



SEV N.18

Il giornale del Sindacato del personale dei trasporti



TRASPORTI

Lavoro:
stop
violenza

▶ p.5

EDITORIALE DI CHRISTIAN FANKHAUSER, VICE-PRESIDENTE

«Giù le mani dal mio bonus»

Il mondo del trasporto pubblico sta attraversando un periodo turbolento senza precedenti. Se il caso di Auto Postale è stato la causa scatenante, le sovvenzioni eccessive ricevute dalla BLS e dai trasporti pubblici lucernesi (VBL) stanno screditando l'intero settore. Alla BLS, il CEO ha pagato il prezzo con un piccolo paracadute d'oro. Per il momento il Consiglio di amministrazione se la cava.

Ma ciò solleva legittimi interrogativi sul modo in cui la società è governata e sulla rappresentatività del Consiglio di Amministrazione.

Questi casi evidenziano carenze nella sorveglianza delle contabilità aziendali. L'Ufficio federale dei trasporti assicura di aver preso il toro per le corna per migliorare il

controllo. Invia inoltre messaggi chiari inoltrando una denuncia penale – soprattutto per frode – nei confronti dei responsabili della BLS e dei VBL. Inoltre, la Confederazione e i Cantoni chiedono il rimborso delle sovvenzioni versate in eccesso. Attualmente sono in fase di definizione convenzioni per il rimborso.

Al SEV vogliamo andare in fondo della questione e chiarire chi è responsabile di cosa. È in gioco la credibilità del settore e delle aziende. Il personale soffre dei danni d'immagine causati da questi casi, mentre il loro lavoro esemplare garantisce la fornitura di servizi di qualità a beneficio degli utenti.

In questo contesto, è da temere

che le aziende scarichino sul proprio personale i danni finanziari derivanti da questi casi. Una tale ipotesi è inconcepibile e il SEV si opporrà con ogni mezzo.

Tali idee sarebbero tanto più scandalose in quanto queste sovvenzioni indebite hanno avuto un impatto positivo sui risultati delle aziende interessate, permettendo ad alcuni manager di ricevere alcuni bonus interessanti.

Bonus a cui ben pochi rinunciano in seno alle aziende della Confederazione o ad essa vicine, in questo anno di pandemia. Eppure questi stessi felici beneficiari di bonus sono i primi a stringere i cordoni della borsa durante le trattative salariali, o anche a chiedere ai dipendenti di fare sacrifici.

Crisi

Sbarcare il lunario con 2'500 franchi al mese

2

FFS

La mancanza di macchinisti si ripercuote sui distributori

3

In treno

Evitare la mascherina mangiando un panino per ore

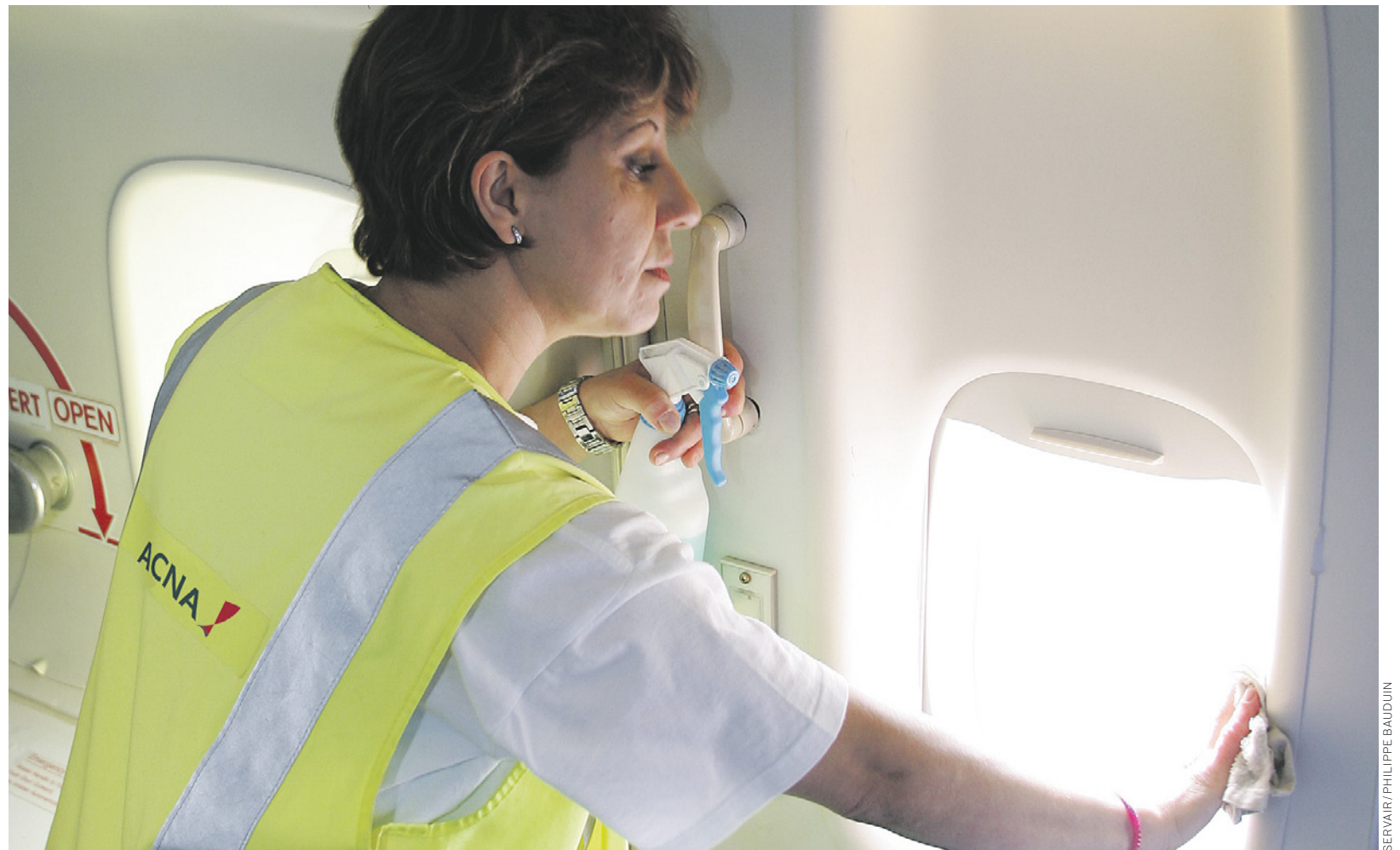
4

Ricchi sempre più ricchi

Anche in tempi di coronavirus piove sul bagnato in materia di ricchezza: nonostante la pandemia, o più precisamente grazie proprio agli sbalzi in borsa causati dalla crisi, i miliardari del pianeta hanno visto nell'ultimo anno aumentare le loro sostanze, per raggiungere alla fine di luglio il valore record complessivo di 10'200 miliardi di dollari. Il patrimonio delle trecento personalità più facoltose in Svizzera è aumentato nel 2020 di 5 miliardi di franchi, raggiungendo la ragguardevole cifra di 707 miliardi. In Svizzera la situazione è la stessa. Anche in tempo di Covid i super ricchi svizzeri hanno trovato il modo di guadagnare, a parte alcune circoscritte eccezioni, altri miliardi di franchi. È quanto indica la rivista economica Bilan che nel numero in uscita sabato 28 novembre conferma le posizioni di testa dei più danarosi. Al primo posto c'è sempre la famiglia Hoffman-Oeri, erede del gruppo farmaceutico Roche, detentrica di un patrimonio di 29 miliardi, due dei quali accumulati negli ultimi 12 mesi.

Progetti FFS in Ticino

Il Consiglio federale ha dato il via libera all'esecuzione di progetti di ampliamento ferroviario di portata pari a 165 milioni di franchi, approvando la relativa convenzione di attuazione con le FFS. I progetti, che rientrano nel programma adottato dal Parlamento «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria» (SIF), interessano la stazione di Friburgo e la linea di base del San Gottardo. Altri adeguamenti infrastrutturali sono previsti a sud della nuova galleria di base del Ceneri per consentire la circolazione a intervalli più brevi di treni merci lunghi sulla tratta di base del San Gottardo. Tra questi interventi si annoverano, ad esempio, un nuovo apparato centrale a Melide e nuovi scambi e adeguamenti del sistema di sicurezza e della separazione della linea di contatto tra Vezia e Capolago, per costi pari a circa 55 milioni di franchi.



Sempre più difficile sbarcare il lunario

DISOCCUPAZIONE PARZIALE

Sopravvivere con 2'500 franchi al mese

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La crisi sanitaria ha inchiodato al suolo gli aerei, condannando i dipendenti a lavorare a orario ridotto, il che significa un drastico calo del potere d'acquisto. Selma, una donna delle pulizie della ISS, e i suoi colleghi lavorano con 2500 fr. al mese da quest'estate. Testimonianza.

Selma (nome di fantasia ma persona nota alla redazione) lavora da molti anni presso ISS Facility Services dell'aeroporto di Ginevra. Per il suo lavoro di pulitrice - soprattutto di aerei - il suo stipendio lordo supera a malapena i 3900 franchi. In circostanze normali, può quindi contare su uno stipendio netto di 3200 franchi, più 500 - 600 franchi al mese per il lavoro domenicale e notturno. «Con la crisi, il mio salario netto è sceso a 2500 franchi a causa del lavoro a orario ridotto e della conseguente perdita del 20% del reddito, le indennità si sono sciolte come neve al sole, poiché con il calo del traffico aereo non c'è quasi più lavoro di pulizia da fare. A volte la gente viene al lavoro per 20 minuti o un'ora. Così ottengo solo 200 franchi di compensazione, che coprono a malapena il costo dei viaggi».

«Si toglie il superfluo»

La riduzione di stipendio è stata graduale. Fino alla fine di giugno, ISS ha pagato l'intero stipendio nonostante il lavoro ridotto. Ma dal 1° luglio gli addetti alle pulizie di ISS hanno dovuto contare ogni franco. «Naturalmente abbiamo costi fissi come l'affitto e l'assicurazione malattia. Se ti dimentichi di queste fattorie, loro non si dimenticano di te», dice Selma. Così si comin-

cia a togliere le spese superflue, come la manucure. Si cerca un abbonamento telefonico più conveniente. E se questo non bastasse, si rinuncia alle assicurazioni complementari, si aumenta la franchigia dell'assicurazione di base con tutti i rischi finanziari e sanitari che ne derivano. Ci pensi anche due volte a comprare vestiti nuovi. E alla fine ci si riduce a mangiare più pasta».

«Ho sempre lavorato. Non voglio rivolgermi ai servizi sociali»

Selma sottolinea anche l'impatto sul morale.

«Trascuriamo tutta la nostra vita a lavorare. C'è un lato traumatico, perché abbiamo lavorato tanto e ora non riusciamo a sbarcare il lunario. E questo ha un impatto sul morale. Ti chiedi come ce la farai, non dormi bene perché pensi a come ce la farai. È demoralizzante. Si sta davvero molto, molto male».

Oltre a ciò e a livello generale, l'incertezza regna nel settore aereo. E questa situazione non fa che alimentare le preoccupazioni di Selma e dei suoi colleghi. «Non ho alcuna voglia di andare all'ufficio di collocamento o ai servizi sociali».

Petizione presso Swissport Ginevra

Il personale di Swissport a Ginevra e i sindacati SEV-GATA e SSP-TA invitano la direzione a riprendere le trattative. Dal 1° ottobre 2020 il personale di Swissport a Ginevra non è più protetto da un contratto collettivo di lavoro (CCL). Nonostante le raccomandazioni della Camera delle Relazioni Collettive di Lavoro (CRCT) di negoziare un CCL e un piano sociale, la direzione sta diventando sorda e si rifiuta di attuare le raccomandazioni della CRCT.

Swissport ha voluto imporre con la forza le sue misure di smantellamento delle condizioni di lavoro (25% di risparmio sul personale), che sono inaccettabili per i sindacati che tutelano gli interessi del personale di Swissport.

Di fronte ai molteplici rifiuti della direzione di Swissport di negoziare un CCL e un piano sociale, i collaboratori si trovano in una situazione di stallo e di fosche prospettive per il futuro.

I sindacati SEV-GATA e SSP-TA lanciano quindi una petizione presso il personale e il

pubblico per riportare la direzione al tavolo delle trattative. I sindacati si appellano anche alla responsabilità politica per sollecitare la direzione a seguire le raccomandazioni del CRCT, accettate dai lavoratori. I sindacati denunciano con vigore il dumping salariale dettato dalla guerra dei prezzi all'aeroporto di Ginevra.

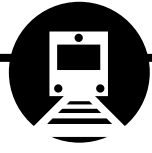
«Con questa petizione chiediamo l'immedia-

► Più info su SEV-GATA sul nostro sito internet sev-gata.ch/it

ta ripresa delle trattative con la direzione per la conclusione di un CCL che protegga le condizioni di lavoro del personale di Swissport», afferma Pablo Guarino, segretario sindacale di SEV-GATA.

La petizione può essere firmata online all'indirizzo

<https://www.change.org/CCT-SWISSPORT>



MANCANZA DI MACCHINISTI

Distribuzione: numerose difficoltà



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Tra incudine e martello e sempre al limite del crollo. Ecco come si sentono gli addetti alla pianificazione e alla distribuzione dei macchinisti di linea e di manovra. La mancanza di personale costituisce un continuo rompicapo e genera un'ingente mole di lavoro supplementare.

La stampa riferisce di continui ritardi e cancellazioni di treni dovuti alla mancanza di macchinisti. Vi sono anche altre categorie che soffrono di una mancanza di personale, come la manutenzione e l'accompagnamento dei treni o la manovra, ma ve ne è anche una che deve subirne le conseguenze senza che nessuno ne parli mai: i distributori. Ogni giorno devono adempiere ad una missione impossibile: fare in modo che tutti i treni possano circolare. Il personale della pianificazione delle operazioni cura quattro settori d'attività. Quello della pianificazione, che stabilisce i piani di servizio annuali: la gestione che ade-

gua la pianificazione del personale e del materiale rotabile ai cantieri e agli eventi in programma; la distribuzione che attribuisce le prestazioni pianificate ai macchinisti e il Traffic Control Center che lavora «in diretta», cercando soluzioni per garantire l'esercizio in corso in caso di ritardi o perturbazioni. Quando si constata la mancanza di un macchinista, il distributore è anche chiamato a ripartire le diverse prestazioni su altri agenti, ma questa soluzione viene a sua volta complicata dalla mancanza di effettivi. «Vi sono giorni in cui a tutto il personale di riserva sono già stati attribuiti turni interi», ci spiega un anziano collaboratore della pianificazione di Losanna. «In questi casi, bisogna cercare un macchinista che abbia una riserva nel proprio turno, ma che sia nel contempo in grado di guidare sulla linea e con il materiale in questione. E la mancanza di personale e di materiale complicano ulteriormente questo compito». Hanny Weissmüller, macchinista di linea e presidentessa designata della LPV conferma: «i distributori non hanno certo vita facile. Devono telefonarci

spesso per prolungare i nostri turni e, quindi, la nostra giornata di lavoro. Se però abbiamo già preso impegni, la faccenda si complica. Ormai ne abbiamo tutti abbastanza di queste situazioni e il clima di queste telefonate ne risente». Un distributore della Svizzera tedesca conferma, anche se ridimensiona un po': «in genere, il contatto con i macchinisti è buono, anche se ogni tanto capita che i toni si scaldino».

Profondo malcontento

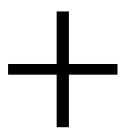
I distributori dovrebbero presentare entro le 16 il piano per il giorno seguente con un o una macchinista per ogni prestazione. «In realtà - continua questo collega - succede spesso che ci riusciamo solo due o tre ore dopo. Siamo sempre al limite. Non si riesce più a fare questo mestiere a lungo. I miei colleghi si lamentano di essere ormai al limite di rottura». Il sondaggio sulla soddisfazione del personale del 2019 conferma l'esistenza di un profondo malcontento presso il servizio di distribuzione, particolarmente marcato in Svizzera tedesca. Il

carico di lavoro è stato sanzionato con 28 punti su 100 a Zurigo (regione est) e 43 in Romandia, contro una media di 66 presso tutte le FFS. Non sorprende nemmeno che la fiducia della direzione abbia raccolto solo 20 punti a Zurigo, 31 in Romandia e 46 in tutte le FFS.

Quali soluzioni?

«Siamo coscienti delle difficoltà attuali dei servizi di distribuzione, causate dagli aumenti dei carichi di lavoro» ammette Frédéric Revaz, portavoce delle FFS. «A seguito del sondaggio presso il personale, abbiamo preso diverse misure per stabilizzare la situazione. Dalla scorsa primavera, miglioriamo costantemente la collaborazione tra le squadre di gestione e di distribuzione e ci aspettiamo un deciso miglioramento quando saremo riusciti a correggere la situazione degli effettivi dei macchinisti. Nel frattempo, per ripartire meglio i carichi di lavoro tra i team numerosi, il team di Losanna sarà rinforzato con quattro da quattro nuovi collaboratori che aiuteranno a introdurre il Sopre per la manovra», ci informa. Hanny Weissmüller suggerisce

inoltre «una miglior rotazione interna, per favorire la visione globale sul lungo e corto termine. Occorre una buona formazione, una solida conoscenza delle leggi e delle BAR e una maggior comprensione del lavoro dei macchinisti sul territorio». Le FFS hanno lanciato in settembre una nuova formazione di specialista della pianificazione operativa viaggiatori, con una classe a Berna e una a Zurigo. «Se questo modello dovesse funzionare, nel 2022 dovremmo avere una prima classe anche in Svizzera romanda» annuncia Revaz. La formazione dura però dieci mesi, per cui i rinforzi non arriveranno prima della primavera... 2023. Considerata la mancanza di effettivi nella pianificazione e l'urgenza che ne deriva, si tratta di una risposta particolarmente lenta, tanto più che la nuova direzione delle FFS precisa continuamente che la puntualità deve entrare nel DNA dell'azienda. Dotare i servizi delle risorse necessarie dovrebbe essere una priorità assoluta, se si vogliono compensare le drammatiche conseguenze della gestione just-in-time che ha prevalso a partire dagli anni 2000.



I pensionati delle RHB hanno ottenuto una proroga della validità dei loro biglietti giornalieri RhB-FVP. Sarebbe scaduta il 30.11.2020. La validità è stata prolungata di sei mesi. Le argomentazioni del SEV hanno dato i loro frutti. Il 2020 non è stato davvero favorevole ai viaggi, a causa della crisi sanitaria.



Le due iniziative popolari «Per imprese responsabili - a tutela dell'essere umano e dell'ambiente» e «Per il divieto di finanziare i produttori di materiale bellico» sono state bocciate visto che la maggioranza dei Cantoni ha respinto entrambi i testi. La prima è stata comunque accolta dal popolo.



Successo gradito alle RhB. Meno gradito il divieto dell'UFT di distribuire carte giornaliere ai pensionati dell'azienda dal 2021.

PHILIPP HADORN risponde

Quale strategia per FFS Cargo?

Sembra che i responsabili di FFS Cargo non siano d'accordo sull'orientamento strategico dell'azienda: perseguire con coerenza l'autosufficienza economica, limitandosi a offrire prestazioni redditizie? Oppure appoggiarsi ad aiuti pubblici per offrire anche prestazioni deficitarie, ma che contribuiscono al trasferimento delle merci su ferrovia anche nel traffico interno?

In ogni modo, è positivo che la politica di contrazione dell'offerta che FFS Cargo ha seguito negli ultimi anni venga finalmente rimessa in discussione. Si tratta infatti di una logica da PMI, che mal si presta ad un fornitore di prestazioni di trasporto su rotaia di importanza sistemica.

Bisogna invece precisare accuratamente quali prestazioni possono essere offerte coprendo i costi e quali necessitano per contro di un indennizzo da parte della Confederazione nel ruolo di committente, che esprime una

volontà politica e contribuisce con un finanziamento pubblico. In proposito, negli ultimi anni sono giunti chiari segnali da parte del «vero proprietario» di FFS Cargo, ossia da parte del Consiglio federale, dell'UFT e delle commissioni parlamentari. La richiesta di autosufficienza economica ha però creato condizioni impossibili.

Gli scandali delle indennità versate a Autopostale, BLS e altre sono lì a confermare come questa logica da PMI non funzioni nel trasporto pubblico. Ora spetta a FFS Cargo, compresi i suoi azionisti di minoranza, di dimostrare chiaramente quali sono gli strumenti e i finanziamenti necessari per realizzare un trasferimento sostenibile delle merci anche nel traffico interno.

Questo è l'unico modo per permettere una gestione sana nell'interesse di tutta la catena logistica, dal produttore al consumatore, passando per i partner della logistica, commerciali e manifatturieri.

Philipp Hadorn è segretario sindacale e dirige il team Cargo del SEV. Hai domande da rivolgere al SEV? Scrivici a giornale@sev-online.

COLPI DI DIRITTO

Aiuti non dovuti? Era in buona fede



Protezione giuridica SEV

In una recente sentenza, il Tribunale federale ha affrontato la questione della restituzione di prestazioni delle assicurazioni sociali ricevute senza averne diritto.

Arnoldo è stato disoccupato per quasi un anno, durante il quale aveva in sospeso anche una richiesta di prestazioni AI. Mentre riceveva le indennità dell'assicurazione disoccupazione, è arrivata la decisione che gli riconosceva una rendita completa AI, con effetto retroattivo. Per errore, la cassa di compensazione ha però versato ad Arnoldo anche l'importo che avrebbe dovuto essere destinato come compensazione alla cassa disoccupazione. Quando l'ufficio AI gli ha comunicato che doveva restituire l'importo ricevuto per errore, Arnoldo si è opposto. La questione è finita da-

vanti al tribunale cantonale, che ha però dato torto ad Arnoldo. Questi ha così presentato una nuova richiesta all'AI di rinviare, rispettivamente abbandonare, la richiesta di rimborso, che l'AI ha rifiutato. Secondo la legge, le prestazioni ricevute indebitamente devono essere restituite. La restituzione non può essere richiesta solo se l'interessato ha agito in buona fede e la restituzione dell'importo lo metterebbe in difficoltà. Queste due condizioni materiali sono cumulative. Secondo la giurisprudenza, il fatto che il beneficiario delle prestazioni ignorasse di non averne diritto non è sufficiente per ammettere la sua buona fede. Il richiedente deve dimostrare non solo di aver agito senza malizia, ma anche di non essere incorso in una grave negligenza.

Si ha una grave negligenza quando l'avente diritto non si comporta come può essere ragionevolmente richiesto nella stessa situazione e in circostanze analoghe ad una persona capace di discernimento. Arnoldo

ha ricevuto l'indennità di disoccupazione e una rendita d'invalidità completa per lo stesso periodo. Sebbene queste decisioni siano a volte complicate da leggere e da capire, la motivazione della decisione riporta chiaramente i periodi in questione. Arnoldo non poteva non rendersi conto che una rendita AI da lui richiesta sei mesi prima di ricevere l'indennità di disoccupazione gli era stata versata per lo stesso periodo. Avrebbe quindi dovuto chiedere informazioni alle autorità competenti. La negligenza commessa non può essere considerata lieve, per cui il rifiuto della richiesta di abbandono del rimborso deve essere considerato corretto.

Arnoldo ha invocato la propria buona fede, sostenendo di non essere a conoscenza dei principi applicabili in materia di assicurazioni sociali, in particolare per i casi di sovraindennizzazione. I calcoli nei casi di retroattività sono sempre molto complessi. Nel suo caso, riguardavano un periodo di un anno e mezzo, durante il quale riceveva le indennità di disoccupazione. Per questi motivi, chiedeva di riconoscere la sua negligenza come lieve e la sua buona fede. Il tribunale federale non ha accolto la tesi di Arnoldo, all'epoca assistito da un avvocato. Avrebbe dovuto rendersi conto che l'importo era da restituire alla cassa disoccupazione. Si trattava di grave negligenza, che escludeva la buona fede dell'attore. Ha anche ricordato che gli atti e le omissioni di un avvocato sono imputabili al suo cliente e che quando un mandante si avvale dei servizi di un ausiliario, ne risponde del comportamento come dei propri atti. Il ricorso di Arnoldo è quindi stato considerato infondato e, di conseguenza, respinto dal Tribunale federale.

TRASPORTI PUBBLICI

Quando con il panino si evita la mascherina

frg. L'obbligo della mascherina sui trasporti pubblici è ormai in vigore da qualche mese in Svizzera. A protezione di sé stessi e degli altri. Ma c'è chi ha individuato come aggirare il divieto, soprattutto durante i pasti. Il problema è stato sollevato ieri dal portale di informazione watson, che cita il segretario sindacale del SEV Jürg Hurni. Neppure in Ticino si sfugge al fenomeno. «Il problema è reale e corrisponde a quanto ci segnala il personale del treno sulla tratta del Gottardo» osserva il sindacalista del SEV Angelo Stroppini. Che aggiunge: «Da una parte c'è un aumento di viaggiatori che mangiano sul treno, dall'altra c'è chi si dilunga nei pasti, con persone che iniziano a mangiare un panino a Zurigo e lo finiscono a Bellinzona. Questo mette poi nella posizione il personale del treno di dover intervenire. Molte volte il personale si trova in difficoltà: da una parte ci sono persone che difendono la scelta di cibarsi, dall'altro ci sono giustificate lamentele da parte della clientela, che chiedono al capotreno di far rispettare le regole». Quali quindi soluzioni? In un'intervista a Teleticino Angelo Stroppini ricorda che le FFS hanno fatto molto sul tema coronavirus all'interno



dell'azienda per tutelare il proprio personale, ma un po' meno verso l'esterno. «All'esterno ci si basa piuttosto sulla responsabilità individuale dei viaggiatori, ma le stesse FFS non si sbilanciano più di quel tanto a imporre delle regolamentazioni ulteriori», sostiene il sindacalista. A questo proposito Stroppini fornisce qualche suggerimento, come quello di impedire azioni pubblicitarie private fatte per distribuire bevande o cibo all'interno delle stazioni. Questo proprio per evitare che i viaggiatori si presentino sul treno e consumino quanto offerto. A dipendenza dell'evoluzione della pandemia, Stroppini ritiene che un'ipotesi potrebbe essere quella di mangiare unicamente nel vagone ristorante su un treno a lunga percorrenza e non più al proprio posto.

Cosa la unisce alla sua banca?

Il denaro. E ciò che questa ne fa. Attribuiamo grande importanza alla responsabilità sociale: ne fanno parte la parità salariale, la conciliabilità tra lavoro e famiglia così come il nostro impegno nella lotta contro il cancro. SEV e Banca Cler, una coppia vincente: per questo motivo siamo partner da molti anni. Ne beneficia anche lei, sia per i pagamenti che per il risparmio nonché per investimenti, ipoteche o per la pianificazione finanziaria: cler.ch/sev



È ora di parlare di soldi.

Bank
Banque
Banca**CLER**

VIOLENZA CONTRO LE DONNE

«Per vincere la violenza occorre cambiare la cultura del lavoro»

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev.ch

Due donne* su tre sperimentano la violenza sul posto di lavoro: questo lo sconvolgente risultato di uno studio condotto dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla violenza contro le donne nel settore dei trasporti. Lucie Waser, incaricata SEV per le pari opportunità, spiega nell'intervista i risultati dello studio e le conclusioni tratte dal SEV.

Lucie, l'ETF ha interpellato le donne* occupate nelle imprese di trasporto in merito a esperienze di violenza sul posto di lavoro. Quali sono le principali conclusioni di questo studio pubblicato di recente?

Dal sondaggio emerge chiaramente che quasi ogni donna è confrontata con la violenza nel mondo del lavoro. Sin dall'apprendistato e fino al pensionamento le donne vivono esperienze di violenza. Lo studio evidenzia inoltre i soggetti che esercitano la violenza: per la maggior parte si tratta della clientela (49%), ma anche dei colleghi (22%) e dei superiori (17%). Una percentuale elevatissima riguarda la violenza verbale (quasi l'85%), che spesso ha anche una connotazione sessista e si manifesta sotto forma di allusioni e umiliazioni. Durante il lavoro, tuttavia, le donne subiscono anche molestie sessuali che possono arrivare fino allo stupro! Anche in questo caso è il datore di lavoro ad essere chiaramente responsabile.

Risultati sconvolgenti, ma poco noti...

Si tratta di cifre davvero tragiche, ma che purtroppo non sono una grande sorpresa. Lo studio mostra anche che molte donne soffrono in silenzio e raramente si ribellano. Questo accade perché, se si sono rivolte ai colleghi, ai superiori o anche ai sindacati, non sono state adeguatamente aiutate. Le donne che vogliono difendersi spesso devono prima dimostrare di essere state vittime di violenza. A causa di questa esperienza sono portate a tacere e a non fare emergere il problema. Inoltre, spesso le vittime di questi comportamenti violenti si irrigidiscono in una sorta di stato di shock, e di conseguenza si sentono dire: «Lo ha voluto lei, perché non si è difesa». Non bisogna dimenticare che le esperienze di violenza sul posto di lavoro possono anche avere ripercussioni negative sulla vita privata, sulla psiche, sulla salute in generale e sulla capacità di sopportare lo stress. Se la pressione diventa eccessiva, le donne si ammalano oppure si licenziano. La violenza sul posto di lavoro pre-

senta quindi anche una componente sociale.

Perché la violenza nei trasporti è un tema così diffuso?

Fondamentalmente il settore dei trasporti è un ambiente in cui predominano gli uomini; è difficile per le donne rompere le strutture radicate nel tempo per affermarsi, ad esempio per fare carriera. Non di rado le donne si trovano di fronte alla violenza (invidia e risentimento); secondo la Convenzione di Istanbul infatti la violenza non è solo fisica, ma anche psicologica, mentale, soprattutto domestica e strutturale. Ci sono donne che, rispetto ai loro colleghi maschi di pari livello, sono costantemente messe in secondo piano, non vengono incentivate, sono discriminate durante la maternità, subiscono discriminazioni salariali (meno 20%) - tutte forme di discriminazione e di violenza contro le donne nel mondo del lavoro. Per vincere la violenza dobbiamo cambiare la cultura del lavoro e quindi la mentalità.

E come?

Lo studio dell'ETF mostra che non sono sufficienti linee guida, organi di mediazione e articoli del CCL; pur essendo basi importanti ciò che conta alla fine è la prassi quotidiana vissuta. E su questo fronte vi è una forte discrepanza tra teoria e pratica. Il clima sul posto di lavoro può essere cambiato solo attraverso un'opera sistematica di sensibilizzazione. Per poter superare i ruoli di genere e i pregiudizi stereotipati dobbiamo imparare a riconoscerli meglio. A tal fine, i collaboratori, i superiori e i segretari sindacali devono essere adeguatamente formati. Quindi il problema può essere risolto iniziando a parlarne. La violenza deve essere contrastata assumendo un atteggiamento di tolleranza zero. Cruciali per il cambiamento culturale nelle aziende sono uomini moderni ed emancipati che s'impegnano personalmente per contrastare la violenza contro le donne e le persone di qualsiasi orientamento sessuale. Anche perché si sono resi conto che non solo le loro colleghe, ma anche le loro partner e le loro figlie ne sono colpite.

Quindi la battaglia non è ancora persa?

No, c'è ancora una speranza. Al giorno d'oggi i bambini, anche piccoli, vengono più frequentemente abituati a confrontarsi con la diversità e a sviluppare un rapporto sano con il proprio corpo, il che comprende anche l'esperienza del darsi dei limiti. Sono fiduciosa che la generazione che sta crescendo ora sarà più rispettosa e aperta, il che favorirà il cambiamento culturale in particolare anche nel mondo del lavoro. Inoltre sono profondamente convinta che le persone siano in grado di apprendere e cambiare!



Lucie Waser, responsabile delle pari opportunità al SEV.

Torniamo allo studio dell'ETF: come ha reagito il SEV di fronte a questi risultati?

Poiché la giornata di formazione è stata annullata a causa del Covid-19, la Commissione donne* del SEV ha svolto una riunione su Zoom il 20 novembre, durante la quale ha dichiarato di voler lavorare su più livelli per affrontare il tema della violenza contro le donne: - gender mainstreaming nelle condizioni quadro: il SEV s'impegna da tempo affinché i luoghi di lavoro siano costruiti/riorganizzati in modo da offrire locali per cambiarsi e riposare, nonché servizi igienici, separati per genere. A questo proposito, se necessario dobbiamo continuare a sensibilizzare i datori di lavoro; - opera di sensibilizzazione: la prevenzione della violenza è un progetto a lungo termine. Nel 2021 la Commissione donne* del SEV intende attuare una campagna di sensibilizzazione sul tema in modo che le donne percepiscano il SEV come un sindacato che difende strenuamente anche i loro interessi, il che dovrebbe ripercuotersi anche sul numero dei membri; - offerte a bassa soglia: in cinque sedi di tutte le regioni linguistiche svizzere verrà creato un'«Espace femme»: un luogo neutrale dove la Commissione donne* sarà presente diverse ore per rispondere alle domande delle associate su violenza o problemi connessi alla gravidanza e alla maternità (ad es. orari di

allattamento secondo la direttiva della SECO).

Per il resto cosa ci aspetta nel 2021, un anno denso di anniversari?

Il 2021 è l'anno ideale per organizzare iniziative di ampio respiro, poiché la Svizzera festeggia i 50 anni del suffragio femminile, i 40 anni di uguaglianza nella Costituzione federale, i 30 anni dal primo sciopero delle donne e i 20 anni della legge federale sulla parità dei sessi. Purtroppo ora con la pandemia di coronavirus è tutto più complicato: al momento pianificare iniziative o scioperi su vasta scala non ha molto senso. Ciononostante il movimento Sciopero delle donne* prosegue le proprie attività e nel 2021 organizzerà numerosi piccoli eventi. Il 30 gennaio, nel corso di quattro incontri nelle rispettive regioni linguistiche, discuteremo a livello nazionale come procedere per quanto riguarda il follow-up delle attività di sciopero delle donne*. Tutte le donne sono benvenute. Verranno diffuse informazioni a tempo debito sui canali del SEV. E infine il 12 e 13 novembre 2021 si svolgerà il Congresso delle donne* dell'USS in occasione del quale verranno pianificate le attività per i successivi quattro anni; dopodiché il 26 novembre si svolgerà la giornata di formazione per le donne del SEV. Molti appuntamenti entusiasmanti ci aspettano.

Lo studio

Tra il 25 novembre 2016 e il 28 febbraio 2017 il Comitato donne dell'ETF ha svolto un sondaggio tra le donne del settore dei trasporti circa le loro esperienze con la violenza nel mondo del lavoro a cui hanno aderito in 1444. Quasi la metà delle interpellate lavorano nel settore ferroviario (708); 1304 hanno affermato di essere membri di un sindacato. Lo studio rivela che la violenza contro le donne sul posto di lavoro è un problema ampiamente diffuso: quasi due terzi di tutte le interpellate ha dichiarato di aver subito almeno una volta una forma di violenza nell'ambiente lavorativo. Oltre il 29% ha rivelato di aver subito tre esperienze di violenza e il 27% addirittura quattro. E l'11,5% è stata vittima di cinque episo-

di di violenza. In quasi la metà di tutti i casi (49%), responsabili della violenza sono stati i clienti e in quasi un quarto (22%) i colleghi.

Con l'84,7% quella verbale è la forma più diffusa di violenza, seguita poco dopo dalle offese (79,8%) nonché da minacce e intimidazioni (74,4%). Ampiamente diffuse anche le molestie sessuali (39,8%), come pure la violenza fisica (24,3%). Sulla base di questi risultati l'ETF vuole fare pressione a livello di Unione europea per ottenere condizioni quadro legali volte a contrastare la violenza sul lavoro e intende sostenere i sindacati nell'elaborazione di processi e direttive per assistere meglio le donne vittime di violenza sul posto di lavoro.

Impegno a favore dei diritti delle donne

Dal 2014 Lucie Waser è la delegata per le pari opportunità del SEV; da oltre 20 anni s'impegna nella politica per la parità di trattamento tra donne e uomini in Svizzera. Insieme alla Commissione donne* del SEV e in qualità di co-presidente della Commissione donne* dell'Unione sindacale svizzera partecipa attivamente alla lotta contro la violenza e le discriminazioni. Inoltre è elemento di congiunzione con la rete di ONG per l'attuazione della Convenzione di Istanbul, la Coordinazione post Beijing delle ONG (CEDAW) e il Comitato Donne dell'ETF. Ha partecipato insieme a molte donne ad una campagna di selfie a favore della Giornata internazionale contro la

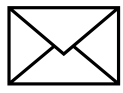
violenza sulle donne (25 novembre, vedi foto). Quest'anno il Comitato Donne dell'ETF vuole attirare l'attenzione sulla nuova convenzione 190 dell'OIL, approvata il 14 giugno 2019, giornata dello sciopero delle donne dell'ONU a Ginevra e del centenario dell'OIL, che sancisce il divieto di violenza contro le donne nel mondo del lavoro.

Lucie Waser sarà lieta di rispondere alle vostre domande: frauen@sev-online.ch.

Trovi ulteriori informazioni sul tema anche su sev-online.ch e sui social media: facebook.com/SEVFrauen e instagram.com/sev_frauenkommission

LA POSTA DEI LETTORI

Non pagheremo il prezzo della crisi



Gilbert D'Alessandro,
president e centrale VPT

No, non spetta ai lavoratori e alle lavoratrici pagare il conto della pandemia di Covid-19. No, non spetta alla prossima generazione pagare il conto.

La domanda è: questa crisi è una crisi sanitaria? Non solo: è anche una crisi economica. Dobbiamo prepararci ad un clima di devastazione.

Mette in evidenza due cose, prima di tutto la fragilità del libero scambio voluto dall'ultra-liberalismo. Ciò va avanti da circa 40

anni. E l'unico scopo è di produrre ricchezza per una élite finanziaria. In secondo luogo, quando la tempesta della crisi sarà al culmine, il capitalismo chiederà solidarietà. E gli Stati si faranno in quattro. E poi? E poi, finita la tempesta, i baroni del capitale con la loro avidità si dissoceranno per riprendersi a piene mani il profitto! E alla cassa passerà il popolo. Questa crisi evidenzia che il debito è ancora una volta una fabbrica di soldi per la finanza. Del resto i debiti sono una fonte infinita di profitto, perché equivale a pagare eternamente gli interessi senza mai rimborsare effettivamente la somma originariamente presa in prestito.

Quindi, no, i cittadini non dovrebbero pagare un conto di cui non sono responsabili. Il cosiddetto debito Covid-19, se deve essere ripagato, dovrebbe chiamare alla cassa le multinazionali, il mondo della finanza e coloro che fanno capo a GAFA (acronimo di Google, Apple, Facebook et Amazon.) Ne avrebbero ampiamente i mezzi. E ciò sarebbe del tutto possibile a condizione che il governo o i governi lo volessero davvero. E qui sta il problema.

La politica non è rivolta al bene comune? Allora, caro governo, prenditi la responsabilità del tuo popolo.

DONNE E LAVORO

Sempre più qualificate e attive professionalmente

Comunicato Tra il 2010 e il 2019, passando dal 56,9% al 60,0%, il tasso di donne occupate ha segnato un netto aumento, particolarmente marcato tra quelle dai 55 ai 64 anni nonché tra le madri con il figlio più giovane al di sotto dei 7 anni. Nel 2019, inoltre, il 50,1% delle donne occupate svolgeva una professione altamente qualificata (+8,8 punti percentuali rispetto al 2010). Anche in Europa (UE/AELS) si osserva una tendenza verso una quota più alta di donne altamente qualificate. Questi sono alcuni dei risultati della pubblicazione dedicata alla partecipazione femminile al mercato del lavoro 2010-2019 (disponibile in tedesco e francese), realizzata dall'Ufficio federale di statistica (UST).

In Svizzera, con l'aumento di oltre tre punti percentuali tra il 2010 e il 2019, il tasso di donne occupate di 15 e più anni ha raggiunto per la prima volta il 60%. Un incremento superiore alla media è stato osservato per quelle di età compresa tra 55 e 64 anni (+9,6 punti percentuali, arrivando al 66,6%) e quelle tra 25 e 39 anni (+6,3 punti percentuali, arrivando all'83,5%). Ha segnato un netto aumento anche il tasso di persone occupate tra le madri il cui figlio più giovane ha meno di 7 anni (+10,3 punti percentuali, passato al 74,8%) e tra quelle il cui figlio più giovane ha tra i 7 e i 14 anni (+4,8 punti percentuali, passato all'81,7%).

Nettamente più donne occupate altamente qualificate

Nel lasso di tempo in esame, la quota di donne altamente qualificate occupate in Svizzera è aumentata di 8,8 punti percentuali, passando al 50,1%. Conformemente alla Classificazione internazionale tipo delle professioni (CITP 08), sono considerate altamente qualificate le seguenti categorie professionali principali: dirigenti, professioni intellettuali e scientifiche; professioni tecniche intermedie. In Europa, in media, le donne che esercitano professioni altamente

qualificate sono leggermente meno numerose, seppure se ne osservi anche qui un aumento (+3,4 punti percentuali, quota passata al 45,2%). In Lussemburgo e in Svezia, la percentuale di donne occupate altamente qualificate è nettamente superiore a quella riscontrata in Svizzera (2019: risp. 63,9 e 58,6%).

Donne occupate a tempo parziale: aumento del grado di occupazione

Il grado di occupazione medio delle donne occupate a tempo parziale è passato dal 46 al 49% tra il 2010 e il 2019 e tale aumento è da ricondurre principalmente all'incremento della quota dei gradi di occupazione tra il 70 e l'89% (+2,7 punti percentuali, passata al 16,2% delle donne occupate). Per contro, la quota dei gradi di occupazione al di sotto del 20% è sceso leggermente (-0,7 punti percentuali, al 5,3% delle donne occupate). Anche per quanto riguarda l'occupazione a tempo parziale, la Svizzera si colloca al secondo posto rispetto a tutti i Paesi dell'UE/AELS. Nel 2019, il 62,7% delle donne in Svizzera lavorava a tempo parziale. Questa percentuale è più alta solo nei Paesi Bassi (75,5%). In tutta Europa, nel 2019, quasi un terzo delle donne occupate lavorava a un grado di occupazione ridotto.

Forte crescita delle donne nel ramo sanità e assistenza sociale

Nel 2019, la maggior parte delle donne lavorava nel settore «Sanità e assistenza sociale». Tra il 2010 e il 2019, questo ramo economico ha anche registrato l'incremento maggiore (+2,8 punti percentuali, quota passata al 23,7%). Al secondo posto si colloca il ramo economico «Commercio e riparazioni», che però ha subito il calo più netto (-2,8 punti percentuali, quota passata al 12,9%). In calo anche la quota di donne occupate nel ramo «Servizi di alloggio e ristorazione» (2010: 5,8%; 2019: 4,7%).

HELVETIA

Quando la cantina si trasforma in piscina

In seguito a intense precipitazioni la nostra cantina è allagata. Però l'assicurazione stabili si rifiuta di pagare. Come possiamo tutelarci da tali rischi in futuro? ella maggior parte dei cantoni l'assicurazione stabili obbligatoria assicura i danni causati agli edifici da eventi naturali, tra cui rientrano anche le inondazioni. Tuttavia, ciò che l'assicurazione stabili intende per «inondazione» e i danni connessi è definito in maniera relativamente univoca. I danni causati da inondazioni sono coperti dall'assicurazione stabili, se le acque di superficie a livello del terreno penetrano all'interno attraverso aperture quali porte e finestre. La causa è sempre dovuta a precipitazioni o acqua di disgelo.

Non sono tuttavia assicurati i danni che si verificano quando l'acqua penetra all'interno, ad esempio, attraverso il rigurgito della canalizzazione o se le acque sotterranee allagano la cantina. In tutti questi casi per i danni causati dall'acqua occorre un'assicurazione stabili ad hoc per questo tipo di danni. Una soluzione del genere copre i danni anche quando l'acqua entra da grondaie o lucernari chiusi oppure se scoppiano le condutture e si diffondono dei funghi in seguito a tale evento. Le assicurazioni stabili si assumono i costi dei lavori di sgombero e di asciugatura nonché dei lavori di ripristino. Per gli altri rischi o possibili sinistri, ad esempio il dissotterramento e la riparazione delle condutture o la perdita di canoni di locazione è necessaria in ogni caso una copertura complementare. Inoltre vengono risarciti soltanto i danni occorsi all'edificio, ma non quelli alla mobilia domestica.

I danni a ciò che si trova in cantina sono coperti tramite l'assicurazione mobilia domestica. È assicurato il valore a nuovo, o meglio, i costi per il riacquisto di prodotti equivalenti. Vengono risarcite anche le spese di sgombero o ulteriori spese domestiche supplementari (relative al costo della vita), che derivano dal sinistro. Tutti i beni mobili utilizzati a titolo privato sono considerati mobilia domestica: in tale categoria rientrano gli utensili riposti in cantina, l'abbigliamento invernale o estivo, l'attrezzatura da sci o scorte di vario tipo. Invece i vestiti vecchi o un divano

vecchio, che non utilizzate più o che verrà sostituito, non rientrano nella mobilia domestica assicurata.

Se la vostra cantina si trasforma inaspettatamente in una piscina, dovete informare immediatamente l'assicurazione. Fotografate i danni e, d'intesa con l'assicurazione, fate in modo che si provveda il prima possibile a rimuovere l'acqua e ad asciugare i locali. Su istruzione dell'assicurazione, dovete altresì adottare le misure adeguate al fine di impedire danni futuri, considerato che siete tenuti a fare il possibile per limitare o evitare i danni. Per quanto riguarda l'assicurazione mobilia domestica accertatevi che la somma assicurata sia sufficiente. Altrimenti l'assicurazione può decurtare la prestazione in funzione del valore di risarcimento effettivo. Per essere certi di poter contare su una copertura ottimale, potete rivolgervi a Davide Pugliese dell'agenzia generale Bellinzona o ad altri specialisti in materia di assicurazione del team di consulenza SEV dell'Helvetia.



In partenariato con

helvetia

La Sua Assicurazione svizzera

La sezione PV Ticino e Moesano ha il mesto compito di ricordare i seguenti defunti:

Crivelli Antonio, 6828 Balerna, anni 61,
Cremini Armando, 6744 Personico, anni 84
Ferrari Ines, 6877 Coldrerio, anni 91,
Lafferma Luigi, 6832 Pedrate, anni 87,
Neuhaus Manfred, 6850 Mendrisio, anni 66
Travella Bruna, 6855 Stabio, anni 84,
Belossi Miryam, 6594 Contone, anni 87,
Crivelli Ferruccio, 6850 Mendrisio, anni 81,
Chiappini Maria, 6776 Piotta, anni 95
Zorzi Stella, 6747 Chironico, anni 91

I NOSTRI MORTI

IMPRESSUM

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

Tiratura: edizione italiana: 2 995 copie; totale: 36 256; certificata il 6.10.2020

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa

Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale 1008,

3000 Bern 6, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi

Pubblicità: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch SEVzeitung@fachmedien.ch,

Prestampa: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

Stampa: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Prossima edizione: 17 dicembre 2020. Chiusura redazionale: 9 dicembre, ore 10.00.

CEMENTIFICIO HOLCIM

I guardiani della collina



Federico Franchini
Su gentile concessione del quindicinale area, federico.franchini@area-online.ch

La notte tra il 16 e il 17 ottobre diversi attivisti hanno preso possesso dei terreni dell'impresa cementifera Holcim sulla collina del Mormont. L'obiettivo è quello di bloccare l'estensione di una cava che distruggerebbe un'importante zona naturale. Ma l'occupazione è anche un mezzo per concretizzare gli ideali di questi giovani traditi da una politica e un'economia che poco fanno per combattere gli effetti del cambiamento climatico. Siamo andati ad incontrarli.

Un enorme complesso industriale. Un'alta ciminiera fumante e varie torri grigie. Inutile dirlo, tutto è in cemento. A caratteri cubitali, ecco lo slogan: «Il vostro partner regionale per una costruzione sostenibile». Siamo a Eclépens, villaggio del Canton Vaud a metà strada tra Losanna e Yverdon, di fronte ad uno dei più grandi cementifici della Svizzera: attivo dal 1953, produce 800.000 tonnellate all'anno ed è di proprietà della Holcim (Suisse) Sa, filiale del numero uno al mondo del cemento, la multinazionale Lafarge-Holcim basata a Zugo. La fabbrica è situata in una zona strategica, tra una cava di marna a sud e una di calcare a nord. Bruciati in un forno a 1450°, marna e calcare diventano appunto cemento, il legante che fungerà poi da base al calcestruzzo. La cava di calcare sta proprio alle spalle del sito industriale: è un cratere enorme, suddiviso in terrazzi sui quali s'intravedono, mi-

nuscoli, camion e scavatori. Lo sfruttamento di questa cava sta arrivando al termine. Ma Holcim ha già ottenuto l'autorizzazione ad andare avanti, dall'altra parte della collina, in territorio di La Sarraz. È lì, sui terreni di proprietà della stessa azienda, che a metà ottobre, un gruppo di attivisti ha preso possesso del luogo e instaurato la prima Zone à défendre (Zad) della Svizzera. Ed è lì che siamo diretti.

Orchidee contro cemento

Ad attenderci all'entrata della zona occupata vi è Pico*, membro del collettivo Orchidées in riferimento alle orchidee selvatiche che crescono in questa zona. «Benvenuti, siamo qui perché vogliamo proteggere il Mormont e combattere contro l'utilizzo indiscriminato delle risorse naturali» ci spiega il giovane che va dritto al punto: «Di fronte alla lentezza della giustizia e all'assenza di leggi che difendano realmente la natura, non ci resta che occupare». L'estensione della cava è in effetti oggetto di un ricorso al tribunale federale depositato da Pro Natura, Helvetia Nostra e da cinque cittadini. La decisione è attesa per l'inizio del prossimo anno. Nel frattempo, precari ma ben preparati, gli «zadisti» si apprestano a passare qui tutto l'inverno. Pico ci guida fino al centro del territorio occupato: qui, attorno a una vecchia casa abbandonata, un ragazzo e una ragazza stanno preparando da mangiare per tutti. Il menu, rigorosamente vegano, è quasi pronto e noi che abbiamo già mangiato ne approfittiamo per fare un giro con altre due militanti, Pourpre e Epi*. «Ci opponiamo alla distruzione della collina e dei suoi ecosistemi» ci dice Pourpre, una ragazza attiva in vari movimenti di protesta a salva-

guardia del clima, mentre ci guida attraverso iurte e installazioni costruite sugli alberi.

Ma non è meglio, chiediamo un po' provocatoriamente, produrre cemento in Svizzera, con del materiale locale, anziché importarlo dall'estero, dove gli standard ambientali e lavorativi sono peggiori? «Questo argomento è quello usato dalla stessa Holcim e significa semplicemente respingere la responsabilità, geograficamente e temporalmente dato che la nuova cava sarà sfruttata in soli sette anni» ci spiega la militante. La sua «collega» aggiunge: «Vogliamo mettere in discussione l'impatto ambientale dell'estrazione di queste rocce per produrre cemento. Ne abbiamo davvero così bisogno?» Una risposta non l'abbiamo. Quello che è certo è che l'industria del cemento è responsabile del 5-6% delle emissioni globali di CO₂. In Svizzera, cinque cementifici sono tra i primi sei nella classifica dei più grandi emettitori di gas serra. Tre di loro, compreso quello di Eclépens, appartengono a Holcim.

Nel frattempo raggiungiamo il punto più alto del perimetro occupato e ci affacciamo alla cava: da qui possiamo vedere la reale ampiezza del cratere e il via vai di camion verso la fabbrica a valle. Poco dopo, alcune jeep con dei lampeggianti vengono verso di noi. Gli addetti della Holcim ci dicono che è previsto lo scoppio di una mina e che dobbiamo ritirarci al coperto. Al riparo sentiamo lo scoppio e percepiamo una forte vibrazione sotto i nostri piedi. «Sei fortunato» ci dicono: «Di esplosioni ce ne sono solo cento all'anno».

Il peso dell'industria

Inspirata a quanto già avvenuto in Germania e Francia, la Zad di La Sarraz è una prima in Sviz-

zera. Un luogo dove utopia e concretezza sono fianco a fianco. Anche per questo la presenza degli attivisti è accolta positivamente da buona parte della popolazione: «Ci rendono visita e ci portano cibo e materiale e ci hanno enormemente aiutato» ci racconta ancora Pourpre.

Ma non tutti hanno accolto il loro arrivo in modo favorevole. La Holcim, che inizialmente non si era mossa, ha depositato una denuncia: «Holcim prende sul serio le preoccupazioni degli attivisti. Allo stesso tempo, la situazione attuale è illegale e quindi inaccettabile. Per questo motivo Holcim ha presentato una denuncia» ci conferma per email un portavoce del gruppo, elencando tutta una serie di misure prese in favore dell'ambiente. Il sindaco di La Sarraz e deputato al Gran Consiglio vodese per il Plr, Daniel Develey ha depositato un'interrogazione con cui chiede al Governo se saranno prese delle misure «per sloggiare i membri del collettivo installati sul terreno appartenente a Holcim». Anche il sindaco di Eclépens, Claude Dutoit è contrario alla presenza degli attivisti. La Holcim storicamente è un importante datore di lavoro che ha contribuito allo sviluppo economico della regione. La realtà, da un punto di vista lavorativo, ma anche fiscale, è oggi diversa. La sede della casa madre è in Svizzera interna e la società paga soltanto un'imposta per ogni metro cubo di roccia estratto: si stima che l'impatto sia soltanto di qualche centinaio di migliaia di franchi per due comuni dai budget milionari. Agli attivisti, però, queste cifre importano poco: quello che conta è dare un forte segnale per un'altra economia, più umana ed ecologica. E con meno cemento.



QUANTO TEMPO ANCORA?

Tibert Keller

Nonostante il costante ritiro del ghiacciaio del Rodano, gli operatori del bazar di Belvédère sul passo del Furka (ancora) mantengono la tradizionale grotta, che ogni anno viene scavata nel ghiaccio. La foto è stata scattata il 20 ottobre, poco dopo l'inizio dei lavori di smantellamento.

Le lastre di ghiaccio inibiscono in qualche modo lo scioglimento inarrestabile del ghiaccio dovuto al clima. Piuttosto noto come fotografo di ferrovie, un'ampia gamma di soggetti soddisfa il mio desiderio di andare a caccia di immagini. www.tibert.ch

?

QUIZ

Le risposte tra le righe

1. Perché l'Ufficio federale dei trasporti ha sporto denuncia penale contro la BLS e i trasporti pubblici di Lucerna?

- a. Hanno presumibilmente pagato troppi bonus ai loro manager
- b. Avrebbero ingannato la Confederazione e i Cantoni, i committenti e ottenuto troppi sussidi.
- c. Hanno acquistato segretamente dei veicoli e non li hanno dichiarati al fisco.

2. Il personale di... non è più soggetto ad un CCL a partire dal 1° ottobre 2020.

- a. FFS Cargo
- b. Swissport Ginevra
- c. SWISS

3. L'ETF ha appena pubblicato uno studio sulla violenza contro le donne nel settore dei trasporti. Quante donne sono state esposte alla violenza sul posto di lavoro?

- a. Quasi la metà
- b. Quasi due terzi
- c. Quasi un quarto

4. Su quale argomento si sta chinando la presidente eletta della LPV Hanny Weissmüller?

- a. Le conseguenze delle locomotive autonome sulla mancanza di macchinisti
- b. L'impatto della mancanza di macchinisti sui distributori
- c. L'impatto della carenza di macchinisti sulla quota di personale di locomotiva di sesso femminile

Potete rispondere alle domande del concorso entro **mercoledì 9 dicembre 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 17/2020: b/b/b/b

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

Wanya Frey, Igis, membro VPT Ferrovie retiche

SULLE ORME DI...

Yuri De Biasi, macchinista di manovra



Yuri De Biasi alla stazione FFS di Chiasso

Ferruccio Calogero Noto
giornale@sev-online.ch

L'immagine di Yuri con barba e cappellino da fuochista nero del SEV è iconica. Fino a qualche anno fa, anche dai marciapiedi della stazione di Chiasso lo si poteva vedere regolarmente alla guida di una locomotiva di manovra transitare, staccare o agganciare, ricoverare o condurre sul binario di partenza vagoni e composizioni.

Passato. E non perché non è stato ancora prodotto un cappellino da fuochista con il nuovo logo del SEV, ma perché non circolano praticamente più locomotive di manovra, perché non servono. «La manovra come la conosciamo si sta estinguendo in generale. Noi a Chiasso viaggiatori lavoriamo ormai praticamente solo con elettrotreni, composizioni fisse da spostare o ricoverare o approntare. Qualcosa resta a Chiasso smistamento, ma anche qui il lavoro è sempre di meno con il progressivo aumento delle composizioni fisse anche nel traffico merci». Cambiamento radicale, rispetto a quando tutte le composizioni sul traffico internazionale dovevano sostituire la locomotiva di trazione a causa del cambio di tensione, era normale variare la composizione dei treni aggiungendo o staccando vagoni, e la stazione di Chiasso «viveva» 24 ore al giorno anche nel traffico viaggiatori ed era collegata direttamente anche con il Nord Europa. «Cambiamento radicale e anche troppo rapido. Soprattutto per i più anziani l'adattamento è faticoso. Le competenze e conoscenze richieste sono aumentate a dismisura: prima, ad esempio, avevamo solo le nostre 4 locomotive di manovra da conoscere, oggi è richiesta la conoscenza specifica per ogni tipo di elettrotreno. La digitalizzazione ha completamente rivoluzionato il contesto tecnico negli ultimi anni. Da noi si è in più si è aggiunta la recente completa trasformazione della stazione di Chiasso, le modifiche degli scambi, dei fasci dei binari, dei segnali. Il tutto contribuisce ad aumentare il carico psicofisico cui siamo sottoposti». Gli chiediamo qual è la situazione a livello di sicurezza: «Le FFS si sono molto impegnate su questo fronte, negli ultimi anni, la situazione a livello di direttive, dispositivi e processi è molto migliorata. Però, si è dall'altro lato alzato il livello generale dello stress: non solo a livello di conoscenze e competenze richieste, ma soprattutto per quanto riguarda i ritmi di lavoro». Parliamo con Yuri in un momento di tranquillità nel piccolo ufficio della manovra in stazione. Veniamo interrotti quando lo chiama un collega che gli

segnala la presenza di un passeggero alterato che rifiuta di indossare la mascherina su un treno Tilo, sul quale ha appena fatto il giro di pulizia, in partenza tra 4 minuti, e pregandolo di avvisare la polizia ferroviaria perché intervenga. Tentativo inutile, il treno parte con il suo «problema» a bordo...

Yuri è entrato in ferrovia giovanissimo. Nel 1982, a 16 anni d'età, inizia la formazione quale «operaio giovane» nelle FFS: una formazione biennale in cui gli apprendisti avevano la possibilità di imparare e svolgere attività molto diversificate, di servizio nelle singole stazioni, allora per la maggior parte presidiate: manovra, pulizia, manutenzione dell'infrastruttura delle stazioni, servizio bagagli, assistenza ai viaggiatori, etc. «Ero arrivato in Ticino due anni prima dal Giura, dove sono nato. Infatti la mia vera lingua madre è il francese, l'italiano ho dovuto di fatto impararlo quando sono arrivato, anche se la mia famiglia era immigrata dalla Liguria. Finita la formazione sono subito entrato nelle FFS come manovratore, e dal 1989 sono macchinista di manovra, sempre a Chiasso». A differenza della maggior parte dei colleghi della sua generazione, non è entrato nel SEV già nel corso della formazione... «Mi sono iscritto al SEV nel 1990, per convinzione e non perché «si faceva». Per un valore di solidarietà e identificazione. Quando c'è poi stato bisogno, mi sono messo a disposizione e dal 2003 sono presidente della sezione RPV Ticino». Una sezione molto attiva, che non fa mai mancare il proprio appoggio quando si tratta di sostenere iniziative del SEV, ma in cui spicca anche un forte senso di collegialità e di identificazione. «La sezione raggruppa manovrati e personale della pulizia, anche se questo è in parte organizzato con TS. Nel Sottoceneri in particolare siamo molto ben organizzati, e c'è anche un forte spirito di gruppo, di solidarietà e di amicizia tra di noi». Come dimostra anche la grande partecipazione alla tradizionale «giornata del manovratista» organizzata ogni autunno dalla sezione. L'impegno sindacale di Yuri non si limita alla sezione: è anche membro della CoPe Divisione e presidente (da poco) della CoPe Superficie Manovra-Clean. Ed è membro della Conferenza CCL: «Il lavoro che fa il SEV è enorme, e sempre più difficile. Anche l'impegno richiesto ai funzionari di milizia è sempre più complesso. È vero che negli ultimi anni abbiamo continuato a perdere qualcosa, sia in occasione di ogni rinnovo del CCL, sia in conseguenza dei continui progetti attuati nei vari ambiti, ma si è dovuta contrastare la sempre più forte pressione da parte delle FFS, con richieste sempre più esigenti».

FURBETTI...

Micha Dalcol

