



SEV N.6

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



Telebärn

EDITORIALE

Fiero della nostra base

Giorgio Tuti, presidente SEV

► P. 3, 4, 6 e 7

Me ne ero quasi fatto una ragione. Per la prima volta in 130 anni, come precauzione di sicurezza, non avremmo potuto essere per strada con le nostre rivendicazioni. Ed ecco che due colleghi del SEV vengono immortalati su Telebärn il 1° maggio. Uno ha in mano una bandiera del SEV e l'altro, un macchinista in pensione, spiega che non si capacitava di starsene a casa, neanche a 97 anni. Naturalmente, non pensavano né di dare origine a una storia del genere, né di rappresentare un pericolo per il pubblico, dato che rispettavano scrupolosamente le distanze sociali e camminavano in modo pacifico. La piccola e simbolica sfilata dei due, ha comunque allertato la polizia che li ha fermati. Non c'era nessuna provocazione nel loro gesto, ma semplicemente il profondo orgoglio di appartenere da tanto tempo al movimento sindacale e al SEV in

particolare; uno è membro dal 1947 e l'altro dal 1958. Il 1° maggio è per loro l'occasione di esprimere l'orgoglio di appartenere a questa grande famiglia che ha sempre lottato con successo e ancora lotta tutt'oggi per migliorare le condizioni di vita e di lavoro. E per ricordare alle vecchie e alle giovani generazioni l'importanza della lotta sindacale.

Quando lunedì li ho ricevuti al segretariato centrale a Berna, questo loro attaccamento al sindacato mi ha toccato molto. Anche per me contare su una tale base, è motivo di grande fierezza. Che lezione da parte dei nostri due colleghi! Ci ricordano che, se da un lato è necessaria la prudenza, dall'altro non si deve avere paura di formulare rivendicazioni. Questo è il punto centrale della lotta sindacale. Sono orgoglioso di appartenere alla grande famiglia del SEV e di poter contare su una base così impegnata e solidale. Grazie a tutti coloro che hanno assicurato il funziona-

mento del servizio pubblico. E grazie a collaboratori e collaboratrici del SEV che non hanno mai smesso di difendere i nostri membri.

Settimana scorsa, la forza della nostra organizzazione ha fatto passare in Parlamento la mozione con cui si chiede che non sia il personale dei trasporti a sopportare le conseguenze della crisi. Nella prospera Svizzera, i partiti di destra - sostenuti da organizzazioni padronali come USAM ed economiesuisse - vogliono far pagare ai dipendenti il prezzo di questa crisi, per esempio prolungando l'orario di lavoro. La solidarietà e la necessità di un servizio pubblico e di una sicurezza sociale ancora più forti, saranno al centro delle nostre rivendicazioni. Con il calo del potere d'acquisto e l'aumento della disoccupazione, nei prossimi mesi le sfide non mancheranno. Ora i raduni non sono ancora possibili. Ma quando lo saranno, saremo più forti e più numerosi che mai.

Ripartenza

Grazie al SEV le aziende di trasporto pubblico saranno sostenute.

2

Giura

Dopo la gara d'appalto per le linee bus, il SEV mantiene alta la guardia.

4

Clima

Le iniziative per una svolta climatica non si fermano.

8 e 11

Nuovi orari

SEV: come si riapre

La centrale telefonica del SEV è ora di nuovo parzialmente operativa, anche se il segretariato centrale e i segretariati regionali sono ancora chiusi.

Puoi contattare il centralino del segretariato centrale a Berna - 031 357 57 57 - dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 14.00 alle 15.30.

Oppure puoi raggiungerci tramite i numeri e le e-mail elencati sul sito www.sev-online.ch

I consumatori vedono nero

In Svizzera il clima di fiducia dei consumatori è calato ai minimi storici. Il coronavirus fa crollare le aspettative sull'andamento economico generale e sulla disoccupazione. Gli interpellati si stanno preparando ad affrontare tempi difficili anche per quanto riguarda la propria situazione finanziaria. Da gennaio a oggi il clima di fiducia dei consumatori svizzeri è letteralmente crollato, arrivando a un livello ben inferiore a quello della crisi economico-finanziaria del periodo 2008-2009. La fiducia dei consumatori aveva toccato una quota così bassa soltanto agli inizi degli anni Novanta, nel contesto della crisi immobiliare. Gli interpellati, infine, si preparano a tempi decisamente peggiori anche sul fronte del budget personale.

Ripartire dalle donne

Anche se la dimensione sociale del Primo Maggio ha sofferto a causa delle ristrettezze imposte, il mondo del lavoro è stato comunque al centro dell'attenzione. Attraverso diverse decine e decine di contributi da tutta la Svizzera, workshop e tavole rotonde trasmesse sui social network, l'USS ha raccontato la vita quotidiana sul posto di lavoro e discusso delle prospettive future. Che passano dal rafforzamento del potere d'acquisto, dunque da migliori condizioni salariali. E da un maggior riconoscimento del ruolo delle donne. Mai come in questa crisi le donne sono al fronte: nella sanità, nelle scuole, nella grande distribuzione, all'interno della famiglia. Mai come ora il lavoro remunerato e non remunerato ha fatto sentire tutto il suo peso. Il futuro dovrà essere scritto anche dalle donne.



Quando i mezzi di trasporto sono vuoti o fermi, la perdita di introiti è enorme.

MANCATI INTROITI NEL TRASPORTO PUBBLICO

Un investimento per il futuro

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La crisi del Coronavirus non risparmia neppure le aziende di trasporto. In questi tempi straordinariamente difficili, il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) è e resta a fianco dei propri membri, impegnandosi nel contempo anche sul piano politico. In particolare per ottenere un sostegno finanziario alle imprese del trasporto pubblico e aereo, quale importante testimonianza di coesione del nostro Paese e in favore di infrastrutture in grado di permetterci di affrontare il futuro.

La crisi del Coronavirus ha evidenti conseguenze anche per il trasporto pubblico. Da una parte vi è stato un calo dell'80 - 90 per cento della domanda, al quale hanno contribuito anche i giustificati appelli del Consiglio federale di evitare l'uso del trasporto pubblico. Dall'altra, la stessa Confederazione ha nel contempo comprensibilmente chiesto di mantenere un'offerta di base piuttosto estesa per tutta la durata della crisi. Sono così rimasti in circolazione dal 70 all'80 per cento di tutti i mezzi pubblici di trasporto. Di conseguenza, i costi per le imprese sono diminuiti solo in misura minima ed esse non sono in grado, nonostante tutti gli sforzi, di assorbire da sole i mancati introiti. Il SEV si impegna pertanto affinché le imprese ricevano un sostegno finanziario.

Questa situazione non è migliorata di molto neppure dopo l'allentamento delle misure dell'11 maggio. Esso ha comportato il ritorno all'orario normale da parte di tutte le aziende, ma la domanda è cresciuta solo di poco e il Consiglio federale continua a raccomandare di rimanere, nel limite del possibile, a casa propria. Le perdite finanziarie del settore sono quindi destinate ad aumentare ulteriormente.

La politica intende assorbire i mancati introiti

La commissione dei trasporti vuole rimediare a questa situazione, obbligando la Confederazione a preparare un progetto in collaborazione con i Cantoni e le aziende di trasporto per

contenere le perdite di introiti. Questo progetto, oltre ai provvedimenti di finanziamento, dovrebbe considerare diversi aspetti, tra i quali la liquidità delle imprese e il lavoro ridotto. La mozione, sostenuta anche dal SEV, è stata accolta da entrambe le camere federali nel corso della sessione straordinaria di inizio maggio e il Consiglio federale è ora incaricato di preparare il progetto.

Prospettive per aziende e personale

Lo scopo di questa mozione è di raggiungere una soluzione equa ed equilibrata, in cui Confederazione, Cantoni e imprese danno un proprio contributo per compensare le perdite di introiti. «Una soluzione che permette alle diverse aziende di continuare a pagare gli stipendi integralmente», spiega Edith Graf-Litscher, segretaria sindacale SEV e Consigliera nazionale membro della commissione trasporti. «Se al settore del trasporto pubblico viene improvvisamente a mancare l'80 per cento degli introiti, vi sono pesanti ripercussioni anche per le finanze delle singole aziende, che generano comprensibili preoccupazioni. Una soluzione per

tutto il settore, da elaborare unitamente a Confederazione, Cantoni e partners sociali può ridare alle aziende e al loro personale una prospettiva positiva per affrontare questa crisi».

Il SEV si impegna a tutti i livelli

Il 30 aprile, il SEV, rappresentato dal proprio presidente Giorgio Tuti, ha partecipato anche alla Tavola rotonda per il trasporto pubblico, diretta dalla presidente della Confederazione Simonetta Sommaruga, titolare del Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Anche in questa occasione, si è impegnato in favore delle esigenze di tutela della salute del personale e degli interessi dei dipendenti del settore in relazione al sostegno finanziario delle aziende.

Dopo questa Tavola rotonda, ha rivolto una lettera a tutte e tutti i Parlamentari, chiedendo loro di sostenere una mozione e un pacchetto di aiuti al settore dell'aviazione, ottenendo anche qui un successo, dato che durante la sessione straordinaria, il Parlamento ha accolto queste richieste (vedi commento separato qui in basso).

Aviazione: ma la garanzia dei posti di lavoro?

Philipp Hadorn (*) Gli interventi di SEV-GATA presso aziende, amministrazione federale e Parlamentari hanno avuto l'effetto sperato: la Confederazione ha riconosciuto alle due compagnie aeree Swiss ed Edelweiss garanzie di prestito per oltre 1,275 miliardi di franchi e alle altre aziende di servizio del settore sino a 600 milioni. Si tratta di aiuti importanti e giustificati, poiché in Svizzera circa 190'000 posti di lavoro dipendono più o meno direttamente dal traffico aereo, che assicura collegamenti transfrontalieri e permette a buona parte della popolazione elvetica di compiere viaggi a tempo riservati solo a cerchie molto ristrette.

La Confederazione ha anche accolto la nostra richiesta di porre ai debitori condizioni che assicurino il mantenimento delle strutture del traffico aereo nel nostro paese. Anche questo è un aspetto fondamentale.

Per contro, la Confederazione non ha accetta-

to le nostre richieste di vincolare l'ottenimento di crediti ad un divieto di licenziamenti per motivi economici, durante tutto il periodo in cui si beneficia di aiuti economici, né di obbligare a rispettare standard sociali sotto forma di CCL, né ancora di imporre ulteriori sforzi per un maggior rispetto dell'ambiente da parte del traffico aereo.

Vi è quindi un grave pericolo che le aziende di servizio i cui proprietari risiedono in paesi lontani vengano improvvisamente soppiantate da società di comodo, che non riconoscono il partenariato sociale, né gli standard dei nostri attuali CCL. Oltre ai rischi legati ai crediti da riconoscere, la Confederazione farebbe quindi meglio a rivalutare i rischi per i dipendenti, che meritano maggiore considerazione, in quanto chiamati ad operare in un settore molto delicato ed esigente.

(*) Presidente SEV-GATA e segretario sindacale SEV

DANIELA LEHMANN risponde

Navette digitali?

? Alcuni test sono stati effettuati a Sion, Marly, Cossonay, Ginevra e recentemente a Zugo con una navetta automatizzata. Qual è la posizione di SEV su questo e sui veicoli autonomi nel trasporto pubblico in generale?

Le esperienze con il minibus MyShuttle a Zugo dimostrano che, nonostante alcuni titoli euforici come «Minibus MyShuttle padroneggia il traffico misto», siamo ancora lontani dalla commercializzazione.

Dal punto di vista sindacale, prima di tutto occorre pensare al personale sul veicolo. La sperimentazione di Zugo ha dimostrato che i passeggeri si sono fidati del veicolo e della persona responsabile della sicurezza, presente in ogni viaggio. Va tuttavia sottolineato che il numero di passeggeri era ridotto e che si trattava soprattutto di persone interessate a questa innovazione. Ciò che ha attirato davvero l'attenzione è l'importanza attribuita alla presenza del responsabile della sicurezza a bordo del ve-

colo. Del resto noi crediamo che anche nei veicoli automatizzati sia necessario fare capo al personale! Il trasporto pubblico deve avere un volto umano e il personale deve contribuire a dare ai passeggeri un senso di sicurezza. Leggendo l'articolo su MyShuttle, si nota un elemento contraddittorio: per l'introduzione dei nuovi servizi completamente automatizzati e senza personale di accompagnamento, è necessario avere un team competente sul posto che possa risolvere immediatamente le tensioni tra i passeggeri.

Dal punto di vista del SEV, a livello locale, l'introduzione di veicoli automatizzati nel contesto del trasporto pubblico ha senso solo dove il trasporto pubblico convenzionale non ha un'offerta, ad esempio sull'ultimo chilometro.

Vuoi porre delle domande a Daniela Lehmann, coordinatrice SEV della politica dei trasporti, alla direzione sindacale o ad altri segretari sindacali? Scrivi a giorinale@sev-online.ch.

COMITATO SEV

Il SEV funziona anche ai tempi della crisi Covid-19

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

A causa dell'attuale situazione, la riunione del Comitato SEV del 24 aprile si è tenuta con una delegazione ridotta e nel rispetto della distanza minima. La crisi del coronavirus è stata anche un argomento importante della riunione. Il Comitato ha inoltre approvato il conto annuale 2019 ed è soddisfatto delle oltre 25 000 firme per le FVP.

È stata la prima riunione di Comitato dall'inizio del lockdown: con una delegazione ridotta a un rappresentante per sottofederazione e commissione a causa della situazione attuale, assente giustificato il Presidente del Comitato sulla base delle raccomandazioni dell'UFSP. Il Comitato non è stato il solo a dover adattare la propria attività alla crisi del

coronavirus: anche il segretariato centrale SEV e le regioni da alcune settimane operano in modo molto diverso: «Abbiamo agito e comunicato rapidamente» è il bilancio del Presidente SEV Giorgio Tuti. Ai collaboratori, in particolare a quelli del gruppo a rischio, è stato raccomandato di lavorare da casa. «Anche se ora operiamo in modo diverso, rimaniamo raggiungibili come sempre per i nostri membri e forniamo i nostri servizi con la medesima qualità di sempre», afferma Giorgio Tuti. Fatto confermato anche dai riscontri del tutto positivi dei membri.

Per il SEV era chiaro fin dall'inizio che la priorità assoluta era la tutela della salute del personale e dei membri, ma naturalmente si ponevano anche molte domande sull'orario di lavoro e sul pagamento dello stipendio. Giorgio Tuti: «Il fiume di telefonate era enorme all'inizio, ma da allora è tornato un po' alla normalità». Nelle prossime settema-

ne il SEV monitorerà attentamente l'allentamento e il ripristino dell'orario normale.

Il Comitato concorda sul fatto, che questa crisi ha evidenziato come i dipendenti dei trasporti pubblici sono consapevoli di ciò che il sindacato fa per loro. Questo si riflette anche nel numero di nuovi membri: a marzo il SEV ha registrato un numero di adesioni superiore alla media. Tuttavia il reclutamento dei soci è molto difficile nella situazione attuale, complici il distanziamento sociale e l'aumento del telelavoro, poiché i potenziali nuovi soci sono più difficili da raggiungere. Il Comitato si compiace quindi del fatto che il SEV raggiunga sempre più persone attraverso i canali digitali, sia attraverso le newsletter sia i social media.

«Ma dobbiamo anche pensare a cosa succederà alle assemblee, alle riunioni e alle trattative se il divieto di assembramento o la raccomandazione di distanziamento sociale rimangono in vigore per lungo tempo», fa notare Giorgio Tuti. Le assemblee dei delegati delle sottofederazioni sono state per il momento rimandate all'autunno. La raccolta delle firme per la tredicesima mensilità AVS ha dovuto essere sospesa, il 1° maggio si è svolto in forma digitale e anche la dimostrazione a favore del clima, prevista per il 15 maggio, e la «Settimana viola» non potranno avere luogo fisicamente. In questa situazione eccezionale occorre trovare nuove vie.

Approvato il rapporto di gestione 2019

Il Comitato ha approvato all'unanimità il conto annuale presentato dal responsabile delle finanze Aroldo Cambi. Il bilancio 2019 mostra un'eccedenza di 442'000 franchi, conteggiata con la riserva d'esercizio.

Il boom azionario è stato il motivo principale dell'enorme e straordinario risultato finanziario di 2,75 milioni di CHF. «Tuttavia questo sviluppo deve essere considerato con cautela», precisa Aroldo Cambi. A causa della crisi del coronavirus, i mercati finanziari sono incerti e stanno subendo perdite disastrose. Ciò avrà conseguenze a lungo termine e si rifletterà anche nei risultati finanziari per il 2020. Nel 2019 il SEV ha registrato un significativo incremento dei costi materiali, dovuto principalmente al Congresso e al centenario. «Grazie all'efficace gestione del progetto, tuttavia, dal profilo finanziario l'anniversario del SEV si è concluso in modo nettamente migliore del previsto», afferma Cambi. Anche nel 2019 il SEV ha registrato una significativa diminuzione del numero di membri. A causa della struttura dell'età e del numero di decessi annuali, non ci si può aspettare una stabilizzazione a breve. Il reclutamento di nuovi membri, in particolare i più giovani, è quindi molto importante.

Oltre 25 000 firme per le FVP

Il SEV si era posto l'obiettivo di raccogliere 20 000 firme per la petizione «Non tocche le FVP». Ne sono state raccolte più di 25 000 - un grande successo. «Stiamo aspettando il momento opportuno per depositare le numerose scatole presso l'UTP», afferma la vicepresidente Barbara Spalinger. Le trattative con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) sull'accordo FVP sono previste per il mese di settembre, durante le quali il SEV continuerà a difendere le facilitazioni di viaggio per il personale.



La soglia del 2000esimo abbonamento alla pagina Facebook del SEV è stata superata pochi giorni fa! Grazie per averci seguito su @verkehrsgewerkschaft in numero sempre crescente, con un aumento del 24% in un anno. Sentitevi liberi di mettere un like, commentare e condividere i nostri post. Ci auguriamo che la varietà di contenuti e media continui a soddisfarvi. Le ultime settimane hanno dimostrato l'utilità di diversificare la nostra comunicazione sui social network per mantenere questo prezioso legame con la nostra base. Complementari, il giornale, la newsletter e il nostro sito web mantengono naturalmente tutta la loro attualità.

Mentre questo periodo di confinamento ha dimostrato che abbiamo più che mai bisogno di solidarietà e protezione, l'Unione svizzera delle arti e dei mestieri (USAM) lo scorso 30 aprile ha chiesto, al contrario, di elaborare «al più presto» un vasto programma di «rivalizzazione». L'organizzazione mantello delle PMI propone una cura da cavallo per i dipendenti, caratterizzato dall'assenza di qualsiasi protezione sociale: orari di lavoro più lunghi, congelamento dei salari, maggiore austerità e rinuncia a qualsiasi ulteriore estensione delle prestazioni, in particolare per l'AVS. Chiaramente, il periodo speciale aperto dalla pandemia rappresenta per i datori di lavoro una «chance» da non perdere per far avanzare i loro punti di vista ultraliberali. Secondo l'USS, un'altra via d'uscita dalla crisi è possibile: garanzie salariali e nessun licenziamento legato al coronavirus! Firmare l'appello su: www.sortie-de-crise-solidaire.ch



Il SEV ha raccolto oltre 25 mila firme a favore delle FVP

PRIMO MAGGIO 2020

La forza della bandiera sindacale

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Un Primo Maggio 2020 quasi tutto virtuale per forza maggiore. Ma con sorprese molto concrete. Lo sguardo del presidente del SEV Giorgio Tuti.

«In tantissimi anni di attività e di militanza sindacale non avrei mai immaginato di vivere un Primo Maggio lontano dalle piazze». Giorgio Tuti, presidente del SEV e della sezione ferroviaria dell'ETF, commenta così l'edizione 2020 della Festa dei lavoratori e delle lavoratrici.

Un'edizione che si è sviluppata prevalentemente in modo digitale e attraverso piccole azioni. «Il Primo Maggio è sempre stato un'occasione privilegiata di incontro e di scambio tra militanti e colleghi. Quest'anno - osserva il presidente del SEV - abbiamo dovuto trovare altre vie per manifestare la nostra vicinanza alle persone. L'epidemia del coronavirus ha sconvolto le vite di centinaia di famiglie, anziani, donne e uomini. Molti di loro vivono nell'incertezza, dovuta alla perdita o alla sospensione del proprio rapporto di lavoro. È soprattutto in questi momenti - continua Giorgio Tuti - che il movimento sindacale deve esprimere la propria vicinanza ribadendo il proprio quotidiano impegno a tutti i livelli nella lotta per la tutela dei diritti fondamentali». Dall'inizio dell'emergenza sanitaria, del resto, Giorgio Tuti e il SEV non hanno mai smesso di mantenere il contatto con la base, moltiplicando tutte le possibilità offerte dalla comunicazione digitale.

Questa emergenza sanitaria ha da un lato messo crudelmente a nudo le realtà e i meccanismi di un sistema economico generatore di profitti per pochi e di disuguaglianze per molti, d'altro lato ha messo in evidenza l'importanza del servizio pubblico, troppo spesso considera-

to un «peso» per i fautori della liberalizzazione e della deregolamentazione. «Gli attori del servizio pubblico - e penso in modo particolare al personale sanitario, al personale del trasporto pubblico e ai/docenti - non meritano solo i nostri applausi, ma - sottolinea il presidente del SEV - migliori condizioni di lavoro. L'impatto del coronavirus ha permesso di riscoprire l'importanza e la centralità del lavoro e del servizio pubblico, che garantisce per sua stessa missione la coesione sociale del nostro Paese». Servizio pubblico, dunque, come risorsa da rafforzare e potenziare. Anche perché l'uscita dalla crisi sarà lunga e una delle sfide sarà proprio quella di garantire la coesione.

Giorgio, quale immagine ti resterà impressa di questo Primo Maggio 2020? «Al di là dell'eccezionalità della situazione - per la prima volta in 130 anni non si è potuta tenere alcuna manifestazione - ce n'è una sicuramente da incorniciare: la presenza nelle strade di Berna di un nostro militante di 97 anni che con la bandiera del SEV camminava tranquillo insieme all'amico, pure lui socio del SEV. Fermato dalla polizia - racconta Giorgio Tuti - gli è stata tolta la bandiera perché avrebbe potuto attirare altre persone. Il nostro membro ha poi spiegato alla polizia che ha sempre partecipato al corteo del Primo Maggio e che per nulla al mondo avrebbe rinunciato a scendere in strada con la bandiera del suo sindacato». La vita è spesso fatta anche di eroi quotidiani. Quelli che non si arrendono, quelli che ce l'hanno fatta, quelli che hanno speso la propria vita per gli altri. Walter Hubschmid, questo il nome dell'intrepido militante del SEV, è in fondo uno di loro, esattamente come l'amico Moritz Rapp. I due impavidi militanti sono stati accolti lunedì al segretariato centrale da Giorgio Tuti, ossia del presidente del sindacato di cui hanno voluto - costi quel che costi - portare la bandiera.



Primo Maggio 2020: l'emittente locale TeleBärn ha ritratto i due intrepidi militanti del SEV per le strade di Berna. Mai e poi mai avrebbero rinunciato a sfilare in strada.



Eccoli al segretariato centrale, pronti ad essere accolti con tutti gli onori

Protagonisti senza realmente volerlo

Moritz Rapp e Walter Hubschmid sono stati probabilmente molto sorpresi da quanto ha scatenato la loro «passeggiata» a Berna in occasione del Primo Maggio. Anche se l'annuale corteo ha dovuto essere annullato, i due hanno voluto scendere in strada rispettivamente per l'85esima e la 60esima volta. Ma quando sono stati fermati dalla polizia, sono stati molto collaborativi. Walter Hubschmid spiega al SEV: «Abbiamo detto alla polizia che hanno agito correttamente. Non volevamo avviare un raduno. Noi militanti sindacali non vogliamo certo causare problemi». Anche l'idea di solidarietà ha

avuto un ruolo importante nella «manifestazione», come sottolinea Walter: «Sono sceso in strada anche per i molti dipendenti attualmente molto sollecitati, come il personale delle pulizie. Ho infatti notato quanto siano puliti gli autobus e i treni. Li puliscono spesso».

E Moritz Rapp aggiunge: «Quando avevo 12 anni ho accompagnato mio padre, un sindacalista attivo, alla parata del Primo Maggio. E dal 1947 sono membro del SEV, un sindacato che ha fatto molto. Senza il movimento sindacale, l'individuo di solito non può ottenere molto». chf

NEL GIURA LINEE BUS AFFIDATE AD AUTOPOSTALE

Personale CJ: SEV preoccupato

Vivian Bologna Il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) accoglie innanzitutto con un sospiro di sollievo l'esito delle gare d'appalto, vinte da un'azienda le cui condizioni di impiego e di retribuzione rispettano le condizioni usuali del settore. Ora il SEV si batterà affinché non siano i collaboratori interessati delle CJ a pagarne il prezzo. Il SEV è pure preoccupato per il futuro delle linee bus nel Giura bernese. Il SEV sottolinea che questa gara d'appalto è costata molto denaro, tempo ed energia. Ha inoltre creato molta ansia tra il personale di AutoPostale e CJ. Rimane tuttavia aperta una domanda: chi pagherà il prezzo dei risparmi realizzati dai committenti?

Il segretario sindacale del SEV Jean-Pierre Etique, responsabile dei «Chemins de fer du Jura» (CJ, Ferrovie del Giura), parlerà ora con la direzione delle CJ, che sta perdendo molte linee. «Le CJ mantengono alcune linee di autobus nel

Giura bernese, ma non abbastanza per fornire lavoro a tutti gli autisti impiegati. Coloro che perderanno il posto di lavoro hanno la garanzia di poter essere riassunti da AutoPostale. Tuttavia siamo preoccupati per le linee del Giura bernese e per i colleghi che assicurano queste prestazioni. Ricordo che ad essere colpito è anche il personale amministrativo e della manutenzione. Il loro futuro resta molto vago. Nessuno dovrebbe lasciarci le penne. Resteremo vigili, tanto più che la situazione è molto delicata».

Risparmi sulle spalle di chi?

Christian Fankhauser, vice-presidente del SEV, non le manda a dire alle autorità politiche del Giura. «Su questa messa a concorso è stato versato molto inchiostro. Il Giura aveva lanciato bordate contro AutoPostale. E oggi la stessa azienda che prima era stata presa a calci, vince l'intero pacchetto. Ironia della sorte, verrebbe da dire, fatta

salva la possibilità che le società perdenti contestino il risultato. Questo concorso è, di fatto, costato molto denaro, tempo ed energia. E, soprattutto, ha creato ansia tra i dipendenti che sono stati trattati come quantità trascurabili. Sulle spalle di chi risparmieranno i committenti? La risposta a questa domanda sarà molto interessante».

Per il SEV, l'esempio giurassiano non dovrebbe per nulla essere imitato. Un'azienda poco attenta alle condizioni di lavoro e salariali avrebbe potuto vincere la gara d'appalto. Il Giura ha pertanto giocato col fuoco.

Ora che questo capitolo è stato chiuso, il SEV controllerà attentamente se in altri cantoni si vorrà giocare all'apprendista stregone e interverrà per prevenire tali giochi. Altri Cantoni, come Friburgo, avevano preferito il dialogo con le imprese piuttosto che la concorrenza. Il SEV continuerà a mantenere alta la guardia.

TRAFFICO MERCI

Obiettivo mancato

Iniziativa delle Alpi Entro la fine del 2018 avrebbero dovuto attraversare le Alpi svizzere al massimo 650'000 camion, questo è quanto indica la legge. Però l'obiettivo di trasferimento è stato chiaramente mancato anche nel 2019, come mostrano le recenti cifre della Confederazione. Ora si devono cogliere le opportunità offerte dal 2020 dalla NTFA, con il completamento della galleria del Ceneri e il corridoio continuo di 4 metri sull'asse del Gottardo. Non basterà tuttavia la sola infrastruttura. Per trasferire effettivamente il traffico delle merci dalla strada alla ferrovia, servono anche misure per contenere il traffico pesante. Complessivamente 898'000 camion hanno attraversato le Alpi svizzere nel 2019. Sono 42'000 in meno rispetto all'anno precedente. Ma se si considera che, a causa della crisi economica in Italia, in totale il 4.6% in meno di merci è stato trasportato attraverso le Alpi su rotaia e su strada, non

si tratta di un successo di trasferimento. Mostra ancora una volta, è chiaro, che il trasferimento del traffico, sancito dalla legge, procede a rilento. «Dato che il calo dei movimenti dei camion è dovuto all'economia e che la quota del trasporto merci su rotaia si mantiene intorno al 70%, nel 2019 non abbiamo ottenuto praticamente nulla in termini di trasferimento», avverte con enfasi Jon Pult, consigliere nazionale e presidente dell'Iniziativa delle Alpi. Con le misure proposte nel rapporto sul trasferimento 2019, il Consiglio federale ha infuso una nuova dinamica nella politica di trasferimento svizzera. Anche il Consiglio nazionale ha recentemente preso posizione a favore del trasferimento sulla ferrovia, più favorevole per il clima. Per contenere il trasporto di merci su strada sono necessarie misure efficaci. Poiché la soluzione più favorevole al clima per il trasporto delle merci resta sempre ancora la ferrovia.

COLPI DI DIRITTO

Manifestazioni e libertà di informazione e di opinione

§ Protezione giuridica

In questi tempi di rigido confinamento, può sembrare assurdo occuparsi di una vicenda riguardante una manifestazione di piazza. Tuttavia, una recente sentenza del 15 gennaio 2020 del Tribunale federale tocca una questione che interessa da vicino anche i sindacati: la libertà di informazione e di espressione, nonché l'uso di megafoni durante le manifestazioni.

Nell'agosto 2018, un'associazione antispicista ha presentato una richiesta di autorizzazione per una manifestazione di due ore, prevista per un sabato di ottobre davanti all'Alimentarium di Vevey. Questa manifestazione avrebbe dovuto essere silenziosa, salvo per alcuni discorsi pronunciati al megafono.

La manifestazione è stata autorizzata, ma non l'uso del megafono. L'associazione ha presentato un ricorso al tribunale cantonale, che lo ha però respinto, ritenendo prioritario il mantenimento della quiete pubblica e proporzionale il divieto di uso del megafono, giudicato non indispensabile per la trasmissione del messaggio della manifestazione. L'associazione si è quindi rivolta al Tribunale federale per violazione della propria libertà di espressione.

Nella sua sentenza, il Tribunale federale osserva che la libertà d'opinione e d'informazione è garantita dall'articolo 16 della Costituzione. Ogni individuo ha il diritto di formarsi, esprimere e diffondere liberamente la propria opinione. Secondo l'articolo 10 §1 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (CEDU), la libertà di espressione comprende la libertà di opinione e la libertà di ricevere e diffondere informazioni e idee senza interferenze da parte delle autorità pubbliche.

La Costituzione garantisce anche la libertà di riunione, con il diritto di organizzare e partecipare a riunioni. Sono considerate tali qualsiasi raduno di persone indetto per formare o esprimere un'opinione tra di loro. L'articolo 11 § 1 della CEDU prevede garanzie analoghe.

La legge può prevedere restrizioni a questi principi per motivi di sicurezza nazionale, di pubblica sicurezza, di difesa dell'ordine pubblico, di tutela della salute o della morale, o dei diritti e delle libertà altrui.

In linea di principio, esiste un diritto condizionato di utilizzare il suolo pubblico per eventi rivolti ad altre persone. Ciò richiede tuttavia che venga stabilito un ordine di priorità tra i vari utenti. Per questo motivo, tali eventi sono soggetti ad autorizzazione. L'autorità deve valutare gli interessi tenendo conto delle condizioni quadro e di possibili

oneri e alternative. Gli organizzatori non possono esigere che un evento si svolga in un luogo e in un momento determinato. Hanno invece il diritto di chiedere che l'effetto auspicato di appello al pubblico venga tenuto in debito conto. L'autorità ha quindi un certo grado di discrezionalità nel decidere se concedere o meno l'autorizzazione a manifestare.

Nello specifico, le norme comunali per l'ottenimento dell'autorizzazione, la procedura da seguire da parte degli organizzatori, le condizioni e le precauzioni da adottare per garantire la sicurezza, la tranquillità e l'ordine pubblico ecc. sono contenute nel Regolamento generale di Polizia, che protegge espressamente la quiete pubblica. Il TF mette tuttavia in dubbio che la tranquillità dei passanti il sabato pomeriggio, su di un'area e per un periodo di tempo limitati, rappresenti un interesse pubblico sufficiente a limitare una libertà fondamentale.

La libertà di espressione, come altre libertà fondamentali, non ha un valore assoluto. Una limitazione può essere conforme al diritto se è prevista dalla legge, se persegue un interesse pubblico e se è proporzionata allo scopo legittimo. Nell'ambito della libertà di espressione, il principio dell'interesse pubblico si confonde spesso con la preoccupazione di mantenere l'ordine pubblico. Vi è certo un interesse a proteggere la sicurezza pubblica, la tranquillità, la morale e la salute. Ma questo non significa censurare o reprimere l'espressione di opinioni sovversive o che intaccano i sentimenti morali, religiosi o politici della popolazione o ancora che mettono in discussione le istituzioni.

In base a questo principio di proporzionalità, il Tribunale cantonale aveva ritenuto che ai manifestanti non era stato impedito di trasmettere il loro messaggio, non essendoci necessità assoluta di ricorrere ad un megafono. L'obiettivo avrebbe potuto essere raggiunto leggendo il testo ad alta voce o distribuendo volantini.

Su questo punto, il Tribunale federale non è d'accordo. L'obiettivo della tranquillità pubblica potrebbe essere raggiunto senza vietare l'uso di un megafono, previsto per circa 5 minuti ogni quarto d'ora. Questa modalità di espressione tiene conto della quiete pubblica, contrariamente per esempio all'uso ininterrotto di un altoparlante. Il raduno era inoltre previsto il sabato pomeriggio e non la domenica o i giorni festivi, ossia in un momento in cui non c'è un particolare bisogno di riposo.

Il tribunale cantonale ha così violato in modo sproporzionato la libertà di riunione, di opinione e di informazione dei manifestanti dell'associazione ricorrente.

Il ricorso è stato quindi accolto e la sentenza impugnata annullata.

EMERGENZA SANITARIA

«Attrezzi» utili per gestire momenti di crisi

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Un gruppo di professionisti si è messo a disposizione del Canton Ticino, suggerendo una simbolica borsa degli attrezzi, per gestire la nuova situazione che si è creata con l'emergenza sanitaria. Quali sono gli attrezzi indispensabili per vivere la quotidianità, tenuto conto che ognuno di noi si porta appresso una storia e un bagaglio di esperienze? Lo abbiamo chiesto a Lorenzo Pezzoli, membro della Task Force ticinese.

Lorenzo Pezzoli (ricercatore, docente, alla SUPSI, psicologo e psicoterapeuta) ha già illustrato nel numero precedente del Giornale SEV (edizione numero 5) quanto l'aspetto mentale e psichico sia importantissimo nel vivere e nel gestire questa emergenza sanita-

attivi e determinare in modo significativo il nostro attraversare questo tempo difficile. Partiamo dalla prima dimora nella quale il Coronavirus ci ha precipitati: è quella delle emozioni. L'emozione non è né buona né cattiva in sé, ha una utilità importante a livello di sviluppo, adattamento e sopravvivenza. La parola emozione significa «spostarsi da» ed è proprio questo che fa ogni emozione: ci sposta da dove stiamo perché è importante che ci accorgiamo di qualcosa. Anche la paura dunque è utile perché ci dice che dove siamo corriamo un pericolo. La prima casa che abitiamo è in parte arredata da queste dimensioni emotive come la paura generata dal propagarsi del Coronavirus e dalle conseguenze che sta portando. La prima casa che stiamo considerando è una abitazione che può portarci anche a fare cose inutili, perfino sbagliate, soprattutto se non mettiamo confini alle emozioni e ci abbandoniamo ad esse



Lorenzo Pezzoli, psicoterapeuta, psicologo, ricercatore e docente SUPSI

ria, che per certi versi ha sconvolto le nostre vite. Il Gruppo di specialisti ha dunque preparato una breve guida «come una borsa degli attrezzi». «Sta a ciascuno servirsene nel modo migliore pur ricordando - si legge nella presentazione - che non sostituisce in alcun modo un aiuto specialistico; vuole invitare a riflettere e a dirigere meglio i propri pensieri, a orientare le emozioni ma anche a gestire i propri comportamenti». Propone 6 parole chiave: solidarizzare (non siamo soli); contenere (il panico è un cattivo consigliere); distinguere (i fatti dalle credenze, dalle supposizioni, dalle mille opinioni); focalizzare (focalizzarsi esclusivamente su una cosa ne fa aumentare l'importanza e la gravità); arginare (occorre fare ordine in ciò che si sa, in ciò che si fa e in ciò che si pensa); pazientare (abbiamo bisogno di tempo per elaborare quello che sta succedendo). Con il professor Pezzoli facciamo un passo in più, per capire in qualche modo come trovare gli attrezzi dentro di noi, nella nostra valigetta interiore.

Ecco la sua risposta:

«Per usare una metafora possiamo dire che la pandemia ci sta portando ad abitare tre case il cui l'arredo è in parte determinato dalla pandemia ma in parte anche, non va dimenticato, lasciato alla responsabilità di ciascuno di noi. La prima casa, se vogliamo restare in questa metafora, non la scegliamo, le altre due sì. Dentro di esse possiamo essere

perdendo il controllo. Questo succede soprattutto quando si pensa di non avere a disposizione le altre due case da abitare di cui accennavo prima delle quali la seconda è quella dell'apprendimento. Una dimora arredata dalle nostre scelte dove si può smettere di riempirsi di cose che ci intossicano, dalle notizie continue che ci precipitano ogni volta nell'angoscia, dai pensieri negativi orientati solo al disfattismo. È la casa della presa di coscienza delle emozioni, della situazione,

delle difficoltà ma anche dell'esplorazione delle possibilità. Il luogo dove si lascia andare ciò che non è in nostro potere, ma dove anche ci si appropria di ciò che invece lo è. E poi c'è l'ultima casa di cui, se cerchiamo bene in qualche tasca del nostro vestito, abbiamo le chiavi: è quella della crescita. È incredibile ma anche nei contesti e nelle situazioni difficili, negative, pesanti da sopportare, possediamo queste chiavi. Occorre aprire la porta della casa della crescita dove trovare uno scopo, investire su quello che viviamo ora, piuttosto che proiettarci continuamente sul futuro di cui non sempre abbiamo chiara conoscenza e possibilità; è la casa nella quale si esercita e sperimenta la pazienza, dove si valorizzano le relazioni, con gli altri ma anche con sé stessi. Il luogo in cui ci si occupa anche dei bisogni altrui e, così facendo, si continua ad innaffiare la piantina di umanità che ci abita. Se muore questa davvero corriamo il rischio di perderci».

«La pandemia ci sta portando ad abitare tre case il cui l'arredo è in parte determinato da essa, ma in parte anche lasciato alla responsabilità di ciascuno di noi».

LORENZO PEZZOLI
Psicoterapeuta

Ecco come i membri SEV vivono la cr

Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Yves Sancey

Gurvinder Singh (36), Steward a Elvetino



Fi Gurvinder Singh (36) serve dal 2011 nei vagoni ristorante e bistrot di Elvetino, l'affiliata delle FFS per la ristorazione ferroviaria. Dopo che il 14 marzo tutti i vagoni sono stati chiusi, è stato comunque convocato sul suo posto di lavoro a

Zurigo per svuotare i vagoni ristorante. Da allora non lavora più, ma deve essere disponibile tutti i giorni dalle 8.00 alle 18.00 sul suo cellulare Elvetino e controllare regolarmente i suoi messaggi. Fino al 4 maggio ha tenuto un corso di tele-formazione di due ore su Internet per quattro giorni, in contemporanea con cinque o sette colleghi. Il contenuto era l'app Elvetino e la formazione alla conversazione in francese e italiano. Continuerà a percepire l'80% del suo stipendio per intero (CHF 2800 netti al mese). Non è previsto il pagamento obbligatorio degli straordinari e delle ferie, che prenderà solo ad agosto. Elvetino vuole riaprire i vagoni ristorante sulle linee principali a partire dall'8 giugno. Gurvinder Singh ne è contento, perché più a lungo dura il blocco, più teme che Elvetino finisca per licenziare o introdurre altre misure di riduzione dei costi. «In questo momento tutto quello che possiamo fare è aspettare e vedere», dice con palpabile preoccupazione. Ma ha anche rispetto per il rischio di contagio, soprattutto per le conseguenze finanziarie.

Oliver Passaglia (37), Conducente di trattore per aerei presso Swissport



Fi Oliver Passaglia (37) è un conducente di trattori per aerei presso Swissport all'aeroporto di Zurigo. È anche istruttore e membro della commissione del personale. La sua squadra lavora in quattro turni, 24 ore su 24. Fino all'inizio di marzo, fino a 13 persone erano in servizio contemporaneamente, ma ora ne bastano molte meno a causa del coronavirus. In aprile, lui e i suoi colleghi hanno lavorato

in media un solo giorno alla settimana, a maggio sarà lo stesso. Fortunatamente, gli aerei parcheggiati devono essere mantenuti e spostati regolarmente, altrimenti sarebbe ancora peggio. «Al momento i terminal sono deserti e sul campo d'aviazione si sente persino il fischio del vento», dice Oliver Passaglia. Questa calma inquietante è preoccupante, tutti sono preoccupati per il futuro dell'azienda. «Anche se crediamo che si continuerà ad avere bisogno dei nostri posti di lavoro». Entro la fine dell'anno Swissport spera di tornare al 75% del fatturato normale e di tornare alla normalità entro la metà del 2021. A causa dei proprietari cinesi, si dice che la parte svizzera dovrà essere divisa per consentire gli aiuti statali. In ogni caso, tutti i dipendenti hanno attualmente diritto a un'indennità di lavoro ridotto pari all'80% del loro salario. Swissport non ha ancora pagato il 20% mancante, a differenza di Flughafen AG, ad esempio. Lo stesso Oliver Passaglia ha ricevuto solo l'80% dell'80% dal 1° aprile, perché ha ridotto il suo carico di lavoro del 20%, come era stato pianificato da tempo, per aiutare di tanto in tanto un collega nel suo garage. La sua professione originale è meccanico d'auto. All'inizio della crisi, Swissport ha chiesto straordinari e ferie, ma dato che il lavoro a orario ridotto è stato approvato, questo non è più un problema. Tuttavia, le vacanze pianificate devono essere prese. Oliver Passaglia si chiede quando potrà visitare i parenti in Germania durante le sue vacanze. Oliver Passaglia non teme per se stesso, ma sostiene pienamente la protezione dei gruppi a rischio.

Simon Stieger (34), macchinista RhB



ela «Per il personale delle locomotive il lavoro quotidiano non è cambiato molto nelle scorse settimane: ci siamo lavati più spesso e più a lungo le mani e abbiamo disinfettato la cabina a ogni consegna del servizio. Era comunque strano viaggiare senza personale dei treni e con così pochi passeggeri. La maggior parte delle discussioni del personale delle locomotive era incentrata sulla

formazione nelle cabine di guida. Attualmente qui da noi vengono formate tre classi: due normali e una di riqualificazione. Con l'applicazione delle misure di contenimento, la formazione è stata subito sospesa, perché era impossibile rispettare una distanza minima di due metri nelle cabine di guida.

Dopodiché, la comunicazione della Ferrovia retica è stata purtroppo maldestra: da un lato si voleva riprendere al più presto la formazione dei macchinisti, perché in estate la Ferrovia retica funziona a pieno regime, dall'altro abbiamo molte nuove locomotive e una notevole carenza di personale. La situazione sarà ovviamente ancora più complicata, se i futuri macchinisti non avranno completato la loro formazione. Purtroppo il personale non è stato sufficientemente coinvolto nella pianificazione della formazione successiva ed è stato deciso tutto dall'alto. Ciò ha creato un po' di malumore.

Dopo alcuni tira e molla abbiamo trovato un compromesso accettabile: durante la formazione portiamo una mascherina e possiamo scegliere tra quella chirurgica o una mascherina FFP2.

Da inizio maggio lavoro come «istruttore pratico junior». Naturalmente l'inizio della mia attività come istruttore me l'ero immaginata diversamente, ma me la cavo bene anche con la mascherina e la situazione attuale. Ci abituiamo anche a gestire la mascherina perché, diversamente da un ospedale, l'uso corretto della mascherina nella cabina di guida o durante le pause non è sempre facile.»

Rita Blatecki (56), Consulente viaggi FFS



Fi Rita Blatecki (56) lavora da 20 anni allo sportello FFS Cambio/servizi finanziari nella stazione centrale di Zurigo, «sotto l'angelo custode». «All'inizio abbiamo preso questo virus un po' sotto gamba», racconta, ma dopo che in Italia ci sono stati molti decessi, tutti si sono accorti che la faccenda era seria. Chi, all'interno del proprio team apparteneva a un gruppo a rischio, poteva rimanere a casa e all'inizio anche i familiari di pazienti a rischio, come nel caso di Rita Blatecki. Anche lei ha quindi lavorato una settimana da casa, in parte per la sua Commissione del personale, e ha svolto ad es. anche sequenze di apprendimento per dei nuovi tools.

Nella seconda settimana era in vacanza. «Per la CoPe, il virus era l'argomento con la A maiuscola. In particolare il personale allo sportello si è sentito inizialmente abbandonato, perché ha dovuto maneggiare soldi, abbonamenti e cellulari dei clienti senza un pannello in plexiglas di protezione, mentre il personale amministrativo poteva lavorare da casa. «A partire dalla terza settimana le FFS hanno richiamato i familiari di pazienti a rischio, chiedendo di tornare al proprio posto di lavoro». Da allora Rita Blatecki lavora di nuovo allo sportello, ma rispettando rigorosamente le regole d'igiene e di distanza, anche se personalmente non ha paura. Presso gli sportelli dove lavora la separazione in vetro con i clienti non era mai stata rimossa, tuttavia per garantire il distanziamento sociale nel team sono stati installati dei pannelli in plexiglas. Fortunatamente nell'ufficio c'è a disposizione un lavandino che viene utilizzato spesso. Inoltre è stato fornito sufficiente disinfettante per il team. Dal lockdown il numero di clienti è nettamente diminuito, soprattutto allo sportello cambio, mentre si ha la sensazione che i clienti Western Union siano aumentati. A questi clienti Rita Blatecki spiega ora in modo più attivo come possono effettuare i trasferimenti di denaro con un'app presso qualsiasi distributore automatico di biglietti FFS. Molti rispondono positivamente a questa possibilità. «Questo non ci toglie il lavoro perché continuiamo a fornire assistenza», è convinta Rita Blatecki. Anziché prendere in mano il cellulare dei clienti, spiega loro passo passo come inserire i dati. I suoi complimenti vanno inoltre agli addetti all'assegnazione dei turni: «Hanno svolto davvero un grande lavoro, hanno dovuto riassegnare i rinforzi per aprile e maggio, mesi solitamente con molto lavoro. Alcuni di noi si sono visti assegnare lavori inusuali, come il supporto del CC di Briga, ore di autoapprendimento oppure tempo libero volontario. Perché starsene semplicemente seduti ad aspettare non è una buona cosa!»

Fritz Haenni (57), autista di autobus a Friburgo per i TPF e presidente della sezione TPF-SEV



ysa/chf «Lavoro al 100% come autista di autobus a Friburgo. Non è piacevole lavorare durante questa crisi di m****. I servizi notturni sono particolarmente speciali. A volte, a tarda notte, quando guido attraverso la città deserta di Friburgo, mi sembra di essere in un film di zombie. È davvero strano. Sono contento che la porta d'ingresso dell'autobus rimanga chiusa e che la prima fila di sedili dietro di me sia vuota. Sono soddisfatto delle misure di sicurezza. Ci sono comunque solo da cinque a dieci persone sull'autobus. Prima di ogni cambio di conducente, l'intera area di guida viene di-

sinfettata quando l'autobus arriva alla stazione o in grandi depositi. Questa è una buona cosa. Ma disinfetto di nuovo il volante e le mani all'inizio di ogni servizio. Prevenire è meglio che curare. Da molto tempo, tutti i conducenti appartenenti a gruppi a rischio sono rimasti a casa. Fortunatamente, continuano a ricevere il 100% del loro stipendio.

Come sindacalista e presidente della sezione TPF, è davvero dura: ho molto più lavoro del solito. Sono il primo punto di contatto per gli autisti. Molti di loro sono spaventati. Non si tratta nemmeno del coronavirus in primo luogo, ma della loro esistenza. I lavoratori a tempo parziale o gli autisti che garantiscono le sostituzioni, in particolare, temono di perdere il lavoro.

Non è ancora chiaro come andrà a finire dopo l'11 maggio con la ripresa delle scuole e gli orari degli autobus quasi normali fino a mezzanotte. Quel che è certo è che se dobbiamo vendere di nuovo i biglietti sull'autobus, esigiamo un finestrino di protezione per gli autisti. Altrimenti non apriremo la porta d'ingresso. In questi giorni siamo in discussione con la direzione, che ha dimostrato comprensione su questo tema e ci ha presentato dei prototipi di protezione.»

isi del coronavirus

Michele Jurietti (63),
Capotreno FFS



frg/ela I sessantenni sono considerati per certi versi persone vulnerabili. Michele Jurietti, capotreno, non ha mai smesso di lavorare. «Subito dall'inizio della pandemia, quando il governo ticinese aveva già emanato le prime restrizioni e l'UFSP aveva raccomandato le giuste regole di comportamento, ero preoccupato poiché il mio datore di lavoro sembrava immobile, eccezion fatta per le solite raccomandazioni sulla giusta igiene delle mani. Il mio lavoro – racconta – ne risentiva

poiché vedevo che in Ticino la situazione si faceva seria e scortando i treni praticamente tutti i giorni verso il nord delle Alpi, sembrava quasi che oltre Gottardo non ci si rendeva conto dell'aggravarsi della situazione». La preoccupazione serpeggiava comprensibilmente tra tutto il personale «Essendo molto vicino all'età considerata a rischio (sono nato nel 1957), la paura nel continuare il lavoro con lo stesso ritmo e gli stessi sistemi, non mi lasciava tranquillo. Pensavo di limitare la verifica dei titoli di trasporto al solo controllo visivo o alla sola scannerizzazione. Poi ecco che durante lo svolgimento di un turno ho ricevuto le nuove direttive delle FFS: con effetto immediato ci esentavano dal controllo. Da quel giorno abbiamo scortato i treni solo con mansioni d'esercizio, accompagnando in tutta sicurezza i viaggiatori». Chiaro che l'emergenza sanitaria lascerà il segno nel lavoro quotidiano: «Dovrò giocoforza fare più attenzione anche nel modo di confrontarmi con la persona vicina, e questo per la sua e per la mia sicurezza personale».

Si va ormai verso una riapertura graduale anche nei trasporti pubblici, con quali preoccupazioni? «Sono curioso – ci confida il capotreno ticinese – di vedere come le aziende si organizzeranno al meglio per trasportare i viaggiatori, rispettando tutte le regole. Auspico però maggiore chiarezza, a garanzia della mia sicurezza e di quella di tutti i viaggiatori. Tuttavia – e ciò mi preoccupa – sarà impossibile mantenere la «distanza sociale», specialmente nei periodi di punta. Sarà una grande sfida per le FFS». Mascherina obbligatoria durante il viaggio per viaggiatori e personale? «Non lo spero – conclude Michele Jurietti – ma per ora la vedo come unica soluzione possibile, se si vuol ritornare a viaggiare in tanti e con una certa sicurezza personale.»

Mathias Gay-Crosier (49),
capitano della CGN e
presidente della sezione VPT-Lac



ysa/Fi «Dopo un mese e mezzo di semi-confinamento, per la maggior parte dei dipendenti c'è la sensazione di piacere di tornare a lavorare in cantiere e di incontrare i colleghi. Durante questo periodo molto speciale, l'atmosfera al lavoro è stata serena. La CGN ha messo rapidamente in atto una serie di misure. Ha ascoltato i dipendenti, soprattutto per quanto riguarda le persone considerate a rischio o i genitori che devono rimanere a casa per occuparsi dei loro figli. Le attrezzature di protezione e il gel idroalcolico sono stati rapidamente messi a disposizione dei dipendenti su ogni nave. Il comitato di sezione

ha anche comunicato ampiamente sulle decisioni prese dalla direzione. Tutto ciò ha contribuito a creare un clima di fiducia. All'inizio della pandemia, la preoccupazione principale era la vicinanza ai clienti durante il controllo e la vendita dei biglietti. È rassicurante sapere che non appena una persona presenta un sintomo, viene automaticamente sostituita per evitare la contaminazione tra colleghi. Durante il periodo di semi-confinamento, il rapporto con i clienti è stato buono. Hanno rispettato le istruzioni richieste, come ad esempio occupare un solo posto su due. Credo che le misure adottate per limitare di oltre la metà la capacità delle imbarcazioni abbiano contribuito a creare un'atmosfera serena tra i dipendenti e i clienti. Dall'11 maggio siamo tornati al nostro programma normale e i posti a sedere sulle imbarcazioni sono stati ridotti. Il nostro timore è che ci ritroveremo in natanti con persone che non saranno più in grado di rispettare le distanze sanitarie e dove è fortemente raccomandato l'uso di maschere. I colleghi passano tra i clienti per controllare i biglietti. Come reagiranno a questa atmosfera che può diventare rapidamente fonte di ansia? Il sindacato sarà molto attento all'evoluzione della situazione e molto reattivo, se ritiene che la direzione debba adottare ulteriori misure a tutela del personale.»

CRISI CORONAVIRUS

«Siamo ancora a metà del guado»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La vicepresidente del SEV conferma in questa intervista la validità della collaborazione tra SEV e FFS.

Che influsso ha avuto il Coronavirus sulla collaborazione tra FFS e SEV?

Barbara Spalinger: secondo me, è diventata più stretta. Sin dall'inizio, abbiamo avuto con le FFS contatti frequenti e regolari. A metà marzo, abbiamo avuto una prima riunione con il loro stato maggiore di pandemia, con 20 persone riunite nello stesso locale... In seguito, abbiamo fatto sino a 3 conferenze telefoniche a settimana con i rappresentanti di tutte le divisioni e altri specialisti, durante le quali abbiamo potuto presentare le numerose domande dei nostri membri e riferire delle varie situazioni al fronte. Queste modalità hanno permesso di trovare soluzioni rapide ai vari problemi. Adesso, grazie alla collaborazione ormai consolidata, basta una sola conferenza alla settimana.

Su quali punti il SEV ha dovuto lottare?

La nostra massima priorità è sempre stata la protezione delle e dei dipendenti. Prima del lockdown avevamo insistito sulla posa in tempi brevi di pannelli di plexiglas agli sportelli e sulla messa a disposizione di disinfettante in quantità sufficiente. Un altro punto erano le mascherine: presso il personale treno, vi è stata un'importante discussione sul tipo di mascherina e sulle modalità del suo impiego sul lavoro. Nelle conferenze, abbiamo anche potuto richiamare le FFS sugli errori commessi da singoli superiori nell'applicazione delle disposizioni e ottenere le correzioni necessarie. Per esempio, il personale di un settore è stato obbligato a confermare con la propria firma la presa di conoscenza delle disposizioni di protezione contenute in un formulario che, come primo punto del tutto fuori luogo, recava il divieto di vendere mascherine. Resta tuttavia importante che i nostri membri continuino a trasmetterci domande e problemi, per permetterci di intervenire e chiarirli.

Il SEV ha potuto esprimersi sulle disposizioni di protezione previste per l'11 maggio?

Sì, anche se per il momento risultano piuttosto teoriche. Solo gli sviluppi pratici, difficili da prevedere, potranno darci indicazioni sulla loro validità. Si tratta di una condizione inevitabile, dato che nel frattempo potrebbero verificarsi situazioni di pericolo, fonti di insicurezza presso il personale. I progetti di protezione devono quindi essere molto dinamici, in modo da poter essere adeguati rapidamente alle nuove realtà. Per le FFS si tratta di sfide molto importanti: oltre a proteggere il personale, devono convincere la clientela della sicurezza offerta dal trasporto pubblico. Senza questa convinzione, avremmo un altro grande problema.

Quali altri temi sono stati discussi?

I membri ci hanno posto numerose domande riguardanti il tempo di lavoro. Per le risposte, ci vuole però un po' di pazienza, in quanto non ha molto senso continuare a rimangiare i conteggi del tempo di lavoro mentre sono ancora in vigore le restrizioni. D'altra parte, non sarà nemmeno possibile aspettare sino a fine anno per chiarire questa questione, come affermano alcuni superiori. Per evitare ingiustizie, dovremo affrontarla non appena saremo tornati alla normalità.



Barbara Spalinger vicepresidente del SEV e titolare del dossier FFS.

Abbiamo anche discusso molto sulle persone a rischio. I continui cambiamenti delle disposizioni dell'Ufficio federale della salute pubblica non hanno certo aiutato. Dal canto nostro, abbiamo criticato il fatto che le FFS non abbiano informato queste persone del loro diritto di rifiutarsi di andare al lavoro, se non si sentivano di poterlo svolgere in sicurezza. Probabilmente, nelle FFS aveva prevalso il timore di non poter disporre di persone indispensabili per il funzionamento di tutto il sistema. La divisione Infrastruttura ha poi ripreso la proposta del segretario sindacale Urs Huber di designare dei responsabili Corona sui cantieri aperti, incaricandoli di sorvegliare sul rispetto delle norme igieniche.

Vi sono stati anche problemi che le FFS hanno risolto da sole?

Sì, per esempio, non appena è stato deciso di chiudere le scuole, hanno reagito concedendo ai dipendenti sino a 20 giorni liberi per la cura dei figli.

Si potrebbe quindi parlare di un fronte comune contro la crisi?

Sì e no. No, perché molto spesso abbiamo pareri divergenti, per i quali dobbiamo batterci. Sì, perché proprio in una simile situazione di crisi, che nessuno ha mai vissuto prima, si conferma l'importanza del partenariato sociale: da noi il confronto costante sulle situazioni attuali è una cosa ormai naturale, che non necessita di richieste particolari. Per esempio, ciò ha permesso di concordare senza grossi sforzi un adeguamento provvisorio delle disposizioni settoriali della durata del lavoro (BAR) del personale treno. Vi è poi il fatto che il SEV si batte a livello politico in favore del trasporto pubblico. Infine, continuiamo a portare avanti anche le questioni che esulano dalla crisi del Coronavirus.

Per esempio?

Nonostante il Corona virus abbiamo chiesto alle FFS trattative per una partecipazione del personale al risultato dello scorso anno. Queste trattative dovrebbero avvenire, anche se sulla base di premesse forzatamente modificate, il prossimo autunno. Abbiamo anche potuto chiarire le modalità di passaggio al prepensionamento in caso di riorganizzazioni, che comporteranno modifiche delle relative convenzioni. Prossimamente, dobbiamo anche discutere di modificare la guida per affrontare i processi di riorganizzazione. Vi sono infine anche numerose questioni minori, che riguardano solo singole categorie, ma che hanno la loro importanza e che dobbiamo poter continuare a portare avanti, perché la crisi non è conclusa. Siamo a metà del guado e il tratto da attraversare si prospetta ancora molto lungo.

«È importante che i membri ci riferiscano qualsiasi domanda o lamentela, in modo da poterla chiarire e correggere».

BARBARA SPALINGER
Vicepresidente SEV

15 MAGGIO: MOBILITAZIONE ALTERNATIVA

Clima: sull'onda verde di Radio Futuro



Per il Movimento Sciopero per il clima Svizzera: Dalia Elshater, Siro Pedrozzi e Leandro Pezzoli.

Il 15 maggio avrebbe dovuto avere luogo lo sciopero per il clima organizzato dal movimento «Sciopero per il clima» e da una trentina di sindacati, partiti e associazioni. Ma, come tantissime altre manifestazioni, anche questa non potrà avere luogo. Lo impone l'emergenza Covid-19. Ma il coronavirus non ferma gli attivisti che non si sono dati per vinti e hanno deciso che lo sciopero ci sarà... ma non nella sua forma tradizionale.

Abbiamo dovuto trovare un modo alternativo per portare avanti i nostri ideali e le nostre rivendicazioni: il 15 maggio trasmetteremo una diretta radiofonica di 12 ore incentrata sulla tematica della crisi climatica. Radio Futuro (questo è il nome della trasmissione) sarà prodotta in collaborazione con Radio LiMe, la radio studentesca del Liceo di Mendrisio (già conosciuta per una diretta durata 24

ore). Durante le dodici ore affronteremo aspetti poco trattati ma estremamente attuali della crisi climatica: la relazione tra crisi climatica e lavoro, quella tra il clima e le pandemie, la storia e il futuro del movimento studentesco mondiale per il clima e una discussione sulla sostenibilità delle nostre vite.

11.59

Climate Alarm: Alle 11:59 tutta la popolazione è invitata a andare alla finestra e fare più rumore possibile. Questa azione sarà ampiamente pubblicizzata nei giorni precedenti e anche tramite la radio.

In Radio Futuro saranno riconoscibili sia la freschezza tipica di radio LiMe, sia la serietà e convinzione del movimento Sciopero per il clima. La trattazione degli argomenti sarà alternata a momenti musicali, giochi radiofonici, e altri momenti in cui il

pubblico potrà interagire tramite chat e telefonicamente. Ma a rendere così unica e forte questa radio, saranno gli invitati: ci conatteremo con attiviste e attivisti di tutto il mondo, con esperte ed esperti in vari ambiti, e con personaggi rappresentativi della realtà ticinese. Ultima ma non certo per importanza è la possibile partecipazione di Greta Thunberg alla nostra diretta. La radio sarà divulgata tramite il sito www.radiofuturo.ch (non attivo al momento), dove sarà possibile interagire con noi inviando messaggi. Le attività previste per il 15 maggio non si limitano però alla radio: alle 11:59 invitiamo la popolazione ad affacciarsi alle finestre e fare più rumore possibile. Vogliamo simulare in un gesto solidale un allarme umano che segnala la crisi climatica.

Radio Futuro

La diretta di Radio Futuro sarà trasmessa da Mendrisio, in un luogo che permetta di rispettare le distanze sociali. Ci sarà la possibilità per i media di recarsi sul posto per documentare il lavoro in corso. Lo stesso vale



Mobilizzazioni per il clima in tutto il Paese

per l'azione a Bellinzona. Maggiori informazioni saranno trasmesse. Per quanto riguarda i canali radiofonici che leggono il presente, ci piacerebbe instaurare dei collegamenti durante la giornata.

Il 15 maggio sintonizzatevi su Radio Futuro: www.radiofuturo.ch

FFS CARGO

Camionisti sui vagoni

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Il 35 per cento delle azioni di FFS Cargo sono ormai passate agli autotrasportatori. Per Philipp Hadorn, segretario sindacale SEV, si tratta di un tentativo logico di rilanciare il traffico merci su rotaia, dato che la ferrovia, da sola, non vi è riuscita.

La ratifica da parte della commissione per la concorrenza (ComCo), giunta a fine aprile, ha permesso di concretizzare il passaggio del 35 per cento delle azioni di FFS Cargo SA a Swiss Combi, una società anonima composta dalle compagnie di servizi logistici Planzer Holding SA (40%), Camion Transport SA (40%), Bertschli SA (10%) e Galliker Holding SA (10%). Il relativo contratto è stato firmato il 21 aprile, in occasione dell'assemblea degli azionisti di FFS Cargo SA, la cui maggioranza delle azioni (65 per cento) resta nelle mani di FFS SA.

La stessa assemblea ha poi eletto Eric Grob alla presidenza del Consiglio d'amministrazione. A succedere ad Andreas Meyer, già CEO delle FFS, sarà così un presidente esterno ed indipendente, entrato nel consiglio d'amministrazione di FFS Cargo a fine 2019. Eric Grob è stato titolare di diversi mandati di società ferroviarie e di logistica in Europa e, tra il 2008 e



il 2016, aveva già affiancato FFS Cargo in diversi progetti, quale partner della ditta di consulenze McKinsey. Il Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo è completato dall'uscente Christoph Hammer, CFO delle FFS e dai nuovi membri Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo sino a fine febbraio 2020; Nils Planzer e Josef Jäger, rappresentanti di Swiss Combi SA.

Le spiegazioni di Philipp Hadorn, responsabile del dossier

Giornale SEV: come interpretare l'entrata degli autotrasportatori nel CdA di FFS Cargo e la designazione di un presidente esterno?

Philipp Hadorn: la nuova composizione di FFS Cargo non è che la logica conseguenza del fallimento dell'orientamento imposto dal presidente precedente, Andreas Meyer. FFS Cargo non è mai riuscita a far valere le proprie esigenze nei confronti delle altre divisioni FFS e il suo sviluppo ne ha sofferto. L'entrata degli autotrasportatori rilancerà gli interessi del settore della logistica. La nuova dirigenza avrà però anche l'onere di dimostrare di essere effettivamente in grado di dare nuovo slancio e di far crescere il traffico merci su rotaia, rispondendo finalmente in modo adeguato alle esigenze economiche ed ecologiche.

Quali saranno le sfide principali per FFS Cargo a medio termine?

La crisi del Corona virus non ha risparmiato nemmeno FFS Cargo. Concretamente, adesso si tratterà di abbandonare la politica di contrazione perseguita negli ultimi anni, per rilanciare finalmente l'azienda. Per farlo, occorrono investimenti: nel materiale rotabile, ma anche e soprattutto nel personale, sotto forma di am-

pliamento della formazione di base e permanente, nonché di miglioramento delle condizioni di lavoro per rendere le professioni più attraenti. In caso contrario, l'azienda andrà incontro a seri problemi di personale, a causa dell'attuale struttura d'età e dell'inderogabile esigenza del lavoro notturno.

Ma con questa privatizzazione parziale, cosa cambierà per il personale?

I collaboratori dovrebbero presto poter constatare un autentico rilancio dell'azienda, che dovrebbe beneficiare dell'apporto dei nuovi partner nella catena logistica, sotto forma di maggiori volumi di trasporto e di nuovi prodotti, a tutto vantaggio della sicurezza dei posti di lavoro.

E per il personale, quali saranno le maggiori sfide?

Le numerose riorganizzazioni, passate e presenti, hanno generato profonde incertezze ed inquietudini. Ora si tratta di portare a termine positivamente determinati cambiamenti, mediante provvedimenti di formazione. La nuova dirigenza dovrà dimostrare di essere degna di fiducia, sostenendo gli attuali dipendenti e plasmando a lungo termine le condizioni di lavoro in collaborazione con i partner sociali, all'interno dei contenuti di un CCL analogo per FFS e FFS Cargo.

PUBBLICAZIONE UNIA

Le lezioni dell'amianto

Claudio Carrer*
claudio.carrer@areaonline.ch

I sindacati svizzeri sulla tragedia dell'amianto sono intervenuti con ritardo, ma la loro azione è stata determinante per accelerare il processo che ha portato alla messa al bando, il 1° marzo 1990. È l'analisi contenuta in un interessante documento pubblicato dal sindacato Unia a trent'anni esatti da quella svolta – si legge – «tutt'altro che scontata» per il paese dove aveva sede la Eternit AG, gigante mondiale dei prodotti in cemento-amianto. Intervista a Vasco Pedrina.

Come si è arrivati al divieto? Come si sono comportati i vari attori coinvolti? Come è cambiato il lavoro sindacale dopo il 1990? Quali sono i risultati conseguiti in favore delle vittime? Come affrontare le sfide che ancora ci attendono per fronteggiare un problema sempre attuale? Sono alcune delle questioni affrontate dagli autori del documento Vasco Pedrina (che fu responsabile della campagna sindacale per la messa al bando e tra gli attori della tavola rotonda che ha portato nel 2017 all'istituzione di un Fondo per le vittime), Dario Mordasini, già responsabile del settore sicurezza sul lavoro di Unia e Christine Michel (subentrata nel 2016). Per cercare in particolare di indagare sull'operato del movimento sindacale, sui suoi meriti e sui suoi errori, abbiamo posto alcune domande a Vasco Pedrina.

Vasco Pedrina, nel documento si afferma che i sindacati hanno preso coscienza con ritardo delle dimensioni della tragedia. Quando e come è avvenuta questa presa di coscienza?

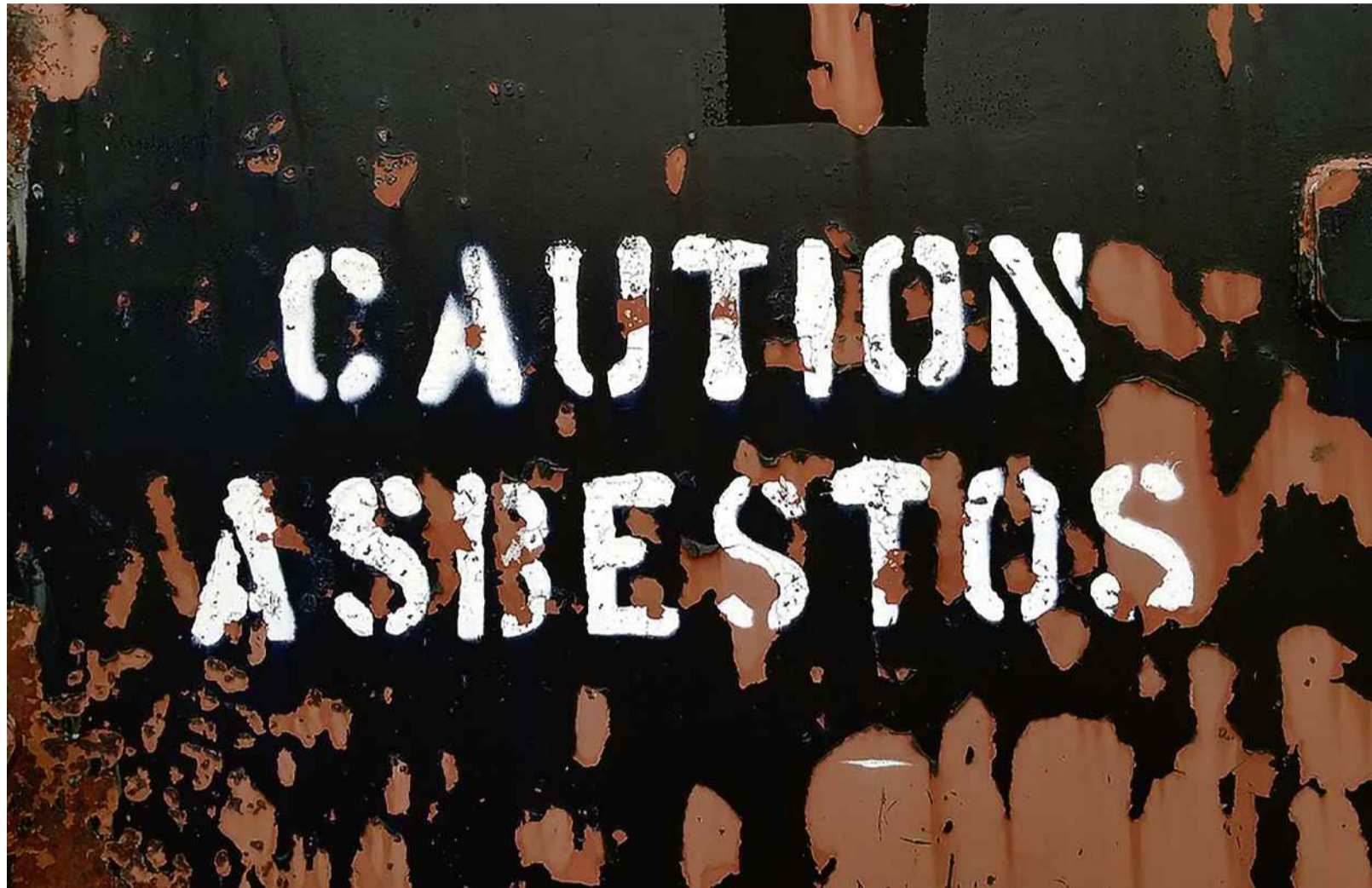
È successo solo agli inizi degli anni Ottanta su spinta di tre fattori: i segnali che giungevano dalla base, in particolare da alcuni operai dell'Eternit di Niederurnen che manifestavano preoccupazione; le pressioni della Federazione internazionale dei lavoratori dell'edilizia e del legno (all'epoca fortemente influenzata dai sindacati dei paesi nordici, pionieri della messa al bando dell'amianto) sulle Federazioni nazionali, in Svizzera sull'allora Sindacato edilizia e legno (Sel), per l'organizzazione di una campagna unitaria; infine, ma non da ultimo, le iniziative subito promosse nonché l'attivismo di alcuni nostri militanti.

Quali furono le prime mosse?

Come Sel, realizzammo innanzitutto un'inchiesta sui posti di lavoro, d'intesa con la Flmo e la Fctc, per comprendere i problemi esistenti. Sulla base dei risultati chiedemmo e ottenemmo dall'Uss il lancio di una campagna coordinata. Nacque così un gruppo di studio con sindacalisti e specialisti universitari, che elaborò un documento di analisi e rivendicazione che poi ci servì per lanciare alla fine del 1984 un'offensiva pluriennale per la messa al bando dell'amianto in Svizzera. Una campagna martellante fatta di presenza sui media, pressioni politiche a tutti i livelli, denunce pubbliche e iniziative puntuali. Come quella, che ebbe una grande eco, di pubblicare sui giornali del Sel la lista di oltre 4.000 edifici pubblici (scuole comprese) contenenti amianto spruzzato, allestita su richiesta dell'Uss dall'Ufficio federale dell'ambiente ma che questo si rifiutava di rendere pubblica. La forte pressione esercitata per anni sulle autorità e sull'industria del cemento amianto fu decisiva per la svolta del 1989.

Fu chiaro sin da subito che l'unica soluzione possibile era la messa al bando e che il concetto di una «lavorazione in sicurezza» sostenuto all'epoca dall'industria del cemento amianto fosse un'illusione?

Sì, lo stato delle conoscenze e il rapido aumento delle malattie negli anni 80 dimostravano chiaramente che il discorso della lavorazione in sicurezza non reggeva.



Prima di questa fase, negli anni Settanta, in che misura la questione amianto occupava i sindacati in Svizzera? C'era eco per esempio degli scioperi e delle mobilitazioni che in Italia, alla Eternit di Casale Monferrato, andavano in scena già nel 1974?

Su quegli anni posso dire poco, ma so che quando ho cominciato ad occuparmene nel 1981 come responsabile della Commissione dell'Uss per i problemi di salute sui posti di lavoro, i miei predecessori non mi parlarono di amianto e non c'era alcun dossier aperto. Si percepiva uno scarso interesse per la problematica. Indubbiamente oggi dobbiamo fare autocritica, perché negli anni Settanta il sindacato è stato latitante, tendeva ad operare ancora secondo la vecchia filosofia «prima di tutto il lavoro e se poi si rispetta anche la salute tanto meglio». Non è un caso che la Commissione sulla salute Uss sia stata istituita solo nel corso degli anni 70 e che in Svizzera il dibattito sull'umanizzazione del lavoro sia iniziato solo negli anni 80 su ispirazione dei sindacati tedeschi.

I sindacati marciavano uniti in questa battaglia oppure si registravano sensibilità diverse (per esempio tra laici e cristiani)?

Al tempo i rapporti con i sindacati cristiani erano più difficili di oggi e loro erano poco presenti e non credo molto interessati, per cui di fatto è stata solo una campagna dell'Uss e del Sel, che però ha coinvolto movimenti ambientalisti e altre associazioni interessate.

Nel documento si muovono pesanti critiche alla Suva per il suo atteggiamento rigido e difensivo nei confronti della campagna sindacale nonostante lo stato delle conoscenze sulla pericolosità dell'amianto, che «fece dubitare sulla sua capacità di essere all'altezza dei suoi compiti». Cosa contestava la Suva esattamente?

C'era un certo nervosismo da parte della Suva, perché presagiva che le nostre critiche e le nostre rivendicazioni non si indirizzavano solo contro la Eternit ma mettevano in causa anche l'operato della Suva stessa, che fino negli anni Settanta, influenzata dall'industria, tendeva ad avallare l'idea che l'amianto potesse essere lavorato in sicurezza. La Suva ha tentato di condizionare il lavoro del nostro gruppo di studio, ma decidemmo lo stesso di confrontarci sul documento di analisi e rivendicazione che stavamo preparando. Alla fine ciò si rivelò un eserci-

zio utile, perché ci permise di migliorarne la qualità dal punto di vista scientifico, senza dovere rinunciare alle nostre rivendicazioni.

Come si sono evoluti nel corso degli anni i rapporti tra i sindacati e la famiglia Schmidheiny che era alla testa della Eternit?

Con Max Schmidheiny [padre di Stephan che gli subentrò a metà degli anni Settanta e di Thomas, che nel 1989 comprò la Eternit da Stephan, ndr] non era possibile alcun dialogo: era un padre padrone di vecchia scuola, che odiava i sindacati. Quando il Sel nei primi anni Settanta riuscì ad organizzare un numero importante di lavoratori alla Eternit di Payerne (Vaud), appena venne a saperlo, egli convocò tutti i lavoratori e li mise di fronte ad un'alternativa chiara: o il sindacato o il posto di lavoro. La maggioranza diede la disdetta dal sindacato. Il sindacato infastidiva anche il figlio Stephan: quando, nel pieno della nostra campagna per la messa al bando dell'amianto, lo incontrammo (su suo invito) ci disse chiaramente di riconoscere il ruolo del sindacato in una democrazia (un progresso rispetto al padre) ma di non volerne la presenza nelle sue aziende. Anche lui non seppe distaccarsi dalla logica del «padre-padrone», seppur corretto con i suoi dipendenti. Credo che anche a causa di questo atteggiamento lui abbia pagato, sul piano personale, un prezzo elevatissimo. Sono convinto che se si fosse confrontato su un piano di parità con i sindacati, ne sarebbe uscito meglio dalla tragedia dell'amianto, probabilmente anche in Italia.

Nell'ambito del processo in Italia contro Stephan Schmidheiny è emerso come lui monitorasse in prima persona le mosse dei sindacati e di taluni sindacalisti ai suoi occhi «pericolosi» e temesse che un'operazione concertata a livello internazionale accelerasse i tempi di uscita dall'amianto. Anche in Svizzera il sindacato è stato oggetto di particolari «attenzioni» da parte di Schmidheiny?

È chiaro che tutte le nostre iniziative e le campagne portate avanti anche dai giornali sindacali erano monitorate dal dipartimento della comunicazione dell'Eternit, ma non credo che ci abbia fatti spiare. Anche perché operavamo alla luce del sole. Penso che la politica di Schmidheiny consistesse da un lato nell'aver un minimo di dialogo con noi e dall'altro nel

tentare con i mezzi a sua disposizione di ritardare l'entrata in vigore del divieto.

Nel documento gli si riconosce comunque di aver consentito alla Svizzera, dichiarando nel 1978 la volontà di uscire dall'amianto e iniziando il processo di riconversione industriale, di essere tra i primi paesi europei (dopo quelli nordici) a decidere la messa al bando. Come si svolse il confronto e come giudica, nel complesso, il comportamento di Schmidheiny?

Schmidheiny ci chiedeva tempo per sviluppare materiali alternativi e 5 anni dopo ci mostrò i primi risultati positivi. Ma noi spingevamo sull'acceleratore per un'uscita più rapida possibile dall'amianto. La riconversione l'avrebbe dovuta realizzare ancora più rapidamente. Nei confronti delle vittime si è invece comportato male, ma non me la sento di mettere in croce Stephan Schmidheiny, di attribuirgli tutte le colpe. Perché errori ne sono stati commessi da tutte le parti. Anche noi sindacati, in fondo, ci limitavamo a chiedere tempi rapidi per la messa al bando, ma non per esempio la chiusura immediata delle fabbriche. E anche questa può – con il senno di poi – essere una ragione di autocritica.

Nel documento si afferma infine che Schmidheiny non è stato di alcun aiuto nell'ambito dei lavori della tavola rotonda che ha portato nel 2017 all'istituzione del Fondo per le vittime dell'amianto. In che senso?

Sia Stephan sia Thomas Schmidheiny si sono rifiutati di mandare un loro rappresentante alla tavola rotonda. Se il Fondo è nato è grazie anche all'attuale proprietà della Eternit Schweiz AG (che non è più degli Schmidheiny), che essendo subentrata nel corso degli anni 2000, non ha nemmeno mai avuto a che fare con l'amianto. Ci si sarebbe potuti aspettare un altro atteggiamento da parte dei due fratelli. Naturalmente auspichiamo, visto che il Fondo necessita di ulteriori finanziamenti, che anche loro decidano di parteciparvi.



Intervista apparsa sul quindicinale area e pubblicata su gentile concessione del direttore Claudio Carrer, autore dell'intervista.

Amianto

16.03.-16.06.
Hotline FFS

Dal 16 marzo 2020, per almeno tre mesi, è attiva una hotline dedicata ai già collaboratori delle Officine FFS di Bellinzona, parenti e collaboratori esterni che negli anni potrebbero essere venuti a contatto con l'amianto. La hotline, raggiungibile al numero telefonico **0800 859 801** si occupa della ricezione dei dati dei chiamanti che si annunciano e che riceveranno, in seguito, un formulario da compilare.

Quest'ultimo sarà analizzato da esperti che valuteranno se sussiste la necessità di far entrare queste persone nel programma dedicato all'amianto. Nel formulario si chiede anche l'autorizzazione a utilizzare i dati, che saranno anonimizzati, per la ricerca scientifica.

La hotline sarà attiva dal lunedì al venerdì, giorni festivi esclusi, dalle 08:00 alle 12:00 e dalle 13:00 alle 17:00.

Donne

Annullamento
Azione per la parità

Il lento deconfinamento e la graduale apertura delle attività, ci costringe ad annullare l'evento dell'8 giugno previsto dalle Donne USS nell'ambito della settimana viola che precedere la data storica del 14 giugno.

È tuttora infatti imprudente organizzare degli eventi che comportano assembramenti di persone.

ZPV

30.09.
Assemblea dei delegati

A causa dell'emergenza sanitaria numerosi appuntamenti previsti dalle sezioni sono stati rinviati. Grazie a misure ora meno restrittive, la ZPV ha deciso di calendarizzare la propria assemblea dei delegati il 30 settembre. Ulteriori info seguiranno.

TS

11.09.
Assemblea dei delegati

L'assemblea dei delegati della sottofederazione TS si svolgerà venerdì 11 settembre presso l'Hotel Krone ad Aarburg, nel distretto di Zofingen. Altre info seguiranno.

AS

29.10.
Assemblea dei delegati

La sottofederazione AS ha messo in agenda per il 29 ottobre 2020 la propria assemblea dei delegati. Si terrà a Olten presso l'Hotel Olten. Dettagli seguiranno.

RPV

05-06.10.
Assemblea dei delegati

Nuova data anche per la sottofedera-

zione RPV. L'assemblea dei delegati si terrà dal 5 a 6 ottobre a Bönigen (BE). Altre info seguiranno.

PV

30.09.
Assemblea dei delegati

Si terrà a fine settembre a Muntelier, nel canton Friburgo, l'assemblea dei delegati della sottofederazione PV. Altri dettagli seguiranno.

VPT

10.09.
Assemblea dei delegati

L'Assemblea, inizialmente prevista il 26 maggio, si terrà il 10 settembre presso la sede di UNIA all'Egghölzli a Berna. Inizio alle ore 10.15. I vertici della sottofederazione hanno preso questa decisione per scongiurare qualsiasi rischio legato all'attuale emergenza sanitaria.

7.10.

Assemblea pensionati

La giornata di settore prevista inizialmente in marzo, è di nuovo in agenda. Seguiranno maggiori info.

USS

19.09.
Manifestazione nazionale

Grande manifestazione nazionale dell'Unione sindacale svizzera (USS) a Berna a favore dei salari che da troppo tempo marciano sul posto. Al momento non si conoscono ancora i dettagli, perché sui grandi assembramenti il Consiglio federale ha dato disposizioni solo fino alla fine di agosto. Seguiranno prossimamente ulteriori informazioni.

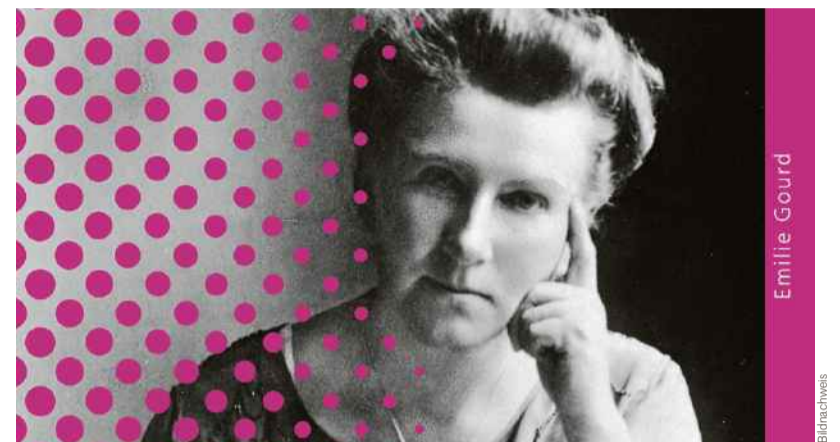
50 anni

DONNE

Le pioniere del diritto di voto

Nel 2021, la Svizzera festeggerà il 50esimo anniversario dell'introduzione del diritto di voto e di eleggibilità delle donne. In vista di questa ricorrenza, la Commissione federale per le questioni femminili CFQF pubblica tre presentazioni, due set di cartoline postali e un modulo di

lin, Rosa Bloch-Bollag o Emilie Gourd. Le presentazioni e il modulo didattico online elaborati dalla Commissione federale per le questioni femminili (1) ritraggono alcune pioniere del suffragio femminile risalendo nel tempo fino al 19esimo secolo, (2) illustrano gli



Emilie Gourd

Emilie Gourd: si impegna in associazioni nazionali e internazionali per il suffragio femminile e fonda un periodico femminista

dattico online. La strada che ha portato all'introduzione del diritto di voto e di eleggibilità delle donne in Svizzera è stata lunga e irta di ostacoli. Senza alcune coraggiose e testarde antesignane - giuriste, giornaliste e attiviste - nemmeno il 7 febbraio 1971 ci sarebbe stata una svolta. Se oltre il 65% degli uomini votò a favore, lo si deve a precorritrici come Marie Goegg-Pouchou-

sviluppi e le decisioni fondamentali

Maggiori info sul sito della Commissione federale per le questioni femminili

che hanno portato all'introduzione dei diritti politici per le donne e (3) descrivono le tappe salienti della parità in Svizzera fino ad oggi.

Agenda 6

INIZIATIVA NAZIONALE

Una campagna contro la violenza

Ufficio federale dell'uguaglianza

Le restrizioni alla libertà di movimento decise per arginare la pandemia di coronavirus possono portare a un aumento delle aggressioni in ambito domestico e impedire alle vittime di chiedere aiuto. Attualmente però non si registrano una crescita significativa delle segnalazioni ai servizi competenti o alla polizia. Gli specialisti temono tuttavia che le vittime non chiedano aiuto a causa delle restrizioni alla libertà di movimento.

In soccorso alle vittime è dunque stata lanciata una vasta iniziativa di affissioni. Da questa settimana, numerosi negozi affiggheranno manifesti (nella foto) con gli indirizzi dei servizi più importanti. In questo modo si intende garantire che le vittime di violenza domestica possano chiedere aiuto se le tensioni accumulate degenerano in aggressioni o violenze.

L'Associazione svizzera dei farmacisti, l'Associazione mastri panettieri-confettieri svizzeri e l'Associazione svizzera dei droghieri hanno già assicurato il loro appoggio. Le associazioni mettono il manifesto a disposizione dei loro affi-

TENSIONI IN CASA? CHIEDETE AIUTO!
ANCHE AI TEMPI DEL CORONAVIRUS

Le tensioni tra le mura domestiche possono rapidamente sfociare in aggressioni e violenze. Non esitate a chiedere aiuto al vostro comitato, associazione, servizio telefonico o al servizio di polizia. Insieme possiamo farcela.

Siete vittima di aggressioni?
www.aiuto-alle-vittime.ch

Il reparto di salute alle vittime di violenza domestica garantisce consulenza gratuita, confidenziale e sicura in tutta la Svizzera.

Siete vittima di minacce o violenze?
Chiamate la polizia! Tel. 117

La polizia obbliga di diversi mesi per fermare le violenze e mettere al sicuro.

Conoscete una persona vittima di violenza? Affiggetevi anche voi!

liati contribuendo così all'informazione della popolazione. Indipendentemente dal loro settore d'attività, tutte le imprese sono invitate a stampare il manifesto e affiggherlo nei loro negozi. Il manifesto incoraggia sia le vittime che i loro familiari o vicini a rivolgersi a un consultorio per informazioni o consulenza. In caso di grave minaccia bisogna avvertire la polizia, che ha diverse possibilità di fermare le violenze o offrire assistenza nella

ricerca di un alloggio protetto. L'iniziativa è stata lanciata dalla task force contro la violenza domestica di Confederazione e Cantoni, in cui sono rappresentati i competenti uffici federali (l'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo, l'Ufficio federale di giustizia e l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali) e le conferenze intercantionali competenti (la Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali delle opere sociali, la Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia e la Conferenza svizzera contro la violenza domestica). La task force osserva l'evoluzione della violenza domestica dall'inizio della pandemia e valuta i provvedimenti. L'iniziativa nazionale di affissione integra le attività d'informazione correlate all'emergenza pandemica già avviate da diversi Cantoni. In Svizzera la violenza domestica è un problema diffuso indipendentemente dalla pandemia. La metà degli omicidi è commessa tra le mura domestiche. Solo l'anno scorso la polizia ha registrato 19 669 reati di violenza domestica.

I NOSTRI MORTI

La sezione PV Ticino e Moesano ha il mesto compito di annunciare la scomparsa di:

Guerino Fausto, Arbedo, anni 73
Soldini Angelo, Bellinzona, anni 84
Müller Claudio, Chiasso, anni 79
Antorini Ottavio, Giubiasco, anni 99
Consoli Livio, Roveredo GR, anni 81

Della Torre Luigi, Campello, anni 70
Fontana Ivo, Melide, anni 80
Geninazza Mauro, S. Pietro, anni 70
Meloni Nerio, Biasca, anni 91
Dellea Angelo, Chiasso, anni 89
Gozzi Carmen, Sementina, anni 83
Frapolli Michele, Giubiasco, anni 95
Fetz Anton, Bellinzona, anni 70
Cao Mario, Bellinzona, anni 90

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, telefono 091 825 01 15, e-mail: giornale@sev-online.ch
Tiratura: edizione italiana: 3 199 copie; totale: 37 927; certificata il 09.12.2019
Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6,

e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi
Publicità: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.fachmedien.ch
e-mail: SEVzeitung@fachmedien.ch;
Prestampa: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch
Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau; www.mittellandzeitungsdruck.ch
ISSN 2624-7836

Prossima edizione: 28 maggio. Chiusura redazionale: 20 maggio, ore 10.00.



Keystone/EPA/Andrea Merola

VENEZIA RESPIRA

Keystone/EPA/Andrea Merola

Venezia, 22 marzo 2020. Non sembra vero, eppure.

Ecco una splendida veduta panoramica del Canal Grande a Venezia, con l'acqua insolitamente limpida e in assenza del va e vieni delle imbarcazioni. Questo inedito spettacolo è stato possibile solo a causa del blocco del traffico imposto dall'emergenza coronavirus, che ha particolarmente colpito l'Italia.

CARTA BIANCA di Robin Augsburger*

Tutto comincia

Tutto comincia, abbiamo sentito per le strade il 4 maggio. Tutto comincia. Quasi un anno e mezzo fa è iniziato il movimento Sciopero del Clima. Centinaia, forse migliaia di eventi hanno avuto luogo.

Sciopero degli studenti, in un paese dove questa parola è nota per fare paura. Manifestazioni che hanno portato in piazza tantissime persone, più di quanto hanno saputo fare le marce climatiche del passato. Assemblee popolari, distribuzioni di cibo invenduto, conferenze - anche in tempi di pandemia - su internet. Un'enorme fucina di idee in ebollizione. Nuovi legami tra le organizzazioni, un movimento internazionale. E poi: la federazione di quasi tutti i movimenti ambientalisti, collegamenti con i collettivi femministi. E ancora: numerosi alleati nei sindacati. Anche i partiti storici sono - almeno a parole - impegnati a rispettare l'imperativo ecologico. Ma, naturalmente, non è questo che avrebbe cambiato il nostro sistema politico ed economico, non è così che avremmo raggiunto la neutralità del carbonio entro il 2030 e garantito la giustizia climatica.

Ecco perché lo Sciopero per il Clima ha lanciato un progetto enorme ma realizzabile in questo periodo di grande fermento con manifestazioni storiche, scioperi femministi, sensibilizzazione generalizzata, rinnovamento sindacale: uno sciopero generale. Come non ne vedevamo uno dal 1918. Sostenuto dall'USS e dai suoi membri, dai sindacati, come il neonato Syndibasa, da associazioni come i Nonni per il Clima.

Beneficiando delle posizioni favorevoli assunte dai partiti di sinistra, lo Sciopero per il futuro - primo passo verso uno sciopero generale - avrebbe dovuto aver luogo il 15 maggio, con l'obiettivo di organizzare gli scioperi dei/delle salariati/e.

Rinviato e non annullato, questo Sciopero avrà luogo, con le organizzazioni coinvolte che rimarranno saldamente mobilitate. Nel frattempo, rimaniamo attivi: corsi di formazione, azioni, collaborazione con Uniterre per la Giornata delle Lotte Contadine, petizioni, reti di solidarietà... e comunque mobilitazione in vista del 15 maggio. Perché se il progetto iniziale viene posticipato, ci sarà un'intensa attività in quel giorno, attraverso un allarme climatico alle 11:59, tre webradio (francese, tedesco, italiano), un concorso di banner, una mobilitazione online (#ChallengeForFuture) e azioni a sorpresa.

Le nostre richieste rimangono più che mai di attualità. Dobbiamo lottare contro questo sistema economico basato sulla crescita infinita; contro le nostre autorità che concedono un credito di 1,9 miliardi di euro alle compagnie aeree senza alcuna contropartita sull'occupazione o sull'ambiente; contro l'USAM che vuole farci lavorare di più riducendo i contributi sociali; contro le aziende che beneficiano del lavoro ridotto, ma pagano milioni di dividendi... Continuiamo la lotta, il 15 maggio come pure dopo. Insieme, vinceremo. Sì, tutto comincia, ha un inizio.

*Civile, attivo a Neuchâtel nel movimento Sciopero per il clima.

INTERVISTA A RAHEL GANARIN

I ghiacciai si sciolgono rapidamente



Linus Oechslin

Articolo ripreso dalla rivista «eco» dell'iniziativa delle Alpi, numero 159, aprile 2020

Il riscaldamento climatico cambia l'aspetto delle Alpi con la velocità del vento. Rahel Ganarin segue da vicino questo sviluppo. La glaciologa 26enne passa le sue estati sui ghiacciai svizzeri. Cosa la spinge a studiare questo mondo alpino?

Dalla sua casa di famiglia nel Freiamt (AG) Rahel Ganarin ha sempre avuto una magnifica vista sulle cime ghiacciate delle Alpi. Però, che poi sarebbe stata attiva come glaciologa ai piedi del Cervino, non lo sapeva fin da piccola, quando non aveva ancora finito gli studi universitari. Da giovane Rahel Ganarin si sentiva più attratta dalla città che dalle montagne.

Il suo interesse per il ghiaccio (apparentemente) eterno lo scoprì infine come studentessa di geografia all'università di Zurigo. I paragoni fra le immagini d'epoca e foto recenti dei ghiacciai le lasciarono un'impressione indelebile e la motivarono a specializzarsi in glaciologia. Da allora l'Argoviese è stata sul terreno delle cime alpine estate dopo estate.

Fino al circolo polare artico

Rahel Ganarin è stata testimone di come il ghiacciaio Bernese Steingletscher si sia ritirato di quasi 100 metri in soli 5 anni. Oppure di come il ghiacciaio Urano del Galenstock si sia spaccato in due parti, lasciandosi indietro centinaia di metri di ghiaccio morto. Nel 2018, nell'ambito di un'escursione di 5 settimane a Spitsbergen, ha potuto esplorare le masse glaciali locali, che da cinque anni non avevano più visto una presenza umana.

Un ghiacciaio di tutt'altro tipo è poi stato oggetto del suo lavoro di «master», che ha avuto molti riconoscimenti nelle cerchie dei ricercatori. Ha esaminato il flusso del ghiacciaio di Zmutt, presso Zermatt, ricoperto di detriti. Poiché il permafrost nelle montagne scongela e aumenta l'instabilità dei pendii, ci saranno sempre più ghiacciai di questo tipo.

Davanti a casa nostra

Spesso si chiede a Rahel Ganarin se il suo lavoro come glaciologa non sia deprimente. La sua risposta: «naturalmente mi fa soffrire vedere come si è ritirato un ghiacciaio quando lo visito a un anno di distanza. D'altra parte, dal punto di vista scientifico, ci troviamo in un periodo enormemente importante.» Ciò che la giovane glaciologa vuole esprimere è: gli effetti

dei ghiacci che si sciolgono non si limitano a modificare il panorama. «Se in futuro, a causa della ritirata dei ghiacciai, d'estate si può prevedere notevolmente meno deflusso d'acqua, ciò avrà conseguenze sensibili sull'agricoltura - senza nemmeno menzionare le conseguenze dell'effetto albedo del ghiaccio.»

Questo effetto di feedback indica che le superfici scure si riscaldano di più di quelle chiare. Così l'aria nelle Alpi si riscalda particolarmente, in conseguenza della minore copertura con neve e ghiaccio. Praticamente davanti alla nostra porta di casa possiamo osservare un fenomeno che, riferito ai poli nord e sud, costituisce un punto di svolta del clima mondiale. Se oltrepassiamo un tale punto, il riscaldamento climatico aumenta da solo, anche senza più intervento umano. Uno scenario pauroso, che spinge sempre di nuovo Rahel Ganarin a sensibilizzare il pubblico, col suo impegno professionale e privato, sulla necessità di proteggere il clima.

La sfida scientifica

Per Rahel Ganarin, anche il mondo scientifico deve rivedere le proprie posizioni. Per esempio, nella sua formazione era spesso centrale come la società possa adattarsi alle conseguenze dei cambiamenti climatici. «Tuttavia, sareb-

be altrettanto importante la questione su come frenare il riscaldamento climatico causato dall'uomo e così attaccare il problema alla radice», insiste la giovane glaciologa. Per fare un passo in questa direzione, alle università e alte scuole ci vorrebbe più collaborazione, invece del coltivare il proprio orticello. «Gli storici, economisti e ricercatori di scienze naturali potrebbero riflettere insieme su quale contributo possano dare alla soluzione dei problemi ecologici», propone la giovane del Freiamt.

Controprogetto in arrivo

L'iniziativa popolare «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)», depositata il 27 novembre 2019 dall'Associazione svizzera per la protezione del clima, chiede che dal 2050 la Svizzera non dovrà emettere più gas serra di quanto i pozzi naturali e tecnici siano in grado di assorbire. Inoltre, a partire da questa data, in Svizzera non potranno in linea di principio più essere messi in commercio carburanti e combustibili fossili. Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di elaborare un controprogetto diretto all'Iniziativa per i ghiacciai. Il controprogetto persegue infatti lo stesso obiettivo dell'iniziativa: entro il 2050 il saldo netto delle emissioni di gas serra dev'essere pari a zero.

?

QUIZ

Tra le righe
le risposte
giuste

1. Chi ha inoltrato la mozione «Minori introiti nel settore dei trasporti pubblici. La Confederazione deve trovare soluzioni?»

- a. La consigliera nazionale Edith Graf-Litscher
- b. La Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale
- c. Il SEV
- d. La Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati

2. FFS Cargo è in fase di parziale privatizzazione. Chi prenderà il 35% delle azioni?

- a. Planzer Holding AG
- b. Galliker Holding AG
- c. Swiss Combi AG
- d. BLS Cargo

3. In quale città europea l'acqua è così limpida come non lo è stata da molto tempo?

- a. Amburgo
- b. Venezia
- c. Trieste
- d. Zurigo

4. Qual è stato l'ultimo mezzo di trasporto utilizzato da Andrea Pace per viaggiare in California?

- a. Auto privata
- b. Treno
- c. Bus
- d. Autostop

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 20 maggio 2020**;

inviando una **cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;

e-mail: a mystere@sev-online.ch;
internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà buoni libro del valore di 40 franchi - sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione dell'edizione numero 5: Sainte-Croix VD, Rue des Rasses, vecchia fabbrica Reuge di carrillon

Gli chèques Reka del valore di 40 franchi sono stati vinti da:
Pierre-André Vouillamoz, Salins. Membro PV Vallese

SULLE ORME DI...

Andrea Pace, coordinatore treno



Andrea Pace, un uomo d'azione

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Il treno lo accompagna dall'infanzia e ancora oggi è molto legato alla ferrovia, professionalmente e nella vita privata. In veste di responsabile del reclutamento nella sottofederazione AS è una figura di riferimento per i membri e non perde occasione per dichiarare inequivocabilmente: «Solo come membro di un sindacato puoi avere voce in capitolo!»

Andrea Pace mi telefona dalle vacanze che sta trascorrendo in casa a causa del coronavirus. Attualmente Andrea non può soddisfare la sua passione: viaggiare.

53 anni, di origini siciliane, già da bambino amava viaggiare, anche in treno. Si soffermava volentieri nelle stazioni, perché gli era chiaro fin da piccolo che un giorno sarebbe approdato alle FFS. E in linea con la sua convinzione di bambino «Voglio fare qualcosa con i treni quando sarò grande», nel 1983 inizia un apprendistato come conduttore alle FFS, che gli permette di vivere la sua passione e girare tutta la Svizzera.

Dopo una riqualificazione professionale come dirigente d'esercizio e diverse stazioni a Lucerna e Zurigo, Andrea assume l'incarico di capomovimento nel posto di comando di Lucerna. Successivamente passa al neo costituito team d'esercizio delle linee e dei nodi, da cui infine è nata la sezione Interventi. Andrea ne ha fatto parte per dieci anni.

Quotidianità lavorativa imprevedibile

Attualmente lavora come Coordinatore Treno nel traffico viaggiatori all'aeroporto di Zurigo oppure, come lui stesso si definisce, come «manager delle perturbazioni nel traffico viaggiatori». Il suo compito non è semplice: ogni volta che si verifica una perturbazione dell'esercizio nell'area Zurigo/Svizzera orientale, lui e i suoi colleghi di team cercano una soluzione il più possibile ottimale per risolvere il problema nel minor tempo possibile. L'obiettivo principale è quello di coordinare i passeggeri del treno in questione. L'intesa con le centrali d'esercizio, l'assegnazione del personale e il coordinamento del materiale rotabile è essenziale. Ed è anche la difficoltà più grande, come aggiunge subito Andrea. «È una costellazione triangolare difficile che deve trovare molto rapidamente la migliore soluzione possibile. Ma ci sono così tanti fattori in gioco che non sempre riusciamo a trovare la via d'uscita migliore per tutti.»

Nonostante questa grande sfida, Andrea ama il suo lavoro. «È estremamente emozionante trovarsi ogni giorno di fronte a una situazione diversa. Perché ogni perturbazione è diversa e accade in un'altra località. L'imponderabilità fa parte del fascino di questa professione».

Il treno ha un ruolo anche nei suoi viaggi

Tuttavia, l'attività di viaggio non è più così pronunciata come all'inizio della sua carriera professionale. Una ragione in più per viaggiare nel tempo libero. La Svizzera ormai la conosce molto bene, specialmente dal treno. Anche all'estero viaggia spesso in treno, perché anche se il mezzo di trasporto è il medesimo che in Svizzera, l'atmosfera è un'altra. Lo scorso anno ha visitato la California in treno e non come fanno molti con l'auto.

È appassionato di viaggi, ma anche di musica. Suona il trombone e di recente ha formato una band. Prima ha suonato il trombone in diverse formazioni, tra cui un'orchestra d'archi e in alcune big band.

Andrea abita con la sua compagna a Otelfingen, nel Cantone di Zurigo.

Avere voce in capitolo come motivazione

Per tornare al treno: il forte legame di Andrea Pace con la ferrovia risale all'infanzia. Da quando è entrato a far parte delle FFS, è anche membro del SEV. Le ragioni per aderire al sindacato erano evidenti per lui all'epoca e non sono praticamente cambiate fino ad oggi. «Solo come membro di un sindacato si ha davvero il diritto di parola, ad esempio nelle trattative per il CCL. Quanto sia prezioso un buon CCL, lo abbiamo constatato nell'attuale crisi.»

La carriera sindacale di Andrea è iniziata quando l'ex presidente della sezione AS Est, Markus Wittwer, gli ha chiesto di partecipare attivamente. Prima nel comitato di AS Est, dove ancora oggi è responsabile del reclutamento e della gestione dei membri e in seguito anche in diversi altri organi. È quindi membro del Comitato centrale di AS, funge da portavoce dei membri di AS nella sua funzione di delegato CCL, è membro della Commissione del personale e infine anche responsabile del reclutamento di AS. In tale veste coordina diversi eventi che «intendono dare un volto al sindacato e rendere palpabile lo stato d'animo dei membri».

Andrea Pace è uno che agisce e che ama agire. «Per me è davvero importante avere un ruolo attivo e contribuire a migliorare una situazione!»

RIAPERTURE

Micha Dalcol

