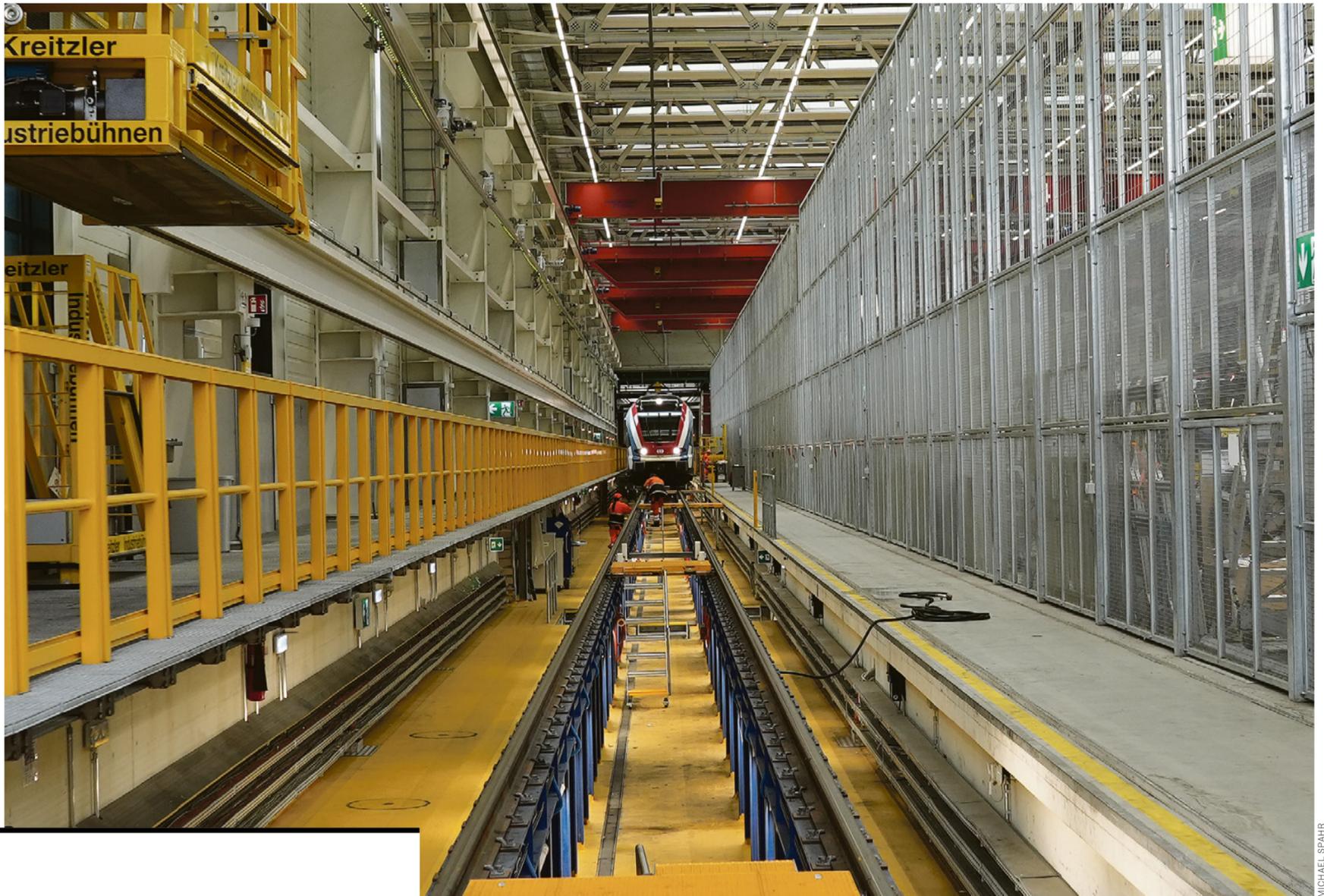




SEV N.4

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



FFS E FFS CARGO

Investire invece che smantellare

Editoriale di Patrick Kummer,
Vicepresidente del SEV

▶ p. 3

La richiesta di maggiori investimenti o di maggiori tagli arriva solitamente in situazioni economiche difficili. Anche FFS Cargo sta affrontando una sfida di questo tipo. Come è noto, la partecipazione di minoranza di Swiss Combi è stata interrotta. Tuttavia, l'aspettativa dei precedenti clienti in qualità di azionisti di trovare la strada per la stabilità economica e l'efficienza si basava ovviamente sul principio della speranza. Anche l'aver fatto pagare troppo poco i propri servizi è stato un errore, con il risultato che gli aumenti di prezzo applicati adesso sono ancora più drastici. Mentre collaboratori e collaboratrici di FFS Cargo dimostrano quotidianamente tutto il loro impegno, i politici e la direzione hanno ripetutamente preso decisioni sbagliate.

La politica e FFS Cargo hanno appena avuto un'altra opportunità

per imboccare la strada giusta. La revisione della legge sul trasporto merci garantisce la sicurezza finanziaria del trasporto in carri completi isolati (TCCI) per almeno i prossimi otto anni. Il TCCI necessita di tante risorse; gestirlo in modo da coprire i costi e allo stesso tempo promuovere il trasferimento modale rimane una contraddizione in termini. FFS Cargo svolge un ruolo centrale nel trasferimento modale e può avere un futuro sicuro, a condizione che il trasporto merci su rotaia sia finanziato in modo sostenibile e finalmente riconosciuto come servizio pubblico. Tuttavia, il Parlamento non è riuscito a formulare un mandato per il trasferimento modale nella nuova legge sul trasporto merci e a rinunciare al principio dell'autosufficienza. Un'altra decisione sbagliata.

Ci sono anche segnali di errori nella manutenzione. Le FFS stanno

valutando l'acquisto di treni ad alta velocità che potrebbero essere utilizzati sulle tratte all'estero. Si stanno esaminando due opzioni di acquisto, nessuna delle quali prevede la manutenzione dei treni da parte delle FFS. In caso di acquisto, la manutenzione verrebbe affidata al produttore. Invece di investire nella piazza economica svizzera, nei propri posti di lavoro e nei propri stabilimenti industriali, si è disposti ad accettare la perdita di competenze e la dipendenza dall'estero.

Lo smantellamento, la delocalizzazione e i concetti di gestione privata non sono la strada da seguire, come tutti dovrebbero aver imparato dal passato. Investire invece di smantellare è il motto per il futuro! Abbiamo bisogno di investimenti sostenibili nel trasporto pubblico svizzero e di investire nel rafforzamento del servizio pubblico.

CdA FFS

Eletto, Jürg Hurni vi porterà la voce del personale.

2

Comitato SEV

René Schnegg e Hanny Weissmüller candidati a presidenza e vicepresidenza.

4

Trasporto merci UE

Ripartizione modale: il trasferimento su rotaia non si sta realizzando.

9

Smentellare all'ombra del Roadshow

La direzione di FFS Cargo sta girando la Svizzera con un'offensiva informativa. Ne ha tutto il diritto. La sua versione è che il futuro di FFS Cargo è stabilizzato da investimenti, semplificazione e trasferimento dei costi. Le riduzioni dei servizi e del personale sono menzionate solo di sfuggita. L'esperienza dimostra che l'azienda non è riuscita a raggiungere i suoi obiettivi con nessuno dei suoi progetti di ridimensionamento. Restiamo fermi sulla nostra posizione: nessun taglio di posti di lavoro! Ciò che dobbiamo fare ora è prepararci alla crescita del trasporto merci, adattare le condizioni di lavoro ai tempi, mettere a disposizione le competenze e garantire e sviluppare il know-how. Il SEV sarà al fianco dei suoi membri!

Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV, responsabile del Team Cargo.

Promuovere il TP?

A fine 2021 il Parlamento, accogliendo quattro mozioni dal tenore simile, ha chiesto al Consiglio federale di indicare, nel quadro di un piano di misure, in che modo sia possibile accrescere la quota dei TP rispetto al traffico globale. Su tale base, l'UFT ha commissionato uno studio esterno sulle possibili misure. Lo studio presenta 20 possibilità d'intervento volte all'ottimizzazione delle misure esistenti dal momento che la Svizzera, come risulta dallo stesso, è già attiva in molti settori (www.uft.ch).

Swissport può restare a Kloten

Il gruppo, che opera in oltre 270 aeroporti, si è aggiudicato il contratto per l'assistenza a terra all'aeroporto di Zurigo per altri sette anni nell'ambito di una gara d'appalto e rimarrà il principale fornitore di servizi fino al 2032. «A differenza dei suoi concorrenti, Swissport ha un CCL», afferma la segretaria sindacale SEV Regula Pauli. «Questo garantisce che le condizioni di lavoro siano migliori di quelle della concorrenza, anche con la nuova licenza». Swissport impiega circa 2.300 persone nella sede di Zurigo.



Jürg Hurni sarà il nuovo membro del consiglio di amministrazione delle FFS.

JÜRIG HURNI, NUOVO MEMBRO DEL CDA FFS

Una voce per il personale FFS

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il 14 marzo, il Consiglio federale ha approvato la designazione di Jürg Hurni per il consiglio di amministrazione (CdA) delle FFS. L'ex segretario sindacale del SEV, che in precedenza era stato anche assistente alla clientela delle FFS, sarà quindi eletto nella sua nuova funzione dall'assemblea generale ordinaria delle FFS del mese di maggio 2025 e sostituirà Fabio Pedrina quale rappresentante del personale. Lo abbiamo intervistato.

Jürg Hurni, sino al tuo pensionamento a fine 2024, sei stato segretario sindacale del SEV. Non è un po' una contraddizione entrare adesso nel consiglio di amministrazione delle FFS?

No, poiché gli statuti delle FFS conferiscono ai sindacati il diritto di proporre due rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione. Non facciamo quindi altro che far uso di questo diritto. Io ho accumulato 30 anni di esperienze presso le FFS, anche in qualità di membro delle commissioni del personale. In seguito, ho trascorso 16 anni al SEV come segretario sindacale, incaricato delle questioni inerenti al traffico viaggiatori delle FFS. Penso quindi di essere una voce attendibile del personale e intendo impegnarmi affinché il punto di vista del personale venga tenuto in debito conto nelle decisioni che il CdA è chiamato a prendere.

Ma cosa ti spinge ad affrontare un simile impegno dopo quasi mezzo secolo di attività nel settore ferroviario, quando potresti rilassarti e goderti il pensionamento appena raggiunto?

Soprattutto la volontà di mettere a disposizione le esperienze raccolte, sia direttamente sul lavoro, sia come rappresentante del personale. Per diversi anni sono stato al fronte, come assi-

stente alla clientela, ma anche in altre funzioni e conosco molto bene i problemi con i quali sono confrontati colleghi e colleghi. Al SEV, ho poi seguito la divisione più importante delle FFS, quella viaggiatori. Sono convinto di aver imparato molto da queste attività e che queste conoscenze possono risultare molto utili nel consiglio di amministrazione.

Lo scorso 6 marzo, le FFS hanno pubblicato le cifre del 2024. Il traffico viaggiatori va a gonfie vele, mentre FFS Cargo è in grossa difficoltà, soprattutto per quanto riguarda il traffico a carri completi isolati. Quali pensi saranno le sfide più importanti che dovrai affrontare per difendere le posizioni del personale?

Si tratta in effetti di sfide immense: dovremo in primo luogo occuparci del finanziamento delle FFS e di tutto il trasporto pubblico in genere, puntando a soluzioni valide che permettano di concretizzare la funzione di servizio pubblico. Un altro aspetto centrale è quello demografico: nei prossimi anni dovremo far fronte a numerose partenze a causa del passaggio alla pensione di colleghe e colleghi di grande esperienza, con tutta la perdita di conoscenze che ne potrebbe derivare. In linea generale, vi è poi la mancanza di personale specializzato, per cui le FFS dovranno concentrare i loro sforzi sul reclutamento di personale sufficiente e ben formato.

Cosa vorresti dalle FFS? Hai una visione su come potrebbero migliorare nel loro ruolo?

Le FFS sono senza dubbio l'attore principale del trasporto pubblico e svolgono una funzione fondamentale nell'ambito del servizio pubblico. Sono aspetti che devono assolutamente continuare a curare. Sono in una buona posizione, anche grazie al fatto di disporre di un contratto collettivo di lavoro negoziato con i sindacati. Buone condizioni di lavoro sono un fattore centrale per permettere alle FFS di affrontare con successo le sfide che le attendono. Per mantenerne la qualità, in modo da poter assumere il personale

necessario, occorrono però anche mezzi finanziari adeguati, sia per le FFS nel loro complesso, sia nei singoli settori, come per esempio nel trasporto merci, con FFS Cargo e nell'Infrastruttura.

Oltre quelle citate, le FFS sono confrontate con altre sfide, come la digitalizzazione che a sua volta avrà conseguenze anche sul personale. Come membro del CdA sarai chiamato a sostenere anche decisioni che non sono necessariamente nell'interesse dei dipendenti?

Il CdA delle FFS è composto da nove membri, di cui due rappresentano il personale. Con me vi è anche Edith Graf-Litscher e noi due ci impegneremo affinché il CdA consideri anche gli interessi dei dipendenti. Le decisioni competono però a tutto il consiglio di amministrazione.

Tu sei un ferroviere e potrai portare la tua esperienza nel consiglio di amministrazione, dove però vi sono anche membri che non provengono dal settore ferroviario. Questa realtà non potrebbe costituire un problema?

Non necessariamente. La forza di un CdA viene anche dalla varietà di competenze che vi sono riunite. Alcuni membri dispongono di competenze giuridiche o finanziarie. Edith ed io portiamo approfondite conoscenze delle esigenze del personale e il tutto deve poi essere amalgamato per funzionare in uno spirito di squadra che permetta alle FFS di affrontare con successo il proprio futuro.

CdA delle FFS

Il consiglio di amministrazione (CdA) delle FFS è composto di nove membri ed è attualmente presieduto da Monika Ribar, che lascerà la carica nel 2026. Il suo successore designato è André Wyss, che entrerà in carica in maggio 2025 per riprendere la presidenza l'anno prossimo.

NUOVA LEGGE SUL TRASPORTO MERCI

Il SEV chiede di potenziare anziché smantellare

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il Parlamento federale mostra coraggio: nei prossimi otto anni vuole investire oltre mezzo miliardo di risorse pubbliche a sostegno del traffico merci su rotaia. È ciò che prevede la revisione della legge sul trasporto di merci. Per il SEV si tratta di una scelta giusta, poiché per almeno otto anni vi saranno garanzie finanziarie per il traffico a carri isolati (TCI). Ora FFS Cargo deve cogliere questa opportunità, prendersi cura del proprio personale e mettere a punto una strategia su come acquisire quote di mercato nel medio e lungo termine.

«Con questa decisione il Parlamento ha disposto gli scambi per un traffico merci su rotaia destinato a crescere», spiega il segretario sindacale Philipp Hadorn, che al SEV è competente per il dossier FFS Cargo. Un passo del resto assolutamente necessario, poiché secondo le «prospettive di traffico 2050» stilate dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, tra il 2017 e il 2050 in Svizzera le prestazioni del traffico merci (ton/chilometro) su strada e ferrovia dovrebbero aumentare del 31 per cento.¹

«Ora FFS Cargo deve assumersi la propria responsabilità di esecutore del TCI, predisporre un'offerta interessante a prezzi equi per i suoi clienti e prevedere sufficienti risorse a questo scopo», sottolinea ancora Philipp Hadorn. «La direzione farebbe bene a rinunciare a qualsiasi cancellazione di punti di servizio e di posti di la-

voro, contrastando invece con servizi efficienti e innovativi l'eccessiva crescita del traffico merci su gomma.» Il SEV si attende pure dalla Direzione del Gruppo FFS che dia pieno sostegno al traffico merci su rotaia, e che trovi soluzioni adeguate in caso di conflitti d'interesse con il trasporto dei viaggiatori.

Il traffico a carri isolati dev'essere parte del servizio pubblico

Il SEV non può tuttavia dirsi completamente soddisfatto della nuova legge in materia: «Nella revisione il Parlamento non ha stabilito un mandato di trasferimento per il traffico nazionale delle merci, né ha rinunciato all'onere pressoché impossibile da soddisfare dell'autonomia finanziaria per il TCI», si rammarica Philipp Hadorn. «Promuovendo finanziariamente il TCI, il Parla-

Contemporaneamente all'approvazione della revisione della legge sul trasporto merci, il Parlamento ha adottato i seguenti crediti in tre decreti federali:

- 260 milioni per i contributi alle operazioni di TCI e agli investimenti (ad esempio per i sistemi informatici) per i fornitori di TCI negli anni 2026 – 2029;
- 40 milioni di euro per i costi non coperti del trasporto merci ordinati dai Cantoni negli anni dal 2026 al 2029, vale a dire 10 milioni all'anno (rispetto ai 6 milioni all'anno di oggi);
- 180 milioni di euro per l'introduzione



Per il TCI, FFS Cargo riceve attualmente contributi operativi e d'investimento.

mento riconosce de facto la sua utilità per il Paese nel senso di servizio pubblico!»

In effetti il traffico merci a carri isolati contribuisce già oggi a salvaguardare la rete stradale sovraccarica e la popolazione residente da almeno 650 000² corse supplementari di veicoli pesanti l'anno. Oltre a proteggere il clima, esso offre alle aziende una buona alternativa al trasporto su gomma, con il vantaggio della possibilità di circolare la notte. La doppia presenza di ferrovia e strada aumenta del resto la sicurezza di approvvigionamento, come si è dimostrato durante la pandemia da coronavirus.

Promuovere sul lungo periodo il traffico a carri completi isolati

Sebbene negli scorsi anni il TCI non abbia praticamente mai raggiunto l'obiettivo dell'au-

tonomia finanziaria prevista sin dal 2015 dalla già citata legge sul trasporto merci, questo irrealistico traguardo non viene rimosso. Il SEV si attende dalla Confederazione che essa continuerà a coprire gli eventuali deficit giustificabili del TCI anche tra otto anni, purché esso assicuri la sua utilità sistemica. «In tale evenienza – insiste Hadorn – a una prossima revisione della legge sul trasporto di merci il Parlamento dovrà coerentemente riconoscere il traffico merci a carri isolati quale parte del servizio pubblico.»

«Questo dovrebbe essere legato a requisiti legali di pianificazione del territorio ed edificatori, affinché in futuro una parte significativa delle merci debba essere trasportata su rotaia», aggiunge ancora Hadorn. «Solo così si potrà evitare che con gli anni la Svizzera soffochi per il traffico stradale e distrugga le proprie basi vitali.»

Nota 1: I servizi di trasporto merci svizzeri su strada e ferrovia hanno raggiunto tra i 28 e i 30 miliardi di tonnellate-chilometro all'anno per gli anni 2010–2020. La quota di mercato della ferrovia, in tutti i segmenti, è di circa il 40%. Nel traffico nazionale, d'importazione e d'esportazione non transalpino, la quota della ferrovia è solo del 25% circa, rispetto al 75% del trasporto merci transalpino. Fonte: UFT, Scheda informativa sul trasporto ferroviario delle merci, novembre 2022.

Nota 2: Secondo il rapporto del Consiglio federale del 2.11.2022, nel 2019 FFS Cargo trasportava ancora circa 600 000 carri (carichi) nel TCI, che corrispondevano a 0,75–1 milione di viaggi su camion.

Nuovi contributi al fret ferroviario

dell'accoppiamento automatico digitale dal 2027 al 2032.

Inoltre, l'articolo 14 della legge sul trasporto merci crea la base per i contributi (illimitati nel tempo) per il trasbordo e il carico nel trasporto merci su rotaia (con una tariffa forfettaria per carro carico pagata agli operatori delle strutture di carico). Il piano finanziario 2026–2028 della Confederazione prevede 50 milioni di euro all'anno per questo scopo.

I dettagli saranno definiti nell'ordinanza. La consultazione è prevista per il secondo trimestre.



Il Consiglio federale ha approvato 13 misure interne, negoziate dalle parti sociali e dai Cantoni, per prevenire battute d'arresto nella protezione dei salari attraverso l'accordo Svizzera-UE, in particolare nell'edilizia. Come 14a misura, il Consiglio federale prevede una migliore protezione contro il licenziamento per i rappresentanti eletti del personale. Per l'USS, questi compromessi sono un passo nella giusta direzione, ma c'è ancora una minaccia di deterioramento in parlamento



Più di 1 azienda su 2 non rispetta gli obblighi in materia di parità salariale violando la Legge federale sulla parità di genere (LPar). Il divario retributivo tra uomini e donne rimane molto ampio. Gli strumenti introdotti nella LPar non hanno quindi raggiunto il loro scopo, lo evidenzia un rapporto pubblicato il 7 marzo. Il bilancio provvisorio è allarmante, pertanto l'USS chiede controlli salariali vincolanti e multe alle aziende che non rispettano la LPar.



Sciopero femminista 2023.

REGULA PAULI risponde

Salute e sicurezza in primo piano

Spesso i nostri soci non sanno quali regole applicare nel caso di più luoghi di servizio. Qual è il principio?

La regola secondo cui ai collaboratori possono essere assegnati più luoghi di servizio è disciplinata dalla legge sulla durata del lavoro (LDL). I dettagli sono disciplinati nelle disposizioni esecutive, segnatamente nell'articolo 16 capoverso 6 dell'Ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro (OLDL). La regolamentazione LDL è ammessa solo a condizione che sia stata concordata tra le parti sociali in un CCL o che sussista un rapporto di lavoro di diritto pubblico.

La salute e la sicurezza del personale sono le priorità per il SEV. Di conseguenza, il SEV è disposto a negoziare solo se sussiste un'effettiva esigenza aziendale per più luoghi di servizio e se non si tratta di una mera misura di risparmio. Il SEV è quindi favorevole a una soluzione in tal senso solo se sono soddisfatte chiare condizioni quadro:

- a ogni collaboratore o collabora-

trice deve essere assegnato un luogo di servizio principale;

- ulteriori luoghi di servizio devono essere indicati nel CCL.

Con le nostre parti sociali viene poi negoziata una soluzione individuale su misura per la situazione aziendale di partenza. Non sono ammessi indennizzi puramente finanziari, poiché la tutela della salute non può essere sostituita dal denaro. È necessario, inoltre, tenere conto anche dei possibili effetti sulla pianificazione dei turni: bisogna definire le condizioni quadro, come il numero massimo di turni a partire da un luogo di servizio aggiuntivo. L'obiettivo è sempre quello di corrispondere al senso e allo scopo della legge sulla durata del lavoro, ponendo sicurezza e tutela della salute in primo piano.

Regula Pauli è segretaria sindacale SEV ed esperta di legge sulla durata del lavoro. Hai domande per lei o per il SEV? Scrivici a giornale@sev-online.ch.

COLPI DI DIRITTO

Il congedo nella LdL

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

Kai lavora come manovratore e viene temporaneamente esonerato dalle sue mansioni nell'ambito di un'indagine. Fortunatamente, l'indagine non ha avuto conseguenze disciplinari per lui. Quasi per caso, però, viene a sapere dal suo superiore che i suoi crediti di tempo positivi saranno compensati con i giorni di riposo. È giusto?

I dipendenti nei servizi di esercizio possono essere esonerati dal lavoro per un certo periodo di tempo per motivi operativi o disciplinari. Durante questo periodo, il dipendente è esonerato dall'obbligo di lavorare, ma deve rimanere a disposizione per ulteriori istruzioni da parte del datore di lavoro. Durante questo periodo il diritto allo stipendio, comprese le indennità, continua ad essere applicato. Se non diversamente concordato, ai singoli crediti di tempo si applica quanto segue:

Ferie: il dipendente in congedo è esonerato dall'obbligo di lavorare, ma rimane in attesa di ulteriori istruzioni da parte del datore

di lavoro. Il dipendente deve tornare al lavoro quando viene chiamato. Non è quindi possibile prendere ferie, di conseguenza, il diritto alle ferie non viene ridotto per questo motivo.

Orario di lavoro flessibile: poiché il congedo è un'esenzione ordinata dall'obbligo di lavorare, il datore di lavoro è in mora nell'accettazione. In altre parole: il datore di lavoro non accetta il lavoro del dipendente anche se questi lo offre. Di conseguenza, il datore di lavoro non può ridurre unilateralmente e retroattivamente il credito per l'orario flessibile.

Giorni di riposo e compensazione: la LdL non prevede alcuna regolamentazione in materia di congedi. Se l'azienda ha una settimana di 6 giorni, i giorni di riposo che cadono durante il periodo di congedo si considerano goduti. Se l'azienda ha una settimana di 5 giorni, i giorni di compensazione e di riposo che cadono durante il periodo di congedo si considerano goduti.

Conclusione: Kai farebbe bene a tenere sotto controllo i suoi registri di presenza e a verificarli. Se necessario, può rivolgersi al dipartimento HR della sua azienda. In caso di irregolarità, il servizio di protezione giuridica del SEV può fornirgli consulenza e assistenza.

BILANCIO ANNUALE FFS

Investire nel servizio pubblico invece di tagliare personale

Michael Spahr. Il SEV si congratula con le FFS per gli ottimi risultati nel trasporto viaggiatori e il numero record di passeggeri raggiunto e chiede che le FFS effettuino investimenti mirati in favore del personale. Tagli di posti di lavoro e peggioramenti delle condizioni di impiego non possono entrare in linea di conto. Per il traffico merci su rotaia, il SEV si aspetta dalla politica e da FFS Cargo una strategia lungimirante anziché tagli a breve termine.

Il personale, con il proprio impegno e con fedeltà, ha svolto un ruolo fondamentale nel consentire alle FFS di superare le grandi sfide del trasporto ferroviario nel 2024, di registrare buone cifre e di generare un utile di 275 milioni di franchi. È quindi giunto il momento di esprimergli riconoscenza: «Le FFS devono investire maggiormente in condizioni di lavoro attraenti, come dimostrazione di apprezzamento nei confronti del personale, ma anche come investimento per il futuro», spiega il vicepresidente del SEV Patrick Kummer.

Il SEV prende atto che la sicurezza sul lavoro è migliorata grazie a misure specifiche. «Il fatto che siano stati raggiunti dei miglioramenti è positivo. Tuttavia sono necessari ulteriori sforzi per aumentare ulteriormente il senso di sicurezza dei dipendenti e non basta aumentare la presenza della polizia dei trasporti. «Per evitare gli incidenti nel servizio di manovra, è necessario un dialogo serio con i dipendenti per identificare i rischi con sufficiente tempestività e agire rapidamente per eliminarli», afferma Patrick Kummer.

Una sfida sono le trattative per le regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR), che costituiscono un model-

lo di provata validità per regolare esigenze particolari di varie categorie professionali, riguardanti per esempio orari di pausa, turni di lavoro e durata massima dei turni. «Sono in corso trattative in diversi settori del traffico viaggiatori. Siamo senz'altro disposti a collaborare con le FFS per migliorare le BAR, ma non intendiamo accettare alcun peggioramento», puntualizza Patrick Kummer. «Sui prossimi anni incombe la minaccia di un'importante perdita di know-how, a causa degli imminenti e numerosi passaggi alla pensione. Le FFS sono quindi chiamate a creare incentivi per personale qualificato e disposto a lavorare a turni e l'unico modo è migliorare le condizioni di lavoro, in particolare per quanto riguarda stipendi e indennità».

Il SEV si rammarica del fatto che manca tuttora un finanziamento serio del traffico merci. «Siamo convinti che anche in futuro il trasporto merci debba poter avvenire su rotaia, ma dobbiamo constatare la mancanza di volontà politica nel raggiungere tale obiettivo. Se poi FFS Cargo dovesse ridurre ulteriormente il personale, si precluderebbe ogni possibilità di sviluppo futuro», critica Patrick Kummer. Il SEV chiede quindi di abbandonare il progetto di smantellamento denominato «G-ensis». «Queste mentalità di management a breve termine devono lasciare il posto a una strategia lungimirante. Gli obiettivi di trasferimento del traffico possono essere raggiunti solo con investimenti vincolanti a lungo termine e il trasporto merci deve finalmente essere considerato dalla politica e da FFS Cargo una componente del servizio pubblico», sostiene con convinzione il vicepresidente del SEV.

FFS SETTORI CENTRALI

FFS smantella lo sviluppo aziendale: una decisione strategicamente sbagliata!

Markus Fischer. In futuro, poco meno di sei collaboratori saranno responsabili di tutte le collaborazioni sul piano universitario, della gestione dell'innovazione e delle idee in tutte le FFS. Questo limiterà la loro capacità di innovare, avverte il SEV.

Già nel mese di ottobre del 2022 era stata decisa una riorganizzazione denominata «Fokussierung UE» per allineare maggiormente lo sviluppo dell'azienda a quello del Gruppo FFS. Secondo le informazioni fornite all'epoca, questa riorganizzazione doveva garantire il rafforzamento strategico a lungo termine delle attività di innovazione delle FFS. Ora, a distanza di soli due anni, il reparto Ricerca e management dell'innovazione (UE-FIM) viene nuovamente riorganizzato e ridotto di 15 unità.

Rischio di doppioni e di mancanza di risorse in tutte le FFS

«L'ulteriore smantellamento del settore UE-FIM non è solo un indebolimento della gestione dell'innovazione ma, nella forma prevista, una battuta d'arresto per l'intera cultura dell'innovazione delle FFS», afferma la segretaria sindacale Susanne Oehler, titolare dei dossier FFS Settori centrali/Immobili al SEV. «Infatti, in assenza di una gestione complessiva, vengono avviati progetti paralleli con obiettivi simili in diversi reparti, con conseguenti costi di sviluppo, test e implementazione due volte superiori.»

«Come nel caso dell'ultima riorganizzazione, le FFS insistono sul fatto che non è motivata da ragioni finanziarie. Non intende tuttavia trasferire i risparmi derivanti dalla



riduzione degli impieghi alle divisioni, né finanziariamente né sotto forma di competenze dei dipendenti interessati», afferma Peter Käppler, presidente centrale della sottofederazione SEV-AS. Ciò solleva la questione se l'innovazione nelle divisioni possa essere effettivamente portata avanti con un quadro finanziario più rigido. È ovvio che le risorse saranno prioritarie nelle operazioni quotidiane. «In futuro, quindi, dei progetti di innovazione dovranno essere acquistati sul mercato, il che sarà più costoso per le FFS», conclude Peter Käppler, aggiungendo: «L'indipendenza di questi fornitori di servizi deve essere messa in discussione.»

Il SEV considera il previsto smantellamento dell'UE-FIM un errore strategico che comporta notevoli conseguenze negative per la capacità di innovazione delle FFS. A lungo termine sarà chiaro che questa decisione deve essere ribaltata – a un costo corrispondente. Il SEV chiede che la direzione del Gruppo FFS si assumi la propria responsabilità nei confronti dei dipendenti e si adoperi affinché tutti i colleghi interessati trovino una collocazione ragionevole all'interno delle FFS.

COMITATO SEV

René Schnegg e Hanny Weissmüller si candidano

Michael Spahr. Il 21 marzo, il Comitato SEV si è riunito per la sua seconda seduta dell'anno. L'incontro è stato caratterizzato dai preparativi per il Congresso del 12 e 13 giugno. René Schnegg e Hanny Weissmüller hanno annunciato la loro candidatura per l'elezione rispettivamente a nuovo presidente e vicepresidente del Comitato.

Aroldo Cambi, responsabile delle finanze del SEV, ha presentato i conti annuali e il rapporto annuale 2024. «Anche l'anno scorso abbiamo realizzato buoni risultati», ha spiegato. L'acquisizione di membri continua a svilupparsi positivamente, con un numero maggiore di nuove adesioni rispetto alle uscite. La tendenza iniziata nel 2021 sta fortunatamente proseguendo. «Abbiamo fatto un altro passo avanti verso il nostro obiettivo di ringiovanire l'effettivo». Aver centralizzato, l'anno scorso, il reclutamento dei soci e il settore giovani su un'unica figura e averla integrata nel dipartimento di Comunicazione, ha dato i suoi frutti. Anche nel 2024 il risultato finanziario è stato molto buono. Inoltre, è stato possibile mantenere le spese a un livello leggermente inferiore. Il Comitato ha pertanto approvato all'unanimità i conti e la relazione annuale. Anche i conti della Cooperativa Case Vacanza SEV sono stati approvati all'unanimità.

Il presidente del SEV Matthias Hartwich ha informato, dal canto suo, che il SEV sta tenendo colloqui intensi e costruttivi con l'Ufficio federale dei trasporti per l'attuazione del nuovo accordo con l'UE.

La Commissione Donne ha annunciato che il 28 novembre 2025 festeggerà il suo 40° anniversario.

I membri del Comitato hanno inoltre discusso i testi di orientamento per il periodo 2025-2029, che sono stati infine approvati per essere sottoposti all'attenzione del Congresso. Vengono pure adottati diversi emendamenti richiesti dal Comitato. I testi verranno inviati ai delegati e alle delegate insieme agli altri documenti del Congresso; la documentazione sarà inoltre pubblicata sul sito web del SEV.

La proposta di successione di Danilo Tonina alla presidenza del Comitato SEV e di Peter Käppler alla vicepresidenza ha ottenuto un'indiscusso nulla osta: René Schnegg, vicepresidente della VPT, si candida come presidente e Hanny Weissmüller, presidente della LPV, si candida come vicepresidente. Il Comitato formula inoltre raccomandazioni per l'elezione della GPK (Commissione di verifica della gestione) del SEV. Il Comitato ha infine approvato la revisione di due articoli del regolamento interno del SEV all'attenzione del Congresso.

BILANCIO DI SWISS 2024

Migliorare condizioni di lavoro e partecipazione agli utili!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La compagnia aerea Swiss ha ottenuto ancora una volta un buon risultato nel 2024 e, ancora una volta, la filiale svizzera si colloca al vertice del Gruppo Lufthansa: «Questo risultato ci dà il tanto desiderato margine di manovra per migliorare tempestivamente le condizioni di lavoro, soprattutto nelle squadre», rivendica Philipp Hadorn, presidente del sindacato del personale di terra SEV-GATA «E il personale deve partecipare in modo adeguato al successo economico», aggiunge.

«Mentre le misure iniziali nel settore degli uffici hanno portato a notevoli miglioramenti nell'ambiente di lavoro, c'è ancora molto da recuperare quando si tratta di lavorare sugli aerei», afferma Philipp Hadorn. «La direzione attorno al nuovo CEO ha ora l'opportunità di concedere un note-

vole sgravio di tempo, soprattutto ai dipendenti che lavorano sugli aerei giorno e notte, con qualsiasi tempo e spesso in un ambiente operativo frenetico», spiega Hadorn, aggiungendo: «Con questo apprezzamento, l'azienda continuerà ad essere attrattiva anche per gli ingegneri con licenza di volo, ricercati a livello internazionale».

Tuttavia, SEV-GATA raccomanda anche a Swiss di sfruttare il buon sviluppo finanziario sostenuto per migliorare le condizioni di lavoro, al fine di assicurarsi in futuro una posizione di vertice tra le compagnie aeree in termini di qualità. In fin dei conti, la compagnia aerea ha ancora un margine di miglioramento in termini di qualità, come dimostrano le valutazioni. «Buone condizioni di lavoro portano a servizi migliori e prodotti di qualità superiore» afferma con convinzione Philipp Hadorn.

Partecipazione troppo bassa del personale

«Il buon risultato è il frutto di un grande la-



In particolare, SEV-GATA chiede una notevole riduzione dei tempi di lavoro sull'aereo.

voro di squadra di tutti i dipendenti. A loro va il mio sincero ringraziamento», ha dichiarato il CEO Jens Fehlinger nel comunicato stampa svizzero del 6 marzo. Tuttavia, la partecipazione dei dipendenti coperti dal CCL all'eccellente guadagno di 684 milioni di franchi svizzeri da loro generato rimane troppo modesta: vale a dire pari a 600 franchi per una posizione a tempo pieno. In

confronto, l'anno scorso la cifra era di 2591,50 franchi su un fatturato di 718 milioni di franchi.

«È incomprensibile e inaccettabile!», afferma Philipp Hadorn. «Questa volta gli obiettivi sono stati fissati in modo così irrealistico che il personale ne ha raggiunto solo una frazione marginale. I dipendenti sono stati defraudati della loro parte di successo».

Il secondo miglior risultato da quando Swiss esiste

Nel 2024, con il secondo miglior risultato della sua storia (684 milioni di franchi), Swiss ha fatto seguito all'anno record del 2023 (718 milioni di franchi). L'utile operativo di 5,6 miliardi di franchi è aumentato del 6% rispetto all'anno precedente e quindi è più elevato che mai. L'anno scorso Swiss ha trasportato 18 milioni di passeggeri, il 9,2% in più rispetto all'anno precedente. «I dati

dimostrano che Swiss è forte, stabile e in salute. Questo buon risultato è importante. Permette a Swiss di fare importanti investimenti nel proprio prodotto e nella puntualità», ha annunciato la compagnia aerea il 6 marzo. «Da questa posizione di forza, Swiss può anche espandere ulteriormente il suo ruolo di pioniere nei settori dell'innovazione e della sostenibilità».

LEGGE BLS

Finalmente chiarezza

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La legge BLS è pronta. Dopo una breve consultazione, il Gran Consiglio del Cantone di Berna ha approvato il progetto all'unanimità in seconda lettura. Per la prima volta una legge disciplina il rapporto tra Cantone e BLS. Il SEV accoglie con favore la nuova legge, anche se le richieste del personale non sono state integralmente implementate.

La legge sulla partecipazione del Cantone alla BLS SA e BLS Netz AG, in breve legge BLS, è stata approvata in seconda lettura dal parlamento cantonale bernese il 5 marzo. La leg-

ge stabilisce che il Cantone, in quanto azionista di maggioranza della BLS SA, deve avere una chiara strategia e obbliga il Cantone a rappresentare attivamente i propri interessi all'interno del Gruppo.

Ora la legge BLS prescrive inoltre che il Cantone si adoperi affinché salari e indennità dei consigli di amministrazione e dei membri della direzione della BLS rimangano entro limiti proporzionati, rispondendo così a una richiesta del SEV.

La legge descrive tra l'altro anche il profilo della rappresentanza cantonale nel Consiglio di amministrazione della BLS SA e garantisce così che gli interessi del Cantone siano tutelati. Stabilisce che l'attività principale della BLS dal punto di vi-

sta del Cantone consiste nell'assicurare il trasporto pubblico su strada e su rotaia nonché l'infrastruttura ferroviaria finanziata dalla Confederazione. La BLS deve assumere altri compiti solo se questi sono correlati al suo mandato principale.

Inoltre, in quanto soggetto preposto a compiti pubblici, la BLS è sottoposta all'alta vigilanza cantonale. In futuro, il Cantone non dovrà solo influire attivamente sulle questioni strategiche del Gruppo, ma anche esercitare maggiormente la sua funzione di controllo.

Infine, la legge stabilisce che il Cantone di Berna manterrà anche in futuro una quota di maggioranza nella BLS, compresa tra il 50% e il 70%. Questo dà all'azienda e al per-

sonale una certa sicurezza.

Il SEV nel processo legislativo

Sebbene la Costituzione cantonale prescriva già dal 1995 che il tipo e l'entità di importanti partecipazioni cantonali debbano essere disciplinate sul piano legislativo, ci sono voluti trent'anni prima che la legge BLS prendesse forma.

Nell'ambito dello scandalo delle sovvenzioni degli anni 2020/2021, la Commissione di verifica della gestione del Gran Consiglio si è occupata della questione. Nel suo rapporto del 12 agosto 2021 ha raccomandato in particolare la creazione di una base legale per la partecipazione del Cantone alla BLS SA. In seguito il Consiglio di Stato ha elaborato la prima versione della legge BLS all'attenzione del Gran Consiglio.

Nel 2023 è stata infine avviata la procedura di consultazione. Naturalmente il SEV, in qualità di sindacato del personale della BLS, si è impegnato a far confluire il più possibile nel testo di legge le posizioni e le esigenze di collaboratrici e collaboratori. Nella fattispecie, il SEV ha avanzato tre richieste principali:

- Rappresentanza del personale nel Consiglio di amministrazione
- Regolamentazione dei rapporti di impiego del personale BLS nell'ambito di contratti collettivi di lavoro (CCL)
- Salari e indennità equilibrati tra quadri di massimo livello e resto del personale.

Nel successivo processo politico, durato quasi due anni, il gruppo PS-GISO ha accolto le richieste del SEV, ma alla fine solo la terza istanza, circa una retribuzione proporzionata, è stata accolta nella presente legge BLS.

Il SEV resta chiamato in causa

Il SEV accoglie con favore la nuova base giuridica: «Con questa legge la BLS compie un decisivo passo avanti e ottiene maggiore chiarezza sui suoi compiti principali e sulla partecipazione maggioritaria del Cantone. Anche il personale apprezza i progressi compiuti», afferma Katrin Leuenberger, segretaria sindacale SEV competente.

Rimangono però in sospeso alcune richieste importanti: la rappresentanza del personale nel Consiglio di amministrazione e la garanzia di condizioni di impiego vincolanti garantite tramite CCL. Entrambe le rivendicazioni sono fallite anche a causa di ostacoli giuridici dovuti alla natura della BLS di società anonima di diritto privato. «È quindi ancora più importante che il SEV, in qualità di rappresentante del personale, continui a impegnarsi per il rispetto e il miglioramento delle condizioni di impiego», sottolinea Marcel Burmeister, segretario sindacale SEV competente. «Dobbiamo rappresentare gli interessi del personale non solo nei confronti della BLS, ma anche nei confronti della politica e del Cantone in quanto proprietario e committente delle prestazioni».

DIRITTI SUL LAVORO

Istruzioni in caso di malattia

Luca Cirigliano-USS. Influenza, raffreddore, virus, batteri: quali sono i vostri diritti e doveri sul posto di lavoro? È ancora la stagione dell'influenza, la gestione delle malattie sul posto di lavoro è un tema di grande attualità sia per i dipendenti che per i datori di lavoro. Per garantire un ambiente di lavoro equo e sano, tutte le parti coinvolte devono conoscere i propri diritti e doveri. Ecco cosa c'è da sapere sull'argomento e sui miglioramenti attesi.

Certificati medici solo dal terzo giorno

Il medico rilascia un certificato medico per l'assenza dal lavoro. Questo certificato conferma che la persona interessata non è in grado di svolgere il lavoro previsto dal contratto a causa di una malattia. L'inabilità al lavoro si riferisce al vostro lavoro specifico. Il certificato indica l'inizio e la durata probabile dell'incapacità lavorativa. La diagnosi in sé rimane riservata; viene solo fatta una distinzione tra malattia e infortunio. Per evitare inutili formalità amministrative, si consiglia di non richiedere il certificato prima del terzo giorno di malattia. Un obbligo a partire dal primo giorno di malattia com-

porterebbe un ulteriore onere per il malato e per il sistema sanitario. I datori di lavoro non dovrebbero quindi richiedere un certificato fin dal primo giorno.

Un'assicurazione obbligatoria fin dal primo giorno

In Svizzera non esiste un'assicurazione sanitaria obbligatoria fin dal primo giorno di lavoro. Attualmente, il diritto al mantenimento della retribuzione dipende dal settore di attività, dal contratto collettivo di lavoro, dal contratto di lavoro e dalla durata del rapporto di lavoro. I giorni di attesa, durante i quali i dipendenti non ricevono alcuna retribuzione in caso di malattia, non sono solo una misura antisociale, ma anche pericolosa per la salute. I dipendenti malati sono costretti a presentarsi al lavoro nonostante la malattia per evitare una perdita di reddito. Ciò ritarda la guarigione, aumenta il rischio di contagio per i colleghi e comporta un aumento dei costi sanitari a lungo termine. Un'assicurazione sanitaria obbligatoria fin dal primo giorno garantirebbe a tutti una sicurezza finanziaria in caso di malattia e impedireb-



CHRISTINE SANDU SUR UN SPLASH

be pratiche pericolose per la salute.

Il problema sottovalutato del presenzialismo

I datori di lavoro sono chiamati a creare una cultura aziendale che dia priorità alla salute dei propri dipendenti, a stabilire regole chiare per la

dichiarazione di malattia e a prevenire il presenzialismo, cioè il presentarsi al lavoro nonostante i problemi di salute. Anche il telelavoro è raramente una buona idea in caso di malattia. Anche se aiuta a evitare il contagio, lavorare mentre si è malati può ritardare la guarigione e, nei casi peggiori, peggior-

rare la salute.

I datori di lavoro hanno il dovere di proteggere la salute dei propri dipendenti. Ecco perché è una cattiva idea pagare un bonus se non ci sono giorni di malattia. Ciò porta al presenzialismo, con conseguenze dannose per la salute, e può violare l'obbligo del datore di lavoro. Tali bonus sono molto problematici dal punto di vista del diritto del lavoro e potrebbero comportare problemi legali per il datore di lavoro.

Cosa devo fare se sono in malattia?

Durante una malattia, non dovete fare nulla che possa compromettere la vostra guarigione. La possibilità di svolgere determinate attività dipende dal tipo di malattia. Per esempio, le passeggiate possono essere utili in caso di disturbi psicologici o di alcune altre malattie, mentre in caso di influenza accompagnata da febbre è preferibile il riposo. In caso di emicrania, è meglio non fissare lo schermo, mentre in caso di infezione gastrointestinale è possibile postare qualcosa sui social network.

Se volete saperne di più, contattate la vostra segreteria sindacale.

COMITATO CENTRALE TS

«Restare vigili!»

Servizio stampa TS. Il Comitato centrale (CC) si è riunito il 14 marzo 2025 a Olten. I temi principali sono stati i preparativi per l'assemblea dei delegati TS e il Congresso SEV, nonché l'acquisto di treni ad alta velocità per il Traffico internazionale viaggiatori.

Acquisto di treni ad alta velocità: Dai giornali e dall'intranet delle FFS abbiamo appreso che le FFS stanno studiando la possibilità di acquistare treni ad alta velocità per il Traffico internazionale viaggiatori sulla rete transfrontaliera. Le FFS sono interessate ad ampliare la propria offerta in questo settore. Per questo motivo, il 12 marzo 2025 hanno indetto una gara d'appalto sulla piattaforma di approvvigionamento Simap per due scambi di informazioni al fine di determinare le modalità di acquisizione e manutenzione di questi treni. In particolare, si stanno esaminando due opzioni: da un lato, l'acquisto con un contratto di servizio per la manutenzione dei treni per 15 anni e, dall'altro, un contratto di leasing operativo sempre per 15 anni.

Lo scambio di informazioni con i produttori di materiale rotabile e i potenziali locatori dovrebbe avvenire nell'aprile/maggio 2025. I risultati serviranno come base per un eventuale bando di gara d'appalto nel 2026. Continueremo a seguire da vicino questa acquisizione e siamo impazienti di vedere quale delle due varianti verrà scelta. In linea di principio, saremmo favorevoli a una decisione di acquisto per i veicoli nuovi, ma solo se i veicoli vengono anche sottoposti a manutenzione professionale da parte dei nostri specialisti dell'assistenza presso i nostri stabili-

menti e le nostre strutture di assistenza.

Se la decisione di optare per la variante del contratto di manutenzione del produttore dovesse essere presa in considerazione, ci opporremo in modo coerente e determinato.

Nuovo centro servizi a Rorschach: In futuro, i 107 nuovi treni Flirt Evo di Thurbo saranno revisionati a Rorschach. Il nuovo impianto di servizi e manutenzione è stato progettato per soddisfare le esigenze dei nuovi treni Thurbo e costerà circa 75 milioni di franchi. A medio termine, il nuovo impianto alleggerirà l'attuale struttura di Oberwinterthur. Saranno creati oltre 80 posti di lavoro. I primi treni Flirt Evo saranno inizialmente revisionati presso l'impianto di Weinfeldten fino all'apertura del nuovo centro di manutenzione di Rorschach, all'inizio del 2030.

Preparazione Assemblea delegati TS e Congresso SEV: La prossima Assemblea dei delegati TS si terrà l'11 giugno 2025 a Stettlen. Parteciperanno 33 colleghi. Eventuali mozioni per l'Assemblea dei delegati devono essere presentate per iscritto al Presidente centrale entro il 23 aprile.

Al Congresso del SEV, che si terrà il 12 e 13 giugno 2025 al Kursaal di Berna, parteciperanno 19 delegati di TS. Il Congresso discuterà e deciderà le prese di posizione che determineranno la politica del SEV fino al prossimo Congresso del 2029.

Mutazioni e sindacalizzazione di nuovi membri: TS conta attualmente 2130 membri. Nel 2024, le regioni di TS sono riuscite a sindacalizzare 197 nuovi membri. Questo numero rappresenta un nuovo record di acquisizione di membri.

Anche il SEV-TS partecipa agli eventi previsti per quest'anno. Entro la fine dell'anno saranno organizzati in totale quindici eventi nelle sedi di Olten e Yverdon, nonché in varie località e in diversi Centri di servizi e manutenzione come Oberwinterthur, Muttentz, Bienne, Basilea, Lucerna e nella stazione di smistamento di Limmattal.

Gli eventi per la campagna di sindacalizzazione del SEV in Ticino sono ancora in fase di pianificazione e saranno annunciati il prima possibile.

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

100 ANNI

Auguri Idelma!



PVTicino e Moesano Nei giorni scorsi la nostra affiliata Idelma Robbiani ha raggiunto il ragguardevole traguardo di 100 anni. La nostra sezione l'ha omaggiata con un mazzo di fiori in occasione della sua festa di compleanno presso la Casa per anziani Soave di Chiasso

Idelma Robbiani era convolata a nozze con Elio, un nostro collega ferroviere che ha lavorato presso l'ufficio cambio nella stazione di Chiasso. Il matrimonio era stato celebrato nel 1949 a Roveredo Grigioni. La coppia

ha avuto due figli, Mainrado e Michela. Mainrado Robbiani, come noto, è stato per tanti anni segretario cantonale dell'OCST ed è stato anche consigliere nazionale

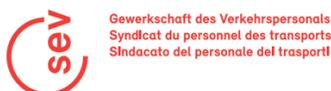
Alla presenza dei rappresentanti del comune di Chiasso, Idelma è stata festeggiata con una magnifica torta di compleanno appositamente preparata dal cuoco delle struttura della casa anziani. I festeggiamenti e la presenza di un rappresentante del SEV sono stati molto apprezzati non solo dalla festeggiata, ma anche dai familiari.

SOTTOFEDERAZIONE VPT

Premio per il miglior reclutatore



In occasione della riunione del comitato centrale del 6 febbraio 2025 a Oberkirch, sono stati sorteggiati i premi per i membri della VPT che hanno sindacalizzato il maggior numero di nuovi membri. Anche nel 2025 la VPT offrirà buoni da 200 a 1500 franchi ai membri che riusciranno a convincere un numero particolarmente elevato di colleghi ad aderire al SEV.



Sindacalizzare nuovi membri... e vincere!

Più membri il SEV guadagna, più guadagniamo tutti noi.
Più siamo, meglio il SEV può difendere i nostri interessi nei confronti dei datori di lavoro.
Più siamo, più forte è la nostra comunità.

Se convincete i vostri colleghi a diventare membri del SEV, vincerete anche voi:

- **50 franchi** per ogni nuovo membro acquisito
- A partire da 3 nuovi membri vincerete **ulteriori bonus**
- A partire da 8 nuovi membri sarete **invitati** ogni anno **a un evento speciale**

Unitevi a noi – per
una comunità forte
e benefici forti!





Invito anche per
colleghe e colleghi
delle sezioni VPT!

Vacanze al mare 2025

Hotel Beau Soleil*** a Cesenatico
da domenica 15 giugno a giovedì 26 giugno 2025

Ritorniamo a **Cesenatico** presso l'hotel Beau Soleil, situato a due passi dal mare tra il verde della pineta e dotato di ogni comfort, compresa una grande piscina riscaldata.

La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, le bevande ai pasti, ombrellone e lettino in spiaggia, uso della piscina riscaldata esterna, una gita pomeridiana e tutte le mance.

A causa del rincaro dell'hotel e del trasporto abbiamo dovuto aumentare di CHF 30.- il prezzo del soggiorno rispetto agli anni precedenti.

Prezzo per camera doppia: CHF 1'220.-
Prezzo per camera singola (piccola): CHF 1'420.-
Prezzo per camera doppia uso singola: CHF 1'620.-

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

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

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

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

Assicurazione viaggi:

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

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Cesenatico 2025

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

- CHF 500.- quale acconto entro il 10.5.2025 e saldo entro il 10.6.2025 oppure
 Saldo totale in un solo versamento entro il 31.5.2025

Orario di partenza e luogo salita Bus seguiranno

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP, Località		
E-mail		
Telefono Casa		
Telefono Natel		
Data di nascita		
Tipo di camera *	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola <input type="checkbox"/> doppia uso singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola <input type="checkbox"/> doppia uso singola

* mettere una x nella casella che entra in considerazione

Data: _____ Firma: _____



Giornata del settore Pensionati

11 settembre 2025, Albergo Rigi Kulm

Arrivo a Rigi

Partenza al più tardi dalla Rigibahn di Arth-Goldau alle 10:55 o Vitznau alle 11:15, con arrivo a Rigi Kulm alle 11:47 in entrambe le direzioni.

Programma

12.00 h Discorso del presidente centrale Gilbert D'Alessandro, del presidente SEV Matthias Hartwich e del nuovo vicepresidente SEV.

13.15 h Pranzo insieme

Menu pranzo

La zuppa del giorno

Collo di maiale affumicato
con salsa alle erbe
Gratin di patate e verdure

Crema di sidro dolce

Menu vegetariano

La zuppa del giorno

Maccaroni alpini
con cipolle fritte
e salsa di mele

Crema di sidro dolce

Se desiderate un menu vegetariano, siete pregati di indicarlo nel modulo di iscrizione.

15.30 h Fine della giornata

Costi

Biglietti: Il viaggio è gratuito con un abbonamento GA o una carta giornaliera. La VPT chiede alle sezioni di sostenere le spese di viaggio dei propri partecipanti.

Pasti e bevande: La VPT offre un menu di 3 portate, con acqua minerale e caffè inclusi. Le altre bevande sono a carico dei partecipanti.

Iscrizione

Tramite il sito web della VPT (vpt-online.ch) oppure via e-mail:

Tedesco (Eric Russi): eric.russi@bluewin.ch

Francese (Danièle Dachauer): dachauer@bluewin.ch

Italiano (Gilbert D'Alessandro): gilbert.dalessandro@vpt-online.ch

Il termine ultimo per l'iscrizione è il 1° luglio 2025.

Se avete domande, contattate il presidente della vostra sezione.

I NOSTRI MORTI

Costa Anna, anni 99

PV

03.04. Torneo scala 40

Come ogni anno a grande richiesta la sezione PV Ticino e Moesa organizzerà il torneo di scala 40.

Quando: giovedì 3 aprile, ore 10:00

Dove: al Ristorante Meridiano di Castione.

Iscrizioni: entro il 27 marzo ai seguenti colleghi:

Massimo Piccioli, tel. 079 505 11 07

Rusconi Alberto, tel. 079 230 32 16

Costi: l'iscrizione al torneo con menù del giorno, caffè e bibite a

pranzo, sarà di Fr. 30.- Aspettando di vedervi numerosi, il comitato PV vi saluta cordialmente.

BAU Ticino

03.04. Assemblea generale

Quando? Giovedì 3 aprile dalle 17.30 alle 20 circa.

Dove? A Giubiasco, Ristorante Millefiori

A seguire apericena offerta.

L'ordine del giorno e i documenti

per l'assemblea verranno pubblicati nei prossimi giorni sulla nostra pagina sezionale sev-bau.ch/it/organizzazione/sezioni/ticino/

Vi preghiamo per ragioni organizzative di **annunciare la vostra partecipazione entro lunedì 31 marzo** al presidente Davide Perini:

Tel.: 079 223 11 18;

mail: davide.perini@hotmail.com

oppure al segretario Ferruccio Noto:

Tel.: 079 461 05 37;

mail: c.f.noto@bluewin.ch.

Chi avesse proposte o questioni da sottoporre all'assemblea, o fosse interessato a dare in qualche modo un proprio contributo attivo (persona di riferimento per il proprio settore professionale e/o funzioni all'interno della sezione, della sotto federazione o SEV, altri organi rap-

presentativi sindacali) si metta in contatto: le sfide non mancano, e gli obiettivi sono ambiziosi!

RPV

05.04. Assemblea generale

Quando? Sabato 05 aprile 2025 alle 18.00

Dove? Al Ristorante-Pizzeria Carlino (Via V. Vela 5, 6830 Chiasso).

Ordine del giorno: 1. Apertura riunione; 2. Lettura ed approvazione ultimo verbale; 3. Rapporto presidenziale; 4. Rapporto del cassiere; 5. Rapporto dei revisori; 6. Intervento sindacale; 7. Nomina nuovo rappresentante comitato centrale RPV Ticino; 8. Giornata del manovrante; 9. Proposte al comitato; 10. Eventuali.

Come di consueto **seguirà la cena in comune**, per poterci organizzare al meglio vi chiediamo di **annunciare la vostra presenza a:**

- Brian Quadri, no. +41 76 402 80 87

- José Morales, no. +41 79 230 06 03

- Mirco Camponovo,
no. +41 79 461 84 67

IMPRESSUM

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

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

Editore: SEV, sev-online.ch

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

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008, 3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

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

Prestampa: CH Regionalmedien AG, **Stampa:** CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prossima edizione: 7 aprile 2025
Chiusura redazionale: 2 aprile, ore 10.00.

Agenda 4/25

RIPARTIZIONE MODALE IN EUROPA

Il trasferimento delle merci su rotaia non si sta realizzando



Michael Spahr/ETF
michael.spahr@sev-online.ch

La Federazione europea dei trasporti (ETF) ha pubblicato un rapporto dell'OCSE e del Forum internazionale dei trasporti. Il rapporto sulla politica di trasferimento modale in Europa dipinge un quadro cupo del trasferimento modale nel traffico merci. Dal punto di vista sindacale, la mancanza di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia è molto problematica.

Gli ambiziosi obiettivi politici del «Green Deal» dell'UE consistono nel raddoppiare il trasporto merci su rotaia entro il 2050 e nell'aumentare significativamente la percentuale di merci trasportate via acqua. Il rapporto mostra che il trasferimento modale, cioè il passaggio dal dominante trasporto merci su strada a forme di trasporto più sostenibili, sta facendo pochi progressi nonostante i chiari obiettivi climatici del «Green Deal» europeo. I dati del rapporto e le analisi dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) mostrano che la quota del trasporto combinato su rotaia e via acqua sul totale del trasporto merci nazionale nell'UE è scesa dal 27%

nel 2012 ad appena il 22% nel 2022. Allo stesso tempo, la quota del trasporto su strada è aumentata in quasi tutti gli Stati membri dell'UE, il che indica che i necessari cambiamenti strutturali nel settore dei trasporti non vengono portati avanti in modo sufficiente. A titolo di confronto: in Svizzera, nel 2023 la quota di trasporto merci su rotaia sarà del 38% e del 72% per il trasporto transalpino. Anche in Svizzera, la quota della ferrovia non è aumentata rispetto a quella della strada negli ultimi vent'anni.

Incentivi sbagliati per la strada

L'ETF critica il fatto che il trasporto su strada continui a essere sovvenzionato artificialmente. L'industria beneficia del «dumping sociale» e di pratiche tariffarie sleali che permettono salari bassi e condizioni di lavoro precarie. Ciò comporta una significativa distorsione della concorrenza, in quanto i costi esterni – tra cui l'inquinamento ambientale, i costi sanitari, il rumore e i danni alle infrastrutture – non vengono conteggiati nel prezzo. L'ETF sottolinea anche l'impatto dei fattori geopolitici come la guerra in Ucraina, che ha portato a drastiche perdite nel trasporto merci su rotaia, in particolare negli Stati baltici e dell'Europa orientale. Questi pesanti eventi esterni aggrava-

vano i disavanzi strutturali esistenti. Per attuare la necessaria modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria sono necessari un intervento statale globale e programmi di investimento a livello europeo. L'ETF chiede misure concrete:

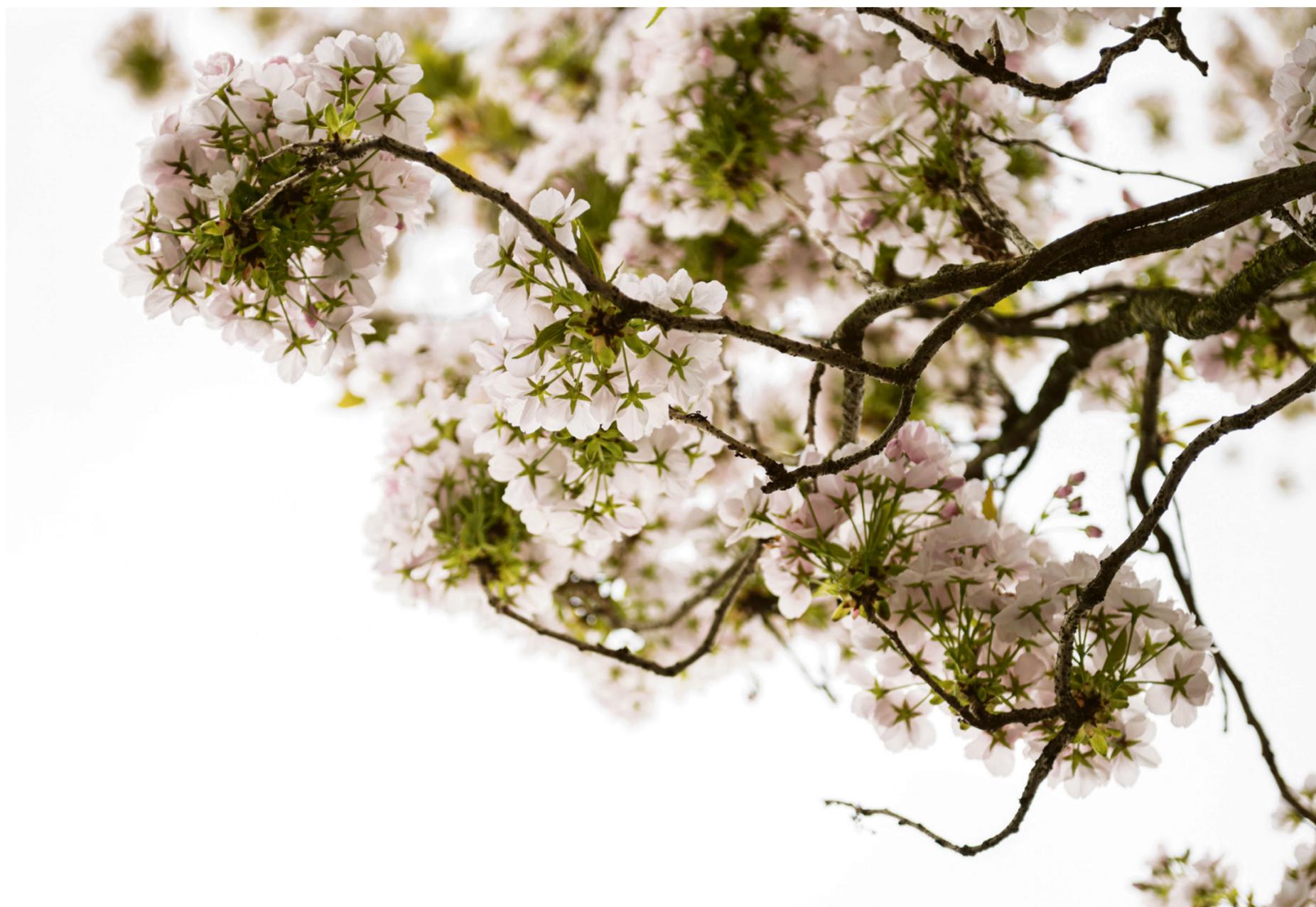
- **Investimenti pubblici nel trasporto ferroviario e pubblico:** modernizzare e ampliare l'infrastruttura del trasporto ferroviario per renderla più accessibile, economica e attrattiva.
- **Garantire una concorrenza leale:** pari condizioni per le diverse modalità di trasporto, con meccanismi di prezzi equi che riflettano gli effettivi costi ambientali e sociali del trasporto su strada. Il principio «chi inquina paga» deve essere applicato rigorosamente.
- **Migliore applicazione delle norme sociali e di mercato dell'UE nel settore del trasporto stradale:** il pacchetto mobilità offre uno dei regolamenti meglio formulati che promuovono la parità di accesso ai mercati e le pari condizioni per tutti i lavoratori. L'applicazione e il monitoraggio di queste norme devono essere rafforzati in tutta l'UE.
- **Lottare contro la carenza di manodopera nel settore dei trasporti:** misure chiare per far fronte alla carenza di manodopera nel settore dei trasporti, a partire dal riconosci-

mento che non si tratta di una mancanza di competenze o di talento, ma di una mancanza di posti di lavoro dignitosi. Ciò significa affrontare il problema della precarietà del lavoro e migliorare le condizioni retributive e lavorative nel settore dei trasporti.

- **Promuovere la sostenibilità sociale e ambientale:** le politiche devono dare priorità a salari equi, sicurezza sul lavoro e filiere ecologiche per garantire che la transizione verso il trasporto sostenibile vada a beneficio di tutti.
- **Impiego della tecnologia:** la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica possono ottimizzare la logistica e migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto multimodale. I progressi devono essere guidati dall'interesse pubblico, dalla concorrenza leale e dagli obiettivi di sostenibilità.

Il cambiamento è necessario

Una transizione dei trasporti sostenibile e socialmente equa può essere raggiunta solo attraverso un pacchetto integrato di misure che tenga conto in egual misura degli aspetti ambientali, economici e sociali. Un trasferimento modale sensato non gioverebbe solo all'ambiente, ma anche alle persone che lavorano nel settore dei trasporti.



RISVEGLIO

Christine Strub

È incredibile quanto la primavera influisca sul mio umore. La natura si risveglia e così anche la mia energia. Ogni anno trovo incredibilmente bello lo sbocciare della natura: il

cinguettio degli uccelli, il verde tenue delle prime foglie, il sole che riscalda e le giornate più lunghe. Il mio spirito si risveglia, mi sento leggera e piena di energia e voglia di fare.

Christine Strub è fotografa e realizza principalmente ritratti, reportage ed editoriali. Le sue opere potete trovarle sul suo sito: christinestrub.ch

?

QUIZ

Le risposte
giuste
tra le righe

1. Chi rappresenterà il personale nel CdA delle FFS da maggio 2025?

- a. Jürg Hurni e Monika Ribar.
- b. Edith Graf-Litscher e Jürg Hurni.
- c. Jürg Hurni e Fabio Pedrina.

2. Tra il 2017 e il 2050 le prestazioni del trasporto merci sono aumentate del...

- a. 31%
- b. 13%
- c. 50%

3. Che cosa viene regolamentato per la prima volta nella legge BLS?

- a. Il salario dei dipendenti della BLS.
- b. Il rapporto tra il Cantone, azionista di maggioranza, e la BLS.
- c. Gli standard ambientali nella costruzione dei binari.

4. Qual è la prima professione di Patrick Ferreira da Silva?

- a. Pasticciere
- b. Insegnante
- c. Cuoco

Potete rispondere alle domande del concorso entro
martedì 8 aprile 2025;

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 3/2025:
c/b/c/b

Il buono libri del valore di 40 franchi è stato vinto da **Rudolf Ursprung**, di Thun. **Membro VPT BLS**, pensionato.

SULLE ORME DI...

Patrick Ferreira da Silva, macchinista e autista tram a RBS



Patrick Ferreira Da Silva per una volta davanti a un autobus RBS nella sua città natale di Lyss.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Entrato a far parte della Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) nel 2016 come il più giovane dipendente, ora è in azienda da quasi dieci anni: Patrick Ferreira Da Silva è soddisfatto della sua vita professionale. E come membro attivo del SEV, si batte per i suoi colleghi e le sue colleghe.

All'inizio della sua carriera, Patrick ha svolto un apprendistato come cuoco e poi ha lavorato per un breve periodo nel settore della ristorazione, un ambiente spesso caratterizzato dallo stress. Per caso, si imbatte in un annuncio sul giornale della RBS. Cercavano un conducente di tram. «La ferrovia è sempre stata un mio sogno fin da ragazzo», ammette il 31enne, aggiungendo con una risata che non possiede un modellino ferroviario. Una cosa tira l'altra e, dopo tre mesi di formazione, all'età di 22 anni è alla guida di un tram della RBS.

Dopo tre anni di lavoro sulla stessa linea tranviaria, Patrick sente il bisogno di crescere ulteriormente. In sei mesi è riuscito a completare il programma di riqualifica interna a RBS per diventare macchinista di categoria B e da allora guida tram e treni regionali. In qualità di formatore, affianca anche i conducenti di tram e treni in formazione durante le prove pratiche.

Alla domanda su RBS, Patrick sottolinea che in generale è soddisfatto del suo datore di lavoro. «Ci sono sicuramente dei problemi qua e là che dobbiamo affrontare, ma probabilmente sono presenti ovunque», aggiunge. RBS è piccola e informale, le persone si conoscono e si trovano bene. «Facciamo regolarmente anche attività insieme a livello privato». Il lavoro a turni è un vantaggio per lui, perché ha più libertà quando gli altri devono lavorare. Tuttavia, non vorrebbe perdere il giorno fisso di accudimento all'infanzia per suo figlio, previsto il giovedì.

Il SEV, ovviamente

Come ferroviere, è un fatto normale essere iscritto a un sindacato. All'inizio della sua carriera presso RBS, il suo formatore ha attirato l'attenzione di Patrick sul SEV. «Fin dall'inizio ho pensato che fosse una buona cosa; ho visto molti vantaggi e coesione all'interno del SEV», spiega. Le opportunità di formazione continua, come i corsi Movendo, rappresentano per lui un

vantaggio interessante. Dopo un breve periodo come membro «normale», a questo impegnato tranviere e ferroviere è stato chiesto di diventare delegato CCL e per due anni ha partecipato a intense trattative. Il SEV gli ha dato l'opportunità di imparare molto, sia a livello professionale, sia privato. E ciò che conta di più è che ha sempre potuto dire la sua e partecipare attivamente alla definizione delle sue condizioni di lavoro. «Molte persone si lamentano, ma non sono iscritte al sindacato, quindi hanno poche possibilità di cambiare le cose», sottolinea Patrick. In qualità di formatore, si fa portavoce del SEV presso i suoi nuovi colleghi. Da quasi due anni è membro del comitato VPT RBS della sua sezione. Dopo alcune turbolenze, il comitato deve ora riorganizzarsi con un nuovo presidente e un nuovo segretario. A giugno parteciperà per la prima volta all'assemblea dei delegati VPT e al Congresso di due giorni del SEV. «È un campo sconosciuto per me, quindi non vedo l'ora di partecipare», dice ridendo.

Quando Patrick fa qualcosa, lo fa con pieno coinvolgimento. Per lui è importante che la sezione riesca a reclutare soprattutto giovani che si impegnino attivamente. «Certo, tutti noi abbiamo una vita privata, ma siamo anche spesso al lavoro ed è importante che ci divertiamo» afferma con convinzione. Il SEV ha già ottenuto molto in questo senso. Ad esempio, il congedo paternità di quattro settimane di cui potrà presto beneficiare. Patrick diventerà padre per la seconda volta a giugno. Attualmente, quindi, l'attenzione si concentra maggiormente sulla famiglia. Il ruolo di membro del Comitato di sezione si adatta bene a questa fase. Tuttavia, non esclude che in un secondo momento possa assumere un ruolo più attivo nella sua sezione.

Tante passioni da seguire

Il 31enne vive a Lyss con la sua compagna e il loro figlio, che presto avrà tre anni. Legge molto, ma ha anche bisogno di fare esercizio fisico e di uscire nella natura il più spesso possibile. Gestisce un orto insieme al padre. Anche il padre, artista freelance, gli ha dato un esempio di creatività. Patrick si diverte a dipingere e disegnare e sostiene il padre nelle sue mostre. Infine, continua a vivere la sua passione per la cucina, semplicemente senza stress e pressioni. «Mi piace cucinare per la famiglia a casa. È un'attività molto piacevole e ricca di creatività», conclude. Una cosa è certa: Patrick Ferreira Da Silva non si annoia mai.

STRATEGIE AZIENDALI

Tomz

