organizzata dalla gioventù SEV RhB, per tutte/i le/i membri del SEV RhB. Una splendida giornata di sole accompagnava i 15 membri che si sono recati alla capanna nel bosco Tarmuz a Rhäzüns. Verrebbe da pensare: "una giornata più che perfetta per una grigliata" se non fosse stato per il divieto assoluto di accendere fuochi. Ma la gioventù non si è persa d'animo ed ha organizzato un menù alternativo: spaghetti con due salse a scelta. Ricchezza gastronomica arrotondata da diversi tipi di insalata e dolciumi vari. Fantastiche conversazioni e nuovi incontri hanno fatto passare la giornata in un batter d'occhio dopodiché, ad inizio serata la comitiva si è sciolta ed ognuno ha preso la propria via del ritorno.

Agenda 13/26

RAPPORTO USS SULLA RIPARTIZIONE

La disparità è aumentata

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

Mentre l'economia cresce e la produttività aumenta, molti lavoratori e lavoratrici vedono diminuire sempre di più il proprio potere d'acquisto. Il rapporto sulla ripartizione salariale dell'Unione sindacale svizzera (USS) evidenzia un andamento preoccupante: i frutti del lavoro vengono distribuiti in modo sempre più diseguale. Le persone con redditi bassi e medi si trovano sotto pressione, mentre i redditi più alti e i più abbienti hanno potuto aumentare notevolmente i propri guadagni.

Tra il 2016 e il 2025, i redditi disponibili delle persone con salari bassi e medi sono diminuiti. Allo stesso tempo, i redditi dell'1% più ricco sono aumentati in modo massiccio. Questa tendenza è particolarmente evidente tra i grandi redditi, il cui reddito disponibile è aumentato di diverse migliaia di franchi al mese.

Dal profilo sindacale, è particolarmente allarmante che i salari reali medi siano praticamente fermi da quasi dieci anni. Mentre tra il 2006 e il 2016 si registrava ancora una crescita salariale reale media dello 0,9 % all'anno, tra il

2016 e il 2026 tale crescita si è attestata solo allo 0,1 %. Di conseguenza, i lavoratori e le lavoratrici non traggono quasi più alcun beneficio dagli aumenti di produttività che generano con il proprio lavoro.

Al contempo, il divario salariale si è ulteriormente ampliato. I salari reali delle fasce di reddito più basse hanno subito una leggera flessione dal 2016, mentre i redditi dell'1 % più benestante sono aumentati di quasi il 17%.

Per l'USS è chiaro: chi lavora deve poter vivere del proprio salario. L'adeguamento automatico dei salari all'inflazione deve tornare a essere una misura scontata. Inoltre, sono necessari aumenti tangibili dei salari reali per i redditi bassi e medi.

Le donne guadagnano di meno

La situazione delle donne rimane particolarmente preoccupante. Secondo il rapporto sulla ripartizione dei salari, la metà delle donne guadagna meno di 5 000 franchi al mese, mentre il salario mediano degli uomini si attesta a circa 7 000 franchi. La differenza di circa 2 000 franchi al mese ha conseguenze di vasta portata, in particolare per la previdenza per la vecchiaia. Le donne continuano a svolgere la maggior parte del lavoro domestico e di cura non retribuito, lavorano più spesso a tempo parziale e sono im-

piegate in misura superiore alla media in professioni meno retribuite. A ciò si aggiunge un notevole divario salariale inspiegabile, che fa pensare a una discriminazione. Quasi la metà del divario salariale di genere non è spiegabile con fattori oggettivi.

Per l'USS, la parità salariale rimane quindi una rivendicazione sindacale fondamentale, insieme a controlli più efficaci, sanzioni e una rivalutazione delle professioni tipicamente femminili.

La vita diventa sempre più cara

Anche nei casi in cui i lavoratori e le lavoratrici hanno ottenuto aumenti salariali, questi vengono spesso erosi dall'aumento del costo della vita. Particolarmente onerosi sono i premi di cassa malati. Dall'introduzione dell'assicurazione malattia obbligatoria, i premi medi sono quasi triplicati. Oggi molte famiglie devono destinare ben più del 10 % del proprio reddito al solo pagamento dell'assicurazione malattia.

Pure in questo caso, l'onere grava soprattutto sui redditi bassi e medi. I più abbienti, invece, beneficiano di riduzioni fiscali.

Anche l'inflazione è attualmente in aumento. A settembre i prezzi erano in media dell'1 % più alti rispetto all'anno precedente. I principali fattori determinanti sono i prezzi dell'energia. Il

conflitto tra Stati Uniti e Iran ha fatto impennare i prezzi del greggio. A ciò si aggiungono l'aumento degli affitti e dei prezzi dei servizi. Per fortuna, i generi alimentari e molti altri beni sono diventati più convenienti.

Sgravi fiscali alle persone sbagliate

Il rapporto evidenzia inoltre che numerosi cantoni stanno nuovamente riducendo le imposte. A trarne vantaggio sono soprattutto i redditi più elevati. Mentre gli sgravi per chi percepisce redditi medi sono modesti, chi guadagna di più risparmia in alcuni casi diverse migliaia di franchi all'anno. Questi fondi vengono a mancare per il servizio pubblico, per alloggi a prezzi accessibili o per gli sgravi sui premi dell'assicurazione malattia.

Secondo l'USS, la Svizzera ha quindi bisogno di un cambiamento di rotta: anziché concedere ulteriori agevolazioni fiscali alla classe agiata, occorre rafforzare il potere d'acquisto dei salariati e delle salariate e limitare efficacemente i costi sanitari. Il rapporto sulla ripartizione lo evidenzia chiaramente: la crescente disparità è il risultato di decisioni politiche e di un inasprimento della lotta per la redistribuzione. Oggi è ancora più importante una politica sindacale forte, affinché i lavoratori e le lavoratrici ricevano una quota equa della ricchezza prodotta.

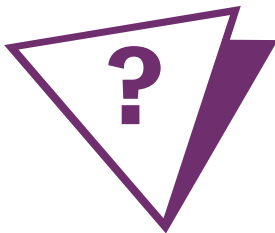


IL LAGO FANTASMA

Omar Cartulano

A Moynaq, in Uzbekistan, in quello che un tempo era il principale porto uzbeko del lago d'Aral, le navi giacciono sulla sabbia come relitti di un futuro perduto. Una volta queste imbarcazioni solcavano le acque del lago d'Aral, oggi quasi del tutto scomparso e ritiratosi a 35 km più a nord a

causa di una catastrofe ambientale senza precedenti. Dove un tempo l'economia si basava sul commercio ittico, il trasporto si è fermato, lasciando un paesaggio spettrale e un monito: quando si spezza l'equilibrio della natura, nessuna rotta resta al sicuro



QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. **Quale corso SEV ci sarà per la prima volta nel 2027?**
a. Approfondimenti sul SEV e su Palazzo Federale.
b. Giornata del settore Clean.
c. Viaggio formativo «per non dimenticare».
2. **La metà di tutte le donne in Svizzera guadagna...**
a. meno di 8.000 franchi al mese.
b. meno di 5.000 franchi al mese.
c. meno di 2.000 franchi al mese.
3. **Quale sezione SEV festeggerà i 125 anni nel 2027?**
a. ZPV Calanda.
b. BAU Ticino.
c. VPT Matterhorn Gotthard.
4. **Quali Ordinanze vuol modificare il Consiglio Federale?**
a. Quelle relative agli organi di sicurezza delle aziende di trasporto pubblico (TP) e alla videosorveglianza nei TP.
b. Il finanziamento del trasporto pubblico e il loro diritto di utilizzo.
c. L'ammissione alla circolazione e i requisiti tecnici applicabili ai veicoli stradali.

Potete rispondere alle domande del concorso entro **martedì 10 novembre 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 12/2026:
c/c/a/a

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Fabio Cippà**, di Arbedo, membro della sezione PV Ticino e Moesano.

SULLE ORME DI...

Rebeca Eicher, capotreno della Ferrovia Retica

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Sulle più belle linee ferroviarie della Svizzera, Rebeca Eicher, capotreno della Ferrovia Retica (RhB), garantisce un servizio sicuro e senza intoppi. La ventisettenne di Coira apprezza in particolare gli incontri con i viaggiatori provenienti da tutto il mondo. Tuttavia, quando i passeggeri oltrepassano il limite, sa farsi valere.

Con un ampio sorriso, Rebeca Eicher attraversa il sottopassaggio principale della stazione di Coira. Mentre si dirige verso la sala del personale, si ferma un attimo accanto ad alcuni addetti alle pulizie che stanno pulendo un treno del Bernina Express. È inevitabile scambiare due chiacchiere. «La RhB è come una grande famiglia», racconta.

Alla stazione di Coira c'è poco movimento durante la bassa stagione. Le temperature sono fresche in autunno e gli alberi stanno già cambiando colore. Rebeca Eicher è in servizio dalle sette del mattino. Il suo posto di lavoro è il treno che la conduce attraverso le montagne grigionesi, proprio dove altri vanno in vacanza. «Ma oggi non ho avuto un tragitto spettacolare» dice sorridendo. «Ho percorso la tratta da Landquart a Klosters e ritorno. E questo più volte». È primo pomeriggio, la fine del turno si avvicina.

Passeggeri da tutto il mondo

Alla ventisettenne piace lavorare alla RhB. Anche se non sempre tutto fila liscio, apprezza soprattutto il contatto con i viaggiatori. Con la sua divisa rosso-nera e la sua risata allegra, sembra riscuotere successo tra molti passeggeri. Le piace ricordare gli incontri che le sono rimasti impressi. «Una volta ho avuto a bordo un gruppo di turisti tibetani di ottimo umore. Si sono divertiti un mondo con me», racconta ridendo. Esperienze come queste arricchiscono la sua quotidianità lavorativa. «È proprio un'esperienza bella, che rimane impressa».

Rebeca Eicher ha iniziato la sua carriera professionale presso la RhB con un apprendistato come operatrice dei trasporti pubblici specializzata in pianificazione. Durante la sua formazione ha avuto l'opportunità di accompagnare il treno per due mesi, imparando così a conoscere da vicino il funzionamento della rete ferroviaria. Questa esperienza ha cambiato i suoi progetti professionali: «Dopo quei due mesi mi era chiaro che, una volta terminato l'apprendistato, non avrei voluto restare in ufficio, ma continuare a lavorare sul treno».

Dopo aver completato l'apprendistato, ha seguito un corso di formazione supplementare della durata di quattro mesi. Da allora lavora come capotreno e ormai da circa sette anni. «Ho un ufficio mobile e posso organizzare da sola la maggior parte delle mie mansioni», spiega.

Grande responsabilità

Nella sua veste di capotreno, Rebeca è responsabile della sicurezza e del regolare svolgimento



RENATO BARNETTA

del viaggio. Ciò comporta anche la necessità di stabilire limiti chiari in situazioni difficili. Lei stessa ha sperimentato come ciò possa essere necessario.

In occasione di un incidente, un passeggero si è spogliato sul treno e si è toccato in modo allusivo davanti agli altri viaggiatori. «Ho dovuto chiamare la polizia e far allontanare il passeggero dal treno», racconta con fermezza. «Ho chiarito che non avrei proseguito il viaggio finché quel passeggero non avesse lasciato il mio treno». In una situazione del genere, in qualità di capotreno, deve poter agire con coerenza.

Nella vita di tutti i giorni, però, incontra per lo più viaggiatori pacifici. Molti turisti si godono la gita tra le montagne grigionesi e sono di buon umore. Rebeca Eicher non ha mai subito personalmente molestie sessuali. Capita invece, di tanto in tanto, di sentire battute allusive da parte di signori anziani. Ciò che loro considerano uno scherzo, spiega la capotreno, non suscita in lei grande entusiasmo.

Impegnata contro la violenza

Anche esperienze come queste dimostrano quanto sia importante affrontare il tema della violenza e delle trasgressioni nei trasporti pubblici. Per questo motivo Rebeca Eicher ha partecipato come volontaria alla giornata di sensibilizzazione «Stop alla violenza». A Zurigo ha distribuito volantini e ha risposto a numerose domande dei passeggeri interessati.

Parlando con colleghi di altre aziende di trasporto, ha appreso di episodi in parte sconvolgenti. «Quando sento queste cose, non posso fare a meno di chiedermi: “E se succedesse qualcosa del genere anche a me?”». Le conversazioni avute durante la giornata di mobilitazione le hanno però anche infuso coraggio. Molti passeggeri hanno reagito positivamente al fatto che il sindacato si impegni per la tutela del personale dei trasporti.

125 anni della ZPV Calanda

Rebeca Eicher è impegnata anche a livello sindacale. Ricopre la carica di membro del Comitato della ZPV Calanda. Fa inoltre parte del comitato organizzativo per l'imminente anniversario. L'anno prossimo la sezione festeggerà i 125 anni di attività. Per i festeggiamenti: «Vogliamo fare qualcosa di bello per i nostri membri».

La sua motivazione a impegnarsi in ambito sindacale è grande. Vorrebbe contribuire a fare la differenza e a migliorare le condizioni di lavoro. «È bello sapere di poter cambiare e migliorare le cose». Non si è mai pentita, fino ad oggi, di aver deciso di aderire al SEV. «È semplicemente bello fare qualcosa insieme e gli uni per gli altri».

Poco prima della fine del turno, Rebeca Eicher scherza ancora con un macchinista che, pochi minuti dopo, dovrà partire alla volta di Disentis. Originaria di Coira, svolge il suo lavoro con grande entusiasmo. E a Coira, tra la stazione, i colleghi e le montagne della sua terra natale, si sente visibilmente a suo agio.

NUOVE OFFERTE DI VIAGGIO

TOMZ

