

SEV N.14

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CLIMA E GIUSTIZIA

Il potere dei molti

Editoriale di Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV

▶ p. 10 e 11

Quest'anno, mi sono ritrovata per due volte a manifestare con decine di migliaia di persone sulla piazza federale. E sapete una cosa? Questa incredibile sensazione di non essere sola con le mie rivendicazioni, di percepire l'ampiezza e la varietà dei movimenti che le sostengono e la crescente consapevolezza di poter finalmente smuovere le cose, mi hanno fatto bene!

Spero che questa tumultuosa crescita della protesta a favore del clima, partita da una ragazzina con un manifesto di cartone per divenire un movimento internazionale, possa permettere alle persone di realizzare la portata del «potere dei molti». Negli ultimi mesi, il movimento per il clima ha dimostrato in modo impressionante quanto l'idea di base del sindacato «l'Unione fa la forza» sia in grado di generare.

Coloro che l'hanno assimilata, hanno compiuto un primo passo verso i sindacati, le ONG, i partiti politici, le associazioni e altre organizzazioni della società civile, che esistono grazie all'adesione e all'impegno di molti. Lo sciopero delle donne e la manifestazione per il clima ci hanno confermato in modo impressionante che la cooperazione tra diverse organizzazioni e movimenti può funzionare. Adesso si tratta di proseguire su questo cammino. Un mondo più sociale ed ecologico ha bisogno dell'impegno di tutti.

Le manifestazioni individuali e di massa hanno permesso di portare la questione del cambiamento climatico dalle strade sino a Palazzo federale. Lo stesso metodo funziona anche per dare voce alle preoccupazioni delle persone a basso reddito nel processo politico. Perché anche, e

soprattutto, per loro l'unione può fare la differenza. La voce dei lavoratori sono i sindacati. Dobbiamo quindi batterci uniti, nella consapevolezza che occorrono misure efficaci e urgenti, che occorre una legge sul CO₂ che tuttavia deve essere concepita tenendo conto delle esigenze sociali e di quelle delle regioni periferiche.

Avete ancora poco tempo per semplificare la nostra lotta politica dei prossimi quattro anni, eleggendo i e le rappresentanti politici giusti nel Parlamento federale. Coloro che hanno diritto di voto devono assolutamente avvalersi di questo privilegio.

Votate per i parlamentari che non considerano il cambiamento climatico un'isteria, ma che sanno anche che misure efficaci sono possibili solo se socialmente accettabili e sostenibili dalle regioni periferiche.

Comunicazione

Con il nuovo look del SEV sul web, più facile informarsi.

2

Linee bus

Le gare d'appalto generano dumping. L'esempio negativo del Giura.

5

Amianto

Alle OBE crescono i timori. Chiesta la massima trasparenza alla SUVA.

7

Termine scaduto

Info

Il termine di referendum riguardante le decisioni prese durante il congresso 2019 è scaduto venerdì 27 settembre 2019.

Le decisioni

- sul rapporto sociale SEV 2017 – 2018
- sui testi programmatici 2019 – 2021
- sulle nuove proposte al congresso e
- sulla revisione degli statuti e regolamenti SEV validi a partire dal 1.1.20

sono quindi entrate in vigore.

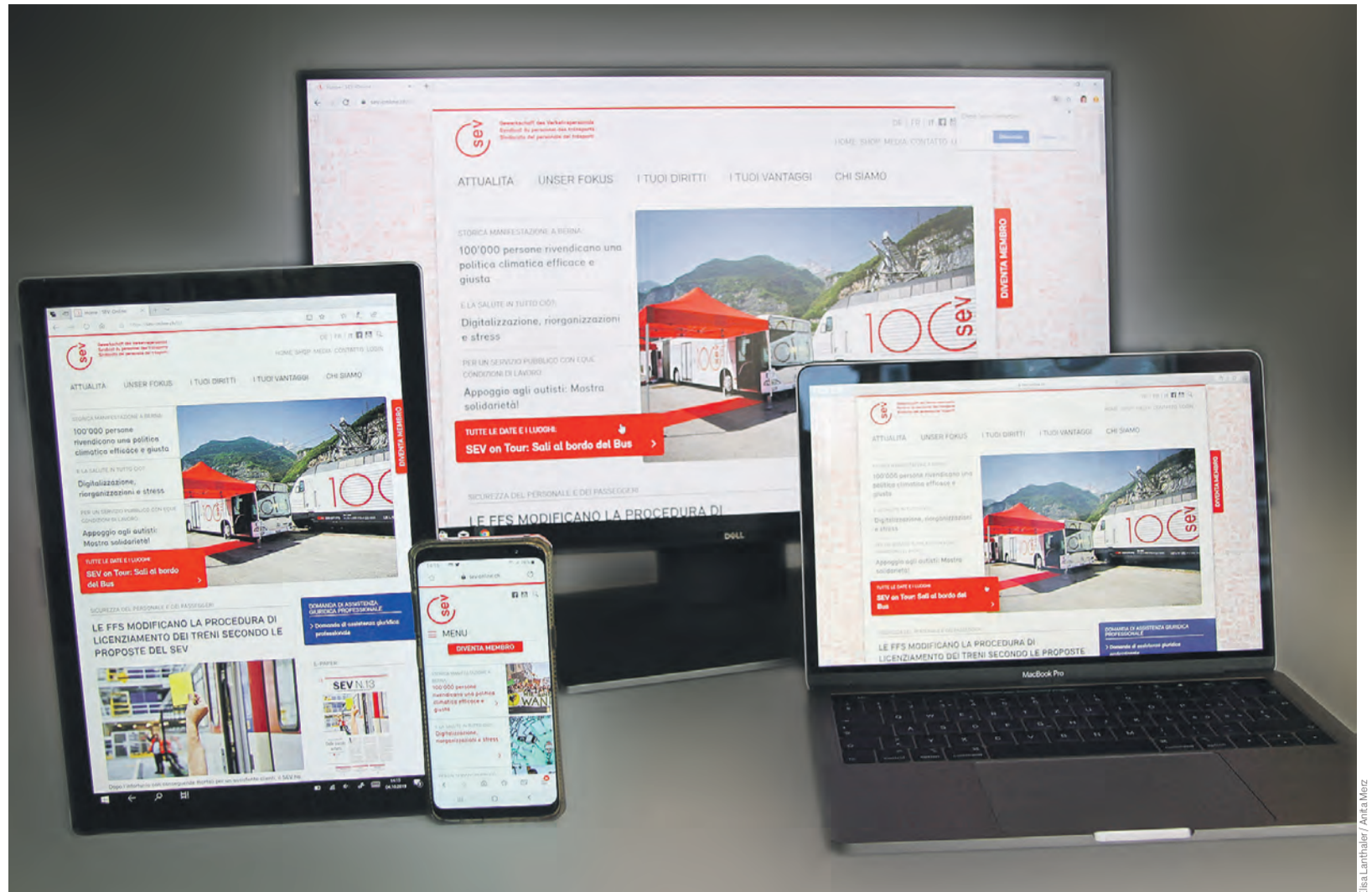
La segretaria del congresso
Christina Jäggi

Stretta su Uber

Il Senato della California ha approvato una legge che potrebbe costringere Uber e gli altri giganti della Gig economy a trasformare chi lavora per queste mega aziende in dipendenti. Il che garantirebbe protezioni sindacali a migliaia di persone che non ne hanno e avvierebbe le compagnie verso il rispetto delle più elementari regole del diritto del lavoro. Gli autisti, per esempio, non saranno più soltanto prestatori di servizio ma il loro ruolo dovrà essere riconosciuto come quello di un impiegato. Il che avrebbe ovviamente un costo per le aziende della Gig economy, soprattutto le due più importanti, Uber e Lyft, in un momento particolarmente critico per entrambe.

Sasso del diavolo 2019

Aria alpina svizzera in bomboletta spray, trasportata per circa 20'000 chilometri fino al Sudest asiatico. La metà degli oltre 7'200 partecipanti al sondaggio organizzato anche quest'anno dall'Iniziativa delle Alpi, ha ritenuto che fosse il trasporto più assurdo. Hanno quindi scelto Swiss Air Deluxe quale vincitore del premio «Sasso del Diavolo» 2019. I Caffè riparazione, un progetto dell'alleanza delle organizzazioni di protezione dei consumatori, hanno ricevuto il maggior numero di voti per l'esempio positivo e quindi il «Cristallo di rocca» 2019.



Il sito web SEV ridisegnato e ottimizzato per tutti i dispositivi

STRATEGIA DIGITALE

Il nuovo look del SEV corre sul web...

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Con la riprogettazione del proprio sito web, il SEV ha compiuto il primo grande passo verso l'implementazione della strategia digitale. Da tre settimane, il nostro sito web non solo si presenta con un nuovo «look», ma anche con una struttura informativa migliorata e semplificata.

Il sito web è il biglietto da visita digitale del SEV e il primo punto di contatto per tutti i gruppi di interesse: i membri e i possibili interessati ad un'adesione; i media e il pubblico in generale. Una breve occhiata alle cifre basta a confermare la crescente importanza della presenza in internet: negli ultimi tre anni, le visite al sito web del SEV sono più che raddoppiate, con quasi 15.000 utenti che navigano ogni mese su sev-online.ch. Inoltre, circa la metà delle nuove iscrizioni sono ora effettuate online.

Negli ultimi mesi, il team di comunicazione del SEV ha quindi lavorato alla riprogettazione del sito web, con l'obiettivo di renderlo più attraente e adattarlo alla nuova CI/CD (corporate

identity/corporate design). Per facilitare gli utenti, semplificando notevolmente la navigazione, la ricerca dei contenuti principali e la struttura del sito sono state riviste. Poiché quasi la metà degli accessi avviene ormai tramite smartphone o tablet, era importante ottimizzare il sito web anche per i dispositivi mobili. Un'ulteriore novità: al capitolo «i tuoi diritti => il tuo CCL» sono ora disponibili per il download gli oltre 70 contratti collettivi di lavoro negoziati dal SEV.

Il sito, con il suo nuovo design e la sua nuova architettura informativa, è stato inaugurato tre settimane fa. Si tratta di un primo passo impor-

Ti piace la nuova pagina web? Esprimi la tua opinione:
sev-online.ch/feedback

tante verso l'attuazione della strategia digitale. Ma il lavoro non si ferma con la riprogettazione: nei prossimi mesi, sarà creata una sezione in cui pubblicheremo i dossier su tutti gli argomenti importanti per il SEV e stiamo riflettendo a quali altri servizi il SEV potrà offrire online in futuro. Già oggi, i soci che lo desiderano

e hanno comunicato il loro attuale indirizzo di posta elettronica, ricevono la Newsletter del SEV con gli articoli più importanti della prossima edizione del giornale.

Abbonati alla Newsletter del SEV per ricevere le info più importanti via e-mail:
sev-online.ch/newsletter

Il fatto che oltre il 40% delle Newsletter vengano effettivamente aperte conferma la popolarità e l'interesse per questo canale. Inoltre, i membri SEV possono essere informati rapidamente e in modo mirato sulle principali novità per e-mail. Stiamo pertanto valutando come questo canale possa essere ulteriormente sviluppato e ampliato.

100 anni di SEV e uno sguardo al futuro

Dalla nascita della federazione dei ferrovieri sino alle prospettive per l'anno 2040. La nostra pagina del centenario ripercorre la storia del SEV: una cronologia mostra tutte le pietre miliari del passato del nostro sindacato. Ci occupiamo però anche delle grandi questioni del nostro futuro: quali sono le sfide per il SEV nei prossimi anni? E come sarà la mobilità nel 2040? Diverse personalità del sindacato e di associazioni vicine ci hanno dato le lo-

Immergetevi nel passato, presente e futuro del SEV:
100.sev-online.ch

ro risposte. Sei d'accordo con loro? Attendiamo di leggere la vostra opinione e ci auguriamo una vivace discussione! Intanto fate un tuffo nel passato, nel presente e nel futuro del SEV:
100.sev-online.ch.

Seguiteci su Facebook

Siete già in 1722 a cui piace la nostra pagina Facebook SEV (verkehrsgewerkschaft) e vi ringraziamo per questo. Una buona progressione (+56%) dall'inizio del 2018 da quando allora eravate 1100. Negli ultimi due anni abbiamo sviluppato la nostra presenza sui social media in complementarità con il giornale. Facebook permette una maggiore interazione con i nostri membri.

Come per Internet, la comunicazione digitale consente di ottenere informazioni più rapide direttamente sullo smartphone. Pubblichiamo anche materiale come foto e video che sono molto com-

plementari ai nostri reportage e articoli di attualità che troverete sul giornale.

Se non siete ancora fan della nostra pagina e siete su Facebook, vi invitiamo a iscrivervi e a scegliere «Vedi prima» nella tab (colonna a sinistra) «Già iscritto» per essere sicuri che l'algoritmo di Facebook vi invii le nostre informazioni.

Sentitevi liberi di reagire alle nostre pubblicazioni, commentarle, apprezzarle o condividerle in modo che i vostri amici di FB possano leggerle. Il nostro indirizzo Facebook: <https://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft>

CHRISTIAN FANKHAUSER risponde

Minacce sulle condizioni sociali degli autisti

? Quest'estate il SEV ha accolto con favore la nuova strategia UFT 2019, che preferisce la cooperazione alla concorrenza. Il Giura ha appena indetto una gara di appalto per le linee bus. Il SEV si è rallegtrato troppo in fretta?

No, la nuova strategia 2019 dell'UFT mette da parte la concorrenza a favore della cooperazione e questo è un fatto molto positivo. Tuttavia, la legge rimane e, a determinate condizioni, prevede la gara d'appalto per le linee del traffico regionale. Il caso del Giura (pagina 5) è emblematico di questa cieca corsa dei cantoni in cerca di risparmi. Queste gare d'appalto e la frenetica ricerca di risparmio ad esse associata, mettono a repentaglio le condizioni di lavoro e i salari dell'intero settore, incidendo in ultima analisi sulla sicurezza degli utenti.

Anche con la vecchia strategia dell'UFT, le gare d'appalto non erano inevitabili. Nel Cantone di Friburgo abbiamo potuto evitarla grazie alle trattative con il Dipartimento dei trasporti pubblici di Friburgo, che ha assicurato al Consiglio di Stato di poter risparmiare 3 milioni di franchi. Alla fine, la soluzione adottata in questo cantone ha permesso non solo di salvare posti di lavoro, ma anche

di sviluppare l'offerta, senza influire sulle condizioni salariali e lavorative dei dipendenti.

Il nostro lavoro è prima di tutto sindacale, poiché mobilitiamo i nostri iscritti nelle aziende interessate. Ma è anche politico perché collaboriamo con i nostri partner sindacali e i politici che possono trasmettere le nostre richieste agli organi decisionali cantonali.

Infine, è anche legale in quanto analizziamo i quadri giuridici cantonali per verificare che le prassi regionali possano essere definite da contratti collettivi già in vigore. È il caso del Giura, dove i CCL delle CJ e di CarPostal devono fungere da riferimento anche se la Repubblica giurassiana cerca di eludere i propri obblighi legali.

Questi tre assi d'azione sono sostenuti da un lavoro di informazione alla popolazione e ai media per evidenziare i pericoli dei bandi di concorso. Il Consiglio di Stato del Giura deve capire che non accetteremo il dumping sociale e che la pace sociale ha un costo.

Si tratta di una lotta a lungo termine, perché le velleità di dumping non scompariranno tanto presto.

Vuoi rivolgere una domanda a Christian o a un altro membro della direzione SEV? Allora scrivi a: giorale@sev-online.ch

COMITATO SEV

Budget 2020 positivo



Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il 27 settembre il Comitato SEV ha adottato il budget 2020, che ha un saldo positivo di 161'000 franchi. L'anno prossimo saranno migliori anche per i membri le prestazioni, grazie ai vantaggi Reka.

Aroldo Cambi, capo delle finanze del SEV, ha potuto sorridere dopo la riunione del comitato lo scorso 27 settembre. Il suo budget per il 2020 ha superato l'esame senza intoppi con un utile previsto di 161'000 franchi. «Nonostante ciò, la cautela rimane necessaria, dato che i nostri ricavi sono in calo, in particolare a causa della costante

diminuzione dei nostri soci dovuta ai decessi che non siamo ancora in grado di colmare con un numero sufficiente di nuovi soci. E dato che l'80% delle nostre entrate proviene dalle quote associative, il problema è ovvio». Per contrastare questo fenomeno, il Comitato si è attivato per incoraggiare il reclutamento e il mantenimento dei soci attraverso una nuova offerta di buoni vacanza Reka (vedi a fianco). Il bilancio è duramente colpito anche dalla situazione dei mercati e dai tassi di interesse negativi. I risultati finanziari si basano su una redditività dell'1,5%, principalmente da dividendi da azioni: «Questo ovviamente dipende dallo stato dei mercati al momento della chiusura. L'anno scorso il mese di dicembre era stato catastrofico e i nostri conti del 2018 erano sprofondati in rosso per questo motivo», spiega Aroldo Cambi.

Gesto per i pensionati

Mentre il ringiovanimento dei nostri effettivi rimane la sfida principale, i pensionati della PV e della VPT ricevono le giuste attenzioni. Il budget 2020 prevede che le sottofederazioni PV e VPT ricevano il doppio dell'importo per l'assistenza dei loro membri (ora CHF 2.- per membro). Per il reclutamento degli attivi, le giornate d'azione e il coinvolgimento dei segretari sindacali rimangono necessari, oltre al prezioso lavoro dei militanti.

Cambiando completamente registro, il comitato ha esaminato anche la strategia UFT 2030 pubblicata all'inizio di luglio e di cui il SEV ha accolto positivamente il cambio di rotta, poiché la nuova versione si discosta dalla concorrenza nel trasporto pubblico così come preannunciata nel 2014. «Anche se non è come vorremmo che fosse, il cambiamento di rotta è ovvio e va nella direzione che vogliamo, ossia un trasporto pubblico come parte integrante del servizio pubblico», sottolinea il presidente Giorgio Tuti.

Tutti i vantaggi di essere socio/a del SEV:
sev-online.ch/it/deine-vorteile/

Nuovi vantaggi Reka

Venerdì 27 settembre, il comitato ha anche dato un impulso al reclutamento di nuovi membri attraverso l'ampliamento delle prestazioni per i membri. I buoni Reka (da non confondere con i Reka-Check) vi permetteranno di andare in vacanza nei villaggi Reka a prezzi molto più bassi.

I buoni Reka del valore di CHF 100.- saranno inclusi nel catalogo delle prestazioni per i soci. Le sottofederazioni avranno pure a disposizione dei buoni Reka.

L'apertura del mercato dell'elettricità proposta dal Consiglio federale non ci avvicina di un centimetro alla transizione energetica e mette a repentaglio la sicurezza dell'approvvigionamento, sottolinea l'USS. «Forse il governo sta cercando di inviare un segnale alla Commissione europea con questa liberalizzazione del mercato dell'elettricità. Ma per l'approvvigionamento in Svizzera, il rischio è elevato! L'USS rifiuta la completa apertura del mercato dell'elettricità, perché l'elettricità è un bene essenziale per la popolazione e per l'economia. Deve essere sempre disponibile, nessuno può farne a meno. Occorre quindi una cooperazione estremamente affidabile nel settore e deve essere possibile pianificare la domanda e l'offerta a lungo termine, ma certamente non sperimentare sui mercati!



Con il progetto Youth Alpine In-terra (Yoalin), l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) incoraggia i giovani a viaggiare in modo sostenibile attraverso le Alpi. Il 27 settembre 2019 a Berna è stato festeggiato il successo della seconda edizione di Yoalin. Il progetto intende incentivare i giovani a viaggiare in modo sostenibile, permettendogli di sperimentare soluzioni di mobilità a basso costo e impatto climatico. I giovani hanno il potere di invertire tale tendenza. Il progetto Yoalin dà ai giovani la possibilità di intraprendere viaggi sostenibili: 100 giovani viaggiatori hanno ricevuto un biglietto per i trasporti pubblici a condizioni agevolate.

10% di sconto sui Reka-Check

Il comitato aveva già deciso prima dell'estate di aumentare lo sconto sull'acquisto di Reka-Check. Tale percentuale sarà del 10% nel 2020 (7% nel 2019). Ogni membro può acquistare 600 franchi di Reka-Check all'anno. Lo sconto sarà quindi di 60 fr. dal 2020 fino al 2024. L'aumento dello sconto deriva dalla vendita di Brenscino a Reka da parte della Federazione delle Cooperative Turistiche.

MACCHINISTI FFS

Salari di formazione più elevati grazie al sindacato

LPV/Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Nel mese di giugno, la sottofederazione SEV del personale di locomotiva (LPV) ha chiesto ai vertici delle FFS salari più elevati per gli e le aspiranti macchinisti/e. Dopo una prima valutazione, la direzione ha ora annunciato, a soddisfazione della LPV, di voler aumentare gli stipendi di formazione.

Da mesi, la carenza di personale di locomotiva delle FFS ha causato numerose soppressioni di treni e altri problemi di esercizio. Il personale di locomotiva soffre di un'elevata pressione sul lavoro e continua ad accumulare ore di lavoro e giorni di riposo arretrati, a scapito della propria qualità di vita e della stessa salute. Il «Blick», in un articolo intitolato «Personalmangel macht Bähnler krank» (la carenza di personale fa ammalare i ferrovieri), ha riferito la settimana scorsa ancora una volta di turni troppo lunghi e di collaboratori delle «Schweizerischen Burnout-Bahnen» (le ferrovie svizzere del burnout) che crollano. Né si intravedono miglioramenti, a causa dei continui pensionamenti di macchinisti, impossibili da sostituire completamente. La LPV chiede da tempo ulteriori sforzi nel reclutamento e la formazione di personale di locomotiva.

In particolare, richiede condizioni di lavoro che attraggano i potenziali candidati, invece di spaventarli. Le FFS hanno per lo meno accolto la richiesta di salari di formazione più elevati. Il presidente centrale LPV spiega l'evoluzione di questa vicenda.

Quando e come la LPV ha richiesto salari più alti per gli e le aspiranti macchinisti/e?

Hans-Ruedi Schürch: A fine giugno, la carenza di personale di locomotiva in tutte le imprese ferroviarie ci ha indotto a chiedere trattative con le FFS per un sensibile aumento degli stipendi di formazione e di quelli iniziali presso tutte le divisioni. La risposta è arrivata prima delle vacanze



Hans-Ruedi Schürch, presidente centrale LPV

estive: le FFS hanno convenuto che le sfide sono molteplici e devono essere affrontate. Hanno però negato ogni

Rispettare i termini di preavviso

LPV/FI La LPV riceve sempre più spesso lamentele di colleghi per il mancato rispetto, da parte della pianificazione, dei termini di preavviso previsti dall'Istruzione operativa 20003174 «Compiti, competenze e responsabilità tra RP - filiali - personale di locomotiva», a suo tempo sottoscritta con la Co-Pe. La direttiva dice, per esempio, che il primo giorno lavorativo dopo giorni liberi o vacanze dovrebbe essere previsto in distribuzione al più tardi entro l'ultimo giorno lavorativo precedente. Oppure che una volta ultimata la distribuzione

mensile (entro il 20 del mese precedente), cambiamenti di oltre 90 minuti dell'orario di inizio o di fine turno necessitano dell'accordo del/della macchinista. Cambiamenti dell'orario superiori ai 10 minuti dovrebbero essere oggetto di un'informazione per SMS. Nessuna di queste condizioni viene rispettata per cui, il 25 settembre, la LPV ha richiamato per iscritto le direzioni P-O-BP e ZFR al rispetto dei termini di preavviso. «Per noi, oltre alla salute, è molto importante poter pianificare ragionevolmente il nostro tempo libero», afferma Schürch.

almeno in larga misura, e ne può essere orgogliosa. Secondo la sua nota stampa, con la conclusione del progetto la BLS deve correggere il risultato aziendale del 2019 verso il basso tra i 20 e i 23 milioni di franchi a causa del flop del nuovo sistema di pianificazione delle risorse. «Questi costi elevati ci preoccupano: non accettiamo che il personale passi alla cassa», dice Michael Buletti. «Negli ultimi anni, il personale è già stato sottoposto a numerosi programmi di risparmio e riorganizzazioni che ha dovuto accettare per consentire alla BLS di migliorare le proprie prestazioni. Questa situazione finanziaria non deve portare ad altre misure di questo tipo perché sono i direttori del progetto ad essere gli unici responsabili».

Premio di flessibilità per i macchinisti

Come le FFS, anche la BLS soffre di una grave carenza di personale di locomotiva. A titolo di misura temporanea immediata, la BLS ha pertanto deciso di versare un bonus di 100 franchi al giorno in più ai macchinisti che dimostrano flessibilità svolgendo giornate di lavoro supplementari. Viene così seguito l'esempio del servizio passeggeri delle FFS che da agosto paga ai macchinisti un premio di CHF 80.- al giorno. Per il momento, la BLS intende versare il bonus dal 1° ottobre 2019 al 30 aprile 2020 e discutere i prossimi passi con i rappresentanti del personale a metà marzo. La LPV BLS ha preso atto del bonus e lo discuterà nella sua prossima assem-

blea generale del 10 ottobre, giorno della pubblicazione di questo giornale.

Questo premio ha suscitato delle controversie in seno al SEV. In primo luogo, un premio per i giorni liberi persi non può in linea di principio essere l'obiettivo. Perché un accumulo di giorni liberi che, in ultima analisi, non può essere preso quasi mai, porta a problemi di salute a lungo termine. In secondo luogo, se già lo si fa, per equità verso tutte le categorie professionali, che a causa della mancanza di personale dimostrano la loro flessibilità e pertanto lavorano giorni in più, esse dovrebbero ricevere un premio equivalente.

disponibilità a trattare, sostenendo che la determinazione degli stipendi di formazione e di quelli iniziali rientrasse nella loro esclusiva responsabilità imprenditoriale. Hanno inoltre precisato di non poter, per ragioni di Governance, dare alcuna indicazione per conto di FFS Cargo, divenuta ormai indipendente.

Voi come avete reagito?

Questo trincerarsi dietro la responsabilità imprenditoriale ci ha un po' sorpresi, anche perché memori del fatto che avevamo contribuito a stabilire, con le FFS, gli stipendi di formazione nel quadro del progetto Vision 2010. Abbiamo inoltre ottenuto che, a partire dal 2019, le indennità per i turni svolti vengano calcolate e versate anche agli aspiranti macchinisti. Dobbiamo infine ricordare che l'articolo 9.1 del CCL stabilisce che le parti si dichiarano disposte ad accogliere, durante la validità del CCL, proposte per modificarlo o completarlo, ad esaminarle in buona fede e a cercare insieme soluzioni.

Nel frattempo, la direzione FFS ha rivisto la propria posizione...

Il 30 settembre abbiamo appreso con piacere che, a partire dal gennaio 2020, gli stipendi di formazione per i contratti di lavoro nuovi e già in essere saranno aumentati del 25%, portandoli a 52'500 franchi svizzeri. Questo vale per i salari minimi, mentre gli altri saranno valutati e modificati su base individuale. L'aumento vale anche per FFS Cargo SA, ormai indipendente. Siccome questa modifica è stata sollecitata da noi, la consideriamo come un successo di trattativa.

Allora va tutto bene...

Veramente... non tutto va bene. Non siamo d'accordo, per esempio, che i salari iniziali, dopo aver completato con successo la formazione, non debbano essere negoziati. Ripresenteremo pertanto questa richiesta nell'ambito delle trattative tra FFS e rappresentanti del personale su una nuova evoluzione del sistema salariale.

Nel tempo libero nessun accumulo ore

LPV Il 4 settembre, il personale di locomotiva P è stato informato tramite ZFR News che in autunno sarebbe stata lanciata una nuova sequenza di e-learning con vari contenuti didattici. La LPV non sostiene questo nuovo annuncio di provvedimenti di formazione durante il tempo libero. Ecco perché:

- Durante i mesi estivi, il personale di locomotiva ha accumulato diverse ore di lavoro supplementari, che rientrano nella durata annua del lavoro. Secondo la LPV, durante i mesi autunnali e invernali, presumibilmente più tranquilli, la priorità dovrebbe andare alla compensazione di queste ore, tramite l'attribuzione di più tempo libero.

- L'annuncio di tale provvedimento di formazione avviene in contemporanea alla soppressione della giornata di formazione 2019 per un quarto dei macchinisti, rispettivamente allo spostamento di questa giornata nel tempo

libero, che comporta un ulteriore aumento delle attività da svolgere al di fuori dei turni.

- L'accumulo di ore lavorate di macchinisti ha dimensioni tali da non permettere ulteriori aumenti, indipendentemente dal conto del tempo sul quale sarebbero addebitati.

- Infine, la grave carenza di macchinisti ha già portato al rinvio dei corsi di lingua, che pure dovevano essere seguiti durante il tempo libero.

La LPV naturalmente non si oppone all'e-learning, nella misura in cui questo avviene all'interno dei turni.

Dobbiamo però constatare che ora il personale di locomotiva del P-O-BP-ZFR non si ritrova confrontato solo con un accumulo di ore lavorate, ma anche con un accumulo di ore di formazione da svolgere. La LPV si aspetta che vengano adottate misure efficaci per porre rimedio a questa situazione.

FLOP INFORMATICO ALLA BLS

Non trasferire i costi sul personale

Markus Fischer Il Sindacato del personale dei trasporti SEV accoglie con favore la decisione della BLS di abbandonare l'introduzione del nuovo sistema di pianificazione delle risorse IVU.rail. «È meglio porre fine a questo incubo che ricorda il sistema Sopre alle FFS», afferma il segretario sindacale di SEV Michael Buletti.

«Dato i problemi tecnici del sistema, soprattutto per le distribuzioni a breve termine, non abbiamo capito dove questo ci avrebbe portato, soprattutto in termini di costi», spiega Michael Buletti. Per questo motivo, i rappresentanti del SEV hanno già chiesto più volte al loro interno di sospendere il progetto. Il SEV è soddisfatto che la direzione abbia finalmente riconosciuto questa esigenza. È una decisione saggia, ma arriva un po' tardi. «Si tratta ora di implementare tranquillamente una soluzione alternativa per il sistema RailOpt finora utilizzato, senza ripetere gli stessi errori per non aggravare ul-

teriormente il disastro finanziario», continua Michael Buletti. C'è una buona probabilità che il sistema RailOpt possa essere aggiornato. Era poi stata la BLS stessa ad aver sviluppato questo prodotto,

PASSAGGIO DALLE LINEE FFS ALLA BLS

Il SEV resta vigile

Markus Fischer Lo scorso 3 ottobre il SEV ha ricevuto ulteriori informazioni dalle FFS sull'assegnazione delle linee IR alla BLS. Si tratta delle linee Berna-Bienne (fine 2019), Berna-Olten e Bern-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds (entrambe fine del 2020). Le FFS vogliono attenersi ai seguenti principi: nessuna riduzione del personale, gli interessati possono continuare a lavorare per le FFS. Modifiche legate al CCL: nel quadro del cambiamento del luogo di lavoro, le FFS cercano il dialogo con le persone interessate e si adoperano per una soluzione «adeguata» per le seguenti categorie professionali:

• **Macchinisti:** riduzione delle prestazioni equivalenti a 43 posti di lavoro a Berna, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Olten e Neuchâtel. A dipendenza dei depositi, la compensazione viene effettuata con un mix di misure: riduzione delle ore di lavoro supplementari, acquisizione di prestazioni di altri depositi, «fluttuazione naturale» (pensionamenti e altre partenze), stage, trasferimenti definitivi in altri depositi, lavoro a tempo parziale, congedi non pagati, ecc. Poiché alle FFS mancano macchinisti, non ci saranno riduzioni dei posti».

• **5 consulenti alla clientela di Lyss** perderanno il loro posto di lavoro il 30 aprile, poiché il centro viaggiatori passerà in mano alla BLS (fatto appreso dai media). I diretti interessati hanno ricevuto dalle FFS un'offerta di lavoro e «saranno supportati nel processo di cambiamento». Nel caso dovessero concorrere per un posto alla BLS, si spera che venga data loro un'opportunità.

• **Personale di manovra e clean:** riduzione di alcuni posti di lavoro a Berna e Bienne nel 2020 e nel 2021 nel caso la BLS non dovesse acquisire prestazioni dalle FFS. Su questo tema Hurni afferma: «speriamo che per i dipendenti FFS sia questo lo scenario futuro, ma è anche importante tenere conto del personale BLS. Per tutte le domande o dubbi siamo a disposizione dei nostri membri. Nel caso dovesse esserci un eccesso di personale anche dopo le «fluttuazioni naturali», saranno soprattutto i temporanei a subirne le conseguenze».

• **Assistenti clienti:** la perdita di prestazioni nel controllo sporadico saranno compensate da prestazioni nel traffico a lunga percorrenza.

CANTON GIURA

«Promessa mantenuta: dumping sulle spalle degli autisti»



Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il capitolato d'oneri pubblicato all'inizio di luglio dal Cantone del Giura per la gara d'appalto per tutte le linee di autobus è chiaro. Il risparmio è il criterio principale per l'aggiudicazione degli appalti. «Questo può essere fatto solo a spese del personale», spiega Jean-Pierre Etique, che sostiene gli autisti delle Ferrovie del Giura.

È un dossier che ha più di due anni. Nel maggio 2017 il Cantone del Giura ha annunciato l'indizione di una gara d'appalto per tutte le sue linee di autobus. Gli autisti di bus delle CJ e quelli di CarPostal si sono mobilitati con il supporto del SEV e di syndicom. Una petizione con 4 000 firme e una mozione approvata dal Parlamento alla fine di gennaio 2018, non sono state sufficienti a proteggere le condizioni di lavoro. Analisi con Jean-Pierre Etique, segretario sindacale SEV responsabile delle CJ.

Jean-Pierre, perché il personale delle CJ è arrabbiato?

Non appena è stata indetta la gara d'appalto, gli autisti di autobus delle

CJ e di CarPostal hanno subito fiutato le intenzioni di risparmio del Giura. Oggi ne abbiamo la conferma. Nel capitolato d'oneri per gli offerenti, il prezzo rappresenta il 45% del punteggio. È quasi la metà! Anche l'Ufficio federale dei trasporti raccomanda solo il 40%. Ciò dimostra chiaramente l'obiettivo del Cantone del Giura, che aveva annunciato fin dall'inizio di voler risparmiare 1 milione di franchi all'anno. Tale importo non può essere trovato senza influire sulle condizioni di lavoro, sugli stipendi e su tutte le condizioni di impiego del personale. E quando si tratta di condizioni di lavoro, è anche un enorme rischio per la sicurezza, per non parlare del fatto che sono i lavoratori contribuenti della regione che rischiano di perdere il posto di lavoro.

Nel bando di gara d'appalto, le condizioni d'uso nella regione fanno parte dei criteri da rispettare. Non si tratta forse di una garanzia che le CJ e le CCT CarPostal serviranno da riferimento?

Va benissimo scriverlo in questo modo se, alla fine, non vi è alcuna possibilità di controllare il rispetto delle pratiche e se il ministro dei Trasporti dichiara nei media che le con-

dizioni di lavoro non sono di sua responsabilità. Tuttavia, nel corso di un incontro con i sindacati, il ministro ha promesso che per quanto riguarda le condizioni di lavoro i CCL sarebbero stati la base su cui definire la gara d'appalto.

Ancora una volta, l'attenzione accordata al prezzo è solo un chiarissimo segno della mancanza di una reale volontà di prendere in considerazione i contratti collettivi delle CJ e di CarPostal. Inoltre, nel bando di gara d'appalto si sarebbe potuto menzionare il rispetto dei CCL e il loro livello. Ma non è stato così.

Al contrario, è il CCL quadro bernese ad essere menzionato...

Fa tuttavia sorridere che il cantone a cui si drizzano i capelli in testa quando si parla del canton Berna, voglia affidarsi al CCL quadro del canton Berna per le linee transcantionali. Questo CCL quadro si spinge meno in là rispetto a un CCL aziendale. È il suo ruolo di definire un quadro minimo. Compiendo questa scelta, il Giura sta facendo ancora una volta una scelta economica.

Nel gennaio 2018, il Parlamento ha approvato una mozione che

chiede agli offerenti di firmare un CCL basato sui CCL di CJ e CarPostal. La volontà parlamentare è rispettata?

No. Il Giura di fatto ignora la volontà del Parlamento, che ha accettato una mozione del gruppo Verdi/CS-POP. Dal punto di vista giuridico, il Giura non può obbligare un'azienda a firmare un contratto collettivo di lavoro. Al di là degli aspetti giuridici, c'è lo spirito della mozione: la protezione delle condizioni di lavoro e di assunzione. Tuttavia, ancora una volta, tutto viene messo in atto per esercitare pressioni sulle condizioni di lavoro attualmente in vigore nella regione, vale a dire quelle previste nei CCL di CJ e CarPostal. Il canton Giura spinge quindi gli offerenti a ridurre i costi. Per una piccola impresa come la CJ - che in parte appartiene alla Repubblica del Canton Giura - allinearsi verso il basso non è un compito facile. Ma il cantone preferisce probabilmente vedere la RATP essere attiva sul territorio giurassiano a scapito della «propria» azienda.

Il Giura prende in giro anche i cittadini che hanno sostenuto il testo della mozione con una petizione con 4000 firme.

Stai parlando della RATP. Cosa possiamo dire a riguardo?

Sappiamo che la RATP DEV è interessata a questo mercato molto redditizio. Al SEV conosciamo bene questa società che subappalta le linee dei Trasporti pubblici ginevrini. Salari bassi, ore di guida logoranti per i/le conducenti. E pure attacchi anti-sindacali. Questo è il programma di un'azienda come la RATP DEV. Questo è il progetto del Giura. Ora vogliamo mantenere alta la pressione e invitare tutti a mostrare la loro solidarietà agli autisti di CarPostal e CJ. Non si arrenderanno. È fuori discussione accettare la legittimazione del dumping.

Firma e condividi

Esprimi la tua solidarietà firmando l'appello. E condividilo il più possibile attorno a te!

Appello di solidarietà:
firma anche tu:
sev-online.ch/solidarite

CONCORRENZA NEL GIURA

«I miei colleghi sono preoccupati per il loro futuro»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Vincent Hennin, dipendente delle Chemins de fer du Jura (CJ) e membro del PCSI al Gran consiglio giurassiano, non è indifferente alla situazione delle gare d'appalto nel Giura.

«Ho contatti regolari con i miei colleghi degli autobus e posso dire che sono sotto pressione, molto preoccupati per il loro futuro. Chi non lo sarebbe? La paura di perdere il posto di lavoro, il deterioramento delle loro condizioni di lavoro e salariali è palpabile. Anche i coniugi, i figli e i pa-

renti soffrono questa situazione di instabilità da due anni. Queste incertezze impediscono a queste famiglie di guardare al futuro con serenità. L'atteggiamento ondivago del governo del Giura nel caso delle gare d'appalto per le linee di autobus è responsabile di questa situazione. Il mancato rispetto della volontà del Parlamento, che aveva chiaramente dettato la sua volontà di proteggere i salari e le condizioni di lavoro dei dipendenti, è un elemento essenziale», commenta Vincent Hennin.

Il deputato sottolinea ancora adesso alcuni elementi chiave del dossier: «Il Cantone del Giura deve trovare 45 milioni per raggiungere l'equilibrio finanziario. L'offerta esagerata di Car

Postal per il 2018, il caso Car Postal - per il quale il ministro dei trasporti è stato molto coinvolto - e non da ultimo la decisione dell'Esecutivo giurassiano di indire gare d'appalto per le linee di autobus, devono essere correlate per comprendere la situazione».

Per Vincent Hennin, la situazione è chiara: «I risparmi saranno fatti sulle spalle del personale. Con la sua volontà di impartire una lezione a Car Postal, il governo non ha cercato di risolvere il problema attraverso i negoziati, come è stato possibile a Friburgo. Friburgo, infatti, aveva in un primo tempo previsto di indire una gara d'appalto per le linee di autobus, ma i negoziati hanno permesso di risparmiare 3 milioni senza peggiorare le condizioni di lavoro. Al governo del Giura è mancata la capacità di prendere provvedimenti senza fare passare alla cassa i lavoratori giurassiani?»

Alla fine, il conto potrebbe essere alto per i dipendenti di Car Postal e CJ, sottolinea ancora il politico. «Tutto questo indica un'evidente mancanza di discernimento nei mezzi impiegati, soprattutto perché Car Postal può benissimo vincere il jackpot di tutte le 38 linee messe in gara. Autogol o misero calcolo economico?»

E Vincent Hennin ricorda ciò che il ministro David Eray aveva detto dalle colonne del *Quoti-*

dien jurassien il 13 settembre: «Per quanto riguarda la retribuzione mediana, lo Stato del Giura osserva che non fissa la retribuzione di un'azienda». «Questa frase - tuona Hennin - è inequivocabile: sono stati confermati i rischi di



Con la sua volontà di impartire una lezione a Car Postal, il governo non ha cercato di risolvere il problema attraverso i negoziati. A Friburgo i negoziati hanno permesso di risparmiare 3 milioni senza peggiorare le condizioni di lavoro.

VINCENT HENNIN
Capo stazione a Sagnelégier

dumping menzionati dai sindacati e i timori espressi dalle maestranze in occasione dell'accettazione della mozione 1201 da parte del Parlamento giurassiano. Il Cantone del Giura si appresta a risparmiare sulle spalle dei lavoratori giurassiani nel settore degli autobus: parliamo di circa un milione di franchi. Sono da temere tagli salariali fino al 30 per cento, per non parlare della perdita di altre prestazioni sociali garantite dagli attuali Contratti collettivi di lavoro. Molti dipendenti si troveranno senza lavoro o con uno stipendio che richiederanno aiuti finanziari e di sostegno da parte dello Stato».

In entrambi i casi, c'è una buona probabilità che il milione risparmiato non sia altro che

un'operazione senza senso, priva di risparmi reali. Vincent Hennin conclude dicendo: «Lo Stato del Giura, che voleva essere un esempio quando è stato creato, costituirà un precedente di cui beneficeranno i circoli ultraliberali. Lascio a ciascuno di voi il compito di giudicare la politica attualmente perseguita dai membri del governo del Giura».

PUBBLICAZIONE

L'altra metà della resistenza alle Officine

Agnese Strozzeza, co autrice del libro «Qui erano tutti ferrovieri»

Lo sciopero dell'Officina è di fatto una mobilitazione maschile, in quanto dei circa 430 collaboratori dell'azienda, solo 3 sono donne e occupano posti di tipo amministrativo (essendo così toccate meno direttamente dal piano di ristrutturazione). Le donne di questo sciopero sono dunque essenzialmente le compagne degli operai e lo studio ha voluto volgere uno sguardo anche a loro, come anche ai loro figli e alle loro figlie. La situazione è indubbiamente fonte di grande preoccupazione per i lavoratori dell'Officina, il cui vissuto è al centro dello studio, ma tocca da vicino anche le loro famiglie (essendo il lavoratore presumibilmente spesso colui che fornisce il contributo economico principale).

Come risposta alla minaccia che pesa sul loro destino, le famiglie dei lavoratori sperimentano anche espressioni di solidarietà nei propri confronti. «Un'amica a cui dicevo: «e se mia figlia vuole scioperare?» mi ha detto: «non preoccuparti, noi ci siamo, troveremo un'altra soluzione». La solidarietà si faceva sentire. Il mio capo mi ha detto: «ti daremo un po' più di lavoro» e le mie colleghe: «fai lavorare un po' più lei» (la moglie di uno scioperante).

Oltre all'aspetto pratico ed economico (legato all'eventuale perdita del posto di lavoro), c'è poi l'impatto che questo avvenimento ha in termini emotivi e di socializzazione. Il tema dell'Officina e dello sciopero è infatti ormai divenuto quotidiano sia nei media che tra le conversazioni comuni, mettendo di fatto quei papà e quei mariti sulla scena pubblica. «È stata dura anche per la famiglia, per i bambini. Eravamo sempre in Officina, c'era tensione, i giornali parlavano sempre di noi» (un operaio). Inoltre, per un intero mese sono a volte le energie di tutta la famiglia ad essere quasi completamente focalizzate su queste vicende. «Facevo un po' su e giù: a pranzo ero a casa con le figlie, nel pomeriggio loro arrivavano in Officina, in serata e nel week-end eravamo sempre lì. Visto che mio marito era lì, appena potevamo eravamo tutte lì, le figlie facevano i compiti lì. A volte ripensandoci sembra impossibile. Per quel mese tutto era focalizzato lì, la vita attorno si è un po' fermata» (la moglie di uno scioperante). La pittureria come luogo operativo, di riunione e di condivisione diventa anche una sorta di seconda casa per diverse famiglie.

Le mogli e mamme in questo contesto conoscono, forse più dei coniugi, una trasformazione dei propri ruoli, ciò che in alcuni casi porta a tensioni e lacerazioni. «Pensavo solo ad andare in Officina, perché stavo bene lì. Le ragazze si arrangiavano. Ma una volta mi ha telefonato e mi ha detto: «ho fame» e io: «apri il frigo»; «ma è vuoto». La primogenita non l'ha vissuto tanto bene perché ci ha rinfacciato che il suo risultato scolastico ne aveva risentito» (la moglie di uno scioperante).

Contrariamente agli scioperanti, che si uniscono per affrontare sciopero e preoccupazioni, le loro famiglie si ritrovano invece a dover gestire le proprie difficoltà ciascuna individualmente. Con l'intenzione di generare conforto per le compagne degli operai, su iniziativa di una simpatizzante del movimento viene così costituito uno spazio di condivisione femminile attorno all'esperienza dello sciopero, a cui aderiscono qualche decina di persone. «È stato un bel supporto. Magari si parlava anche col marito, ma loro erano i la-

voratori che rischiavano, noi dovevamo supportare il marito, la famiglia e tutto, l'abbiamo vissuto diversamente rispetto a loro» (la moglie di uno scioperante).

In alcune famiglie tuttavia, prevale un'attitudine protettiva da parte del marito e padre, che opta per un'esclusione dei propri cari da questi avvenimenti. «La moglie era preoccupata, ma non veniva in Officina. Rimaneva a casa ed era meglio così, che stesse in disparte» (un operaio).

Tra le compagne di scioperanti che partecipano alla mobilitazione, c'è chi lo fa spontaneamente in modo molto attivo, alcune prendendovi parte in modo più intenso dello scioperante stesso. «Un giorno, a una manifestazione, Gianni mi ha detto: «abbiamo bisogno di una donna che non sia politica». E mi son detta: «cosa faccio?». E non so perché sono salita sul palco, ma ho fatto questo discorso, un po' improvvisato» (la moglie di uno scioperante).

Al di là di questo esempio, l'attività femminile principale in questo contesto si rivela comunque rispecchiare i tradizionali ruoli di genere, le donne assumendo compiti di supporto come la vendita dei buoni per i pasti, la raccolta di firme e fondi e l'informazione ai visitatori. «C'era quello che io chiamavo «il gazebo delle donne», dove si vedevano i gadget e i buoni pranzo. Mi chiedevano come mai fosse così. Nessuno ne ha parlato. Io quando sono arrivata in pittureria, le donne le ho viste subito. Si vedevano ma nessuno le ha viste» (una simpatizzante del movimento).

La conclusione dello sciopero, al di là del sollievo e del sentimento di vittoria, rappresenta un distacco improvviso da un periodo di particolare intensità sociale. Se gli scioperanti sono occupati dal ritorno al lavoro e possono compiere questa transizione in modo collettivo, per le coniugate (soprattutto se casalinghe a tempo pieno o parziale) questo passaggio può essere più brutale. «Alla fine dello sciopero ti sentivi quasi svuotata, perché non avevi più un posto dove andare, anche il fatto di vedere tutta quella gente, poi non vedere più nessuno» (la moglie di uno scioperante). L'animatrice del gruppo di condivisione, terapeuta psico-corporea, propone così di mantenere l'attività del collettivo invitando le partecipanti a consegnare le proprie esperienze dello sciopero in uno spettacolo teatrale.

Questo progetto assume poi una valenza militante in quanto lo spettacolo diventa un prodotto concreto dello sciopero e le sue varie rappresentazioni contribuiscono a mantenere vivo lo sciopero oltre sé stesso. «Il teatro è stata una bella esperienza, anche se non la rifarei, perché non sono una che si mette in primo piano, ma in quel momento mi sembrava di aiutare l'Officina in qualche modo» (la moglie di uno scioperante). Le compagne degli scioperanti costruiscono così una propria esperienza emancipatrice e di lotta operaia. «Secondo me ci hanno viste quando abbiamo fatto lo spettacolo, altrimenti ci avrebbero dimenticate» (la moglie di uno scioperante).

In generale, dalle interviste alle famiglie dei lavoratori dell'Officina (come da quelle ai lavoratori stessi) emerge un ricordo ancora molto vivo a un decennio dallo sciopero, evento che ha segnato durevolmente molte vite. «Lo sciopero ci ha tolto la terra da sotto i piedi, sono cambiate tantissime cose: amicizie, gente attorno, valori» (la moglie di uno scioperante).

PUBBLICAZIONE

La storia raccontata dai protagonisti

Gianni Frizzo, presidente dell'associazione «Giù le mani»

La scorsa settimana il libro «Qui erano tutti ferrovieri» è stato presentato pubblicamente. Un contributo risolutamente dalla parte dei lavoratori e di coloro che hanno lottato per il lavoro.

Per onorare degnamente i dieci anni dallo sciopero dei lavoratori delle Officine FFS di Bellinzona, l'Associazione Giù le mani dalle Officine, con il sostegno delle organizzazioni sindacali UNIA, SEV e del Municipio di Bellinzona, ha dato mandato al Dipartimento di Economia aziendale, sanità e sociale della Scuola Universitaria della Svizzera Italiana (SUPSI), di svolgere una ricerca sull'esperienza dello sciopero delle Officine del 2008. Su come mantenere viva la memoria storica e per cogliere il parere sul vissuto di tutti coloro (salariati/e, società civile e istituzioni politiche) che hanno partecipato attivamente allo sciopero. Uno studio finale caratterizzato da interessanti e preziosi contenuti che hanno dato, di conseguenza, l'impulso all'As-

ecc.). Quanto accaduto nella primavera del 2008 è stato un forte e significativo segnale di autodeterminazione, partito in primis dalle maestranze delle Officine irrobustito poi dal sostegno popolare, che stava ad indicare di non essere supinamente disposti a sottomettersi a tutti i costi alle assurde decisioni calate dall'alto giustificate e sostenute dalla controversa e imperante logica gerarchica e istituzionale.

La dignità come risposta ad un atto di ingiustizia

I lavoratori delle Officine, sorretti dalla folta schiera di sostenitori, hanno quindi agito con orgoglio, consapevoli d'aver risposto lecitamente, con determinazione e dignità, a un atto d'ingiustizia che si stava consumando a danno delle maestranze e di un bene comune quali sono le Officine.

«Qui erano tutti ferrovieri», 134 pagine che, in sostanza, contengono un ventennio (dal 2000 ad oggi) di «storia operaia». Episodi che stanno a testimoniare come sia possibile prendere in mano il proprio futuro, dire di no agli scellerati piani di ristrutturazio-



Gianni Frizzo, Agnese Strozzeza, Angelica Lepori, Maël Dif-Pradalier e Christian Marazzi

sociazione Giù le mani dalle Officine e alle organizzazioni sindacali UNIA e SEV di trasformare queste autentiche e toccanti testimonianze, nell'emozionante e coinvolgente libro: «Qui erano tutti ferrovieri».

È come dire grazie ai lavoratori delle Officine

Quella intrapresa dall'Associazione in collaborazione con i sindacati UNIA e SEV, è stata quindi una doverosa iniziativa per dimostrare tutta la nostra riconoscenza, non solo ai lavoratori delle Officine per la loro coraggiosa, onorevole e straordinaria azione ma, anche e soprattutto per dare il merito e degno risalto ai loro familiari (mogli, figli e figlie, genitori, ecc.), agli amici e a tutti quelli che sono stati solidali con le maestranze in sciopero dal 7 marzo al 9 aprile 2008, con l'auspicio che lo siano tuttora, in considerazione del fatto che le insidie per i dipendenti delle Officine non si sono per nulla esaurite.

Tra le molteplici testimonianze contenute nel libro, traspare l'indelebile ricordo di quei trentatré giorni vissuti con straordinaria intensità, contraddistinti da forti emozioni, da un'incredibile e commovente solidarietà, ma anche da giornate offuscate dalla preoccupazione di perdere il posto di lavoro e per le devastanti conseguenze che ne sarebbero derivate: per i lavoratori per i loro familiari e per tutte le ricadute negative che avrebbero inevitabilmente investito il tessuto sociale regionale (indotto, formazione apprendisti,

ne aziendali, alle ingiustizie, nell'esigere e ottenere di partecipare in modo paritetico alle decisioni che ci riguardano e interessano il futuro occupazionale di centinaia di lavoratrici e lavoratori, pensando anzitutto all'enorme responsabilità che abbiamo nei riguardi delle generazioni future.

Tenere viva la memoria

L'auspicio è che questi preziosi racconti di vissuto, non servano solo per trasmettere e mantenere viva la memoria storica tra le nuove generazioni di lavoratori, ma siano soprattutto, un utile riferimento e materia d'analisi per chi ha coerentemente a cuore e si occupa (o dovrebbe occuparsi) della sorte dei salariati, non solo dal punto di vista occu-



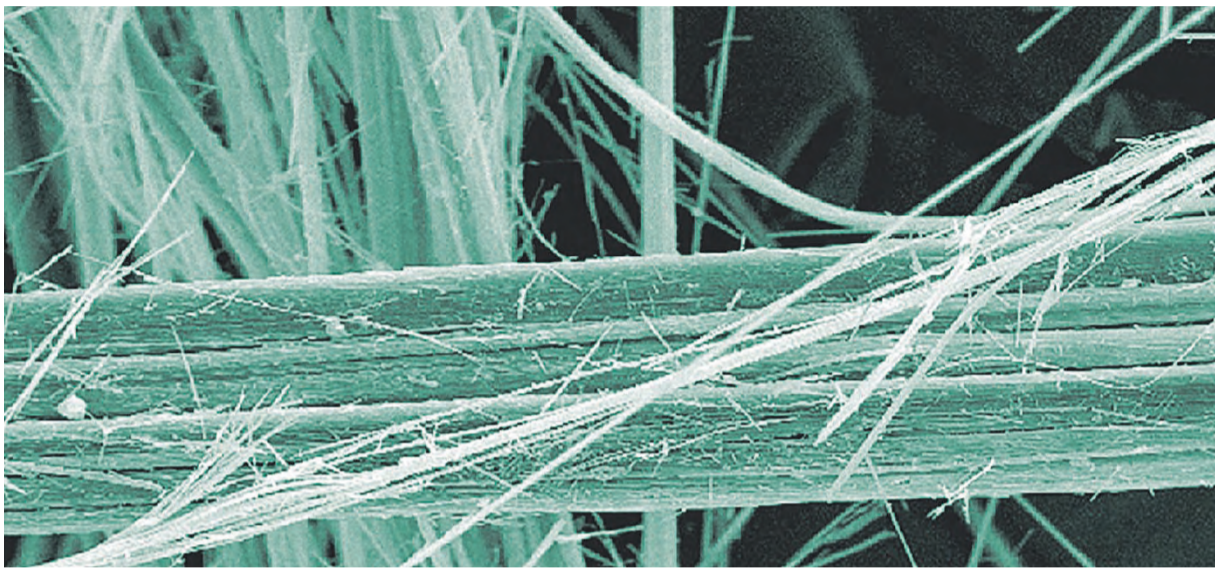
Maël Dif-Pradalier, Angelica Lepori, Agnese Strozzeza, «Qui erano tutti ferrovieri», edizioni Casagrande, Bellinzona, 2019

pazionale ma anche per quanto riguardano le condizioni di lavoro.

Infine, è doveroso sottolineare che quanto si rende concreto oggi con la presentazione e pubblicazione del libro «Qui erano tutti ferrovieri», è stato altresì possibile grazie agli autori-ricercatori: Maël Dif-Pradalier, Angelica Lepori, Agnese Strozzeza e alle Edizioni Casagrande che, a nome dell'Associazione e dei sindacati UNIA e SEV, ringraziamo di cuore per l'impegno profuso.

SUVA AL CENTRO DELLE CRITICHE

Amianto alle Officine «Come il cerino in mezzo al fienile»



Le insidiose fibre di amianto. L'amianto diventa una minaccia se le sue fibre vengono disperse nell'aria e inalate

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

I sindacati SEV e UNIA, la Commissione del personale (CoPe) delle Officine e l'Associazione «Giù le mani» chiedono la massima chiarezza e trasparenza sulla gestione del dossier amianto. E chiedono la creazione di un ente «super partes» di alto profilo e indipendente.

Alle Officine di Bellinzona si riacendono i riflettori sull'amianto. Prima un'anticipazione della RSI (a cui si è rivolto un collaboratore delle Officine dopo avere ricevuto una comunicazione da parte della SUVA) e poi un'inchiesta giornalistica del quotidiano «laRegione», hanno riportato al centro dell'attenzione la minaccia subdola dell'amianto, ricordando che alle OBE ci sono stati almeno cinque decessi a causa delle malattie legate all'amianto

(cfr. articolo di spalla). La lettera inviata dalla SUVA ad alcuni collaboratori ed ex collaboratori sul cambiamento della frequenza dei controlli in ambito di prevenzione tumorale, ha destato preoccupazioni cariche di ansia. Per diversi ex operai e pensionati l'annuale controllo medico si è infatti trasformato in esame solo quinquennale «perché non fumatori». L'aver affermato di non essere a conoscenza di decessi alle Officine, per poi rettificare la comunicazione, ha inoltre gettato ombre sulla serietà della SUVA. «La scarsa trasparenza nelle comunicazioni da parte della SUVA ha esacerbato gli animi, tanto da incrinare il rapporto di fiducia in questo istituto. La SUVA - ha commentato Gianni Frizzo - ha gettato da sola il cerino nel fienile».

In occasione della conferenza stampa della scorsa settimana, Gianni Frizzo (Giù le mani), Matteo Pronzini (UNIA), Vincenzo Ci-

cero (UNIA), Pascal Fiscalini (SEV) e Ivan Cozzaglio (CoPe) hanno denunciato il modo di procedere della SUVA e sottolineato l'incertezza che regna alle Officine, dove nel frattempo almeno venti persone si sono rivolte alla CoPe e ai sindacati chiedendo quali passi

compiere per essere inclusi nella lista delle persone da monitorare. I nominativi vanno così ad aggiungersi all'elenco di una quarantina di persone potenzialmente esposte all'amianto allestita a suo tempo dalle FFS. La CoPe, si tiene a precisare, ha sempre dato grande importanza al dossier amianto e si è sempre mossa. Anche di recente, chiedendo misurazioni dell'aria nei capannoni più sensibili.

Il clamore suscitato dai giornali ha spinto molte persone a rivolgersi solo ora al delegato alla sicurezza delle OBE. Come mai? «Probabilmente - ha detto Frizzo - alcuni capi settore hanno ritenuto, in buona fede, di non segnalare propri collaboratori, nonostante fossero potenzialmente a rischio». Intanto la direzione dello stabilimento industriale sta «analizzando retroattivamente quali passi sono stati intrapresi negli ultimi decenni per avere un quadro completo della situazione. E tramite il portavoce FFS assicura: «Allo stato attuale non vi sono più rischi per gli operai e per tutti coloro che, in un modo o nell'altro, sono attivi alle Officine».

I racconti pieni di legittima amarezza raccolti dal quotidiano *laRegione* - «... non ci si vedeva l'uno l'altro», «...i lavoratori arrivavano a casa con l'amianto ancora fra i capelli...» - esprimono il dramma di chi vive nell'incertezza di una diagnosi che può cambiare il corso della propria vita. Perché il tenore della lettera della SUVA ricevuta per esempio dal collaboratore delle OBE che si è rivolto alla RSI, è questo: «In base alle informazioni in nostro possesso riteniamo che nel suo caso si possa parlare di rischio elevato (di cancro al polmone, ndr.)». «Il nostro intento - ha più volte evidenziato Gianni Frizzo - non è di creare panico o allarmismi - ma di esigere la massima chiarezza». Ma c'è di più: il doppio ruolo della SUVA - cui compete la decisione sull'eventuale riconoscimento della malattia professionale dopo aver deciso il tipo di esami medici e quali pagare - suscita perplessità. Perché i criteri di economicità delle cure appaiono palesi. Ecco perché è stata evocata la creazione di un ente «super partes» composto da persone di alto profilo professionale e indipendenti (medici, giuristi, conoscitori del dossier amianto) che da un lato vigilino sull'operato della SUVA e, d'altro lato, siano a disposizione per consulenze pluridisciplinari.

Intanto sindacati e Associazione giù le mani, hanno garantito al Ministero pubblico ticinese - che nei giorni scorsi ha aperto un'inchiesta preliminare - la massima collaborazione per fare piena luce sulla vicenda. Un incontro tra sindacati e SUVA a Lucerna dovrebbe essere imminente.

► Serata pubblica sull'amianto, martedì 15 ottobre, 20.30, Hotel Internazionale, Bellinzona

Risoluzione dell'USS Ticino e Moesa

Il vaso di Pandora dell'amianto alle Officine è stato anche al centro dell'assemblea dei delegati dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa, sabato scorso a Bellinzona. Approvata all'unanimità la seguente risoluzione:

1. La scarsità di trasparenza da parte della SUVA nella gestione del dossier amianto - che ha generato e genera incertezze e timori - non può rimanere tale. Ricordiamo che in gioco c'è la salute delle persone, per alcune delle quali è già compromessa.

2. La questione dell'amianto, che spesso si vuole isolare ai singoli casi, è un problema di salute e di sicurezza che interessa la collettività tutta.

3. L'attuale gestione ha mostrato dei limiti oggettivi a cui occorre porre rimedio facendo capo a figure professionali di alto profilo e indipendenti.

4. L'USS Ticino e Moesa sosterrà tutte quelle iniziative volte a migliorare e a rafforzare la tutela della salute dei lavoratori, delle lavoratrici e delle famiglie colpite. A cominciare dalla **serata pubblica prevista il 15 ottobre alle ore 20.30 a Bellinzona (Hotel Internazionale)**.

E chiede in particolare:

1. Misure di prevenzione per i lavoratori che possono essere esposti all'amianto oggi (nonché per i gruppi di popolazione esposti (inquilini, ecc.)

2. Misure per estendere i diritti delle vittime dell'amianto (ex lavoratori esposti, ma anche gruppi di popolazione esposti al di fuori del mondo del lavoro)

3. Misure per evitare il ripetersi della tragedia dell'amianto in relazione ad altre sostanze pericolose (prodotti chimici, metalli pesanti, ecc...)

4. L'intervento urgente dei rappresentanti dei sindacati in seno al Consiglio e alla Commissione del Consiglio della Suva, così come del presidente Gabriele Gendotti

5. Massima trasparenza nella comunicazione e nella gestione dei casi.

L'USS Ticino e Moesa s'impegna altresì a promuovere una campagna d'informazione sulle prestazioni offerte dal Fondo di risarcimento per le vittime dell'amianto (FVA, www.fondo-efa.ch) operativo dal 2017. Prestazioni che oltre agli indennizzi per malati e familiari, comprendono un servizio di sostegno psicosociale (Care Service) a tutte le persone entrate in contatto con l'amianto e ai loro congiunti. In Ticino il servizio è garantito dalla Lega Polmonare Ticinese (tel. 091 973 22 80).

AMIANTO IN BREVE

Da sapere

• L'amianto è un minerale composto da rocce fibrose. Dopo essere state trattate, si ottengono fibre dalle proprietà eccezionali per la loro resistenza.

• Finché è solidamente inglobato in altri materiali di costruzione, l'amianto non rappresenta una minaccia. Ma lo diventa se le sue fibre vengono disperse nell'aria e inalate, in seguito a lavori di ristrutturazione, manutenzione o risanamento. Per proteggere se stessi e gli altri, è assolutamente necessario sapere dove si nasconde. Solo così è possibile intervenire in modo corretto.

• L'amianto diventa un pericolo se le sue polveri vengono inalate e finiscono negli alveoli polmonari. Già a basse concentrazioni le fibre di amianto aerodisperse, se inalate, possono provocare il mesotelioma (tumore maligno a carico della pleura o del peritoneo) o il carcinoma polmonare.

• In Svizzera l'amianto è vietato dal 1990, tuttavia sono tuttora presenti numerose strutture contenenti importanti quantità di amianto e a volte senza che si sappia: edifici, installazioni tecniche, bus, tram, vagoni, carrozze delle ferrovie.

• I dati sono allarmanti: si stima che nei prossimi anni in Europa possano esserci oltre 400 mila decessi dovuti all'amianto. Una malattia generata dall'amianto può manifestarsi anche anni dopo l'esposizione. Esiste infatti un periodo di latenza tra l'esposizione alle fibre di amianto e l'apparizione di malattie polmonari.

• Il picco dei casi di malattia è atteso tra il 2020 e il 2030. Benché conosciuto negli anni Sessanta/Settanta come sostanza cancerogena, durante quel periodo l'importazione di amianto non ha smesso di crescere.

• Il cancro bronco-polmonare, in media insorge 15-20 anni dopo l'esposizione; il rischio aumenta in caso di esposizioni al fumo del tabacco.

• Il mesotelioma pleurico (cancro della pleura) in media insorge 25-40 anni dopo l'esposizione all'amianto. Il fumo ha un impatto aggravante.

• Ci sono poi le placche pleuriche (malattie non cancerogene, a differenza delle prime due), il cui tempo di latenza è di circa 20 anni. Colpiscono il 10-50% dei lavoratori dopo l'esposizione all'amianto. Non degenera mai in cancro.

• Fino al 2016 il registro cantonale dei tumori in Ticino ha contato 118 ammalati, per oltre tre quarti uomini. Sono circa 5 all'anno, spesso il paziente ha più di 70 anni, ulteriore conferma del lungo tempo che intercorre fra il contatto con le fibre e il tumore.

• Nel 2008 è entrata in vigore la nuova direttiva 6503 «Amianto» voluta dalla Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro (CFSL) con l'obiettivo di rafforzare la tutela dei lavoratori.

• La Fondazione FVA ha istituito un Care Service gratuito in collaborazione con Lega polmonare ticinese. Il personale offre supporto alle vittime, ai loro congiunti e alle persone interessate per telefono (+41 91 973 22 80) o di persona a Lugano, circa tutte le questioni correlate alla malattia da amianto, come ad esempio le opzioni terapeutiche disponibili, i controlli medici, la consulenza finanziaria.

Ruolo del FVA per le vittime dell'amianto

La Fondazione Fondo per le vittime dell'amianto FVA, creata il 28 marzo 2017, ha stanziato circa 6 milioni di franchi per risarcire le persone ammalatesi a causa dell'amianto e i superstiti delle vittime. Ora viene ampliata la cerchia degli aventi diritto: in futuro verranno risarcite anche le persone colpite da un tumore provocato dall'amianto (mesotelioma maligno) dimostrabile come malattia professionale. Ogni anno sono ancora 120 le persone a cui è diagnosticato un mesotelioma mortale.

La priorità della Fondazione FVA è ora il risarcimento alle persone a cui il mesotelioma non è stato riconosciuto come malattia professionale, ad esempio gli addetti al lavaggio dell'abbigliamento contaminato. In futuro potranno beneficiare del fondo anche coloro che per lavoro sono entrati in contatto con l'amianto. A fine 2018 è stato deciso di indennizzare ventitré parenti delle vittime dell'amianto con un importo totale di 1,4 milioni di franchi.

La fondazione responsabile aveva infatti deciso di estendere la cerchia di persone che ne hanno diritto e chiama anche gli ambienti economici e industriali a donazioni per alimentare il fondo. Per la prima volta indenni-

ta vanno anche a una cerchia allargata di beneficiari. Si tratta di vittime dirette o di famigliari di persone che hanno contratto un mesotelioma maligno (tumore del peritoneo o della pleura) a causa di una malattia professionale legata all'amianto. Finora coloro che potevano far valere una indennità erano prevalentemente persone la cui patologia non era riconosciuta come malattia professionale. Si trattava in particolare di appassionati del fai da te o famigliari che hanno per esempio lavato i vestiti contaminati. In base ai dati del 2018, risulta che dalla sua creazione l'FVA ha dato il via libera alle richieste di 33 vittime o famigliari nei quali il mesotelioma non aveva legame diretto con l'ambito professionale. La somma assegnata a questi casi è di 4,4 milioni di franchi.

Vista questa estensione delle prestazioni, il SEV invita i datori di lavoro e il personale dei trasporti pubblici a informarsi in merito a questo sostegno e chiedere eventuali chiarimenti. Il trasporto pubblico (ad esempio le officine di manutenzione dei veicoli) è uno dei settori che nei prossimi anni registrerà il maggior numero di morti a seguito di malattie provocate dall'amianto.

Donne

11.10.

Incontro con Giulia Blasi

«Manuale per ragazze rivoluzionarie. Perché il femminismo ci rende felici»: questo il titolo del libro di Giulia Blasi che sarà presentato venerdì 11 ottobre alle ore 20 a Lugano, presso lo Spazio Ado, via Besso 42 a.

Giulia Blasi analizza con spietata lucidità le situazioni che le donne oggi quotidianamente vivono e offre, in una seconda parte pratica del libro, consigli concreti per mettere in atto un femminismo pieno di ottimismo e spirito di collaborazione (evviva la sorellanza!) che possa rendere tutti più sereni, rispettosi, appagati e felici. Anche gli uomini.

Pensionati

17.10.

Castagnata a Castione

Castagnata organizzata dalla PV Ticino e Moesano, presso il ristorante Meridiano, dalle 14.30. Vista la bella esperienza e la buona partecipazione degli anni scorsi riproponiamo una castagnata unica in luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici: il Ristorante Meridiano di Castione, a soli 100 m dalla stazione FFS. Vi attendiamo giovedì 17 ottobre, a partire dalle ore 14.30. Gli addetti alle caldaie prepareranno al meglio le caldaroste, accompagnate da lardo e formaggio dell'alpe, buon vino

e acque minerali. Non è necessario iscriversi.

Treni consigliati per Castione-Arbedo: da Airolo pt 13.21 - Faido 13.39 - Biasca 14.03, Castione-A. arr 14.13.

da Locarno pt 13.31 - Cadenazzo 13.45 - Giubiasco 13.54 - Bellinzona 14.06 - Castione-A. arr 14.10

da Chiasso pt 12.57 - Mendrisio 13.05 - Lugano 13.25 - cambiare a Bellinzona arr 13.56 X S20 pt 14.06 - Castione-A. arr 14.10

Treni consigliati per il rientro: per Airolo pt 16.43 - per Locarno pt 16.49 - per Chiasso pt 16.49

A disposizione anche un ampio posteggio. Un cordiale benvenuto alle colleghe e ai colleghi che vorranno onorarci della loro presenza!

Sezioni

24.10.

Assemblea Lavori Ticino

L'assemblea autunnale del personale Lavori della sezione Ticino avrà luogo all'hotel Milano a Mendrisio giovedì 24 ottobre, a partire dalle ore 18.00. Con i responsabili sindacali SEV e il comitato sezionale è l'occasione per fare il punto della situazione sia sulle questioni generali che su quelle particolari che ci riguardano più da vicino (NORS, macchinisti B100, GBT, ecc.), per discutere e decidere su quanto fatto e su quello che c'è da fare.

L'ordine del giorno dettagliato verrà inviato a tutti gli affiliati della sezione per e-mail o sarà consultabile all'indirizzo sev-bau.ch/it.

5.11.

Assemblea ZPV Ticino

Assemblea regionale a Bellinzona, alla Casa del Popolo, dalle 9.30. Odg: 1. benvenuto del presidente sezionale ZPV Ticino; 2. intervento rappresentante di Helvetia Assicurazioni; 3. argomenti d'attualità sindacale: relazione di P. Fiscalini, SEV e relazione di A. Menet, presidente centrale ZPV; informazioni dal presidente CoPe T. Walther; 4. Eventuali. Seguiranno aperitivo e pranzo in comune.

VPT

18.11.

Cena Sottoceneri

Il comitato **VPT Sottoceneri** invita a riservare la data di **lunedì 18 novembre** per la classica cena di fine anno. Seguiranno ulteriori dettagli. È anche possibile riservare l'agenda 2020, scrivendo al cassiere sezionale al seguente indirizzo e-mail:

sottoceneri.cassiere@vpt-online.ch.

Le agende saranno in vendita anche la sera della cena. Il costo è di CHF 12.- e non più CHF 14.-

Bus tour

11-13 novembre Sopraceneri

Dopo essersi fermato a Lugano e a Mendrisio, il **Bus del centenario** arriverà nel Sopraceneri nel mese di **novembre dall'11 al 13**. Farà tappa presso il deposito delle Autolinee Bleniesi (11.11.), al Centro di Manutenzione e di Intervento CMI-EIZ di Biasca (12.11.) e alle Fart a Locarno (13.11.). Seguiranno dettagli sui diversi appuntamenti.

Agenda 14/19

PREVIDENZA

Cassa pensione dei TPG: vittoria del personale

Yves Sancey Lo Stato di Ginevra ricapitalizzerà la Cassa pensioni dei dipendenti dei trasporti pubblici ginevrini (TPG). Il Gran Consiglio ha accettato un disegno di legge modificato in tal senso dalla formazione politica Ensemble à Gauche. Questo voto evita un massiccio deterioramento delle pensioni dei dipendenti di TPG, come previsto da una legge governativa, e consente di mantenere le pensioni al loro tasso attuale. «Questa vittoria è il risultato di una lotta del personale TPG guidato dalla commissione SEV-TPG», dice Jérôme Faÿ, vicepresidente della sezione TPG del SEV.

Già tanti sacrifici

Questo è tanto più importante in quanto la cassa pensioni TPG è la cassa pubblica che eroga le pensioni meno alte del cantone e tra il 2014 e il 2017 i dipendenti TPG hanno già fatto tanti sacrifici, perdendo l'equivalente del 20% delle prestazioni. L'età pensionabile è stata aumentata di un ulteriore anno, mentre l'aliquota contributiva dei dipendenti è aumentata dell'1%.

Mentre la sorte della Cassa di previdenza del Canton di Ginevra è stata determinata durante la votazione del 19 maggio scorso, mantenendo - come la sinistra e i sindacati volevano - il primato delle prestazioni (e non dei contributi), quella della cassa per i dipendenti dei trasporti pubblici di Ginevra (TPG) era rimasta in sospeso. Come le pensioni di duemila dipendenti.

Progetto governativo molto peggiorativo

Il governo ginevrino aveva proposto di trasformare il funzionamento della cassa TPG passando all'opzione più sfavorevole del primato dei contributi. Con il primato dei contributi la rendita viene calcolata sulla base del capitale accumulato dall'assicurato e dei rendimenti sui mercati finanziari. Il progetto del Consiglio di Stato implicava una riduzione di mezzo punto del tasso tecnico con circa il 10% di perdite aggiuntive per i dipendenti TPG, o addirittura il doppio per quelle per i lavoratori più anziani. Come se non bastasse la riforma del governo caricava l'one-

re di questa ricapitalizzazione sulle spalle del personale dei TPG.

Un costo annuo stimato a circa 3,5 milioni di franchi per l'azienda pubblica, che nel contempo avrebbe ridotto del 3,5% il suo tasso di contribuzione. I dipendenti dei TPG si sono chiaramente opposti a questo disegno di legge. E il sindacato SEV ha annunciato un referendum se il progetto di legge fosse stato votato dal Gran Consiglio. La ricapitalizzazione da parte dello Stato votata il 30 agosto ha invece senso e consente di evitare misure di risparmio con conseguenze potenzialmente dannose per i dipendenti e le prestazioni alla popolazione.

Questo voto rappresenta un'importante vittoria per i dipendenti TPG. In due assemblee del personale, i membri hanno votato all'unanimità contro il disegno di legge del governo e a favore degli emendamenti proposti dal «Ensemble à Gauche». Questo risultato è anche un fallimento per il governo che aveva rifiutato categoricamente di tener conto dell'opinione popolare espressasi in votazione lo scorso 19 maggio.

PV TICINO E MOESANO - (E PENSIONATI VPT)

Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2019 al 6 gennaio 2020

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che trascorremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, sempre a prezzi vantaggiosi: camera doppia CHF 1'200.- p. p. camera singola CHF 1'300.- p. p. comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; queste ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto. Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione. NB. Non sono ammesse modifiche del pacchetto (ad es. data andata o ritorno)! Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato/a da una

persona di fiducia. Il numero massimo di camere singole è fissato a 20 e farà stato il timbro postale.

Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 14 ottobre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!)

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- p. p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Sono cordialmente benvenuti anche i colleghi pensionati e le colleghe pensionate della VPT.

Per informazioni su viaggio e vacanze: Eliana Biaggio, resp. vacanze, tel. 079 326 92 94, e-mail eliana.biaggio@hispeed.ch.

Per informazioni sul pagamento: Alberto Rusconi, cassiere, tel. 079 230 32 16

Cedola di iscrizione - vacanze a Abano Terme 2019/2020

Dati personali	1. persona	2. persona
Cognome
Nome
Indirizzo
CAP / Località
Telefoni fissi privati
Cellulare
Indirizzi e-mail
Data di nascita
Tipo camera	<input type="checkbox"/> doppia / <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia / <input type="checkbox"/> singola
*) mettere una X nella casella entrante in considerazione		
Luogo e data:		
Firma:		

IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV.

Publicazione 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 Wylder

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

Tiratura: edizione italiana: 3546 copie; totale: 39'774; certificata il 26.10. 2018

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, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: SEVzeitung@fachmedien.ch, www.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: 24 ottobre 2019. Chiusura redazionale: 17 ottobre 2019, ore 10.00.

FELIX BIRCHLER TRACCIA UN BILANCIO

«Sui salari si sta perdendo il treno»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dopo sei anni e otto mesi come segretario sindacale SEV, da fine agosto Felix Birchler (40) lavora nel settore integrazione dei rifugiati.

«Abbiamo lasciato andare a malincuore Felix Birchler, che ha sempre svolto un ottimo lavoro in maniera assai autonoma», confessa la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger. Una separazione che spiace anche alle sezioni SEV delle aziende di trasporto della Svizzera orientale, di cui si era occupato dal gennaio 2013, riprendendole da Peter Hartmann: Ferrovie dell'Appenzello, Frauenfeld-Wil, Südostbahn, Thurbo, Autobus Svizzera orientale e le Società di navigazione del Lago Bodanico e Untersee e Reno (URh). Fino a due anni fa aveva anche seguito i casi di protezione giuridica dei collaboratori FFS, settore poi abbandonato dopo essere passato dal 100 all'80%.

Perché Felix Birchler ha lasciato il SEV? «L'unico motivo è la volontà di intraprendere qualcosa di nuovo professionalmente dopo undici anni in veste di segretario sindacale. Infatti, prima di arrivare al SEV avevo alle spalle tre anni di lavoro con UNIA e due anni alla VPOD. Semplicemente, era giunto il momento di cambiare. Quindi negli ultimi mesi ho guardato un po' in giro e mi sono candidato a

questo posto vacante presso il Cantone dei Grigioni». Ciò che ha impegnato e segnato intensamente Felix Birchler nel suo periodo di lavoro al SEV è stato il risanamento della URh nel 2016: «Si volevano peggiorare le condizioni di lavoro a colpi di piccole. Il personale, sottoposto a enorme pressione, doveva accettare tutto quanto senza fiatare. Ne andava veramente del futuro dell'azienda. Per il datore di lavoro era necessario salvare gli impieghi, cancellando tutte le conquiste ancorate nel CCL e fissando al minimo del minimo in ogni punto le condizioni di lavoro e d'impiego. Il personale vi si è opposto con il sostegno del SEV, riuscendo a scongiurare buona parte di queste intenzioni, anche se ha dovuto ingoiare qualche boccone amaro. Sono rimasto molto impressionato dalla collaborazione fra la ventina di dipendenti. Che poi il SEV in questa comunità molto unita sia stato accettato da tutti e abbia potuto giocare le sue carte, è dipeso anche e soprattutto dal fatto che eravamo già presenti in azienda prima del risanamento, senza mai fare distinzione tra associati e non associati. Alle nostre assemblee abbiamo sempre invitato tutti, accettando e portando avanti in ugual misura tutte le richieste, quando rispondevano alle esigenze della maggioranza. In questo modo il «risanatore» non è riuscito a seminare zizzania. Questo ha avuto un impatto anche sui non organizzati, che



Felix Birchler

hanno intuito di aver bisogno del SEV in una situazione così estrema. Ma anche l'esistenza di un CCL è stata particolarmente importante.»

Felix Birchler considera una delle sfide più ardue il licenziamento di macchinisti o di autisti in età avanzata, non più in grado di svolgere le loro mansioni per ragioni di salute, ma che il medico giudica ancora impiegabili sul mercato del lavoro. Solitamente essi sono licenziati da aziende più piccole, con la motivazione che per loro non ci siano più altre occasioni di lavoro. «Può diventare davvero un problema, e nessuna impresa licenzia a cuor leggero un macchinista da lunghi anni in servizio, anche perché questo viene mal compreso dal personale.» Tuttavia la situazione peggiore la devono affrontare gli in-

teressati, che non trovano un altro posto, ma per i quali nessuna assicurazione sociale vuole intervenire e che a volte sono persino costretti a far capo all'assistenza sociale. «A parole tutti concordano che ci vorrebbe una soluzione comune di azienda e AI, ma nessuno vuole pagare e finora è mancata la volontà politica». Per quanto riguarda le altre imprese di trasporto, negli ultimi sei anni vi sono stati miglioramenti, sia come CCL sia a livello salariale. «Però, nel confronto col mercato in altri settori i trasporti pubblici rischiano di perdere il treno», ammonisce Felix Birchler. «Lo dico in particolare per il ramo della costruzione del binario e le officine. Difficoltà sempre maggiori si riscontrano anche nel reperire personale di locomotiva, del treno e

conducenti di autobus. Dover reclutare personale all'estero, perché non se ne trovano più nel Paese, è un chiaro segnale d'allarme!» Penso inoltre al congedo di paternità di soli tre giorni alla SOB, che questa rifiuta da anni di estendere. Un punto che secondo Felix Birchler contrasta sorprendentemente con la sua capacità innovativa. «Se non trovano più lavoratori validi e motivati, occorre chiedersi in che modo, fra pochi anni, le aziende potranno ancora funzionare correttamente. A quel punto, gli obiettivi legati alla digitalizzazione sfumeranno per la mancanza di personale.»

Dove lavora bene il SEV, secondo Felix Birchler, e dove meno bene? «I punti forti del SEV sono le sezioni e i membri. Questi, e le loro necessità, vanno posti al centro, pensando invece un po' meno alle nostre strutture federative.» Come segretario sindacale, per mancanza di tempo a volte ha dovuto far aspettare le sue sezioni, prima di potersi finalmente dedicare, dopo le trattative salariali o la protezione giuridica, che sono prioritari, alle loro richieste. Per quanto concerne il reclutamento, egli considera sì importante e necessario il suo rafforzamento, «ma non deve diventare così essenziale da far mancare le risorse necessarie alla vera e propria attività sindacale. Infatti, se questa viene trascurata diventa difficile reclutare, mentre il miglior argomento è un lavoro fatto bene».

SEV-ONLINE.CH

Aderisci subito al SEV!

Per celebrare il centenario, il Comitato SEV ha deciso di offrire tre mesi di quote gratuite ai nuovi membri fino a dicembre 2019.

Per le donne l'adesione è gratuita per tutto il 2019.

I dettagli su: www.sev-online.ch/aderire



INSERZIONE A PAGAMENTO

Da sempre per il trasporto pubblico e per la mobilità dolce

Vice Presidente ATA
Deputato in Gran Consiglio

Pronto per Berna

Bruno Storni Lista 15 Candidato 7

Signora Signor

cognome

nome

via, no.

NPA, luogo

tel. **privato**

cellulare

prof.

email privato

nazionalità

data di nascita

lavoro **professione**

datore di lavoro

luogo di lavoro

tempo parziale% tempo pieno

Sono apprendista/ **inizio**

in formazione **fine**

protezione giuridica Desidero l'assicurazione di protezione giuridica in campo privato SEV-Multi (CHF 78.00/anno)

giornale SEV Rinuncio alla versione cartacea e leggo il PDF del giornale online.

lingua DE FR IT

data

firma

Firmando questo modulo, accetto gli attuali statuti e regolamenti. Acconsento a che il mio datore di lavoro / la mia cassa pensione trasmetta i miei cambiamenti al SEV e, se del caso, deduca i miei contributi dal mio stipendio / dalla mia rendita.

Reclutato / a da numero di membro:

COLPI DI DIRITTO

Il diritto di visionare gli atti



Protezione giuridica SEV

Giovanni è sorpreso: da anni lavora presso un'impresa privata di medie dimensioni e ha ricevuto un certificato intermedio di lavoro al di sotto delle sue aspettative. Chiede quindi al suo superiore di poter prendere visione del proprio incarto personale e questi si assume l'incarico

di chiarire la questione. Qualche giorno dopo, la divisione del personale gli risponde che la direzione ha deciso di concedergli di visionare solo una parte del suo incarto personale e solo a condizione che inoltri una domanda scritta e motivata, indicando anche quali documenti intende visionare. Inoltre, sempre che la sua richiesta sia accolta, dovrà presentarsi personalmente e fare una copia dei documenti richiesti, rispettivamente provvedere a stamparli. Infine,

il tutto sarebbe soggetto a spese. A Giovanni sorgono molti dubbi sulla liceità di queste restrizioni ... e non ha tutti i torti.

La legge sulla protezione dei dati personali gli conferisce il diritto all'informazione sul contenuto completo del suo incarto personale e la facoltà di far valere questo diritto in qualsiasi momento, senza dover dimostrare il suo interesse, né renderlo credibile, né dover giustificare il suo desiderio di visionare questi documenti. Questo rientra nel suo diritto all'informazione e all'autodeterminazione.

Rifiuto solo in casi particolari e giustificati

È quindi sufficiente che Giovanni invii al suo datore di lavoro una richiesta per e-mail o per posta. Se la consultazione dell'incarto è sufficientemente protetta contro l'intervento di persone non autorizzate, può avvenire anche per iscritto (ad esempio via e-mail o per posta). Il datore di lavoro può suggerire anche una consultazione in loco, ma Giovanni deve essere d'accordo.

La richiesta di informazioni di Giovanni può essere limitata, rifiutata o rinviata dal suo datore di lavoro solo in casi giustificati. Il datore di lavoro deve quindi informare Giovanni sulla base di quali disposizioni di legge o fatti si oppone alla completa consultazione del fascicolo. La sola affermazione «la direzione ha deciso...» non è sufficiente.

Il datore di lavoro deve essere in grado di giustificare la restrizione in modo convincente. La consultazione completa dei fascicoli è la norma - la restrizione l'eccezione.

La consultazione dell'incarto personale è in linea di principio gratuita. Solo se comporta un onere particolarmente elevato o è stata richiesta più volte nello stesso anno senza una ragione evidente, può essere pretesa una tassa. L'incarto personale è la base per le decisioni di diritto del lavoro e ha un influsso sulla carriera professionale di Giovanni e, dato che viene costantemente aggiornato, è ovvio che Giovanni abbia un interesse a conoscere quanto viene annotato su di lui. Non vi è quindi alcuna base per l'addebito di una tassa.

In linea di principio, i dati contenuti nell'archivio del personale sono conservati per cinque anni, a meno che non vi sia una disposizione di legge diversa per dati specifici. Questi ultimi possono essere conservati nell'incarto personale per un massimo di dieci anni.

Cosa succede se le discussioni si rivelano inutili e il datore di lavoro rimane sulle sue posizioni? Giovanni può far valere il suo diritto di consultare il proprio incarto presso il tribunale del suo luogo di residenza o della sede del suo datore di lavoro. Il giudice deciderà nell'ambito di una procedura semplificata, per la quale Giovanni potrà contare sul sostegno dell'assistenza giuridica del SEV.



Volontariato in Colonia
WEEK END DI LAVORI
22-24 novembre 2019

Dal 1923 le Colonie dei Sindacati accolgono bambine e bambini da tutto il Ticino portando avanti valori sociali e educativi all'avanguardia: quest'autunno prendiamoci cura della Casa di Rodi mettendo a disposizione le competenze di ognuno per i piccoli ma importanti lavori di manutenzione!

Non perdetevi questa esperienza di utilità comune attraverso la quale ognuno avrà l'occasione di conoscere meglio le persone che ieri e oggi hanno fatto la storia delle Colonie!

VITTO ALLOGGIO E CONVIVIALITÀ OFFERTI!

Grazie di confermare la vostra presenza al numero 091 826 35 77 oppure info@coloniedeisindacati.ch

Mettete a disposizione il tempo che avete, anche solo mezza giornata può fare la differenza!



BERNA

La carica per il clima



Mai prima d'ora in Svizzera così tante persone sono scese in strada per il clima. Una politica climatica equa ed efficace - questo è ciò che rivendicano quasi 100'000 persone alla manifestazione nazionale per il clima di Berna. Presente anche il SEV, membro dell'alleanza per il Clima.

INSERZIONE A PAGAMENTO



Contro il precariato, per salari dignitosi anche in Ticino

FRANCO CAVALLI

LISTA No. 12
Verdi e Sinistra alternativa

BEPPE SAVARY-BORIOLI





IN VINO VERITAS

Erico Roset

8 ottobre 2019, da qualche parte nella campagna ginevrina.

Alla fine dell'estate, le uve si riempiono di zucchero e succo, mentre l'acidità diminuisce, i tannini si equilibrano e gli aromi, specifici per i diversi vitigni, compaiono gradualmente.

È in questo propizio periodo che le lavoratrici e i lavoratori stagionali svizzeri - e soprattutto quelli in provenienza da altri paesi - si incontrano nei vigneti ginevrini per la raccolta delle uve.

CARTA BIANCA di Luca Berti

Gretina a chi?

Fino a qualche anno fa un adulto che si faceva beffe di un ragazzo sarebbe stato considerato un mostro. Poi è arrivata Greta Thunberg e tutto è cambiato.

Uomini di mezza età e anziani hanno iniziato a deridere e insultare una 16enne senza provare la benché minima vergogna. Personaggi pubblici e qualche testata si divertono a prenderla in giro, proponendo ogni sorta di epiteto (a proposito: «Gretina» non faceva ridere già quando è stato coniato, figuriamoci ora; se proprio dovete, siate più creativi). Sfottò pubblicati senza soffermarsi a riflettere sul suo messaggio.

Cos'ha combinato questa ragazzina di tanto grave da sdoganare il bullismo dei nonni nei confronti dei nipoti? In realtà nulla più di aver richiamato - con una veemenza mai vista - le vecchie generazioni alle proprie responsabilità. Toccati sul vivo, certi adulti hanno reagito come chi si sente in colpa ma non vorrebbe: per non ascoltare il messaggio hanno rifiutato il messaggero.

C'è poi chi l'ha definita una marionetta pilotata per scopi poco nobili. Orbene, intanto bisognerebbe che ci venga spiegato una buona volta chi è il burattinaio e qual è il suo scopo: è usata dalla famiglia per vendere un libro? O dai «poteri forti» (sempre loro...) per distrarre le masse? Tesi che paiono un modo sbrigativo per non ammettere una verità incontrovertibile: il pianeta ha la febbre e il virus sono le scelte politiche, economiche, industriali e individuali dell'ultimo secolo. Come osa questa 16enne mettere in pericolo il 'business as usual', per giunta facendoci

sentire in colpa, quando nemmeno un'orda di climatologi c'è riuscita in decenni?

Il problema è che ora il trucco si vede. Questo ci dice Greta. E se nel frattempo aiuta la mamma a vendere qualche libro (fatto tutto da dimostrare), che male c'è? Soprattutto considerando che nessuno ha detto nulla (o quasi) quando altri, per decenni, hanno lavorato sottotraccia a favore della tesi secondo cui il riscaldamento climatico non esiste. Tesi, indifendibile, che va a favore di interessi immensamente più lucrosi. Per loro nessuno sfottò? La politica, in primis, ha fallito. A traino, noi tutti. Inutile ora offendersi quando ce lo fanno notare.

E su questo punto, forse, qualcosa da rimproverarci ce l'abbiamo pure noi dei media. Volendo essere equidistanti, ci siamo scordati che il consenso tra esperti era ed è pressoché unanime. A proposito Maximilian Probst e Daniel Pelletier, giornalisti della «Zeit», hanno recentemente fatto notare come - per essere davvero equilibrati - si sarebbe dovuto contrapporre uno scienziato scettico a 32 convinti dell'origine umana del fenomeno. Questo per rispettare il fatto che il 97% degli scienziati tedeschi si è detta convinta dell'origine antropica del riscaldamento globale. Invece si è preferito un salomonico 50/50. Salomonico, ma soprattutto ponziopilatesco, perché suggerisce l'esistenza di dubbi che in realtà non ci sono.

Giornalista de LaRegion

INIZIATIVA SUI GHIACCIAI

Se i giganti bianchi scompaiono



Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

«In Svizzera, lo scioglimento dei ghiacciai è una delle conseguenze più visibili del cambiamento climatico». Lo ha detto a chiare lettere Dominik Siegrist, co-presidente dell'Associazione svizzera per la protezione del clima nel presentare ad inizio anno l'iniziativa popolare «Per i ghiacciai». Iniziativa che in meno di cinque mesi ha già superato le 120 mila firme. La frana staccatasi dal Pizzo Cengalo che ha travolto Bondo, nei Grigioni, nell'agosto 2017, era stata citata come campanello d'allarme, così come le condizioni del ghiacciaio del Rodano, in Vallese.

Intanto grandissima preoccupazione anche sul versante del Monte Bianco. Potrebbe infatti crollare una parte del ghiaccio Planpincieux, sulle Grandes Jorasses, lungo il versante italiano del massiccio. La massa a ri-

schio collasso è di circa 250 mila metri cubi. E in parte, nei giorni scorsi, un blocco di ghiaccio è già caduto.

L'emergenza climatica, che ha portato a Berna decine di migliaia di manifestanti e centinaia di migliaia in diverse altre parti del mondo, non è solo una realtà chiarissima, ma un'evidenza scientifica incontrovertibile. E le parole della giovane attivista svedese Greta Thunberg che ai potenti del mondo dice «Come osate a pensare solo ai soli? «How dare you?», sono un «j'accuse» senza appello.

L'iniziativa sui ghiacciai - le cui firme saranno consegnate alla cancelleria dopo le elezioni federali - vuole sensibilizzare la politica sugli obiettivi dell'Accordo di Parigi, che devono essere iscritti nella Costituzione. Quest'ultima deve essere modificata in modo da impedire la messa in circolazione dal 2050 di combustibili e carburanti fossili, con eccezioni per applicazioni tecnicamente non sostituibili. Conferme sull'allarme climatico che impatta sui

ghiacciai, sono giunte anche dal rapporto dell'«Intergovernmental Panel on Climate Change» (Ippc), il comitato scientifico sul clima dell'Onu, dedicato a oceani e ghiacci e diffuso a fine settembre. «La perdita di massa globale dei ghiacciai, la fusione del permafrost e il declino nella copertura nevosa e nell'estensione dei ghiacci artici - denuncia il rapporto - è destinata a continuare nel periodo 2031-2050, a causa degli aumenti della temperatura di superficie, con conseguenze inevitabili per straripamenti di fiumi e rischi locali».

Il documento «Oceano e criosfera in un clima che cambia» è stato confermato anche da diversi esperti svizzeri, tra cui Nicolas Gruber, attivo al Politecnico federale di Zurigo, che afferma: «Lo scioglimento dei ghiacciai porterà un'accelerazione dell'innalzamento del livello dei mari a causa dell'aumento dei tassi di perdita di ghiacci della Groenlandia e dell'Antartide».

Il rapporto dell'ONU precisa inoltre che «dalla metà del ventesimo se-

colo, la riduzione della criosfera nell'Artico e nelle aree di alta montagna ha portato a impatti in gran parte negativi su sicurezza alimentare, risorse idriche, qualità dell'acqua, mezzi di sussistenza, salute e benessere, infrastrutture, trasporti, turismo e tempo libero, specie per le popolazioni indigene.

Lo scioglimento dei ghiacciai e del permafrost sulla terraferma e il riscaldamento dei mari hanno modificato gli ecosistemi marini, costieri e terrestri - si legge ancora nello studio -, modificando la vegetazione e costringendo gli animali a spostarsi». I promotori dell'iniziativa per i ghiacciai, pongono giustamente l'accento sul fatto che «i cambiamenti climatici minacciano la civiltà umana così come la conosciamo, in tutto il mondo e in Svizzera, dove la temperatura aumenta due volte più velocemente. Le giornate canicolari provocano decessi, la scomparsa dei ghiacciai compromette l'equilibrio idrico, i periodi di siccità causano problemi all'agricoltura e agli animali, i boschi di pro-

tezione sono indeboliti e l'abete rosso inizia a soffrire il caldo sull'Altopiano».

Milioni di persone in tutto il mondo stanno perdendo le loro fonti di sostentamento e sono costrette a migrare. A margine del vertice delle Nazioni Unite sul clima, oltre 200 rappresentanti dei popoli nativi, lavoratori, accademici, ambientalisti e attivisti per i diritti umani - un numero senza precedenti - hanno adottato a New York una storica dichiarazione che chiede ai governi e alle imprese economiche di affrontare urgentemente l'emergenza climatica per assicurare la sopravvivenza dell'umanità.

Jennifer Morgan, direttrice generale di Greenpeace International, ha ricordato in modo chiaro che «la crisi climatica è una crisi dei diritti umani. Le conseguenze umane degli estremi disastri meteorologici possono essere sconvolgenti». I diritti umani, insomma, passano anche attraverso una giustizia climatica basata sull'inclusione.

QUIZ

Scopri le risposte leggendo il giornale

?

1. La BLS deve correggere il risultato aziendale del 2019 verso il basso a causa del flop del nuovo sistema di pianificazione delle risorse. Di quanti milioni?

- a. da 30 a 35 milioni di franchi
- b. da 20 a 23 milioni di franchi
- c. da 5 a 10 milioni di franchi

2. Quali prestazioni aumenteranno per i membri SEV nel 2020?

- a. uno sconto accresciuto sui Reka-Check + buoni Reka
- b. uno sconto accresciuto sui Reka-Check
- c. buoni Reka di 100 franchi

3. Quante firme ha raccolto la petizione contro il dumping nelle linee bus del Giura?

- a. 3500
- b. 2000
- c. 4000

4. L'iniziativa popolare sui ghiacciai è riuscita. Chiede di modificare la Costituzione in modo da impedire la messa in circolazione di combustibili e carburanti fossili:

- a. dal 2050
- b. dal 2030
- c. dal 2040

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 16 ottobre 2019**;

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;
internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà Reka Check 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 13: Sirena e tromba del battello a vapore «Stadt Rapperswil» della società zurighese ZSG

I buoni libro di 40 franchi sono stati vinti da: **Raphael Wäfler, Wilen (Sarnen), membro VPT Zentralbahn.**

SULLE ORME DI...

Laura Bamert



Laura Bamert sul tetto della sede delle FFS nella Langstrasse di Zurigo.

Karin Taglang
karin.taglang@sev-online.ch

Specialista Analisi Junior. Dietro questa arida denominazione si cela una giovane donna impegnata. Laura Bamert ha molti interessi: si impegna per condizioni di lavoro eque nel settore dei trasporti pubblici, per i giovani nel SEV e non da ultimo per la puntualità alle FFS. Ritratto di questa giovane donna molto dinamica.

In questo primo giorno d'autunno l'aria è già fresca e il vento soffia i capelli sul viso di Laura Bamert. Dalla terrazza sul tetto del palazzo alla Langstrasse che ospita vari uffici delle FFS, la visuale spazia sull'intero campo di binari della stazione centrale di Zurigo. Transita un TGV Lyria. «Ecco, sono le 9 e 35», ci dice Laura con uno sguardo all'orologio che ha al polso. Però le lancette indicano le 9.36, vuole dire che il TGV in viaggio per Parigi ha un minuto di ritardo. Non finirà nell'elenco giornaliero dei ritardi di Laura, per questo lo scarto dev'essere di almeno tre minuti.

Puntualità alla lente

Nella sua funzione di specialista in analisi, nell'ufficio che si occupa della puntualità alle FFS situato due piani più in basso, Laura Bamert elabora giornalmente i ritardi dei treni del giorno prima. «In effetti qui lavoriamo sui dati di ieri», esordisce accennando un sorriso. «Naturalmente però dobbiamo sempre pensare con uno sguardo al futuro.» Per ogni treno che ha accumulato almeno tre minuti la centrale d'esercizio stila un annuncio e rileva la causa di ritardo sotto forma di codice numerico. L'elenco con tutti gli scostamenti del giorno prima costituisce il «Daily Business» di Laura Bamert, come lo chiama lei. Il lunedì è una giornata particolarmente impegnativa, dato che bisogna occuparsi dei ritardi del venerdì e del fine settimana appena trascorso.

Un lavoro da detective

Laura si occupa dei casi nei quali, come causa del ritardo, figurano fra l'altro il personale dei treni, i viaggiatori, altri gestori dell'infrastruttura o la logistica al treno. «Il mio compito consiste nel verificare le ragioni indicate», spiega, e apre la lista del giorno prima su uno dei due grandi schermi. Alcuni ritardi nascono per la carenza di personale di accompagnamento sul treno oppure quando uno strumento di lavoro non ha funzionato correttamente; ad esempio, con il permesso di partenza via SMS,

se per ragioni tecniche il messaggio non arriva al macchinista. «In questo caso dovrei chiedere spiegazioni al superiore del rispettivo agente del treno», continua Laura. A volte i colleghi del PT reagiscono con una punta di irritazione a queste domande, sebbene le verifiche siano anche nel loro interesse. «Io voglio solo sapere se è stata effettivamente una loro mancanza oppure se dietro non si nasconde tutt'altro e il personale ha fatto tutto come prescritto.» Quando i ritardi tendono ad aumentare per una determinata causa, Laura avvia un'analisi più approfondita. Una volta alla settimana redige inoltre un rapporto sulla situazione dell'esercizio, dove tutti i ritardi della settimana precedente sono riassunti con una serie di dati statistici.

Attiva nella Gioventù SEV

Laura, che lavora in questo ufficio da giugno 2019, ama trascorrere le sue pause gustando un caffè sulla terrazza dell'edificio. Oltre al lavoro all'80 per cento alle FFS, al momento segue una formazione come specialista dei TP a Login, ed è impegnata nella Commissione giovani del SEV.

«In passato non mi sono mai interessata di politica, ho sempre pensato che fosse qualcosa per vecchi» afferma ridendo. «Quando a 18 anni mi sono ritrovata la busta elettorale nella cassetta delle lettere, mi sono detta che era tempo di fare anch'io qualcosa.»

Così, alla fine, si è addirittura lasciata convincere a entrare nei ranghi della gioventù SEV. «La Commissione giovani organizza eventi molto simpatici - sostiene Laura - e vi partecipano sempre nuove persone aperte e disponibili». Fra i compiti che le sono affidati vi è la gestione del profilo Instagram @sevyoung, insieme ad altri giovani membri della Commissione delle varie aree linguistiche e della Comunicazione SEV.

Attenta alle condizioni di impiego

Laura è nel sindacato SEV da ancora prima di entrare nella Commissione giovani. «Già da apprendista non vedevo ostacoli ad aderire, e in più c'erano i biglietti gratuiti per il cinema», ricorda. Tuttavia non è difficile capire che Laura non è affiliata al SEV solo per questo. A lei stanno a cuore soprattutto le condizioni di lavoro nel ramo dei trasporti pubblici: «Molti pensano che il sindacato sia sempre e solo contro il lavoro. Non è assolutamente vero, noi siamo invece per condizioni d'impiego giuste!»

SENZA... ALI

Debuhme

