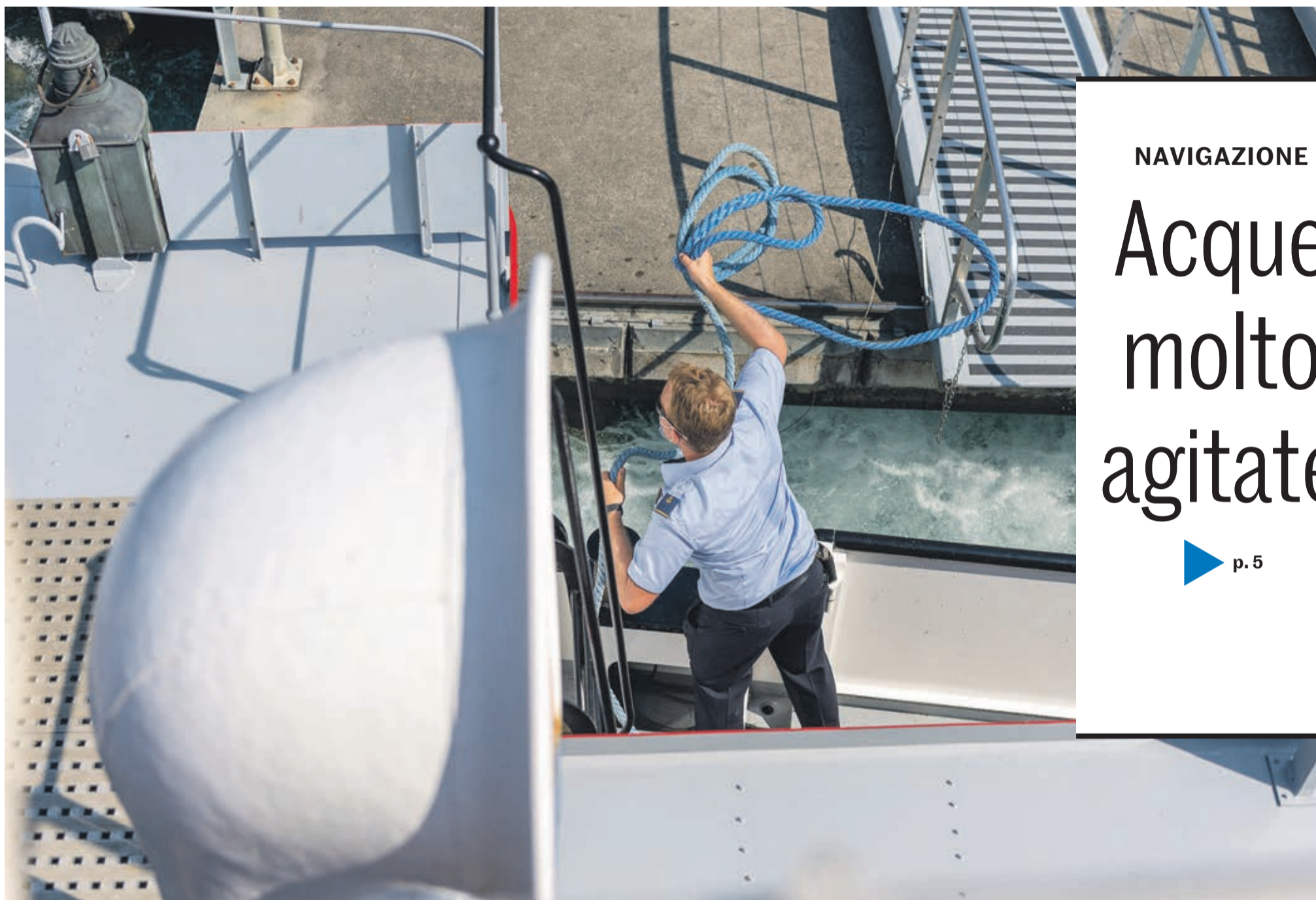




# SEV N.17

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



NAVIGAZIONE

## Acque molto agitate

▶ p. 5

**EDITORIALE** Barbara Spalinger,  
vice presidente

## Ridefinire le priorità

**L**e trattative attualmente in corso con le FFS riguardano l'evoluzione del sistema salariale. Un argomento che pone una serie di riflessioni fondamentali.

La prima è che lo stipendio deve permettere di vivere. In secondo luogo, lo stipendio dovrebbe riflettere la complessità del lavoro che si è chiamati a svolgere. Per misurarla, possiamo considerare, tra gli altri fattori, la durata della formazione necessaria, ma dobbiamo anche tener conto delle difficoltà poste dalle circostanze in cui il lavoro si svolge. Infine, dobbiamo considerare l'elemento unificante, costituito dal fatto che abbiamo un unico datore di lavoro, chiamato a garantire una certa equità di trattamento tra tutte e tutti i suoi dipendenti.

Quest'ultima considerazione pone una serie di domande molto difficili:

è effettivamente possibile procedere secondo criteri obiettivi e scientifici per valutare le funzioni, senza lasciarsi influenzare da giudizi di valore condizionati dallo spirito dei tempi? È solo colpa del mercato del lavoro se non si riesce a reclutare personale a sufficienza, oppure vi sono anche altri fattori? Come deve essere strutturata una progressione salariale? Come sempre, il diavolo si cela nei dettagli. Il SEV è obbligato a trovare soluzioni con le FFS. Dobbiamo però constatare che su queste questioni concrete vi sono importanti divergenze. Da parte nostra, siamo convinti della necessità di una certa equità interna, che scongiuri differenze, a parità di formazione e di lavoro, a seconda della divisione nella quale si è impiegati. Occorre poi che ogni collaboratrice e ogni collaboratore condivida la propria collocazione in questo sistema. Ciò

presuppone una certa trasparenza, che permetta di paragonare tra loro le progressioni salariali e giustificare le eventuali differenze. E infine, questa evoluzione deve essere concepita in modo da permettere al sistema salariale di funzionare anche tra qualche anno. Riconosciamo che le FFS devono affrontare il problema urgente dei macchinisti P e siamo disposti a collaborare per risolverlo. Una volontà delle FFS di includere questa urgenza nel sistema equivarrebbe però ad una forzatura tale da minarne la credibilità. A questo punto, saremmo costretti a chiedere quanto il CEO Vincent Ducrot ha proclamato: una ridefinizione delle priorità. Vista la situazione in cui ci troviamo e le profonde incertezze sulle sue possibili evoluzioni, questa sarebbe l'opzione più corretta e, soprattutto, più comprensibile per tutte e tutti gli interessati.

### Personale treno

Mancano più di 100 posti a tempo pieno tra gli assistenti alla clientela.

3 e 10

### FFS Cargo

Una cinquantina di macchinisti in meno a Briga e Arth Goldau

4

### Pensione

Rafforzare l'AVS senza innalzare l'età di pensionamento delle donne

6

## Non lesinare sugli aiuti

Per evitare che la crisi attuale si trasformi in una recessione duratura, è essenziale che lo Stato non lesini sulle misure di sostegno all'economia, dando priorità alla garanzia dei salari e al mantenimento dei posti di lavoro. Ciò riguarda la Confederazione, ma anche i Cantoni: hanno capacità finanziarie molto significative, come dimostra un'analisi dettagliata dei loro bilanci 2021 presentata dall'Unione sindacale svizzera (USS). Prima della crisi, i Cantoni avevano un patrimonio netto di 40 miliardi. Risparmiare sulle spese o ridurre le imposte sulle società è un errore. Al contrario, i Cantoni devono rafforzare la loro azione e svolgere appieno il loro ruolo di stabilizzatori: la situazione straordinaria richiede una reazione straordinaria da parte loro.

## Camion sul Sempione

Il Canton Vallese rafforza i controlli dei camion al Sempione. Ciò riduce i rischi sulla strada del passo e protegge le persone e l'ambiente. Che il Sempione resti l'ultimo passo attraverso il quale è possibile trasportare merci pericolose, è una spina nel fianco per l'Iniziativa delle Alpi. In Parlamento è pendente una mozione di Isabelle Pasquier, consigliera nazionale e membro del Consiglio dell'Iniziativa delle Alpi, per un migliore monitoraggio di questi trasporti di merci pericolose. Inoltre, considerate le numerose infrazioni alle norme di sicurezza, l'Iniziativa delle Alpi chiede che in tutto il paese sia controllato almeno un camion in transito dalla Svizzera su dieci.

## Fiducia sotto le scarpe

La fiducia dei consumatori svizzeri continua ad essere bassa. Lo rivela l'ultimo sondaggio della Segreteria di Stato dell'economia (SECO). Rispetto all'ultimo sondaggio i consumatori intervistati valutano in modo molto più negativo anche l'andamento dell'economia negli ultimi dodici mesi. La situazione del mercato del lavoro è percepita come molto sfavorevole, la sicurezza dei posti di lavoro. Peggiorata anche la percezione delle proprie finanze.



BLS

# Riconoscenza ritardata

**Chantal Fischer**  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Sono ormai settimane che i problemi di BLS fanno scorrere fiumi di inchiostro: sussidi illegittimi, partenze di alti dirigenti, errori nel progetto di risanamento della galleria del Lötschberg... Pure il SEV ha espresso numerose critiche, che ha poi potuto precisare in un colloquio durante il quale ha ribadito anche le sue rivendicazioni. Questo colloquio ha inoltre permesso di ottenere un emolumento per una settantina di accompagnatori e accompagnatrici della clientela.**

I team del controllo sporadico dei titoli di trasporto sono in genere diretti da uno o due capigruppo, che si assumono le responsabilità per l'operato del gruppo nei confronti della centrale di comando, dei superiori e, nei casi più critici, anche della polizia. Questi accompagnatori e accompagnatrici della clientela con responsabilità specialistiche beneficiano quindi di una classificazione salariale più elevata rispetto agli altri membri del team. Dal 2010, avviene però regolarmente che, a causa di assenze o di altre circostanze, altri membri del team debbano assumersi i compiti del capo, senza tuttavia ricevere una contropartita finanziaria. Il SEV ha sollevato la questione nell'ambito della revisione del panorama delle funzioni, chiedendo che queste colleghe e questi colleghi ricevessero un'indennità retroattiva per i loro impieghi in funzioni di capoteam.

### Chi la dura la vince

Per due anni, BLS ha continuato a rispondere alle richieste del SEV che il problema era noto e che sarebbe stato risolto nell'ambito di una nuova organizzazione. Il SEV non si è però lasciato imbonire, ripresentando con insistenza la propria rivendicazione finché, lo scorso ottobre, ha potuto ottenere una soluzione pragmatica: la settantina di accompagnatori e accom-

pagnatrici della clientela in questione riceveranno un'indennità retroattiva compresa tra 100 e 2000 franchi, a seconda del numero di impieghi quali capigruppo prestati negli ultimi cinque anni. «Questo importo non sarà evidentemente uguale per tutti, ma queste e questi dipendenti riceveranno almeno un riconoscimento più che dovuto per la loro disponibilità e flessibilità», commenta il segretario sindacale SEV Stefan Marti. «Nel frattempo, BLS ha proceduto a designare e formare un numero sufficiente di capigruppo, per cui il problema non dovrebbe più ripresentarsi», aggiunge. Nello stesso colloquio, è stato discusso anche il fatto che la messa a concorso di posti di accompagnatore/trice della clientela con responsabilità specialistica abbia richiesto funzioni a tempo pieno, escludendo i dipendenti a tempo parziale e penalizzando di fatto le donne. BLS ha riconosciuto la disparità di trattamento e si è impegnata per i concorsi futuri, laddove possibile, a rinunciare all'indicazione del grado di impiego.

### Diversi punti ancora aperti

Il SEV ha chiesto un incontro con i vertici di BLS, dopo aver constatato importanti tensioni nei rapporti reciproci, a causa della reiterata chiusura nei confronti di ogni richiesta di trattativa salariale, delle indennità percepite in eccesso e delle dimissioni di dirigenti di primissimo piano che vi hanno fatto seguito e dei problemi al cantiere del Lötschberg. A inizio novembre, è così stato ricevuto dal CEO Dirk Stahl e dal capo del personale Horst Johner, mentre purtroppo nessun membro del consiglio di amministrazione ha ritenuto necessario di partecipare alla riunione.

Il SEV ha innanzitutto voluto chiarire come BLS intende porsi in futuro nei confronti dei rapporti con i partner sociali. «Si è trattato di un colloquio molto aperto e costruttivo, in cui BLS ha assicurato di voler coinvolgere i partner sociali in misura maggiore e ovunque sia possibile», sottolinea il segretario sindacale SEV Michael Buletli.

### Presentate chiare rivendicazioni

Il SEV ha approfittato di questa occasione per ribadire ai vertici di BLS ancora una volta le sue chiare rivendicazioni:

- fermare tutti i provvedimenti nei confronti del personale derivanti dal programma «Best Way».
- evitare ogni misura di risparmio sul personale a causa dei rimborsi dovuti a seguito della questione dei sussidi.
- rinuncia al pagamento di bonus alla direzione.
- rinuncia al pagamento ulteriore dello stipendio al CEO dimissionario.
- nessuna esternalizzazione senza CCL e coinvolgimento del SEV.

«Siamo ottimisti in merito all'evoluzione dei rapporti tra le parti sociali a seguito dei cambiamenti nella direzione», conclude Michael Buletli. Il 18 novembre si è inoltre svolto un incontro con il direttore di BLS Navigazione, Claude Merlach, sul progetto di esternalizzazione «Navigo», che prevede di affidare il settore ad una filiale espressamente costituita. Secondo BLS, in futuro il personale non dovrebbe più essere assoggettato al CCL BLS, ma a un regolamento emesso unilateralmente da BLS. Il SEV intende però consultare i propri membri della navigazione BLS al riguardo.

## Cantiere Lötschberg

Il risanamento della galleria del Lötschberg deve affrontare seri problemi a seguito della richiesta del gruppo edile Marti, incaricato dei lavori, riguardante superamenti di spesa dell'ordine di decine di milioni di franchi. Questi sorpassi sarebbero motivati dalla necessità di procedere a scavi più ampi e di posare quantitativi superiori di cemento rispetto a quanto inizialmente calcolato. BLS vuole però contenerli al minimo, ridimensionando il progetto. L'ultima parola spetta ora all'ufficio federale dei trasporti. La questione è divenuta pubblica quando un collaboratore o una collaboratrice ha trasmesso ai media alcuni documenti interni. BLS ha reagito con irritazione a questa fuga di notizie e ha posto al personale interessato un ultimatum, comunicando in intranet di essere in grado, grazie ad un'analisi dei dati, di restringere la cerchia dei possibili responsabili della comunicazione ai media. Il SEV non è in grado di pronunciarsi sul procedimento, almeno sin quando non sarà a conoscenza di tutti i fatti, compresa la motivazione che ha spinto il collaboratore o la collaboratrice ad agire in questo modo.

## Assemblee online

Nonostante le difficoltà di questo particolare momento, il SEV tiene moltissimo a mantenere i contatti con i propri membri e poterne recepire le richieste. Il comitato centrale VPT / LPV BLS si è pertanto riunito lo scorso 10 novembre via zoom per discutere vari temi d'attualità.

Il giorno seguente, pure online, si è poi svolta

l'assemblea generale della sezione VPT-BLS che, oltre a discutere dell'attualità, ha evaso anche le questioni statutarie, eleggendo tra l'altro Daniel Eggenberger in comitato, dove riprenderà la funzione di cassiere da Ueli Bieri, che è stato ringraziato per il lavoro svolto in diversi anni di assidua militanza.

ACCOMPAGNAMENTO TRENI

# «Assistenti clientela: mancano oltre 100 posti presso FFS»



Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**La carenza di personale presso le FFS non riguarda solo i macchinisti. Il SEV lo denuncia da tempo. Secondo la ZPV mancano più di 100 posti a tempo pieno tra gli assistenti alla clientela. In base a un recente sondaggio della ZPV, ciò si riflette sulla riduzione del doppio accompagnamento.**

Ralph Kessler, il nuovo presidente centrale della ZPV, si batte per il doppio accompagnamento del treno (vedi il suo ritratto in ultima pagina). Jürg Hurni, segretario sindacale SEV, non è soddisfatto dei risultati del recente sondaggio della ZPV sul rispetto del doppio accompagnamento. «Abbiamo ricevuto più di 200 segnalazioni di treni nel traffico a lunga percorrenza dove era previsto un doppio accompagnamento, ma dove era presente un solo capo treno. Questo è inaccettabile! Ciò ha un impatto sulla sicurezza dei pas-

seggeri perché un ferroviere da solo non può garantire adeguatamente la sicurezza dei passeggeri. In alcune stazioni, a seconda della curva, è semplicemente impossibile vedere l'intero treno se si è da soli. E quando un treno è lungo più di 400 metri, cosa si può realmente vedere?»

**Anche dopo le 22.00**

C'è la sicurezza dei passeggeri, ma anche quella degli assistenti alla clientela. Jürg Hurni ricorda che con l'introduzione del progetto KB 2020 (Kundenbegleitung 2020, assistente alla clientela 2020) le FFS avevano garantito il doppio accompagnamento sui treni a lunga percorrenza dopo le 22.00 e sulle tratte ritenute problematiche: «Ma il sondaggio della ZPV dimostra che queste promesse non vengono mantenute. La carenza di personale è così grande che i distributori non hanno altra scelta che separare le coppie per poter garantire la presenza di almeno un capo treno ovunque. A conti fatti mancano oltre 100 posti al 100%

nella funzione di assistenti alla clientela. Attualmente le FFS stanno facendo del «bricolage». La mancanza di pianificazione delle nuove leve è evidente in questo settore, così come lo è tra i macchinisti. La differenza è che senza il personale di locomotiva il treno non circola. Ma con un solo ferroviere, le FFS fanno fronte al problema in tutta fretta».

**Un problema ricorrente**

Jürg Hurni mette la questione in prospettiva. Non è una novità, dato che nel 2009 «abbiamo negoziato l'introduzione del doppio accompagnamento integrale. Prima sui treni caratterizzati da criticità, per poi generalizzarla aumentando l'organico di 125 impieghi entro il 2014».

Il doppio accompagnamento integrale è stato attuato, ma non sempre è stato possibile mantenerlo. Il SEV e la ZPV hanno rimesso sotto pressione le FFS, in particolare per garantire un doppio accompagnamento sui treni critici e su quelli dopo le 22.00 nel traffico a lunga per-

correnza. «Certo è comprensibile che ci siano situazioni eccezionali in cui non si possa applicare il doppio accompagnamento, ma qui il problema è chiaramente strutturale», continua Jürg Hurni. Insomma, il problema è ricorrente. Nel 2013 le FFS hanno voluto indebolire le regole esistenti per il doppio accompagnamento, legandole, ad esempio, al numero di passeggeri. Con l'introduzione della KB 2020, quasi due anni fa, il concetto di accompagnamento è stato completamente cambiato. «Di fatti il loro piano era che il doppio accompagnamento non sarebbe stato più garantito su tutti i treni a lunga percorrenza. «Questo progetto prevedeva di non più garantire il doppio accompagnamento su tutti i treni a lunga percorrenza. Ci è stato promesso che sarebbero stati rafforzati i controlli su alcune tratte, come pure l'invio di personale aggiuntivo di agenti del treno, oltre a una maggiore flessibilità nella pianificazione. Il risultato è stato un altro: non abbiamo visto un solo

equipaggio rafforzato sul traffico a lunga percorrenza. Come già detto, dopo le 22.00 alcuni treni o quelli che presentano delle problematiche, non beneficiano di un doppio accompagnamento». Con KB2020, le FFS volevano poter utilizzare il personale del traffico regionale per il traffico a lunga percorrenza e viceversa.

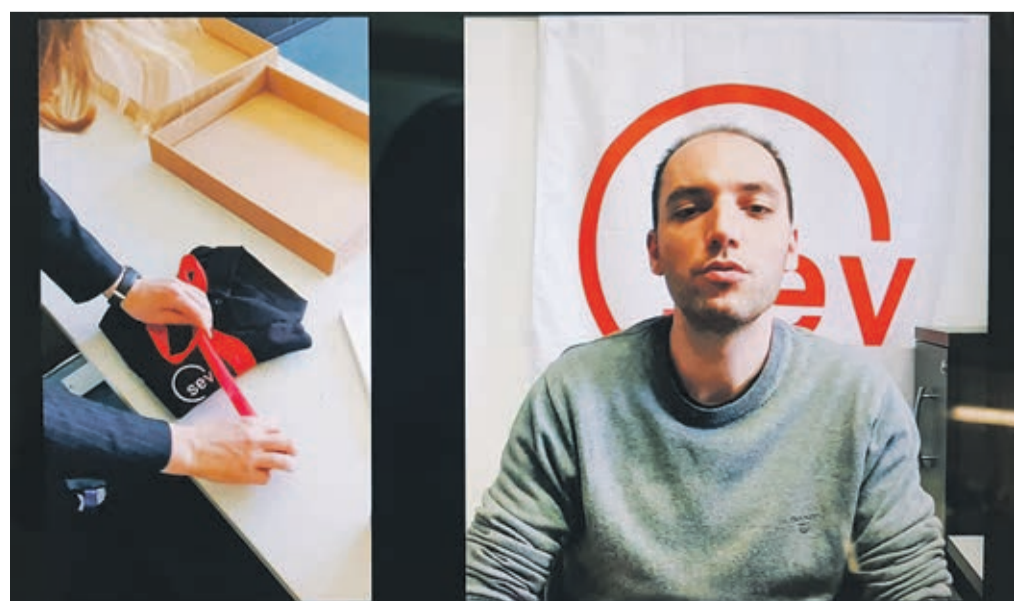
«Per il momento, questa riorganizzazione è un fallimento, come del resto avevamo temuto durante la fase di consultazione. Per sopperire alla mancanza di personale c'è solo una soluzione: assumere. E per fare questo, bisogna rendere il lavoro più attrattivo. Al momento è proprio il contrario, poiché il personale treno è sempre più stufo e perde la fiducia nella direzione», critica Jürg Hurni.

All'inizio di dicembre si terrà un incontro con i dirigenti di KBC. «È una questione prioritaria. I rapporti ricevuti attraverso il sondaggio della ZPV mostrano che la situazione è molto critica e che le FFS devono trovare delle soluzioni».



Vittoria per **le polo ai TPG!** Dopo un anno di riunioni, lettere alla direzione e al consiglio di amministrazione, petizioni e sondaggi, e persino un video del sindacato pronto a fornire la sua polo (foto) se necessario, il lavoro del SEV ha finalmente dato i suoi frutti: la comoda polo sarà finalmente reintegrata nell'offerta di abbigliamento professionale! Niente più camicia e cravatta obbligatorie. La mobilitazione dei colleghi avrà avuto ragione di questa decisione unilaterale della direzione, andata contro la loro volontà.

Piove sempre sul bagnato. La crisi pandemica ha lasciato tracce dolorose nell'economia svizzera. La disoccupazione è aumentata di circa 4 punti percentuali. **I redditi inferiori a 4'000 franchi-subiscono le perdite maggiori** e i posti di lavoro sono maggiormente a rischio. Occorrono rapidamente misure di stabilizzazione per evitare altri licenziamenti. Chi ha un orario di lavoro ridotto deve ricevere un'indennità salariale completa. E la protezione della salute sul posto di lavoro deve essere migliorata.



**JÜRIG HURNI** risponde

## Quarantena: quali regole?

**Un dipendente delle FFS è stato messo in quarantena due volte. L'azienda voleva che il secondo fosse a suo carico. Il SEV ha potuto correggere il tiro?**


Con la crisi del coronavirus, i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici sono sotto attacco, spesso ingiustificati. La questione delle regole sulla quarantena è ricorrente.

La situazione di Gianni è interessante. Quest'estate è andato in vacanza all'estero e il paese in cui soggiorna è stato messo, durante la sua permanenza, nella lista rossa dei paesi a rischio. Di conseguenza, non è responsabile della situazione e la sua quarantena è a carico del suo datore di lavoro. Sarebbe stato diverso se si fosse recato in un'area a rischio sapendo che al suo ritorno sarebbe stato messo in quarantena.

Manco a dirlo, Gianni ha dovuto di nuovo mettersi in isolamento perché sua moglie è risultata positiva al Covid-19. La

sua gerarchia ha ritenuto che, essendo la seconda quarantena dell'anno, era a carico di Gianni. Quindi avrebbe dovuto prendersi un po' di tempo libero. Giudicando questa situazione ingiusta visto che la quarantena è imposta, Gianni ha voluto saperlo con certezza e si è rivolto al SEV. Abbiamo potuto discutere la situazione con l'HR delle FFS, che ha dato ragione a Jean. Il numero di quarantene non ha un ruolo nel determinare chi debba sopportarne le conseguenze.

Il SEV difende gli interessi dei suoi membri e Gianni ha potuto approfittarne. Questo non vale solo per la pandemia di coronavirus: che si tratti di orari di lavoro, salari, misure disciplinari o del vostro CCL, il SEV è a tua disposizione.

 [FAQ sul coronavirus sul nostro sito sev-online.ch](https://sev-online.ch)

Hai domande sui tuoi diritti legati alla crisi sanitaria o ad altre questioni? Scrivici a [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

ELVETINO

# Qualche certezza in tempi di tanta incertezza

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Le parti sociali hanno trovato un accordo: i dipendenti della gastronomia ferroviaria di Elvetino rinunciano agli aumenti salariali per il 2021 e, in compenso, riceveranno lo stipendio pieno anche durante i periodi di lavoro ridotto, il riconoscimento dei tempi di percorso e un prolungamento delle attuali condizioni. L'ultima parola spetta ora ai membri del sindacato di Elvetino.**

L'accordo tra le parti sociali - SEV, Unia ed Elvetino - è stato trovato lo scorso 3 novembre: l'aumento degli stipendi base, contemplato dal verbale di trattativa sul contratto collettivo di lavoro (CCL) 2017, sarà sospeso per il 2021. L'evoluzione salariale verrà quindi rallentata di un anno, ma in compenso la durata minima del CCL verrà pure prorogata di un anno, ossia sino a fine 2023.

## Nessuna differenza salariale durante il lavoro ridotto

SEV e Unia hanno inoltre trovato un accordo sull'indennità di lavoro ridotto. Questo dispositivo interverrà probabilmente a metà novembre, secondo le disposizioni del canton Zurigo. La differenza salariale che ne deriverà verrà compensata da Elvetino per almeno sei

mesi. In altre parole, i dipendenti di Elvetino continueranno a ricevere lo stipendio intero come da contratto anche durante i periodi di lavoro ridotto.

L'ultimo punto in discussione concerneva i tempi di percorso dal treno ai locali di pausa, che non venivano sin qui riconosciuti come tempo di lavoro. Questa situazione viene modificata dal recente accordo, con un riconoscimento suddiviso in due tappe: la prima per il cambiamento d'orario 2021/2022, mentre la seconda dovrebbe seguire l'anno successivo. Elvetino garantirà che l'introduzione di questi tempi di percorso avvenga senza penalizzare dipendenti o sedi di lavoro.

## Un buon risultato ottenuto in una situazione difficile

Considerato come questo anno di pandemia penalizzi anche la gastronomia ferroviaria, il risultato di questa trattativa va valutato positivamente. Mario Schmid, segretario sindacale del SEV che si occupa del settore, è soddisfatto: «siamo consapevoli che in questi tempi difficili anche il personale debba dare il proprio contributo. Rinunciare all'aumento salariale fa sicuramente male, ma per noi era importante evitare peggioramenti per il personale. Questa eventualità ha potuto essere scongiurata con il riconoscimento dello stipendio intero durante il lavoro ridotto». La proroga

del CCL dà inoltre maggiori certezze in questo periodo caratterizzato da molta insicurezza e, infine, «il riconoscimento dei tempi di percorso costituisce a medio termine un valore aggiunto per i dipendenti di Elvetino», commenta Mario Schmid.

## Assemblea poco convenzionale

Il consiglio d'amministrazione di Elvetino ha già approvato il risultato delle trattative. Adesso la palla è nel campo del personale. Il SEV lancia pertanto un appello ai propri membri di Elvetino affinché si esprimano entro fine novembre. «Da parte nostra, il risultato ci sembra soddisfacente, per cui raccomandiamo senz'altro ai nostri membri di accettarlo», puntualizza Mario Schmid. Siccome la situazione sanitaria, a seguito della pandemia da Covid, non permette di convocare un'assemblea, la votazione avverrà in forma digitale. I membri del SEV e di Unia hanno ricevuto un video tramite il canale di messaging «Telegram», in cui viene spiegato il risultato delle trattative. Tramite lo stesso canale, i membri hanno anche la facoltà di votare. «Si tratta senz'altro di un procedimento nuovo per tutti, ma sono fiducioso che i nostri membri sapranno utilizzarlo e apprezzare la possibilità di esprimersi anche in questi particolari frangenti», conclude Mario Schmid. Riferiremo senz'altro del risultato.



ARTH GOLDAU E BRIGA: MACCHINISTI IN MENO

## Tagli di impieghi presso FFS Cargo: fretta discutibile



Per il SEV il settore Cargo non va indebolito

**SEV** Soppressione di 49 posti di macchinista ad Arth-Goldau e Briga. Con la messa in esercizio della galleria di base del Ceneri a dicembre e il completamento della NTFA, sorgono interrogativi sul futuro del deposito di Goldau. C'era da aspettarselo ed era noto a tutte le parti interessate. Per il sindacato del personale dei trasporti SEV, la decisione di chiuderlo è tuttavia precipitosa e discutibile. A inizio anno, durante una visita nella regione, l'allora CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin aveva assicurato che il deposito di Goldau avrebbe mantenuto tutta la sua ragione di essere. La comunicazione aveva suscitato un grosso sospiro di sollievo, in quanto smentiva le voci di chiusura del deposito, tranquillizzando così i dipendenti che qualche anno prima avevano dovuto trasferirsi da Erstfeld a Goldau.

## Inversione di rotta

Qualche mese dopo, arriva una nuova inversione di rotta: i CEO delle FFS e di FFS Cargo sono stati sostituiti e, improvvisamente, le direttive della divisione Infrastruttura non dovrebbero più permettere le fermate a Goldau. «Sorgono inevitabilmente delle domande. A quanto pare manca la pazienza di verificare lo svolgimento dell'esercizio nell'ambito del regolare funzionamento delle opzioni della NTFA», afferma il segretario sin-

dacale SEV Philipp Hadorn, che cura le relazioni con Cargo.

Il 9 novembre 2020, a margine di un incontro al vertice chiesto dal SEV per discutere le esagerate richieste di risparmio presentate da FFS Cargo, la direzione aveva esposto alla delegazione SEV anche le nuove prospettive per il deposito di Goldau. Il SEV ha immediatamente chiesto la convocazione di una tavola rotonda. «Il nostro obiettivo è di valutare possibili alternative e se le misure prospettate sono realmente efficaci», spiega Philipp Hadorn. Il SEV ha quindi presentato un lungo elenco di domande, che ha evidentemente generato ritardi nel coordinamento della tavola rotonda da parte di FFS Cargo. «Per il SEV, una cosa è chiara: l'attività di trasporto merci non deve essere compromessa dalle esigenze operative di Infrastruttura, a spese di FFS Cargo e dei suoi collaboratori», sottolinea Hadorn. «Non è un caso che, solo poche settimane fa, il nuovo CEO delle FFS abbia ordinato una sospensione di questo progetto. Questa decisione rischia di minare la grande fiducia in Vincent Ducrot. Il coraggio di correggere decisioni sbagliate può però permettere ad un manager di ripristinare la fiducia. È quanto ci auguriamo anche per i dipendenti di Cargo, già tormentati a sufficienza» precisa Hadorn.

La questione non finisce qui.



Unisciti a noi  
su Facebook!



www.facebook.com/  
verkehrsgewerkschaft



La motonave «Diamond» lascia gli ormeggi sul Lago dei Quattro Cantoni. Il cielo è blu, ma il personale sta affrontando il cupo tempo finanziario dovuto all'epidemia di Covid-19

## NAVIGAZIONE SUL LAGO DEI QUATTRO CANTONI

# La SGV soffre di Covid-19

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**La società di navigazione del lago dei quattro cantoni (SGV) sta soffrendo per le conseguenze finanziarie della pandemia, che non risparmiano neppure il personale.**

Lucerna, ore 9 e 12: due dei quattro membri dell'equipaggio della motonave «Diamant» spingono a terra la passerella, chiudono il parapezzo della nave e mollano gli ormeggi, mentre in cabina Andy Brügger lancia un segnale con la sirena. L'avveniristica nave, costruita dal cantiere navale Shiptec di proprietà della società, solca sempre più velocemente le scintillanti onde della baia. La nebbia si dirada e lascia spazio ad un cielo sempre più azzurro: tempo ideale per una gita sul lago. Il capitano ha però contato solo 94 passeggeri, ripartiti sui cinque ponti che possono accoglierne 1100. «Le frequenze sono crollate brutalmente rispetto al 2019», si rammarica il 38enne, che ha iniziato alla SGV 14 anni fa come marinaio e bigliettaio. Per 12 anni, ha fatto parte del comitato della sezione SEV-VPT SGV, quattro dei quali come vicepresidente. Navigare con la «Diamant», varata tre anni fa, gli piace molto, per il suo motore ibrido che permette di risparmiare gasolio e per l'elica di prua, che rende più facile l'attracco a Weggis con il vento laterale. 70 passeggeri sbarcano a Vitznau. Molti di loro viaggiavano probabilmente con un abbonamento generale e ora saliranno sul Rigi. La «Diamant» sembra proprio vuota. Nei due ristoranti di bordo, alcuni passeggeri si godono la magnifica vista. Una volta seduti e compilato il modulo di tracciamento, possono togliersi la mascherina, obbligatoria in tutti gli altri spazi della nave, anche per il personale.

Chiediamo ad Andy Brügger come abbia vissuto il periodo di chiusura dal 21 marzo al 5 giu-

gno, quando praticamente tutto il personale era a casa o lavorava a orario ridotto. «Per certi versi, è stato anche un bel momento, ma molto impegnativo, per via dei nostri due figli di 8 e 10 anni, che seguivano la scuola da casa». Il taglio del 10% dello stipendio era sopportabile, «perché anche noi avevamo bisogno di meno». La SGV ha parzialmente accolto la richiesta di SEV di riconoscere un supplemento sull'indennità di lavoro ridotto dell'80% del salario.

A Beckenried, la nave inverte la rotta. Prima di passare i comandi alla collega, Andy Brügger disinfetta accuratamente leve, pulsanti e superfici di contatto. «Il nostro dispositivo di protezione funziona: quando ho preso il virus, nessuno dei miei colleghi o delle mie colleghe si è ammalato». Prima di imbarcarsi, avevano chiesto a Michel Scheurer, responsabile dei servizi di navigazione, come si è sviluppata l'attività dopo che il Consiglio federale ha revo-

### La situazione sugli altri laghi svizzero-tedeschi

«Tutta la navigazione sarà chiamata ad affrontare un futuro difficile», valuta Michael Buletti, il segretario sindacale SEV responsabile del settore. In molte compagnie, le ingenti perdite finanziarie rischiano persino di compromettere la sopravvivenza, se non riceveranno in tempi brevi gli aiuti federali stanziati per il turismo.

A causa dell'attuale situazione pandemica, mancano i turisti stranieri e sono state soppresse le corse speciali e gli eventi gastronomici. Le compagnie di navigazione hanno anticipato il passaggio all'orario invernale; la Untersee und Rhein, la SBS (Lago di Costanza) e la compagnia del Lago di Bienna hanno sospeso completamente la loro attività. In diverse aziende è stato introdotto il lavoro ridotto e molte hanno sospeso le misure salariali per il 2020.

Anche se la situazione del 2021 rimarrà diffici-

cato, il 6 giugno, il divieto di viaggi turistici. «Abbiamo gradualmente aumentato l'offerta, arrivando a svolgere circa il 90% delle corse dal 4 luglio. Sino al 6 luglio, quando è stato introdotto l'obbligo di portare la mascherina sui trasporti pubblici, la capacità dei battelli era stata ridotta al 50%. In alcune belle giornate, abbiamo raggiunto questo limite, per cui abbiamo fatto ricorso a battelli supplementari. In seguito, ci siamo resi conto che l'obbligo di indossare le mascherine anche sui ponti esterni ha indotto molte persone a rinunciare. Oggi la gente sembra abituata a indossare la mascherina, ma in luglio e agosto, quando normalmente realizziamo il 45% della nostra cifra d'affari, la frequenza di clienti svizzeri è rimasta al di sotto delle aspettative».

#### Mancano gli ospiti stranieri

La mancanza di ospiti stranieri ha inoltre generato un calo del 30% delle frequenze. «Questi ospiti hanno escursioni programmate, che svolgono anche in caso di maltempo, fornendoci una solida occupazione di base», spiega il comandante. Occupazione che viene a mancare in particolare durante l'orario invernale, in vigore dal 18 ottobre e che è stato ridotto di circa il 15% rispetto all'anno precedente. Scheurer pensa che gli ospiti europei potrebbero aumentare di nuovo dall'estate 2021, ma teme che quelli provenienti da regioni più lontane, come l'Asia (che hanno rappresentato circa il 10% degli ospiti nel 2019) e gli USA ritorneranno solo a partire dall'autunno, a dipendenza dell'evoluzione del traffico e delle tariffe aeree.

#### 50 % di passeggeri in meno rispetto al 2019

La seconda ondata ha di nuovo azzerato le corse speciali. «Il limite deciso dal Consiglio federale il 23 ottobre di 50 persone per evento ha portato all'immediato annullamento della metà dei viaggi prenotati», afferma Scheurer. «Abbiamo cancellato tutte le corse speciali fino a fi-

ne novembre, perché non più redditizie ed entro il 26 novembre dovremo decidere l'offerta di dicembre».

Per il 2020, la SGV prevede un calo del 50% dei passeggeri e degli introiti rispetto al 2019 e una perdita di poco inferiore ai 10 milioni di franchi. Poiché dispone di riserve, accumulate negli ultimi anni, può sperare in aiuti federali solo per la linea Lucerna-Bürgenstock, gestita dal 2018 dalla SGV Express SA, una società separata che non dispone di riserve. Il 50% di questi aiuti dovrebbe essere pagato dai cantoni Lucerna e Nidvaldo.

Per risparmiare, la SGV ha rinviato l'entrata in vigore dell'orario primaverile 2021 da metà aprile al 1° maggio. In estate, circolerà un piroscafo in meno e vi sarà una riduzione dell'offerta del 15%. Su tutto l'arco dell'anno, l'offerta sarà ridotta del 20%.

#### Conseguenze sul personale

Nel 2021, la SGV non intende assumere nuovi stagionali per la navigazione. Tre dei dodici stagionali del 2020 hanno ricevuto nuovi contratti a fine ottobre, mentre gli altri stanno cercando un altro lavoro, «anche perché nel 2020 hanno potuto lavorare meno di quanto sperato, a causa della Pandemia», dice il segretario sindacale SEV Toni Feuz. Il personale che, durante la stagione estiva, si occupa della vendita dei biglietti agli scali di Lucerna, Weggis, Brunnen e Flüelen e che normalmente riceve i contratti per l'anno successivo in ottobre, dovrà aspettare sino in primavera. Scheurer ci spiega come uno loro sia stato licenziato un mese prima e per fine dicembre siano previste altre tre disdette, oltre a un pensionamento che non sarà sostituito. Tavolago, la divisione ristorazione della SGV, ha invece emesso diversi licenziamenti. «La situazione è un po' diversa che nel settore della navigazione», spiega Michel Scheurer: «Sul mercato del lavoro, camerieri e cuochi possono essere reperiti più facilmente di capitani, piloti e motoristi. Per questo motivo, la direzione della SGV presta molta attenzione ad assicurare i posti di lavoro del personale di navigazione evitando il più possibile i licenziamenti. Ciò richiede tuttavia una certa flessibilità, ad esempio nel caso degli stagionali». Il licenziamento di un marinaio alla fine di ottobre dovrebbe così rimanere un'eccezione.

Le riduzioni di orario del 2020 fanno sì che parte dei 120 dipendenti del settore navigazione non avrà accumulato le ore supplementari che di solito compensano in inverno. Una buona pianificazione e l'approvazione del regime di lavoro ridotto da dicembre dovrebbero permettere un compenso adeguato. «Trovare una soluzione equa e soddisfacente per il maggior numero possibile di persone sarà una bella sfida», dice Toni Feuz. «Il blocco delle vacanze annunciato unilateralmente dalla SGV ha colpito duramente alcune persone. Il SEV avrà colloqui con la direzione della SGV, in cui spera di trovare buone soluzioni per tutti».

# USS «Rafforzare l'AVS»

Unione sindacale svizzera/ats

**L'AVS non va ridimensionata ma sviluppata. Lo afferma l'Unione sindacale svizzera (USS) criticando fortemente la decisione della Commissione della sicurezza sociale del Consiglio degli Stati di sostenere l'innalzamento a 65 anni dell'età pensionabile per le donne. Misura prevista nella riforma «AVS 21» presentata dal Consiglio federale.**

Con «AVS 21», la rendita annuale delle donne sarà di 1.200 franchi inferiore. Lo ha calcolato l'Unione sindacale svizzera che si è basata sulla pensione mediana del 2018. L'USS ricorda inoltre che già oggi le pensionate hanno una rendita di un terzo più bassa di quella degli uomini. Il progetto, inoltre, non contiene «nessuno dei miglioramenti necessari per le donne». Secondo Gabriela Medici, segretaria centrale dell'USS, ciò non è assolutamente accettabile. «Una riforma dell'AVS può avere successo solo e soltanto se risponde alle difficoltà specifiche che conoscono oggi le donne in materia di pensionamento, e se porta progressi significativi», ha dichiarato in una conferenza stampa tenutasi lo scorso 10 novembre a Berna.

## Rendite in «caduta libera»

L'USS deplora anche il fatto che le rendite delle casse pensioni siano «in caduta libera» da un decennio. «Se non cambiamo rotta, le pensioni continueranno a diminuire», ha ammonito Aldo Ferrari, vicepresidente del sindacato UNIA, citato nel comunicato. «Nei settori tipicamente femminili, rendite del secondo pilastro di soli 500-800 franchi al mese non sono rare», ha aggiunto Medici. Con delle pensioni così esigue non si può

vivere, sostiene. Medici insiste anche sul fatto che sono le donne ad essere le più svantaggiate. Oltre 140.000 pensionate hanno dovuto ricorrere alle prestazioni complementari (cfr. box).

## Previdenza offra «prospettiva di prosperità»

L'USS fa poi notare che allo stadio attuale la maggior parte dei lavoratori attivi rischia di ritrovarsi in pensione senza un reddito sufficiente. «Torneremo quindi al tempo in cui era normale che vecchiaia e povertà andassero di pari passo», ha detto il presidente dell'USS Pierre-Yves Maillard. La previdenza vecchiaia dovrebbe invece offrire «una prospettiva di prosperità per tutti», sostiene ancora il consigliere nazionale (PS/VD). Per l'USS, una diminuzione

nelle prestazioni sarebbe «un'assurdità economica», dato che implicherebbe un calo del potere d'acquisto per tutti. Maillard domanda poi che al termine della crisi attuale vengano concessi aumenti salariali.

«Negli ultimi anni c'è stata una stagnazione proprio durante un boom economico», ricorda il vodese. L'USS vorrebbe inoltre che almeno una parte degli utili della Banca nazionale svizzera (BNS) vengano versati all'AVS. La BNS dispone di 84 miliardi di riserve destinati alla futura distribuzione degli utili. «Costituzionalmente, questi soldi appartengono alla Confederazione e ai Cantoni, e sarebbero più che sufficienti per sostenere l'AVS invece di pianificare una riduzione delle prestazioni nel mezzo di una crisi», ha fatto notare Pierre-Yves Maillard.

## Povertà tra gli anziani: le donne maggiormente colpite

Da quasi 50 anni la Costituzione federale ha stabilito che le rendite AVS devono coprire le spese di sostentamento. Nel 2019, tuttavia, più di 140.000 donne hanno dovuto ricorrere alle prestazioni complementari dell'AVS. Tra gli uomini, questo numero è la metà rispetto a quello delle donne. Le più colpite sono le donne divorziate e le vedove. Più di una persona su dieci ha bisogno di prestazioni complementari al momento del pensionamento, e più dell'11% presso le donne. Ciò rappresenta un aumento - nel 2019 - del 5,7% presso le donne, mentre il tasso di prestazioni complementari (PC) per gli uomini è aumentato solo del 4,5%. Alla luce della situazione qui delineata e della precaria situazione delle donne in termini di pensionamento, per l'USS è chiaro che una riforma dell'AVS può avere succes-

so solo se affronta le difficoltà specifiche con cui le donne si confrontano quotidianamente in termini di pensionamento. La riforma dell'AVS non può prescindere dal rafforzare le rendite.

Una parte della politica sembra già aver archiviato le rivendicazioni dello Sciopero nazionale delle donne del 2019. Le donne hanno chiaramente ribadito che non se ne parla di un innalzamento dell'età di pensionamento da 64 a 65 anni. Non solo sono penalizzate nella vita attiva a causa della conclamata disparità salariale, ma le discriminazioni si protraggono anche al momento di andare in pensione. A causa dei tempi parziali, la loro situazione pensionistica delle donne risulta molto più fragile. I sindacati hanno accolto l'appello delle donne e respingeranno un aumento dell'età della pensione. frg



## INIZIATIVA

### Per vivere meglio la pensione

- ➔ Le pensioni AVS sono troppo basse, le rendite delle casse pensioni sono in caduta libera, gli affitti e i premi delle casse malati aumentano.
- ➔ Il modo migliore per ridurre gli arretrati delle pensioni delle donne è l'AVS.
- ➔ In Svizzera c'è denaro a sufficienza per delle pensioni dignitose – non solo per chi guadagna tanto.
- ➔ Chi ha lavorato tutta una vita merita una buona pensione.

Ecco perché è giunta l'ora di una 13esima mensilità AVS

**FIRMATE SUBITO!**

➔ Firmate online:



**AVS x13**  
Iniziativa popolare federale  
**Vivere meglio la pensione**  
Iniziativa per una 13esima mensilità AVS

I sottoscritti cittadine e cittadini svizzeri aventi diritto di voto chiedono, in virtù degli articoli 34, 136, 139 e 194 della Costituzione federale e conformemente alla legge federale del 17 dicembre 1976 sui diritti politici (art. 68 segg.) che:

La Costituzione federale è modificata come segue:  
Art. 197 n. 12

12. Disposizione transitoria dell'art. 112 (Assicurazione vecchiaia, superstiti e invalidità)

<sup>1</sup> I beneficiari di una rendita di vecchiaia hanno diritto a un supplemento annuo pari a un dodicesimo della loro rendita annua.

<sup>2</sup> Il diritto al supplemento annuo nasce al più tardi all'inizio del secondo anno civile che segue l'accettazione della presente disposizione da parte del Popolo e dei Cantoni.

<sup>3</sup> La legge assicura che il supplemento annuo non comporti né la riduzione delle prestazioni complementari né la perdita del diritto a tali prestazioni.

Sulla presente lista possono firmare solo aventi diritto di voto al livello federale nel Comune indicato. Chi appoggia la domanda deve firmarla personalmente. Chiunque si rende colpevole di corruzione attiva o passiva oppure altera il risultato della raccolta delle firme è punibile secondo l'articolo 281 e rispettivamente 282 del Codice penale.

Cantone:		NPA:		Comune politico:		
N°	Cognome, Nomi di proprio pugno e possibilmente in stampatello	Data di nascita giorno/mese/anno	Indirizzo via e numero	Firma autografa	Controllo lasciare in bianco	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Il Comitato promotore dell'iniziativa, composto dei seguenti promotori, è autorizzato a ritirare la presente iniziativa con decisione presa dalla maggioranza assoluta dei suoi membri aventi ancora diritto di voto:  
Alleman Gabriella, Friedheimstr. 3, 4600 Olten; Alleva Vania, Lerberstr. 30, 3013 Bern; Carobbio Giacinto Marina, Via Temporiva 28, 6533 Lumino; Chervet Denise, Kapellenstr. 10, 3011 Bern; Dannecker Annette, Bahnhofstr. 26, 8702 Zollikon; De Filippo Davide, Avenue d'Aire 36, 1203 Genève; Docourt Martine, Chemin du Pèze-Catéchisme 10, 2000 Neuchâtel; Ferrari Aldo, Rue de Famenan 30, 1446 Bâle; Grunder Roland, Ch. de l'Avenir 14, 1860 Aigle; Gysi Barbara, Markt-gasse 80, 9500 Wil; Heim Bea, Untere Kohliweidstr. 27, 4656 Stankirch-Wil; Jansen Ronja, Tischpöppelweg 7, 4402 Frenkendorf; Jaquet-Berger Christiane, Avenue de Béthusy 60, 1012 Lausanne; Maillard Pierre-Yves, Rue du Lac 34, 1020 Renens; Meyer Mattea, Untersträttweg 3, 8400 Winterthur; Mordini Patricia, Käfiggässchen 30, 3011 Bern; Münger Daniel, Baumgartenweg 27, 4142 Münchenstein; Nikolic-Fuss Sandrine, Bahnhofstr. 20, 9553 Bettwieser; Porchet Liloune, Avenue Louis-Vuillemin 26, 1005 Lausanne; Prelicz-Huber Katharina, Hardturmstr. 366, 8005 Zürich; Rebsamen Heidi, Zähringerstr. 3, 6003 Luzern; Rohrbach Samuel, Route de Rochefort 15, 2824 Vicques; Rösel Dagmar, Allmendstr. 14, 4515 Oberdorf SO; Tuti Giorgio, Bündlenweg 33, 4513 Langendorf; Weichelt Manuela, Obenwiler Kirchweg 17, 6300 Zug; Ziltener Kathrin, Baumgartenweg 38, 8854 Siebnen; Zimmermann Rolf, Hopfenweg 48, 3007 Bern

Il Comitato promotore dell'iniziativa provvederà per l'attestazione del diritto di voto.

Si attesta che i summenzionati \_\_\_\_\_ (numero) firmatari dell'iniziativa popolare hanno diritto di voto in materia federale ed esercitano i diritti politici nel Comune indicato. Il funzionario attestatore (firma autografa e qualità ufficiale):

Luogo:

Data:

Firma autografa:

Qualità ufficiale:

Bollo ufficiale

Publicata nel Foglio federale il 3 marzo 2020. Termine per la raccolta delle firme: 3 settembre 2021.

Pf. riprendere subito le liste anche se non complete a: Iniziativa per una 13esima mensilità AVS, casella postale 6494, 2500 Biel/Bienne 6. Ulteriori liste a: [www.AVSx13.ch](http://www.AVSx13.ch), 031 377 01 01, [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch)



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale dei trasporti

LPV

# Scambi con FFS Infra: una panoramica

FLUX 2020

## Premio per la mobilità

### Commissione centrale LPV

**Due volte l'anno abbiamo uno scambio di opinioni con i rappresentanti di FFS Infrastruttura, settore Design della rete, Impianti e tecnologia (NAT) e di ZFR. Di seguito una panoramica sui temi trattati nel corso dell'ultima riunione con i diversi responsabili**

#### Illuminazione dei cantieri e impianti di avvertimento

Su nostra sollecitazione, in futuro gli impianti d'avvertimento saranno posati in maniera tale che gli impianti di arresto d'emergenza si troveranno al massimo a 50 cm dal tracciato e le luci intermittenti ad almeno 120 cm di altezza dallo stesso.

In questo modo, nel caso di un arresto d'emergenza le luci di fermata rosse potranno essere riconosciute inequivocabilmente, nonostante le lampade girevoli lampeggianti.

Verrà poi ulteriormente chiarito come dovranno essere collocati i fari della vera e propria illuminazione delle aree dei lavori, affinché non abbiano ad abbagliare chi vi opera e noi.

#### Segnalazione dei tratti di rallentamento

Un tasto dolente di ogni incontro: da parte nostra lamentiamo sempre le tavole non girate correttamente e luci ancora lampeggianti riconoscibili lateralmente, anche se nel frattempo la situazione è migliorata. La nostra proposta di coprire i segnali non valevoli con un telo (sacco) è stata respinta, perché anche qui la procedura non potrebbe essere eseguita senza errori. (Vale a dire: chi non spegne le luci e non gira le tavole in maniera giusta, non lo farà nemmeno se deve coprirle....)

Da parte nostra continuiamo a raccomandare di ridurre notevolmente la velocità, quando si constatano segnali non posati chiaramente, e di informarne il capomovimento.

Per intanto non sembra esserci una soluzione migliore che insistere sul rispetto del processo e puntare sulla formazione. È stata oltretutto sollevata la questione se una simile segnalazione sia ancora al passo coi tempi.

Da qualche tempo, i segnali avanzati dei tratti di rallentamento reagiscono solo con un «Avvertimento», se la velocità con la quale

si entra nel tratto stesso è più elevata, il che ha creato incertezza. Questo cambiamento è stato comunicato a suo tempo da BLS al personale di locomotiva, ma non ai collaboratori delle FFS. In effetti, ogni caso dovrebbe essere segnalato come una erronea mancata reazione.

Abbiamo sempre insistito che solo regole chiare, semplici e uniformi aiutano a garantire la sicurezza. Da subito, i segnali avanzati devono reagire con «Avvertimento» in qualsiasi evenienza.

#### Isolazioni e balise non al segnale di appartenenza

A Lucerna, l'isolazione è stata posata circa dieci metri dietro il segnale d'entrata; se una manovra si avvicina troppo al segnale, questo viene annunciato immediatamente dal capomovimento come un «superamento del segnale», sebbene la composizione non abbia lasciato il territorio di stazione. La situazione è stressante psicologicamente per il personale che circola correttamente, cui incombe in più l'onere della prova. FFS Infrastruttura ha promesso che questa anomalia dell'impianto sarà eliminata il prima possibile.

Similmente, dopo lavori di trasformazione spesso le balise vengono collocate alcuni metri prima del segnale, ciò che può comportare una reazione della protezione automatica dei treni al passaggio dello stesso. In casi estremi, potrebbero verificarsi anche qui «casi di superamento di segnali», pur avendo fermato il treno poco prima del segnale principale in parola.

Sollecitiamo i nostri membri a comunicare qualsiasi constatazione di questo genere con un annuncio ESQ.

#### ETCS Level 1 LS, curve di frenatura

Per poter di nuovo circolare tranquillamente verso paraurti e segnali disposti su fermata, le curve di frenatura oggi troppo piatte andranno allineate con la curva di frenatura ZUB mediante adattamenti del software sul lato della tratta.

Nel corso del prossimo semestre, i parametri così adattati verranno testati in esercizio su alcune tratte nevralgiche. Se le corse di prova daranno esito positivo, a partire dalla primavera 2021 le correzioni saranno attuate sull'intera rete.

**Comunicato stampa** Fiesch ha realizzato in tempi record un nuovo hub per il trasporto ferroviario, l'autopostale e l'impianto di risalita. Questo impegno a favore dei passeggeri è stato ricompensato con un riconoscimento.

AutoPostale, l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e l'Associazione Traffico e Ambiente (ATA) hanno infatti conferito al comune di Fiesch il premio FLUX 2020, uno dei più importanti riconoscimenti per la mobilità in Svizzera.

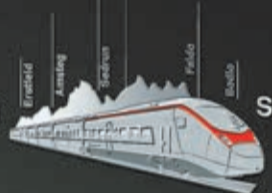
Giunto alla sua 14a edizione, il FLUX premia ogni anno un nodo d'interscambio considerato efficiente dal profilo operativo, che consente ai passeggeri di viaggiare nel modo più confortevole possibile.

La giuria composta da dieci esperte ed esperti svizzeri del trasporto pubblico effettua ogni anno una selezione sulla base di un tema chiave diverso.

Nel 2020 ha esaminato i nuovi nodi d'interscambio del traffico regionale e di rete celere. Il premio viene assegnato al comune responsabile della progettazione del nodo d'interscambio.

Quest'anno la statuetta d'oro del premio FLUX è stata consegnata alla località vallesana Fiesch.

### La costruzione svizzera del secolo nell'edizione speciale



## GOTTHARD 2016



**PREGIATO RETRO:**  
Numerazione progressiva incisa sul retro di ogni singolo pezzo



**SCATOLA DI PRESENTAZIONE:**  
L'orologio viene consegnato in un raffinato astuccio ed accompagnato da un certificato di autenticità



Con incisione della data d'inaugurazione sul lato della cassa dell'orologio

#### INTERESSANTI DETTAGLI

**L'EVENTO:** In omaggio all'inaugurazione del tunnel del San Gottardo

**L'EDIZIONE LIMITATA:** L'orologio da polso è numerato ed è in edizione limitata distribuita in tutto il mondo.

**INDICAZIONI IMPORTANTI:** La cassa dell'orologio è realizzata in pregiato acciaio inox. È dotata della funzione di cronometro e il quadrante mostra

un moderno treno rapido con la grafica delle diverse tappe di costruzione, mentre sulla cassa dell'orologio è incisa la data dell'inaugurazione.

**Prezzo: Fr. 199.80**  
o 3 rate mensili di Fr. 66.60 (+ Fr. 11.90 spedizione e servizio)  
Numero del prodotto: 578-FAN18.01



Diametro: ca. 4 cm

### In omaggio alla galleria ferroviaria più lunga del mondo

Grazie al forte dinamismo collettivo, dopo 17 anni di lavori, è nato un monumento lungo 57 chilometri, del quale noi svizzeri dobbiamo essere orgogliosi e che, nel cuore del nostro paese, unisce tutt'Europa: si tratta del tunnel ferroviario più lungo del mondo - la galleria di base del San Gottardo, inaugurata il primo giugno 2016.

Con l'orologio da polso „GOTTHARD 2016” vogliamo rendere debitamente omaggio a questa straordinaria costruzione svizzera del secolo. Il quadrante mostra un moderno treno rapido con la grafica delle diverse tappe di costruzione, mentre sulla cassa dell'orologio è incisa la data dell'inaugurazione. Approfitti di questa straordinaria occasione per assicurarsi un esemplare di questa speciale edizione limitata e distribuita in tutto il mondo.

#### Garanzia Soddisfatti o Rimborsati di 120 giorni

Per spedizione prima di Natale ordini per telefono oppure online al più tardi entro il 11.12.2020!

**BUONO D'ORDINE ESCLUSIVO**  
Termine di ordinazione: 4 gennaio 2021

No. di riferimento: 64243 / 578-FAN18.01

Sì, ordino l'orologio

“GOTTHARD 2016”

Desidero  fattura unica  rate mensili

Nome/Cognome Per cortesia, scrivere in stampatello

Via/N.

Cap/Città

E-mail

Firma

Telefono

**Trattamento dei dati personali:** Trova informazioni dettagliate sulla protezione dei dati alla pagina [www.bradford.ch/datenschutz](http://www.bradford.ch/datenschutz). La società The Bradford Exchange non Le invierà alcuna offerta per e-mail, telefono o sms. Può modificare sempre, in ogni momento, le Sue preferenze di contatto, mettendosi in comunicazione con noi all'indirizzo o al numero di telefono indicati a lato. Qualora non volesse più ricevere le nostre proposte neanche per lettera, La invitiamo a comunicarcelo via telefono, e-mail o tramite lettera.

[www.bradford.ch](http://www.bradford.ch)  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Per ordinare online  
no. di riferimento: **64243**

**B** Bradford Exchange  
Since 1973

Spedire subito a: The Bradford Exchange, Ltd.

Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

## COLPI DI DIRITTO

# Indagini interne all'azienda: ecco i vostri diritti



## Protezione giuridica SEV

Un venerdì pomeriggio, Peter riceve una e-mail dal suo capo che gli intima di presentarsi nel suo ufficio lunedì mattina. Il tono secco dell'e-mail, privo di qualsiasi indicazione sulle ragioni del colloquio, preoccupa Peter, che comincia a dubitare di aver fatto qualcosa di sbagliato e a temere eventuali rimproveri da parte del capo. Si chiede anche quali potrebbero essere le conseguenze di questo colloquio. Peter tenta così di procurarsi un aiuto da parte del suo sindacato, ma senza successo, dato che ormai è già venerdì sera. Il lunedì, si presenta quindi al colloquio carico di dubbi e

timori, che trovano purtroppo conferma: il capo gli comunica di essere stato informato da un collega che lui ha violato norme elementari di sicurezza e che viene pertanto licenziato e sollevato con effetto immediato dalle sue funzioni.

In questo articolo, esamineremo le regole da seguire nelle indagini interne all'azienda.

1) Tali indagini sono basate sul diritto del datore di lavoro di chiarire rimproveri e inconvenienti in relazione al rapporto di lavoro. Questo diritto diventa persino un dovere che incombe al datore di lavoro se, come nel nostro esempio, sono in gioco la sicurezza dei dipendenti o di terzi, oppure accuse di mobbing o di molestie. Simili doveri possono derivare da

disposizioni di diritto pubblico o dall'obbligo del datore di lavoro di tutelare la personalità dei suoi dipendenti.

2) Il dipendente è invece soggetto ad un dovere di lealtà nei confronti del datore di lavoro, che gli impone di fornire informazioni veritiere, complete e tempestive su tutti gli aspetti essenziali del suo lavoro. Il dipendente è quindi obbligato a sottoporsi a un'indagine interna e in particolare a un interrogatorio.

3) Per quanto riguarda i diritti procedurali che devono essere concessi dal datore di lavoro, occorre innanzitutto affermare il diritto del lavoratore accusato di essere ascoltato. Il dovere di sentire una persona minacciata di sanzioni per un compor-

tamento scorretto è uno dei principi fondamentali dello Stato di diritto e deve essere applicato anche nel rapporto di lavoro: sulla base del dovere di diligenza del datore di lavoro nei confronti del suo dipendente, del principio di parsimonia nell'esercizio dei diritti e del principio di buona fede. Il dovere di consultazione del datore di lavoro comprende anche il dovere di informare il dipendente in anticipo del sospetto che grava su di lui, in modo da permettergli di esprimersi concretamente in merito e preparare la sua difesa.

Su questo tema, varrebbe la pena leggere due sentenze del Tribunale federale: 4A\_419/2015 e 4A\_694/2015, che trattano proprio casi di licenziamento basati su sospetti, ossia casi in cui il datore di lavoro non ha basato la propria decisione su fatti accertati, ma solo su ipotesi. Nella prima sentenza, il Tribunale federale non ha escluso che il solo sospetto di una grave violazione dei doveri possa giustificare un licenziamento in tronco. Al datore di lavoro incombe tuttavia l'obbligo di un chiarimento approfondito, che comprende l'audizione del dipendente interessato. Se il datore di lavoro vi si sottrae, il licenziamento in tronco deve essere considerato ingiustificato.

Nel secondo caso, il Tribunale federale ha giudicato abusivo un licenziamento ordinario basato su di un sospetto. Stavolta però il problema non era dato dalla mancanza di un'audizione del dipendente, ma dall'insufficiente chiarimento del sospetto. Il datore di lavoro aveva infatti considerato solo una dichiarazione di una terza persona, che mancava oltretutto della necessaria affidabilità, omettendo ulteriori chiarimenti.

In questa seconda sentenza, il Tribunale federale ha dato ulteriori indi-

cazioni riguardanti i principi da rispettare nelle procedure di inchiesta interne, affermando che l'impiegato accusato deve poter beneficiare di garanzie simili a quelle contemplate dai procedimenti penali, come la possibilità di preparare la propria difesa, di ottenere assistenza legale e di presentare prove a discarico. Tuttavia, la procedura esatta che il datore di lavoro deve seguire deve sempre essere definita in base alle valutazioni fatte per ogni singolo caso.

Se il datore di lavoro dovesse basarsi esclusivamente sulla testimonianza in un collega di Peter per giustificare il suo licenziamento, si tratterebbe di un licenziamento basato su di un sospetto da considerare abusivo, in quanto emesso in violazione dell'obbligo di chiarire le circostanze. Inoltre, il datore di lavoro violerebbe il diritto di Peter di essere sentito, non informandolo in anticipo del motivo della citazione e impedendogli così di preparare una propria difesa. Infine, la tempistica adottata (avviso il venerdì pomeriggio per il lunedì mattina) gli impedisce anche di rivolgersi a un consulente legale. A questo punto, è importante ricordare che, nella maggior parte dei casi, i CCL garantiscono ai nostri membri e ai loro colleghi maggiori diritti procedurali. Ad esempio, essi hanno il diritto di essere accompagnati non solo nei casi in cui il colloquio può concludersi con un licenziamento, ma anche ai colloqui motivati da accuse minori, suscettibili di sfociare tutt'al più in un semplice avvertimento. (Cfr. ad esempio l'articolo 39 e l'articolo 41 capoverso 5 del CCL quadro delle aziende di trasporto pubblico del canton Vaud; nel caso delle FFS, questo diritto deriva dall'articolo 11 della legge federale sulla procedura amministrativa LPA).

## Pensionati

**Pranzo di Natale**  
Annullato

Il Comitato della sezione PV Ticino e Moesano ha deciso a malincuore di annullare il pranzo di Natale previsto il 1. dicembre prossimo a Capolago, presso il Ristorante Svizzero. Tenuto conto dell'aumento esponenziale dei contagi Covid-19 e considerando la salute di tutti una priorità assoluta, il Comitato ha preso la decisione di rinunciare all'evento. Un augurio a tutti e a tutte di restare in salute!

## Donne

**Giornata di formazione**  
Annullata

Esattamente come la Giornata della migrazione, anche la Giornata di formazione delle donne, che avrebbe dovuto svolgersi il 20 novembre, è stata annullata a causa della situazione sanitaria e del repentino aumento dei contagi.

## Gioventù

**26-27.11**  
Incontro a distanza

La commissione giovanile si riunisce a Berna per pianificare il nuovo programma annuale per il 2021. Tenuto conto della situazione pandemica, i lavori si svolgeranno via digitale. Chi fosse interessato a partecipare deve rivolgersi a gioventu@sev-online.ch

## Formazione

**Corsi Movendo**  
Annullati

Come misura precauzionale per la salute, tutti i corsi di formazione SEV sono stati cancellati fino alla fine dell'anno. Per i corsi del 2021 è possibile registrarsi online su sev-online.ch o contattare il nostro servizio di formazione chiamando il numero 031 357 57 57 o via e-mail: formation@sev-online.ch. La protezione della salute resta una priorità per tutti.

## COMMISSIONE CENTRALE RPV

## Gli effetti del Covid-19

**Servizio stampa RPV FFS:** il mattino del 9 novembre 2020 è previsto un incontro tra FFS Cargo e la comunità di trattative, per conoscere le future esigenze di Cargo. **FFS Cargo:** Abbiamo preso nota di alcune novità. È stato possibile siglare due nuovi contratti di trasporto (Victorinox e materiale di scavo delle torri Pont-Rouge a Ginevra). La crisi da coronavirus e la difficile congiuntura economica hanno portato a un forte calo del volume di trasporti. Questo tuttavia ha ripreso vigore a settembre, grazie a un positivo cambio di tendenza. Ora si tratta di mantenere le cifre recuperate. FFS Cargo è confrontata con una importante diminuzione del fatturato e si trova in una situazione finanziaria piuttosto seria. Per tale ragione, le misure di risparmio decise saranno mantenute anche nel prossimo anno, senza però avere ripercussioni sui settori operativi.

**SF RPV:** Durante la sua ultima seduta, il Comitato SEV ha approvato il regolamento

di gestione della nostra sottofederazione: entra in vigore con il 1° novembre 2020 e sostituisce il RG del 1° gennaio 2011. Le sezioni sono rese attente che non devono usare il logo della SF RPV, bensì quello della rispettiva sezione. Il responsabile del reclutamento ci informa che la prevista giornata di azione alla RBL, con distribuzione di hot-dog, è stata annullata. In alternativa, l'11 novembre 2020 c'è stata un'azione di volantaggio, con il segretario SEV di Zurigo. Per quanto concerne la sicurezza, a FFS Cargo vengono esplicitamente rispettate le misure decise. Vi sono inoltre nuove mascherine in fase di sperimentazione. È interessante osservare come durante il lockdown si siano verificate sorprendentemente meno irregolarità; questo fra l'altro è da ricondurre al fatto che non vi erano superiori, sorveglianti, controlli ecc., insomma nessuno a dire che cosa si deve fare e che bisogna fare attenzione. Tutti hanno semplicemente svolto il proprio lavoro.

## IMPRESSUM

**Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti SEV.** Pubblicazione quindicinale.  
**Editore:** SEV, www.sev-online.ch  
**Redazione:** Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler  
**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, telefono 091 825 01 15, e-mail: giornale@sev-online.ch  
**Tiratura:** edizione italiana: 3 199 copie; totale: 37 927; certificata il 9.12.2019  
**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail:

info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.  
Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi  
**Pubblicità:** Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubrisstrasse 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.fachmedien.ch, e-mail: SEVZeitung@fachmedien.ch;  
**Prestampa:** AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch  
**Stampa:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau; www.mittellandzeitungsdruck.ch  
**ISSN** 2624-7836  
**Prossima edizione:** 3 dicembre  
**Chiusura redazionale:** 26 novembre, ore 10.00.

# Agenda 17

## CONDOGLIANZE

La sezione LPV Ticino è vicina al collega **Sandro Grandinetti**, colpito negli affetti familiari per il decesso della mamma Frieda ed esprime sentite condoglianze.





**Sonya Mermoud,**  
**L'Événement syndical,**  
**No 45, 4.11.2020**

**Gli Anziani per la protezione del clima, confessati dal Tribunale federale (TF) nel maggio di quest'anno, hanno portato il caso davanti alla Corte europea dei diritti dell'essere umano e hanno organizzato una settimana d'azione a Basilea.**

Le due copresidenti degli Anziani per la protezione del clima, sono partite da Basilea per Strasburgo il 25 ottobre a bordo di una barca a vela di Greenpeace. Dopo una giornata di navigazione, sono arrivate a destinazione. L'obiettivo del viaggio era quello di portare il loro caso alla Corte europea dei diritti dell'essere umano (CEDU) dopo essere state sconfessate dal Tribunale federale lo scorso mese di maggio. Il gruppo - con più di 1.800 membri e 900 sostenitori - chiede misure più incisive per combattere l'aumento delle temperature al fine di raggiungere gli obiettivi dell'accordo di Parigi. «Speriamo che questa Corte sia il primo tribunale a dedicarsi veramente al dovere della Svizzera di proteggere la nostra vita e la nostra salute dalle conseguenze negative del riscaldamento globale», ha dichiarato Anne Mahrer, copresidente degli Anziani per la protezione del clima.

Nella settimana precedente la partenza dell'imbarcazione, il movimento ha organizzato una serie di azioni a Basilea per informare la popolazione del suo approccio. L'8 ottobre gli/le attivisti/e hanno inoltre presentato una lettera aperta al Consiglio federale. In questa lettera hanno spiegato i motivi dell'azione legale contro la Svizzera, accusata di non essersi as-

sunta una sufficiente responsabilità per la protezione del clima. Hanno anche denunciato gli effetti di questa situazione, che includono gravi ondate di calore che fanno ammalare gli anziani

**La speranza di un precedente**

«Siamo particolarmente vulnerabili a questo fenomeno. Gli anziani sono stati colpiti duramente dall'ondata di canicola del 2003. Il tasso di mortalità tra le donne anziane è aumentato drasticamente. Ma, naturalmente, stiamo anche lottando per le generazioni future», ha detto l'ex consigliera nazionale di Ginevra, 72 anni, che con un impegno di lunga data per l'ambiente. Gli anziani hanno sottolineato che la temperatura non dovrebbe aumentare di più di 1,5 gradi e che il nostro Paese si è impegnato a raggiungere questo obiettivo in base al diritto internazionale. Obiettivo che tuttavia «non raggiungeremo con gli sforzi che stiamo facendo ora».

Le speranze sono ora tutte rivolte verso Strasburgo. «La CEDU ha montagne di casi da trattare. Il processo sarà lungo. Ma ci sono possibilità che tenga conto della nostra richiesta. Si tratta di rispettare i diritti fondamentali», continua Anne Mahrer, che vuole crederci. E cita una sentenza della Corte suprema olandese dello scorso dicembre che intima allo Stato olandese di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 25% entro la fine del 2020. Georg Klingler, specialista del clima di Greenpeace Svizzera, commenta: «Riteniamo che ci siano buone possibilità che la causa svizzera sia la prima ad essere trattata dalla CEDU. Potrebbe costituire un precedente in Europa e nel mondo».

Si tratta di una richiesta dell'ultima possibilità; nessun ricorso possibile in

caso di non entrata in materia.

**Il percorso del combattente**

L'Associazione degli Anziani per la protezione del clima è stata creata nell'agosto 2016. Sostenuta da Greenpeace fin dall'inizio, nell'ottobre 2016 ha presentato formalmente una richiesta al DATEC (Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni) denunciando numerose omissioni. La richiesta è stata respinta con la motivazione che la questione doveva essere affrontata a livello globale e che gli at-



**Anne Mahrer, copresidente degli Anziani per il clima**

tivisti non erano qualificati per intraprendere un'azione legale. Nel maggio 2017 il ricorso al Tribunale amministrativo federale non ha avuto più successo, sostenendo che le donne oltre i 75 anni di età non soffrono più dell'aumento delle temperature rispetto ad altri gruppi di popolazione. Le donne più anziane si sono poi rivolte al TF, che a sua volta ha respinto il loro ricorso. Quest'ultimo ha considerato, in sostanza, che il diritto alla vita e alla salute non è attualmente abbastanza seriamente compromesso. E che ci sarebbe ancora tempo per affrontare un riscaldamento inferiore ai 2 gradi.

**AMBIENTE**

# Gli anziani per il clima ricorrono alla Corte europea



**I RINTOCCHI DEL CUORE**

Daniel Helbling

Siamo in un anno molto speciale, segnato da molte incertezze, stress e distanza. Questo rende ancora più importante creare momenti per permetterci un respiro profondo e ricaricare le batterie. Questo è l'unico modo per

affrontare le sfide di oggi. Insieme e in modo solidale.

Prendiamoci cura di noi stessi!  
Segui Daniel Helbling su  
[flickr.com/photos/helban](https://www.flickr.com/photos/helban) e  
[instagram.com/streetluf](https://www.instagram.com/streetluf).

?

QUIZ

## Una lettura attenta e il gioco è fatto

### 1. Alle FFS non manca solo il personale di locomotiva, ma anche il personale treno. Cosa è vero?

- a. Al servizio di assistenza clienti mancano attualmente circa 50 posti a tempo pieno.
- b. I treni a lunga percorrenza viaggiano anche dopo le 22.00 con un solo capo treno.
- c. Le FFS hanno negoziato con Swiss un programma per assumere il personale di cabina.

### 2. Per la seconda volta quest'anno, Gianni deve andare in quarantena. Deve quindi rinunciare ai giorni di libero?

- a. Sì, in caso di seconda quarantena una parte dei giorni non lavorati deve essere compensata.
- b. Questo non dipende dal fatto che si tratti della prima o della seconda quarantena.
- c. No, in linea di principio e se la quarantena è stata ordinata dalle autorità.

### 3. Il settore della navigazione soffre della crisi pandemica. La compagnia di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni, ad esempio, prevede un calo dei passeggeri e delle entrate rispetto al 2019 ...

- a. 30% / 25%
- b. 50% / 50%
- c. 60% / 50%

### 4. Il coronavirus colpisce anche Elvetino. Ora l'affiliata delle FFS per la ristorazione ha negoziato soluzioni con SEV e Unia, sulle quali il personale deve ancora votare. Cosa NON è stato concordato?

- a. Elvetino continua a pagare il salario al 100% anche con il lavoro ridotto.
- b. Elvetino sospende l'aumento degli stipendi base del CCL fino alla fine del 2022.
- c. Elvetino riconoscerà in due tappe i tempi di percorso dal treno ai locali di pausa entro il cambio orario 2022/2023

Potete rispondere alle domande del concorso **entro mercoledì 25 novembre 2020**;

inviando una **cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6; **e-mail:** a [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch); **internet:** su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Il nome della vincitrice o del vincitore – che riceverà buoni libro 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 16:** b/c/b/a

Gli chèques Reka del valore di 40 franchi sono stati vinti da:

**Peter Matsch, Trimmis, membro PV Buchs-Coi-ra.**

SULLE ORME DI...

# Ralph Kessler, capo assistenza clienti



Ralph Kessler davanti a uno dei monumenti caratteristici di Olten, la sua città.

Markus Fischer  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**Dal 1° ottobre, Ralph Kessler ha ripreso il testimone da Andreas Menet, diventando il nuovo presidente centrale ZPV. Ha iniziato la sua attività alle FFS come apprendista conduttore oltre 34 anni fa e sino ad oggi è rimasto un ferroviere convinto e fedele.**

L'appuntamento è fissato nei pressi degli sportelli della stazione di Olten. Per arrivarci, dopo esser sceso dal treno, devo però percorrere buona parte del marciapiede, mentre lui mi aspetta ridendo: «Sono salito su treno un po' troppo avanti», gli dico scusandomi per averlo fatto attendere; «sì, ma me lo aspettavo», mi dice, comprensivo. Andiamo dapprima sulla riva dell'Aar a scattare qualche foto e poi indossiamo le mascherine per entrare nell'ufficio della commissione del personale. Il 51enne è stato eletto nella CoPe superficie del personale treno nel 2001. Nel 2005 ha assunto l'incarico di segretario di quella della divisione viaggiatori, per la quale ha partecipato anche al gruppo che si occupa delle questioni sociali. In seguito, è diventato vicepresidente e, da metà 2015 a fine 2019, presidente, carica che gli ha permesso di acquisire una visione globale dell'azienda.

Ralph Kessler si conferma un interlocutore tranquillo e riflessivo, conciso e preciso nell'esprimersi e molto attento nell'ascolto. Dalla discussione trapela l'esperienza accumulata in 34 anni di assistenza alla clientela e in 19 anni di commissione del personale. Recentemente ha avuto un diverbio con un viaggiatore sprovvisto di biglietto, che gli ha lanciato un pezzo di torta. Per fortuna, o forse anche grazie al suo fiuto che gli ha sempre permesso di capire quando era meglio ritirarsi, non ha mai avuto contrasti più gravi. Non ha quindi perso la sua fiducia nelle persone - convinto che «la stragrande maggioranza si comporta correttamente» - né il suo animo sociale che lo porta a impegnarsi in favore delle persone più deboli e dei diritti del personale. Non è facile fargli perdere la calma, anche se, parlando del suo carattere, precisa che «se qualcuno non svolge correttamente il proprio lavoro, so anche alzare la voce».

#### Ferroviere entusiasta, da sempre

Ha aderito al SEV durante l'apprendistato di conduttore, reclutato dal suo formatore di Olten. «È stato lui a spiegarmi perché si ha bisogno di un sindacato e quanto ciò ha permesso di ottenere». È cresciuto a Küsnacht am Rigi. Dopo un anno in Svizzera romanda, a 17 anni, da sempre

passionato di treni e bus, è entrato alle FFS. Nel 1990 ha assunto il primo incarico sindacale, entrando a far parte della commissione turni. Dal 1998 al 2003 ha rappresentato la regione centro nel comitato centrale della ZPV. Questa funzione è poi stata soppressa con l'avvento delle commissioni del personale, nelle quali lui ha deciso di impegnarsi. «Come sindacato, il SEV presso le FFS ha saputo mantenere un buon CCL».

#### Le sfide di ieri e di oggi

Le FFS non sono più le stesse del 1987, quando è stato trasferito al deposito di Beinwil am See come conduttore fresco di formazione. Il lavoro di allora si svolgeva «in un clima molto familiare» e comprendeva l'accompagnamento di treni regionali e merci, nonché la manovra e il rilevamento di vagoni. Negli anni '90, l'automazione dei treni regionali ha permesso di farli circolare senza accompagnamento, decretando la chiusura di numerosi depositi. «Per fortuna, è stata ampliata l'offerta nel traffico a lunga percorrenza, in modo che la maggior parte di noi ha continuato ad avere un lavoro, anche se molti hanno dovuto accettare tragitti molto più lunghi». Dopo due anni a Beinwil, Ralph Kessler è così stato trasferito a Olten, dove lavora tutt'ora. «La nostra professione si è mantenuta interessante e variata, ma negli ultimi anni la mancanza di personale ha aumentato la pressione. Attualmente, ci mancano almeno 100 unità a tempo pieno. Riceviamo continue segnalazioni di membri chiamati a lavorare da soli su treni di 400 metri e/o dopo le 22. «Quando si è da soli e si devono licenziare questi treni in stazioni dalla scarsa visibilità, oppure affrontare gruppi che rientrano, magari dopo aver bevuto troppo, è tutt'altro che facile» sottolinea il presidente centrale ZPV. «La pianificazione del personale era ed è tutt'ora una catastrofe. Le FFS devono impegnarsi a fondo per reclutare personale, anche in previsione dei pensionamenti. Nei prossimi 6 anni, circa la metà dei 2000 accompagnatori e accompagnatrici dei clienti andrà in pensione. Da anni SEV-ZPV e CoPe rendono attenti i responsabili sulla demografia, ma hanno preferito altre ipotesi...sbagliate...». La pressione su colleghe e colleghi è grande e costituisce un'enorme sfida per il SEV e la ZPV, alla quale si aggiunge anche la pandemia. La ZPV si sta battendo per il rispetto di distanze sufficienti nei locali di pausa.

Kessler teme che il prossimo inverno potrà andare meno a sciare, uno dei suoi hobby, unitamente alla moto nei mesi estivi. «Vivo da solo, per cui non ho nessuno che mi aspetta a casa. Ogni tanto, è un vantaggio anche questo!»

## CAMBIARE

Tiemo Wydler

