

Personale treno FFS

Il raduno ticinese ha confermato l'opposizione al progetto «Buon appetito al San Gottardo».

pagina 3

Referendum cantonale di sindacati e sinistra

Il fronte progressista si oppone agli sgravi fiscali per aziende concessi in questo momento di grave crisi. In questo numero la cartolina per la raccolta delle firme.

pagina 5

**Insistere per trasferire**

Alf Arnold, dirigente dell'Iniziativa delle Alpi, spiega perché la sua associazione deve continuare a battersi.

pagine 6 e 7

Accordi in Svizzera orientale e alle BLS

ITC: effetto Orange

La lista delle imprese di trasporto concessionarie che si adegua alla sentenza «Orange» si allunga continuamente.

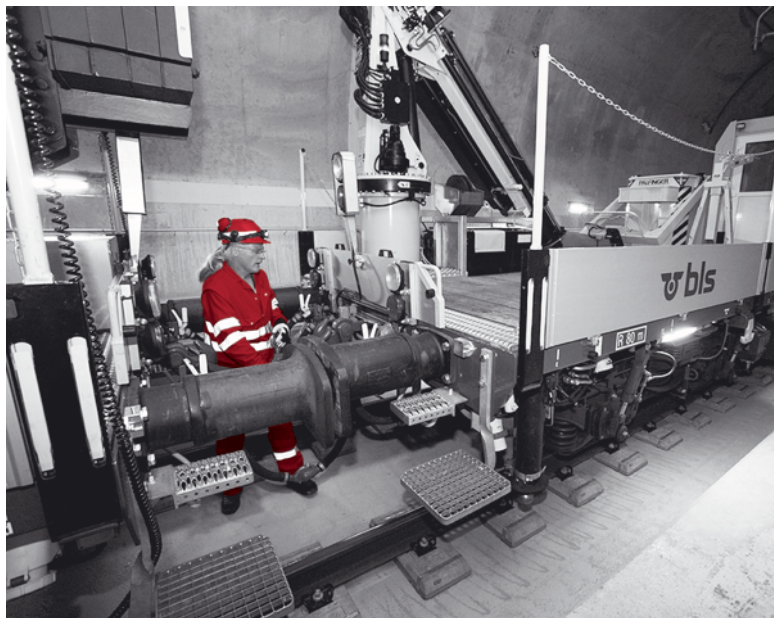
Lo scorso autunno, il presidente dell'Unione dei trasporti pubblici Richard Kummrow aveva dichiarato in un'intervista ai giornali SEV che le ITC si sarebbero attenute ai contenuti di questa sentenza.

Le sue parole trovano un riscontro sempre maggiore: le ultime della serie sono state le ferrovie dell'Appenzello e le BLS (vedi pagina 2), che hanno entrambe sottoscritto con il SEV un accordo sul riconoscimento di queste indennità retroattivo agli ultimi cinque anni. Spesso le ITC aumentano i tassi di indennità in modo da integrare per il futuro anche il periodo di vacanza. Qualora ciò non avviene, questo diritto è compensato da altre disposizioni. Alla base, comunque, vi è la sentenza ottenuta dal sindacato della co-

municazione in una causa promossa nei confronti della ditta di telecomunicazioni Orange, che aveva definito le indennità festive e notturne una componente del salario, dovuta anche durante le vacanze.

Vi sono però ancora aziende recalcitranti nel riconoscere questo diritto, che i recenti accordi dovrebbero indurre a rivedere le loro posizioni.

Peter Moor / Gi



Anche nel settore della manutenzione, il lavoro notturno, se eseguito regolarmente, dà diritto all'indennità durante le vacanze.

Nuovi approcci per migliorare la sicurezza nelle stazioni e sui treni

Maggior prevenzione - quale polizia?

Le FFS hanno appena creato una nuova professione: l'assistente per la prevenzione che dovrebbe risolvere i problemi prima che sfocino in situazioni violente. Gli assistenti per la prevenzione fanno parte della polizia ferroviaria, le cui basi legali sono

tutt'ora oggetto di discussione a livello politico. Sarà il Consiglio nazionale a chinarsi di nuovo sul problema, dopo che PS e UDC si sono accordati per un compromesso. È infatti sorta una nuova idea, presentata dal direttore della polizia zuri-

ghese Markus Notter: i compiti di polizia sui treni potrebbero essere affidati ai cantoni.

Pmo/gi

Dossier da pagina 8

EDITORIALE

Ad inizio maggio la decisione del tribunale arbitrale, a metà mese l'accordo sulla sentenza Orange (vedi anche a pagina 2) e ad inizio giugno la conclusione delle trattative per il CCL.

” Tre questioni importanti “

Nick Raduner, segretario SEV competente per le BLS

Con le BLS abbiamo potuto concludere in poche settimane tre questioni importanti. La decisione del tribunale arbitrale è già stata applicata con effetto retroattivo al 1° aprile; il nuovo CCL verrà applicato tra pochi giorni e i pagamenti derivanti dalle indennità festive e notturne durante le vacanze verranno effettuati con lo stipendio di ottobre.

Sono convinto che siamo riusciti, dopo un periodo quanto mai agitato, caratterizzato da situazioni che apparivano prive di vie d'uscita, ad elaborare nell'ambito dei rapporti sociali soluzioni accettabili per tutti.

L'analisi isolata di singole parti porterebbe alla definizione di vincitori e vinti, ma una ponderazione dei tre risultati nel loro insieme permette di constatare come tutti abbiano guadagnato, in quanto si è tenuto conto di tutte le esigenze. È così che speriamo di poter collaborare anche in futuro.

Nuova versione del contratto collettivo di lavoro alle BLS

Approvato all'unanimità

Il nuovo CCL BLS è stato approvato da tutti i 22 presenti ed entrerà in vigore il prossimo 1° luglio, sostituendo la versione del 2006.

Oltre ai 22 delegati del SEV, il CCL è stato approvato anche dai tre delegati di Transfair e ha ricevuto commenti positivi dagli osservatori del VSLF. Il 18 giugno, è stato approvato pure dal Consiglio di amministrazione di BLS e può pertanto entrare in vigore il prossimo 1° luglio. Potrà essere disdetto per la prima volta a fine 2012. Le trattative sono iniziate oltre un anno fa e sono state interrotte durante la procedura davanti al tribunale arbitrale, ma hanno alla fine permesso, secondo i tre segretari SEV Nick Raduner, Jérôme Hayoz e Martin Allemann, di ottenere il miglior risultato possibile.

Precisazioni opportune

Il capitolo della durata del lavoro del CCL riprende le precisazioni e le denominazioni della nuova versione



I segretari SEV Jérôme Hayoz, Martin Allemann e Nick Raduner, che hanno curato l'elaborazione del CCL BLS.

dell'Ordinanza alla legge federale sulla durata del lavoro (OldL), apportando alcuni miglioramenti:

- il superamento per esigenze d'esercizio di oltre 30' della durata del lavoro prevista conterà come lavoro supplementare, il cui saldo a fine anno potrà essere riportato sul conto della durata del lavoro solo con l'accordo del diretto interessato (all. 1, art. 9);
- in linea di principio, non

potranno più essere attribuiti singoli giorni liberi o di compensazione (all. 1, art. 21);

- l'attribuzione di due giorni di compensazione senza giorni liberi e la riduzione della durata del giorno di compensazione ad al minimo 22 ore saranno possibili solo con l'accordo dell'interessato o dei suoi rappresentanti (all. 1, art. 22);
- viene soppressa la regola secondo la quale in caso di trasferte di servizio vie-

APPLICAZIONE DELLA SENTENZA ORANGE ALLA BLS

Sindacati e azienda hanno trovato anche un accordo, ratificato dalla conferenza CCL e dal CdA BLS, per il riconoscimento delle indennità domenicali e notturne durante le vacanze, decretato dal tribunale federale nella citata sentenza. L'accordo prevede che l'indennità per il periodo di vacanze venga calcolata con un coefficiente forfetario del 10% per ogni collaboratore, indipendentemente dall'età e dal diritto alle vacanze.

Vi avrà diritto chi ha prestato regolarmente servizio festivo e

notturno, in misura di almeno 9 mesi all'anno. Per il servizio di navigazione, le indennità devono essere state versate per almeno 5 mesi nel periodo d'esercizio che va dal 1° aprile al 31 ottobre. L'importo minimo sarà di 200 franchi.

Per il futuro

Dal 1° luglio 2009, il supplemento sarà integrato nei tassi di indennità, che passano da 13 a 14 franchi l'ora per il lavoro festivo e da 6 a 6.40 franchi per il lavoro notturno.

SEV-Info del 19 giugno/Gi

ne dedotto il tempo di viaggio dal domicilio al normale luogo di lavoro. L'Ufficio federale dei trasporti sostiene infatti l'interpretazione del SEV, che è però contestata dalle BLS. Esse continueranno pertanto ad applicare l'attuale regolamentazione sino al definitivo chiarimento della questione. Lo stesso varrà per la definizione del luogo di lavoro.

Inoltre, sono state migliorate le indennità per lavoro

domenicale e festivo (vedi riquadro), l'indennità di famiglia, le norme sulla partecipazione ed è stata tolta la connessione tra la valutazione della prestazione e la definizione del salario. La BLS tenterà nei prossimi mesi di definire nuove soluzioni per il premio di prestazioni straordinarie. IL CCL ha infine precisato la procedura di arbitrato e dell'assistenza giuridica.

Markus Fischer/Gi

Elvetino infrange le regole della partecipazione

CoPe tagliata fuori

Elvetino, la filiale FFS per la gastronomia ferroviaria, sta ignorando la propria commissione del personale, che non riceve informazioni ed ha persino dovuto annullare una seduta di crisi perché i suoi membri dovevano lavorare.

La responsabile del personale aveva confermato per iscritto che i membri della CoPe avrebbero avuto la possibili-

tà di partecipare alla riunione con la direzione, prevista per giovedì scorso. Niente da fare: non si è trovato un sostituto per il presidente Samir Bedioui, che doveva prestar servizio sul treno notturno per Roma. Gli altri avevano del resto dovuto insistere parecchio per avere libero. Secondo Elvetino, un collaboratore avrebbe dovuto partecipare alla riunione 8 ore prima di recarsi col treno notturno a Budapest (!). Alla CoPe non è quindi restata altra possibilità che annullare la tanto attesa riunione, in cui contava di ricevere

i chiarimenti che sollecitava ormai da un anno. Dalla sua costituzione, la nuova CoPe non ha infatti ricevuto informazioni né sull'andamento dell'azienda, né sullo stato della cassa pensioni. La CoPe intendeva inoltre discutere con la direzione, con l'arrivo delle calde giornate estive, le direttive sull'uniforme e il loro adeguamento a quelle delle FFS. Il diritto di codiscussione della CoPe per le questioni riguardanti l'uniforme è infatti sancito chiaramente. Ciononostante, lo scorso anno Elvetino ha elaborato nuove diretti-

ve senza consultare la commissione. Dato che il personale porta ormai le stesse uniformi delle FFS, sarebbe logico che vengano applicati gli stessi provvedimenti per la stagione estiva, tanto più che il personale di Elvetino deve compiere anche sforzi fisici. Il minibar pesa infatti oltre 200 chili e il personale di Elvetino deve occuparsi anche di rifornirlo.

Difendere i diritti del personale

I problemi tra direzione e commissione del personale non sono però finiti: l'azienda ha fatto sapere di voler

incontrare la CoPe solo senza rappresentanti sindacali di SEV e UNIA, che secondo il CCL hanno diritto di partecipare se, come in questo caso, la riunione è convocata dalla CoPe. «Elvetino infrange regolarmente i diritti di partecipazione del personale previsti dal CCL» denuncia la segretaria del SEV Regula Bieri, rilevando come questi problemi durino ormai da molto tempo, rendendo ancora più necessario un incontro, a condizione che tutti possano parteciparvi...

Peter Moor/Gi

Raduno ticinese personale del treno

«Buon appetito al San Gottardo» - Progetto indigesto

Sabato 13 giugno, la stupenda giornata estiva invitava a ben altri lidi. Ciononostante oltre 30 colleghi, fra i quali alcuni della ditta Elvetino, hanno preferito partecipare al raduno ticinese del personale del treno, tenutosi a Bellinzona, per discutere il contestato progetto «Buon appetito al San Gottardo», del rinnovo del CCL e di cassa pensione.

I temi proposti dai comitati di Bellinzona e Chiasso erano di sicuro richiamo. Oltre alla partecipazione del presidente centrale ZPV Andreas Menet, del vicepresidente del SEV Manuel Avallone e del presidente del consiglio di fondazione della cassa pensione FFS Erwin Schwarb che ha contribuito a gremire la sala, a calamitare l'interesse è stata la discussione sul progetto pilota delle FFS denominato «Buon appetito al San Gottardo» (vedi anche *contatto.sev* n. 11), deciso contro la volontà del personale e osteggiato pertanto dal SEV e dalla CoPe.

Progetto deciso contro la volontà del personale

Il 28 maggio i responsabili delle FFS sono venuti a Bellinzona e Chiasso per una presentazione del progetto al personale che è stata praticamente disertata. I pochi presenti hanno aspramente criticato le intenzioni delle FFS. Durante la presentazione alla Casa del Popolo di Bellinzona, sede sindacale per eccellenza e pertanto poco consona ad una presentazione da parte delle FFS di un progetto non condiviso dal personale, il segretario SEV di Bellinzona ha svolto un'azione di volanti-



Il raduno ha seguito con impegno i lavori diretti dal presidente del giorno Armando Franchi.

naggio rendendo attente le FFS sul fatto che il progetto pilota non è appoggiato dal personale e neppure è stato negoziato con i partner sociali.

Nel frattempo abbiamo inoltre appreso che presso il deposito di Lucerna le FFS cercavano 20 volontari per attuare il progetto ma, considerato che si sono annun-

ciati solo in 7, non hanno trovato nulla di meglio che obbligare i restanti pur di raggiungere il loro obiettivo e che nel contempo avevano comunicato a tambur battente ai media l'introduzione del loro progetto a decorrere dal prossimo 1° agosto.

L'opposizione ticinese

Il personale ticinese ha mostrato da subito una forte opposizione. Per il personale attivo sulla linea del San Gottardo, il nuovo orario è tuttora fonte di una mole di lavoro supplementare non indifferente, a causa delle svariate e giustificate lamentele della clientela, in particolare per i forti e frequenti ritardi dei treni della Cisalpino. Le FFS hanno potuto limitare i danni di immagine in questa delicata situazione solo grazie alla grande professionalità del personale dei treni e la loro ostinazione nel voler attuare questo servizio dal 1° d'agosto,

all'apice del traffico estivo, ha mandato su tutte le furie il personale. Un collega ha giustamente ricordato: «la clientela prima di ricevere dal personale dei treni un pranzo, vuole treni puntuali e puliti e sa di poter contare su un pasto servito con competenza e professionalità recandosi nel vago-ne ristorante!».

Risoluzione

Il raduno ticinese del personale del treno ha quindi espresso la sua delusione per la volontà delle FFS di proseguire nella realizzazione del progetto pilota «Buon appetito al San Gottardo» nonostante l'opposizione del personale e della CoPe agenti del treno.

Con 29 voti favorevoli e 1 solo voto contrario ha accolto una risoluzione che esprime alcune richieste per correggere almeno parzialmente il progetto (vedi riquadro) e che verrà discussa il 22 giugno 2009 nell'ambito di un incontro sindacati/CoPe con le FFS, di cui non mancheremo di informare sull'esito.

L'opposizione si allarga

Anche la Commissione del Personale Agenti dei treni, in perfetta sintonia con la posizione sindacale, ha manifestato la propria contrarietà a questo progetto con un Info al personale. Grazie all'ottima collaborazione e solidarietà fra le sezioni ZPV, la risoluzione è stata distribuita a tutto il personale di Lucerna e Zurigo coinvolto, unitamente alla richiesta del personale ticinese di appoggiarla.

Le FFS dovranno ora tener conto della forte resistenza del personale su questo progetto, apportando i correttivi rivendicati e dimostrando nei fatti la loro volontà, spesso proclamata, di ascoltare e capire le posizioni di tutti per raggiungere uno scopo condiviso.

Angelo Stroppini

INFO

Il raduno ticinese del personale treno del 13 giugno ha deciso di portare all'attenzione delle FFS le seguenti rivendicazioni per rendere il progetto pilota «Buon appetito al San Gottardo» un po' più accettabile dal personale:

1. L'inizio del progetto pilota dovrà essere posticipato al cambiamento d'orario e dovrà avere una durata massima di 6 mesi.
2. Sindacati e commissioni del personale dovranno costantemente essere tenute al corrente sull'andamento del progetto pilota.
3. L'offerta dovrà valere unicamente se il treno è formato da una sola composizione ICN e sono presenti 2 agenti.
4. Che questo progetto non abbia nessuna conseguenza per i colleghi di Elvetino.
5. Il personale chiede una lista di tutte le mansioni che attualmente deve svolgere durante l'accompagnamento e che tutti i compiti legati al progetto pilota «Buon appetito al San Gottardo» vengano dopo le mansioni citate nella lista.
6. I promotori del progetto devono partecipare praticamente alla sua attuazione accompagnando il personale durante tutto lo svolgimento del turno.

Congresso della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti alle Azzorre

I sindacati hanno bisogno delle donne e dei giovani

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) è costituita dai sindacati europei attivi nel settore dei trasporti. Il Congresso di quest'anno era posto sotto il motto: «sindacati forti per assicurare il futuro dei trasporti».

Il 3° congresso dell'ETF si è svolto all'insegna di un futuro sicuro per i trasporti sul piano ecologico, sociale ed economico. Se il trasporto è organizzato in modo razionale ed efficiente, i lavoratori e le lavoratrici, camionisti compresi, possono usufruire di migliori condizioni di lavoro.

Evidentemente, i lavori congressuali sono stati caratterizzati dalla crisi economica e dalle risposte neoliberali tendenti a demolire le conquiste sociali e la protezione dei lavoratori, a peggiorare le condizioni di lavoro, al dumping salariale, a ridurre gli investimenti nella formazione e gli sforzi per conciliare lavoro e famiglia. Numerose proposte hanno rispecchiato la difficile situazione nel settore dei trasporti causata dalla crisi economica.

L'ETF è particolarmente preoccupata per le recenti sentenze della Corte di giustizia europea, che per opportunità politiche più che per considerazioni giuridiche, hanno privilegiato la libertà economica ai diritti fondamentali, danneggiando così i lavoratori. Il diritto di sciopero è stato quasi abolito, mentre è stato riconosciuto il diritto di impiegare lavoratori alle condizioni in vigore nel loro paese d'origine, come già avviene nella navigazione. Una politica che è responsabile anche per il riacutizzarsi del razzismo e il rafforzamento dei partiti di destra.

I rapporti fra partner sociali a livello europeo, che negli anni scorsi hanno permesso la conclusione di oltre 300 accordi, sono ormai stati soppiantati dalle imposizioni del padronato, che escludono le donne dalla discussione.

Temi quali il calo dei membri, la situazione finanziaria, la crescente mole di lavoro, l'assunzione di specialisti e di quadri, come pure la carenza di donne nei sindacati e nel mondo dei trasporti in

generale sono per contro scivolati in secondo piano.

Donne tutt'ora trascurate

Durante l'assemblea della commissione femminile, tenutasi alla vigilia del congresso, una cinquantina di delegate hanno costatato che i problemi delle donne e dei giovani non sono abbastanza considerati dall'ETF. Esse hanno ribadito la necessità che il settore dei trasporti sia più sensibile alle esigenze della donna. Que-

ste lacune sono in parte da ascrivere alla mancanza di dati e del profilo delle donne attive nei trasporti. Si è perciò dato avvio ad un progetto di analisi della situazione delle donne nel campo dei trasporti. In futuro si dovrà portare maggior attenzione ad una migliore rappresentanza delle donne nel sindacato, al perfezionamento, a dotare le organizzazioni aderenti all'ETF degli strumenti per realizzare l'uguaglianza uomo-donna, come pure

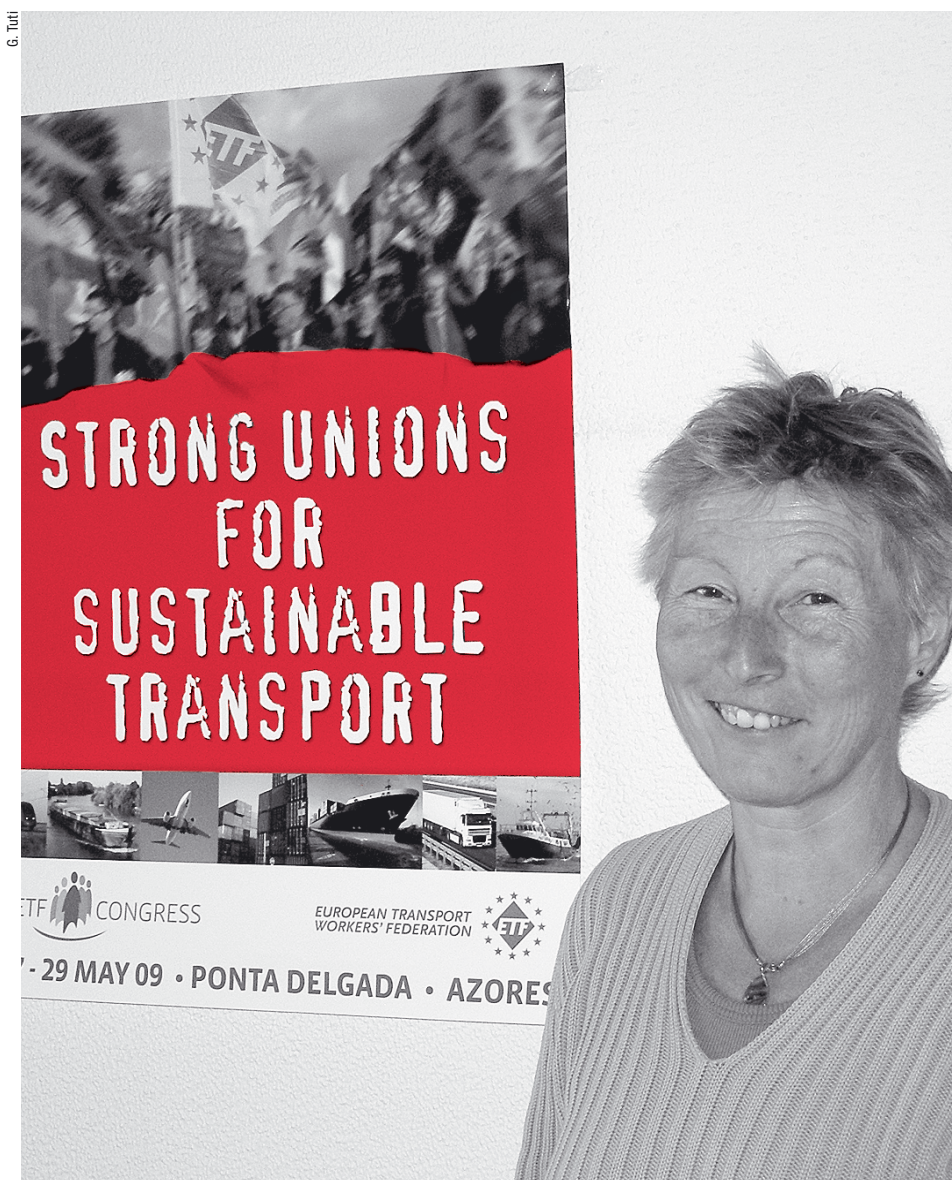
l'elaborazione di linee direttrici aventi come obiettivo di evitare la violenza sul posto di lavoro. Queste richieste sono state poi presentate al congresso.

Largo ai giovani

«Sono soprattutto i giovani ad aver bisogno di un sindacato forte, proprio come il sindacato ha bisogno di giovani, perché sono i giovani i primi a subire le conseguenze delle misure di risparmio in tempo di crisi». Lo ha affermato l'austriaca Kerstin Cap, che ha rilevato la necessità di costruire una rete di collaborazione europea per preparare una base efficiente per la prossima generazione.

Il rafforzamento dei sindacati in queste condizioni è considerato una grossa sfida. Essi devono passare all'offensiva, essere più combattivi e riuscire a sensibilizzare l'opinione pubblica. I consigli di fabbrica devono essere meglio integrati nel sindacato. Senza sindacati non ci può essere democrazia sociale. Indebolire il sindacato non porta ad uscire dalla crisi; occorre la solidarietà dei lavoratori. Al termine, Graham Stevenson, del sindacato inglese UNITE, è stato eletto nuovo presidente dell'ETF, mentre il portoghese Eduardo Cagas è stato riconfermato segretario generale.

Nel complesso, si può parlare di un Congresso riuscito, che ha indicato come a medio termine il settore del trasporto di persone e merci sia destinato nuovamente a crescere. Si tratta ora di fare in modo che questa crescita avvenga nel rispetto dell'ambiente e della socialità, così da portare benefici ai lavoratori. In questo senso sono state presentate numerose proposte, caratterizzate da nuove idee e suggestioni, per meglio difendere gli interessi dei dipendenti.



La delegazione del SEV al congresso ETF era composta da Barbara Amsler, preposta alle questioni femminili, dal presidente Giorgio Tuti e dai presidenti centrali Kurt Nussbaumer e Werner Schwarzer.

Barbara Amsler

Referendum promosso da sindacati e sinistra

Per un vero pacchetto anticrisi

L'Unione sindacale Ticino e Moesa e i suoi sindacati sostengono il referendum contro gli sgravi fiscali alle persone giuridiche, promossi dal cantone nell'ambito delle misure anticrisi. L'unico effetto sicuro di questa misura è la sottrazione di risorse all'ente pubblico: 15 milioni per il Cantone e 10 per i Comuni, mentre gli effetti positivi sulla congiuntura sono nel migliore dei casi solo ipotetici.

Il referendum contesta la misura 14 del pacchetto anticrisi varato dal cantone, che prevede la riduzione dal 9 all'8,5% dell'aliquota dell'imposta sull'utile delle persone giuridiche per gli anni 2010 e 2011. Secondo il Governo, la misura dovrebbe promuovere il reinvestimento degli utili e l'insediamento di nuove aziende in questi anni di crisi.

Effetti positivi dubbi

Basta però riflettere un momento, per capire in cosa questo sgravio è destinato a tradursi: un grazioso omaggio fiscale a banche e compagnie di assicurazioni, le sole aziende destinate a realizzare utili tanto consistenti da renderlo apprezzabile. Pensare poi che queste aziende vadano a reinvestire le risorse così liberate nel nostro cantone è una pia illusione. Come illusorio è pensare che questo sgravio possa indurre nuove aziende ad insediarsi nel nostro cantone: invece di una riduzione sulle imposte su utili comunque difficili da conseguire nel breve termine, occorrerebbe pensare ad una politica di promozione degli investimenti

ti-press - F. Agosta



Le misure del governo devono prevenire le situazioni di crisi.

basata su condizioni quadro interessanti, quali formazione del personale, energie rinnovabili, ecc.

Conseguenze negative certe

Sono invece certe le perdite fiscali generate dal provvedimento, stimabili in 15 milioni per le finanze cantonali e in 10 per le casse dei comuni. Importi pesanti, pari per esempio al costo netto degli assegni famigliari di complemento o a un quarto dei costi netti delle case per anziani.

È quindi anche abbastanza semplice intuire quali saranno le conseguenze di queste mancate entrate e chi sarà chiamato a fare nuovi sacrifici per compensarle. Sen-

za contare che chi ha favorito questi sgravi, se dovesse riuscire ad ottenerli, difficilmente si accontenterà. L'appetito, si sa, vien mangiando e i settori che ne approfitteranno hanno più volte dimostrato la loro tendenza alla bulimia.

Per questo motivo, dobbiamo porre subito paletti ben precisi, rinviando al mittente questa misura ed invito tutte e tutti gli affiliati al SEV del canton Ticino a firmare e a far firmare il referendum (la cartolina è allegata al presente numero di contatto.sev, ndr).

Saverio Lurati,
presidente dell'Unione sindacale
Ticino e Moesa

“IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

Italici

L'Italia, l'italiano e gli italofofoni (svizzeri italiani compresi) sono in palese regresso. Nei confronti di chi e di che cosa? Di chi parla altre lingue, nella considerazione degli altri, nell'impatto di una cultura che nei secoli scorsi fu un punto mondiale di riferimento e un modello da imitare. La lingua di Dante perde posizioni di anno in anno, al punto da essere vieppiù trascurata nelle traduzioni simultanee, sulle confezioni, quale lingua franca di comunicazione e viatico culturale per le arti letterarie, musicali e pittoriche. Le vicissitudini politiche italiane, con i relativi tonfi d'immagine, non aiutano certo a risollevarle le sorti di una lingua che fu madre del Rinascimento, prima lingua universale della finanza, che da Firenze si propagò in tutta Europa. Oggi si vuol correre ai ripari, credendo di poter recuperare almeno l'Italia e dell'italiano nel mondo: gli Italici appunto. E chi sono? È quella comunità transnazionale che accomuna gli italiani oriundi, gli italofofoni, gli italofigli e tutti coloro che, magari senza nemmeno una goccia di sangue italiano, hanno però abbracciato valori, stili di vita e modelli di quella «Italian way of life» diffusa nel mondo dall'espansione dell'economia e delle arti italiane nei decenni e nei secoli scorsi. L'italicità è qualcosa di più del pur non trascurabile «Made in Italy». Si alimenta dei valori di circa 250 milioni di persone sparse in tutto il globo, che vivono il mondo globalizzato in un'ottica appunto italiana. La fase storica è certamente fra le più difficili, ma potrebbe ancora offrire parecchie opportunità, a detta almeno dei sostenitori di questa nuova corrente. È possibile insomma che la diaspora italica possa ritrovare forza e coesione? Altri nel mondo l'hanno sostituita, si pensi per restare in Occidente soltanto alla comunità spagnica, alla Cina o l'India che hanno emissari ovunque, sorretti anche dai numeri di una esuberante demografia. I rapporti di forza linguistici sono dunque notevolmente mutati, a fronte di un multilinguismo che si va intensificando ed estendendo, nonostante gli innumerevoli tentativi di unificarlo sotto un unico tetto anglofobo. La piccola Svizzera, da sempre plurilingue, sta pure facendo una cruda esperienza, in un contesto di decine e decine di nuove lingue parlate sul suo stesso territorio. Quanto all'italiano, terza lingua nazionale, non ha certo da trarre alcun vantaggio dal regresso italofono nel mondo, anzi. Nemmeno può giovare l'italicità degli anni d'oro dell'immigrazione, che aveva portato su suolo elvetico quasi un milione di italiani, diluiti oggi nelle seconde, terze e persino quarte generazioni, definitivamente assorbite dalla lingua della maggioranza.





” Vogliamo evitare che il traffico pesante venga semplicemente deviato dal Gottardo al Brennero “

Alf Arnold

Alf Arnold, dirigente dell'associazione dell'iniziativa delle Alpi

«Dimostreremo che la ferrovia ha sufficienti capacità»

Lo scorso 9 maggio, l'associazione dell'iniziativa delle Alpi ha festeggiato i suoi 20 anni (vedi *contatto.sev* n. 10). Tuttavia, a 15 anni dal voto popolare, l'articolo costituzionale per la protezione delle Alpi non è ancora concretizzato. Abbiamo fatto il punto della situazione con Alf Arnold, attivista di lunga data e grande esperienza.

contatto.sev: Alf Arnold, vent'anni fa è stata costituita l'associazione dell'iniziativa delle Alpi e 15 anni fa, il 20 febbraio 1994, il popolo ha sancito una storica vittoria elettorale. L'associazione deve però continuare la sua attività. Perché?

Alf Arnold: per noi è fondamentale che quanto deciso

venga anche applicato. L'approvazione, lo scorso mese di dicembre, della legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf), anche se non ancora in vigore, ha sancito per noi l'inizio di una nuova fase, che ha come obiettivo centrale la realizzazione della borsa dei transiti alpini. Inoltre, assistiamo alla riapparizione ad intervalli regolari dello spettro del raddoppio della galleria del Gottardo, contro il quale ci siamo sempre battuti. Adesso, si sostiene che il raddoppio sia necessario per far fronte al risanamento della prima galleria. Noi intendiamo dimostrare che, con l'apertura della galleria di base, le capacità della ferrovia saranno sufficienti per assorbire tutto il traffico della galleria stradale durante il semestre invernale, senza pregiudicare il trasporto a lunga distanza e il trasferimento delle merci su ferrovia. Basta predisporre una possibilità di carico degli autocarri, per esempio tra Biasca ed Erstfeld e una per le auto tra Göschenen e Airolo. Il raddoppio della galleria autostradale non è necessario.

Ma la riduzione a 650'000 transiti di mezzi pesanti all'anno, previsto dalla LTrasf entro il 2019 è possibile?

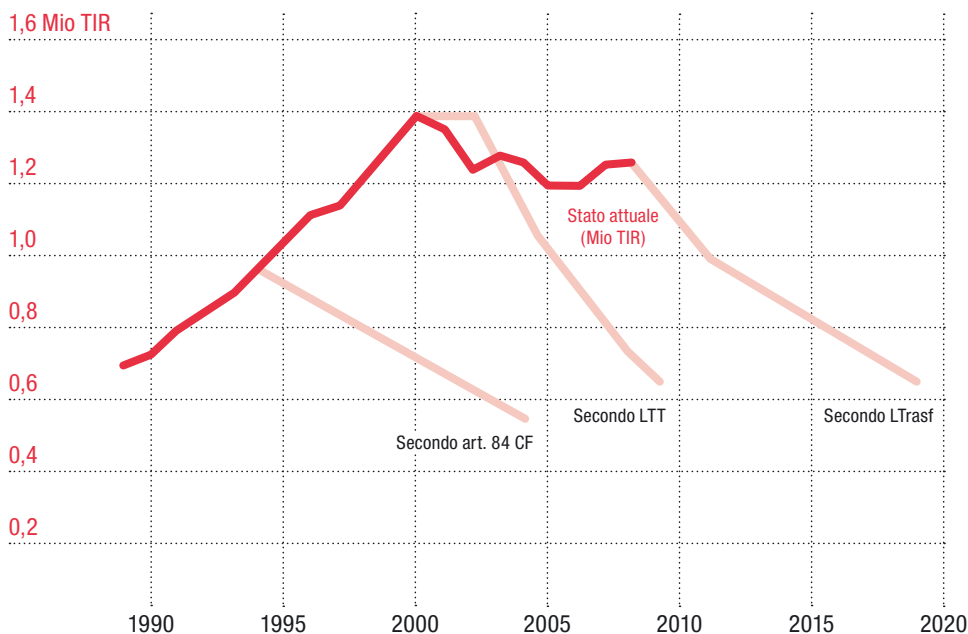
” Quel che conta è l'effettiva volontà politica di trasferire il traffico su ferrovia “

Certo! Sia dal punto di vista tecnico, sia da quello delle capacità, a condizione che si realizzi la borsa dei transiti alpini. Quel che conta è l'effettiva volontà politi-

ca di trasferire il traffico su ferrovia. Il Parlamento ha rinviato la palla al Consiglio federale, incaricandolo di accordarsi con le nazioni circostanti. Mi sembra che la

questione proceda bene, anche se con estrema lentezza. Dal 2001, abbiamo invertito la tendenza alla crescita del trasporto merci. Se ciò non fosse avvenuto, adesso avremmo oltre 1,6 milioni di transiti di mezzi pesanti, invece degli attuali 1,275. Mi interessa però anche del traffico viaggiatori. Il divie-

TRAFFICO MERCI ATTRAVERSO LE ALPI (STRADA)



Te rilievi del traffico dei mezzi pesanti. LTT = legge sul trasferimento del 1999, con scadenza al 2010; LTrasf = Legge sul trasferimento del traffico merci, che sostituirà la LTT.

BIO

Alf Arnold, 59 anni, è sposato e padre di due bambini di 10 e 13 anni. Vive e lavora ad Altdorf e, tiene a precisare, non possiede auto. È invece titolare di un abbonamento generale. Ha una formazione di bibliotecario e documentarista per la stampa, ma si è interessato sin dalla gioventù alla politica dei trasporti, quando il canton Uri si è trovato confrontato con la costruzione dell'autostrada attraverso il suo territorio. Si è occupato di politica energetica, lavorando poi per l'ATA. È un'attivista della prima ora dell'iniziativa delle Alpi, pur non facendo parte, per ragioni diplomatiche, del comitato promotore, ma ha assunto la direzione dell'associazione un anno dopo l'approvazione dell'iniziativa. È deputato per i Verdi al Gran Consiglio.

INTERVISTA

to di ampliamento delle strade di transito attraverso le regioni alpine ha posto un freno alla crescita. Dal 2001, il traffico al Gottardo si è attestato sui 6 milioni di transiti, bus e autocarri compresi, con una tendenza in lieve calo.

Quali sono gli obiettivi intermedi che la vostra associazione si è prefissa?

Gli obiettivi intermedi sono stati posti dal Parlamento stesso: nel 2011 dovremmo scendere sotto al milione di transiti di mezzi pesanti attraverso le Alpi. Un obiettivo difficile da raggiungere, nonostante la crisi, senza provvedimenti mirati.

Come vedi la suddivisione dei compiti tra l'Iniziativa delle Alpi, le altre associazioni e lo Stato?

Il Consigliere federale Leuenberger ci ha definito «il pungolo della politica svizzera dei trasporti». Questo è il nostro compito principale: dobbiamo rimanere un'entità scomoda, che richiama costantemente la Politica ai propri compiti. A livello internazionale, dobbiamo svolgere un'attività di Lobby in favore della borsa dei transiti alpini e propagandare questa idea, che comincia ad affiorare sempre più spesso anche nei documenti ufficiali.

È bello constatare che riusciamo a stabilire sempre nuove relazioni con diversi servizi di diverse nazioni. Attualmente, ci sforziamo anche di impedire l'ammissione dei mega-autocarri da 60 tonnellate in Europa e in Svizzera e su questo tema, com'è quasi sempre il caso, collaboriamo strettamente con altre organizzazioni, in particolare l'ATA e il SEV.

La politica svolge i suoi compiti?

Secondo noi no, ed è per questo che dobbiamo continuare ad insistere. La sua lentezza è in parte motivata, ma se non vi è nessuno a spingere e a pungolare, vi è il perico-



» Il Consigliere federale Leuenberger ci ha definito «il pungolo della politica dei trasporti». Questo è il nostro compito principale «

lo che non si faccia più alcun progresso.

Tuttavia, la politica svizzera gode di buona reputazione all'estero, soprattutto grazie alla politica di trasferimento e ai relativi strumenti, quali la TTPCP o le NTFA, che potrebbe essere ulteriormente migliorata, grazie alla borsa sui transiti alpini. La Svizzera ha dato l'esempio, ma dobbiamo evitare che faccia marcia indietro. L'ideale sarebbe che Austria, Francia, Italia e Svizzera introducessero assieme la borsa sui transiti alpini. Vogliamo infatti evitare che il traffico pesante venga semplicemente deviato dal Gottardo al Brennero, ottenendo che sia trasferito su ferrovia. Se non sarà possibile coordinare l'azione delle nazioni alpi-

ne, la Svizzera dovrà fungere ancora una volta da rompi-ghiaccio.

Qual è la tua visione per il 2029, quando l'associazione compirà 40 anni?

In teoria, volevamo sciogliere l'associazione dopo la votazione, ma ci siamo resi conto che rimaneva necessaria. Adesso è difficile valutare sino a quando dovremo continuare a esercitare la pressione e in quale misura altri fattori, come la carenza di petrolio e il surriscaldamento del clima, incideranno sulla necessità di trasferire il traffico. Solo una cosa è sicura: tra 20 anni, io e molti altri fondatori non ci saremo più.

Peter Anliker / Gi

INFO

L'associazione dell'iniziativa delle Alpi per la protezione dello spazio alpino dal traffico di transito è stata costituita il 25 febbraio 1989. L'iniziativa è stata inoltrata nel 1990 e messa in votazione il 25 febbraio 1994, contro la raccomandazione di Consiglio federale e Parlamento. L'allora Consigliere federale Ogi aveva insistito sulla necessità di respingere questo progetto «irrealizzabile», che ha però raccolto il sostegno del 52% dei votanti e di 19 cantoni. La protezione dello spazio alpino è così stata ripresa dalla Costituzione, il cui articolo 84 ha il seguente tenore:

Transito alpino

¹ La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.

² Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie. Eccezioni sono ammissibili soltanto se indispensabili. Esse devono essere precisate dalla legge.

³ La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circoscrizione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

L'associazione collabora da tempo strettamente con il SEV, che ha due rappresentanti in comitato: Adrian Wüthrich e Pietro Giannoli.



“ La nostra unica arma è il telefono.
Ma la prevenzione è comunque molto utile “

Djilali Seddiki

Sicurezza alle FFS

Pattuglie, ma solo di prevenzione

«Assistente per la prevenzione» è la definizione della nuova professione introdotta dalle FFS. L'ultimo nato fra i mestieri della ex-azienda federale è finalizzato a prevenire gli atti incivili e violenti sui treni e nelle stazioni. Abbiamo incontrato una pattuglia romanda.

Thomas Dattke, 45 anni e Djilali Seddiki, 38 anni, svolgono la nuova professione dal 27 aprile. Con altri 8 colleghi, compongono la prima generazione romanda di questo nuovo mestiere, che si inserisce nel quadro del programma «RailFair». Alla stazione di Losanna, prima di salire sul treno regionale per Palézieux, Thomas e Djilali si annunciano al macchinista. Il colloquio fra i tre è cordiale. «Siamo stati subi-

to ben accolti dai nostri colleghi delle FFS, ci diamo subito del tu. Trattandosi di un treno regionale, avvisiamo il macchinista della nostra presenza, mentre su un diretto, dove c'è il personale del treno, ci annunciamo al capotreno» spiega Djilali.

Assistente di prevenzione e non grande fratello

«C'è chi ci confonde con i «grandi fratelli» – osserva Thomas – ma non è la stessa

cosa». I grandi fratelli fanno parte, come noi, della catena di sicurezza delle FFS, ma questi sono colleghi alla ricerca di un posto di lavoro e assunti dalle FFS per quattro mesi, nel quadro di un programma occupazionale dell'assicurazione di disoccupazione. Noi siamo assunti in pianta stabile dalla polizia ferroviaria».

Rapporti cordiali

Esaurite queste formalità, il

treno si arrampica sulle pendici del Lavaux. I due assistenti attraversano le carrozze e salutano i viaggiatori. Alcuni di loro presentano spontaneamente il biglietto o l'abbonamento, dando così a Thomas e Djilali la possibilità di spiegare il loro lavoro. «No, signora, non siamo controllori, siamo assistenti di prevenzione. Abbiamo il compito di assistere la clientela, di vegliare affinché non si verifichino pro-

blemi nel treno». I rapporti con i viaggiatori sono cordiali e la presenza degli assistenti è accolta con favore dall'utenza. «Fa piacere vedere che c'è ancora personale sui treni regionali» commenta l'anziana signora.

Molta motivazione

Thomas e Djilali si muovono sul treno con disinvoltura. Va detto che i due hanno esperienza da vendere. Djilali ha lavorato a Marsiglia



Thierry Porche

Thomas Dattke e Djilali Seddiki svolgono il loro compito anche nelle stazioni.

I CINQUE COMPITI DEGLI ASSISTENTI DI PREVENZIONE

1. Effettuare il pattugliamento sui treni e nelle stazioni, in modo da aumentare il senso di sicurezza dei viaggiatori, ma pure del personale. Mantenere la calma e l'ordine, grazie ad un'accresciuta presenza e alla mediazione.
2. Osservare i viaggiatori nei loro spostamenti e, se necessario, intervenire verbalmente per diminuire eventuali tensioni fra i viaggiatori e il personale FFS.
3. Aiutare i viaggiatori e il personale.
4. Garantire la sicurezza dei diversi partner del servizio ferroviario.
5. Servizio alla clientela (informazioni, ecc.).

Attualmente ci sono 10 di questi agenti a Losanna (6 uomini e 4 donne) e 9 a Zurigo (8 uomini e una donna). Questi agenti hanno effettuato una formazione di tre settimane, impartita dalla polizia ferroviaria, dalle FFS e della Croce Rossa. Sono impiegati della polizia ferroviaria e lavorano in uniforme, portando un gilet con sul dorso la scritta «Prevenzione RailFair» e, sul davanti, un Pin con la loro foto.

AC

DOSSIER

in campo socio-educativo. Giunto a Ginevra, ha svolto per alcuni anni la professione di agente di sicurezza: «La repressione non fa per me, penso che la prevenzione sia molto più utile!». Thomas, invece, ha lavorato alle FFS e poi nella polizia ferroviaria. Dopo essere stato per alcuni anni lontano dai binari, ha ritrovato con piacere i vecchi colleghi ed è molto motivato a svolgere la sua nuova professione: «Agente di prevenzione è un lavoro di ampio respiro e che si dovrebbe estendere a tutto il paese. Serve ad oliare gli ingranaggi dei trasporti pubblici».

Un rinforzo per la polizia ferroviaria

È vero che stiamo viaggiando con i nostri agenti su un treno tranquillo, non in ore di punta, attraversando i magnifici vigneti terrazzati del Lavaux, iscritti nel patrimonio dell'umanità dell'Unesco. Ma come vanno le cose di notte in fine settimana, nei dintorni degli agglomerati urbani? «È chiaro che in quella fascia d'orario viaggiano principalmente i giovani.

Dobbiamo soprattutto intervenire con chi mette i piedi sui sedili o blocca le porte, o per la musica troppo forte, oppure con chi attraversa i binari in stazione. Salutiamo gentilmente queste persone e spieghiamo loro cosa non va nel loro comportamento. Di solito, tutto va bene» osserva Thomas. Ma cosa fanno questi agenti, se vengono minacciati? Djilali risponde: «La nostra sola arma è il telefono, chiamiamo la centrale della polizia ferroviaria, che può decidere di mandare i suoi agenti sul treno.

In generale, però, se si riesce ad allacciare un dialogo con questi giovani provocatori, si scopre che sono molto disponibili ed è possibile stabilire un contatto».

Treni più «umani»

Man mano che la discussio-

ne procede, i due spiegano l'estensione del loro mandato di prevenzione: «Aiutiamo le madri che hanno una carrozzina a salire e scendere dal treno; diamo informazioni sull'orario ai viaggiatori; controlliamo che nessuno si nasconda sul bagagliaio nei treni regionali; se ci sono gruppi o scolaresche, aiutiamo a sorvegliarli, ecc.». La professionalità del loro approccio con la clientela delle FFS, oltre a combattere gli atti di inciviltà, fa sì che gli agenti di prevenzione contribuiscano a «riumanizzare» i treni.

Dopo il loro passaggio, nel treno si respira un'altra aria, dove l'anonimato e l'indifferenza si sentono di meno. Non è cosa da poco!

Alberto Cherubini

SIMPATICA ED EFFICACE

La Sottofederazione del personale del treno del SEV (ZPV) vede con favore l'entrata in servizio degli assistenti di prevenzione, afferma il presidente centrale Andreas Menet.

Il metodo soft di intervento di questi agenti, volto a prevenire potenziali disturbatori, inducendoli a rinunciare ad azioni violente, è valido e persino preferibile all'intervento della polizia, purtroppo in alcuni casi inevitabile. La ZPV reputa che questa misura sia positiva, anche perché, a differenza di altre, migliora sensibilmente l'ambiente sui treni, come anche l'accompagnamento dei treni critici notturni da parte della polizia ferroviaria e di Securitas.

«Per principio noi approviamo però tutto quello che può portare tranquillità sui treni e dare sensazione di sicurezza ai viaggiatori e al personale» aggiunge Andreas Menet.

Fi



Thierry Porche



Thierry Porche

Dieci assistenti per la prevenzione sono in servizio a Losanna e nove a Zurigo.

DOSSIER

Bruno Bärtsch, responsabile degli agenti di prevenzione romandi

«Credo senza riserve alla forza della prevenzione!»

Quarantquattro anni, ex sergente maggiore della polizia ferroviaria, nel suo ufficio di Losanna coordina il lavoro dei suoi dieci agenti di prevenzione.

Dinamico, aperto e cortese, Bruno Bärtsch è fatto su misura per svolgere la sua funzione di «Mister Prevenzione» delle FFS. Ma subito corregge: «a livello svizzero, sono solo il sostituto del capo servizio Arnold Wittwer, licenziato in psicologia, che è il capo della prevenzione della polizia ferroviaria svizzera. A Losanna coordino il lavoro dei dieci assistenti, ma pianifico pure il lavoro dei 9 assistenti di Zurigo». Bruno Bärtsch è entrato alle FFS come alunno di stazione a Chiasso, nel 1980. Per una decina d'anni, ha lavorato nella sua professione in Svizzera tedesca. Nel 1997, dopo aver completato la formazione di agente di polizia, è entrato in quella ferroviaria. È stato capogruppo della Polfer a Neuchâtel, prima che le FFS lo scegliessero per dirigere il primo drappello di agenti di prevenzione. Intervista a questo poliziotto, da 21 anni membro del SEV.

Com'è strutturato il lavoro degli agenti di prevenzione?

Lavorano sempre in coppia e devono coprire il settore che gli viene assegnato, in base all'orario. A parte i «treni pigiama» segnati sulla loro



Bruno Bärtsch impartisce le consegne per la giornata di lavoro ai suoi agenti.

pianificazione e che devono accompagnare, sono liberi di scegliere il treno sul quale lavorare. Il 90% del loro lavoro è sui treni e il resto in stazione.

Dopo le prime settimane di impiego, qual è il suo bilancio. Molto positivo! Nel corso del mese di maggio, i nostri dieci agenti in Romandia hanno accompagnato più di 800 treni. È impressionante la quantità di interventi in aiuto alla clientela e delle situazioni tese che sono riusciti a smorzare. La reazione dell'utenza è in ogni caso molto buona.

E cosa ne pensano controllori e capitreno?

Gli agenti di prevenzione

agiscono soprattutto sui treni regionali, dove il controllo dei biglietti è solo sporadico. Però anche nei treni diretti, i contatti con il personale del treno sono molto buoni e utili. All'inizio di giugno, una nostra pattuglia è riuscita ad evitare che un controllore venisse aggredito.

Ma se la situazione con dei viaggiatori dovesse deteriorarsi?

Se qualcuno levasse una mano contro uno dei nostri agenti, per noi sarebbe il fallimento del nostro compito di mediazione. I nostri agenti devono sapere fin dove possono spingersi. Non hanno altre armi, all'infuori del telefono e del buon senso.

Non è forse una visione troppo angelica dell'inciviltà e della violenza?

Credo decisamente alla forza della prevenzione, prima della repressione. Guardiamo, per esempio, al successo delle campagne di pre-

venzione dell'alcolismo, per la velocità sulle strade. Non vedo perché i nostri agenti non debbano riuscire a far scendere il tasso della violenza e degli atti incivili sui treni.

AC



Assemblea dei delegati della Sottofederazione dei pensionati PV

Combattere ogni smantellamento sociale

Tre i temi che hanno caratterizzato i lavori dell'assemblea dei delegati (AD) dei pensionati: il risanamento della cassa pensioni FFS, la reticenza del Consiglio federale a far fronte ai suoi impegni in materia e la generosità che ha per contro dimostrato nei confronti di UBS.

Il 18 maggio a Berna, 50 delegati e 17 ospiti hanno animato la 90.ma assemblea dei delegati PV, aperta dal presidente centrale Ricardo Loretan.

Trattande statutarie

All'unanimità sono stati approvati il verbale della AD 2008 e l'ottimo rapporto di attività, redatto dal presidente centrale uscente Alex Wyss. Pure senza problemi sono stati evasi i conti per l'esercizio 2008 e il rapporto dei revisori. Uguale sorte è poi stata riservata alla proposta di aumentare il contributo sottofederativo di 40 centesimi al mese e l'adeguamento del regolamento di gestione PV, che prevede fra l'altro la possibilità di modulare, a seconda del bisogno, il numero di membri della commissione centrale. Su proposta della stessa commissione, sono stati eletti i seguenti colleghi: Joseph Bühler nella commissione centrale, Heinz Küpfer revisore supplente, il presidente centrale Ricardo Loretan e Bernard Demierre nel nuovo comitato SEV, ai quali si affianca Joseph Bühler in funzione di supplente.

Iniziativa per i trasporti pubblici

Nel suo intervento, il segretario SEV Adrian Wütrich ha richiamato ogni ferroviere a firmare l'iniziativa per i trasporti pubblici. Se verrà accettata, questi potranno be-

neficiare di maggiori fondi per i loro investimenti e le opere di manutenzione, ricevendo anche una menzione nella Costituzione federale che ancora non hanno. La «mini» riorganizzazione del SEV ha suscitato solo poche osservazioni. La PV ha dovuto ingoiare la pillola della riduzione della metà dei suoi diritti di voto. I pensionati auspicano però che le altre sottofederazioni diano prova di solidarietà per le loro rivendicazioni.

Cassa pensioni FFS

Questo argomento ha invece suscitato accese discussioni. Il presidente del consiglio di fondazione, Erwin Schwarb, ha spiegato i motivi che costringono a procedere al risanamento. La redditività dei capitali investiti è scesa all'1,6% all'inizio di maggio e entro fine anno essa dovrebbe risalire almeno al 4%, se non si vuole che il grado di copertura si abbassi ancora. Attualmente si situa al 78% e il risanamento duraturo verrà raggiunto quando il grado di copertura arriverà al 115%. Le FFS e gli assicurati attivi, da soli, non sono in grado di raggiungerlo e la Confederazione deve quindi finalmente tener fede ai suoi impegni. Secondo Schwarb, i pensionati non possono essere chiamati alla cassa, perché non han-



I delegati hanno discusso animatamente anche durante la pausa caffè.



Erwin Schwarb, presidente del consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS in rappresentanza dei lavoratori, ha ripercorso la storia della sottocopertura, dovuta in primo luogo alla mancata attribuzione di un fondo di fluttuazione al momento della costituzione.

no mai beneficiato di prestazioni supplementari, non previste nei regolamenti. La soluzione ideale, sempre secondo il relatore, sarebbe la creazione di una cassa separata per i pensionati, garantita dalla Confederazione, ciò che permetterebbe di alleggerire gli oneri per gli assicurati attivi. Ancora per lungo tempo non ci si può aspettare la compensazione del rincaro sulle rendite.

I delegati hanno vivamente criticato il consigliere federale Merz, che in due giorni ha trovato 60 miliardi da regalare all'UBS, senza neppure passare dal Parlamento, mentre i pensionati devono stare ad aspettare. Contrariamente all'UBS, i pensionati delle FFS non chiedono regali, perché è la Confederazione che deve far fronte ai suoi impegni verso la cassa pensione e questo da anni!

Rafforzare l'AVS

Nella sua relazione, Loretan ha ricordato fra l'altro che il referendum contro l'abbassamento del tasso di conversione delle rendite ha raccolto in poco tempo più di 120'000 firme. Egli si augura che il Consiglio federale tenga conto della volontà popolare nelle prossime decisioni in questo ambito. L'abbassamento del tasso di conversione concerne le rendite prodotte dalla parte obbligatoria della LPP, che sono destinate a garantire il mantenimento del tenore di vita precedente.

Un insegnamento importante della crisi finanziaria è che l'AVS va rafforzata, perché dimostra di saper offrire prestazioni superiori e che il suo principio di finanziamento, basato sulla ripartizione, è più sociale di quello basato sulla capitalizzazione, vigente per le casse pensioni. Combatteremo perciò ogni tentativo di smantellamento sociale, nel quadro della nuova versione dell'11.ma revisione AVS.

Congedi

Il presidente centrale ha da ultimo preso congedo da una collega e da 7 colleghi, che lasciano il loro mandato, ringraziandoli per il loro impegno.

Si tratta di Alex Wyss, presidente centrale, Norberto Beretta, Hans-Ruedi Schneider e Marius Zurbrugg (comm. centrale), Klaus Gasser e Hugo Splitter (comm. gestione), Brigitte Geser (comm. femminile), Camille Meyer (pres. sez. Friburgo).

Walter Saxer / Gi
Foto: A. Egger

Assemblea dei delegati della Sottofederazione Lavori

Fine della copresidenza

Christian Suter, attuale copresidente centrale unitamente a Ernst Küng, dal prossimo 1° gennaio sarà l'unico presidente centrale della sottofederazione. Ernst Küng ha infatti rimesso il suo mandato per fine dicembre.

Durante i lavori dell'assemblea dei delegati tenutasi il 19 maggio a Burgdorf, Nicola Porreca, presidente della sezione nord-ovest, non ha potuto trattenere il suo risenti-

mento nei confronti della «ristrutturazionite» in voga alla Divisione infrastruttura: «Quante ristrutturazioni dovremo ancora sopportare? Non è molto motivante quanto avviene nella Divisione infrastruttura. I nostri capi guardano solo alle cifre e quando non riescono a raggiungere i loro obiettivi, che si tratti di Gauderon o di altri, vengono rapidamente sostituiti!». Urs Huber, segretario SEV e titolare del settore infrastruttura delle FFS, è stato più sfumato: «Abbiamo avuto maggiori contatti con Gauderon in 4 mesi che con il suo predecessore Hess in quattro anni. Se le FFS ristrutturano, è meglio che ciò avvenga in clima di dialogo con i sindacati, piuttosto che alle loro spalle».

Ospiti di riguardo

Manuel Avallone, vice-presidente e Giorgio Tuti, presidente ad interim, hanno insistito sul partenariato sociale fra SEV e FFS. «Stiamo già affrontando i lavori preparatori per il CCL del 2011 (la prima conferenza del CCL ha avuto luogo il 27 maggio, ndr) e sta a voi decidere il grado di mobilitazione che volete per queste trattative. Abbiamo già allestito il catalogo delle rivendica-



I delegati della Sottofederazione lavori si sono riuniti per due giorni a Burgdorf.

zioni ed ora si devono fissare le priorità. Si dovrà pure migliorare la collaborazione con le Cope, per far fronte comune verso la direzione» ha detto Avallone. «Reclutamento - ha scandito Giorgio Tuti - perché più miglioriamo la nostra rappresentatività e più saremo forti nelle trattative».

Questioni interne

L'ottimo rapporto d'attività dei due copresidenti è stato accettato all'unanimità. Il 2008 non è stato un anno tranquillo né per il SEV, né

per la sottofederazione. Basti ricordare la morte di Pierre-Alain Gentil, lo sciopero alle Officine di Bellinzona, le ristrutturazioni in serie all'infrastruttura, l'inizio della crisi economica, il voto negativo sul pensionamento flessibile, ecc. Ma per controbilanciare un po' questo quadro a tinte fosche, il rapporto cita il buon progetto di riforme del SEV e... l'elezione di Obama sull'altra sponda dell'Atlantico. Le dimissioni di Ernst Küng per fine anno hanno attirato l'attenzione dei delegati. Christian

Suter, eletto nuovo presidente centrale e Ernst Walder rappresenteranno la sottofederazione nel nuovo comitato centrale SEV.

I conti, commentati dal cassiere centrale Hugo Ruoss, si sono chiusi con una perdita di circa 28'000 franchi. Il comitato centrale ha proposto di aumentare la quota di un franco al mese, a partire dal 1° gennaio prossimo, per evitare che altre perdite svuotino la cassa. La proposta è stata accettata senza discussione.

Testo e foto: Alberto Cherubini



Ernst Walder che, con Christian Suter, entrerà a far parte del comitato centrale SEV.



Dal 1° gennaio 2010, Christian Suter sarà l'unico presidente centrale della Sottofederazione Lavori.



Ernst Küng cesserà la copresidenza con la fine dell'anno.

BELL'ESEMPIO!

Complimenti ai delegati della Sottofederazione lavori: per prepararsi nel miglior modo possibile al Congresso, si sono riuniti in modo informale sabato 16 maggio a Burgdorf. Durante un'assemblea aperta anche ai volontari, che hanno sacrificato un loro giorno libero, hanno passato in rassegna le trattative del Congresso ed hanno messo a punto una mezza dozzina di interventi, che sono stati presentati all'assemblea ufficiale del 18 maggio. Poi si sono chinati sulle proposte di modifica degli statuti della sottofederazione, rese necessarie dalla riforma delle strutture del SEV, approvate dal congresso. AC

Sezioni

■ Sottofederazione Lavori

CONVEGNO DEI COLLABORATORI DELLA DIFESA DELL'IMPRESA FFS (I-BF-BW)

Martedì 7 luglio 2009, ore 17.00
Ristorante Casa del Popolo, Bellinzona

Argomenti:

- Nuova organizzazione del lavoro BW
 - Presentazione dei vari modelli possibili
 - Discussione dei modelli
 - Ulteriori passi
- Durata del lavoro
- Domande
- Eventuali

Il convegno è aperto a tutti i collaboratori della difesa dell'impresa FFS (quindi anche membri di un'altra sottofederazione, oppure non membri del SEV)!

Al termine, la sottofederazione lavori offre uno spuntino. Per l'organizzazione, avremo bisogno del numero almeno approssimativo dei partecipanti. Vi chiediamo pertanto di annunciarvi per mail a christian@suter-ch.ch oppure per SMS allo 079 422 5500 entro lunedì 7 luglio alle 12:00.

Un altro convegno avrà luogo il 18 giugno alle 16 a Losanna (in francese), mentre quelli in Svizzera tedesca hanno già avuto luogo.

*Commissione centrale Lavori
Christian Suter, copresidente SF Lavori*

■ Sottofederazione VPT

PREAVVISO GITA

La sottofederazione VPT organizza per tutti colleghi del SEV delle imprese concessionarie ticinesi, attivi e pensionati, una visita alle ferrovie retiche RhB a Landquart, nel canton Grigioni.

Prenotate una delle due date: 14 settembre o 8 ottobre 2009 per trascorrere un'interessante giornata insieme.

Ogni gruppo sarà limitato a 25 partecipanti circa. In caso di massiccia partecipazione, potremo organizzare una terza giornata in ottobre o novembre. Seguiranno programma dettagliato e iscrizione!

*Per il comitato centrale VPT
Peter Bernet*

APERTURA DEI SEGRETARIATI DURANTE LE VACANZE

Mercoledì 1° luglio il segretariato SEV di Chiasso è chiuso per impegni fuori sede. Sarà poi chiuso per vacanza dal 29 luglio al 18 agosto. Le permanenze riprenderanno il 19 agosto. **Dal 27 al 31 luglio** sarà chiuso anche il segretariato di Bellinzona.

La pubblicazione di *contatto.sev* sarà sospesa dal 23 luglio al 20 agosto (termine di chiusura redazionale il 14 agosto).

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2009

Corsi in lingua italiana

Modulo 2: Reclutare e organizzare in una sezione o gruppo (3 giorni)

Contenuti

- Comunicazione: come rivolgersi a potenziali nuovi membri.
- Organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse.
- Organizzare e effettuare azioni - due strumenti di lavoro.
- Lavoro con gruppi di membri (per esempio commissione giovanile, femminile e migranti).
- Scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale.

Obiettivi

I partecipanti

- Conoscono gli strumenti per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla.
- Conoscono gli strumenti per reclutare ed organizzare i membri.

Partecipanti

Presidenti e membri di comitato sezionali.

Relatori

Olivier Barraud, Jérôme Hayoz e Angelo Stroppini, segretari sindacali SEV. Altri sindacalisti. Relazioni di esperti del settore.

Luogo e data

Vitznau, Hotel Flora Alpina
dal 4 al 6 novembre 2009 (3 giorni)

Costi

Membri SEV gratuito.
Non membri CHF 1'800.-.

Annuncio

Segretariato SEV Bellinzona.

I NOSTRI MORTI

La sezione PV Ticino e Moesano (pensionati) ha il mesto compito di annunciare l'avvenuto decesso dei propri soci:

Beeli Mario, 81 anni, Grono

Bernasconi Maria, 81 anni, Bellinzona

Boverio Aldo, 91 anni, Bodio

Jelmini Antonio, 87 anni, Faido

Lunghin Maria, 58 anni, Faido

Monighetti Colombino, 89 anni, Monte Carasso

Moro Isidoro, 91 anni, Chiasso

Pellegrini Sandrina, 87 anni, Chiasso

Rossi Alberto, 76 anni, Biasca

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

"DENTRO LA CRONACA"

A CURA DI GADDO MELANI

Gli USA voltano pagina

«New beginning», («nuovo inizio», che si potrebbe tradurre anche con un semplice «si ricomincia» o con un «voltiamo pagina») si conferma come la parola d'ordine a cui, almeno sino a questo momento, si ispira Barak Obama. Si è sempre detto che alle parole dovranno seguire i fatti e quest'avvertenza mantiene tutto il suo peso, ma è anche vero che qualcosa (e non si tratta di quisquiglie) si comincia a vedere, a toccare con mano.

Prendiamo quanto accade in America latina, di cui avevamo già parlato le scorse settimane. In occasione del vertice di Trinidad e Tobago, il presidente americano, vista anche la determinazione dei paesi latino-americani nel fronteggiare il troppo potente vicino del nord, aveva detto d'essere pronto ad avviare nuovi rapporti con il continente sud-americano e in particolare aveva aperto al dialogo con Cuba. È molto probabile che senza questa prima presa di posizione non si sarebbe giunti alla risoluzione votata al vertice honduregno dell'Organizzazione degli Stati Americani (OSA) a favore della riammissione di Cuba. Per l'esattezza, i ministri degli esteri riuniti a San Pedro Sula hanno votato all'unanimità (quindi anche con il voto favorevole degli USA) per la cancellazione della risoluzione con la quale, nel 1962, su proposta statunitense, l'isola caraibica veniva espulsa dall'OSA. Una riammissione incondizionata, che la delegazione statunitense, dopo un vano tentativo di imporre riferimenti al rispetto dei diritti umani, ha infine accettato esprimendo, per bocca della stessa Hillary Clinton, «soddisfazione e orgoglio» per la decisione presa. All'Avana, il voto dell'OSA è stato festeggiato come una vittoria storica, di straordinaria portata politica e simbolica. Ma, per quanto concerne l'effettivo ritorno di Cuba nell'Organizzazione degli Stati Americani, considerata dal governo castrista mera espressione del dominio di Washington, il passo è fuori discussione, come ha scritto a commento Fidel Castro, sottolineando l'importanza del voto: «Cuba non ha mai chiesto di tornare e mai tornerà in un'organizzazione con una storia tenebrosa e succube». Per Castro, l'OSA è oggi anacronistica e andrebbe sciolta. Il futuro è rappresentato da strutture solo ed esclusivamente latino-americane, come l'ALBA, (alternativa bolivariana per le Americhe), promossa da Venezuela e Cuba cinque anni fa per la cooperazione politica sociale ed economica tra i paesi dell'America Latina e dei Caraibi, alla quale oggi aderiscono anche Bolivia, Honduras, Nicaragua, Repubblica Dominicana ed Ecuador.

Certo, nei rapporti con Cuba, la pagina sarà realmente voltata quando saranno eliminate le criminali sanzioni economiche sempre in vigore.

Dicevamo dunque del «new beginning» di Obama. Prendiamo il discorso tenuto al Cairo e rivolto al mondo islamico. Anche in questo caso tutti i commentatori, di qualsiasi fede e credo, sono stati concordi, condividendolo o meno, nel definirlo «storico». Dopo anni e anni in cui l'Islam è stato dipinto come il nemico naturale del mondo occidentale (molti continuano a pensarla così, anche alle nostre latitudini), Obama ne ha rivendicato la forza culturale, morale ed etica propria delle grandi religioni. «New beginning» rispetto ai problemi medio-orientali, a cominciare dal conflitto israelo-palestinese e alla questione iraniana. A proposito di quest'ultima, Obama ha addirittura accennato al golpe che nel 1953 rovesciò il governo di Mossadeq (la cui «colpa» era stata quella di nazionalizzare il petrolio iraniano) ammettendo, per la prima volta, quanto la storia ha da tempo accertato, ossia che a organizzarlo fu la CIA.

Certo, se Barak Obama comincia a riconoscere le colpe degli USA sulla scena mondiale, non gli basterà un solo mandato per una confessione piena e totale.

Colpi di diritto

Alla ricerca del colpevole

Procedimento penale a seguito di un incidente ferroviario con un morto e alcuni feriti

I ferrovieri, specialmente quelli che rivestono funzioni di sicurezza, sono consapevoli delle responsabilità e dei rischi della loro professione. Anche per questo, molti di loro sono membri del SEV: sanno infatti che, se coinvolti in un procedimento penale a seguito di un incidente ferroviario, possono contare sul sostegno dei professionisti del loro sindacato o di un avvocato di fiducia del SEV.

Incidente con un morto e alcuni feriti

Molti ricorderanno il grave incidente di Zurigo-Oerlikon dell'ottobre 2003, quando il Regioexpress Zurigo-Costanza non è riuscito a frenare tempestivamente in stazione a Oerlikon, andando a urtare di striscio contro il treno diretto Sciafusa-Zurigo. Le conseguenze sono state un morto, diversi feriti e danni ingenti.

Il procedimento penale ha coinvolto diversi colleghi e il SEV ha perciò incaricato alcuni suoi avvocati di difenderli. Dopo i primi accertamenti, il ministero pubblico ha abbandonato tutti i pro-



Il processo di Oerlikon ha evidenziato le responsabilità della professione di agente del treno.

cedimenti, non avendo potuto dimostrare alcun nesso causale nel comportamento dei colleghi, salvo uno. I nostri avvocati hanno così dimostrato di saper fare un buon lavoro già in questa fase premilinare.

Il processo

Il procuratore pubblico si è convinto di aver trovato il responsabile nella persona del conduttore ed ha perciò promosso l'accusa nei suoi confronti. Durante il dibattito davanti al tribunale distrettuale, è stato costato che il procuratore si era basato essenzialmente sul rapporto del servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici (SII) per dimostrare che era stato l'agire del conduttore a provocare l'incidente (i giuristi parlano in simili casi di responsabilità causale).

Tuttavia, questi rapporti precisano nella loro introduzione che non devono servire ad individuare colpevoli, ma a fornire alle imprese raccomandazioni per migliorare la sicurezza.

Nel dibattito, l'avvocato di fiducia del SEV ha demolito questo rapporto, evidenziandone le diverse contraddizioni, le supposizioni su cui era basato ed altre lacune, concludendo la sua arginga con la richiesta di assoluzione del conduttore. La sentenza del giudice, pur

riscontrando un comportamento negligente in un momento particolare, ha concluso che non c'era un nesso di causalità adeguato con l'incidente. In altre parole, non è possibile escludere che l'incidente si sarebbe potuto verificare ugualmente. Il conduttore è stato perciò assolto.

La motivazione orale della sentenza presentava però alcune imprecisioni, che sono state riprese anche in quella scritta e ciò ha indotto il ministero pubblico a presentare ricorso al tribunale d'appello, anche perché convinto della necessità di individuare un colpevole per questo incidente.

Il processo d'appello

Alcuni giorni or sono, il nostro collega, accompagnato dal suo avvocato, da un gruppo di colleghe e colleghi, dal suo superiore diretto e da alcuni rappresentanti del segretario SEV, si è presentato davanti al tribunale d'appello del canton Zurigo. Come già nel primo processo, il procuratore ha fondato le sue accuse sul rapporto del SII, di cui l'avvocato difensore ha ribadito le lacune per giungere alla conclusione che singole constatazioni del rapporto erano sbagliate, o potevano al massimo essere considerate supposizioni. Nelle motivazioni della sentenza, i giudici hanno segui-

IL RUOLO DELLE FFS: L'ORARIO PRIMA DELLA SICUREZZA?

Sia nel primo processo, sia in quello d'appello, si è discusso anche del comportamento o la corresponsabilità delle FFS. In concreto, si è discusso il momento in cui, dopo la partenza del treno, il macchinista deve eseguire la cosiddetta «verifica dell'efficacia del freno». I rubinetti del freno tra la prima e la seconda vettura del Regioexpress erano chiusi. Di conseguenza otto carrozze su nove non frenavano, a dispetto della prova freno eseguita in fase di preparazione. Il macchinista se ne è reso conto troppo tardi, in quanto nel 2003 vigeva ancora la regola che la verifica dell'efficacia del freno dovesse essere svolta solo dopo aver superato la zona a maggior densità di circolazione, nella fattispecie a Oerlikon o Dietikon. Solo dopo

l'incidente si è introdotta la disposizione di svolgere questa verifica immediatamente dopo la partenza, prassi che è però nel frattempo, stando a quanto ha scritto il «Tages Anzeiger» il 5 giugno sulla base di dichiarazioni di macchinisti, di nuovo stata allentata. L'avvocato del SEV ha criticato come le FFS antepongano il rispetto dell'orario alla sicurezza, rimproverando loro «di non aver imparato niente e aver dimenticato gli insegnamenti dell'incidente». Il portavoce delle FFS, Daniele Pallecchi, ha smentito categoricamente queste affermazioni: «la sicurezza ha la massima priorità e la verifica del freno deve essere svolta subito dopo la partenza, evitando solo possibilmente la fase di circolazione sugli scambi».

Rw/Gi

to le tesi dell'avvocato difensore, mentre il presidente del tribunale ha definito questo rapporto addirittura «poco scientifico». Il tribunale d'appello ha perciò confermato l'assoluzione già decretata in prima istanza. Non resta che auspicare che il ministero pubblico si faccia una ragione dell'impos-

sibilità di accertare le responsabilità in questo caso, rinunciando a presentare ricorso al tribunale federale. Per il conduttore messo in stato d'accusa si concluderebbe così un periodo estremamente pesante, durato quasi sei anni.

René Windlin,
protezione giuridica SEV

INFO

Il team di assistenza giuridica SEV raccomanda a colleghe e colleghi che potrebbero essere coinvolti da un procedimento penale a seguito di un incidente ferroviario di:

- inoltrare subito una richiesta di assistenza giuridica professionale;
- mettere immediatamente a disposizione del segretario SEV o del legale incaricato dal sindacato il rapporto d'inchiesta del SII.

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. La pubblicazione è quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter

Indirizzo della redazione: contatto.sev, viale stazione 31, casella postale, 6500 Bellinzona; contatto@sev-online.ch; Telefono 091 825 01 15, Fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:

SEV, divisione amministrativa, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; regina.ronca@sev-online.ch, Telefono 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abbonamento annuale per i non affiliati CHF 40.-

Pubblicità: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefono 044 925 50 60, Fax 044 925 50 77
kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Impaginazione e stampa:

Tipografia Leins e Ballinari, via Dogana 8, 6500 Bellinzona

La prossima edizione di **contatto.sev** apparirà il 9 luglio.

Il termine di chiusura redazionale per le pagine sezionali e le inserzioni è il 2 luglio alle 10.00.

Benediktusweg e Walenpfad

«Strade alte» nel cuore della Svizzera centrale

La proposta per un'escursione ci arriva questa volta da Ernst Beeri, caposervizio BLS in pensione ed esperta guida escursionistica, che ha trascorso la sua gioventù in questi posti.

Ristis, la stazione a monte della funivia Engelberg-Brunni, è il punto di partenza di questo percorso in altura, bello da mozzare il fiato. Si chiama «Walenpfad» e può essere paragonato un po' alla Strada alta della Leventina. Si può partire da Ristis e salire all'Alpe Rosenbold, passando da Chruteren, oppure dalla capanna Brünni del CAS, che si può raggiungere comodamente con la seggiovia che parte da Ristis. Prima di iniziare il percorso, vale la pena cimentarsi in una camminata a piedi nudi sul viottolo di 220 metri attorno al laghetto Hänzli, detto «Kitzelpfad» (sentiero del solletico). Il sentiero panoramico attraversa pascoli fioriti fino all'Alpe Rosenbold. Dopo un

ultimo sguardo sull'affascinante panorama alpino della regione di Engelberg, si scende fino alla Walenalp, dove si trovano acqua, posti per accendere il fuoco e la prima possibilità di scendere su Grafenort, passando dal Brunniswald. Dal Walenpfad, invece, inizia la salita fino a Walegg, 300 metri più in alto, che con i suoi 1943 metri è il punto più elevato del percorso. I passaggi più delicati sono dotati di funi di sicurezza. Si prosegue in discesa, passando dall'alpe Oberfeld, fino al lago artificiale del Bannalp e all'albergo alpino Unterstaffel, dove si può pure pernottare, anche se per arrivare alla stazione superiore della funivia Fell-Chrüzhütte mancano pochi passi. Durata da 3 ore e mezzo a 4.

Un po' meno impegnativa ma non meno bella è la Benediktusweg, che porta da Walenalp, passando da Eggligrat e i suoi pascoli fioriti, al villaggio montano di Oberriickenbach, 800 metri più in basso, dove arriva l'autopostale. Questo sentiero, contrassegnato da una B stilizzata, deve il suo nome ai due monasteri benedettini

a Engelberg e a Niederrickenbach, posti all'inizio e alla fine del percorso, allestito nel 1980, l'anno benedettino. Durata del percorso da 3 ore a 3 e mezzo.

La seconda parte della Benediktusweg svolta dopo la chiesa di Oberriickenbach verso Brändlen e conduce, attraverso boschi e prati, al Waseneggli. Da qui si può proseguire direttamente su Dallenwil e la Zentralbahn, o risalire il bosco fitto fino all'Alpbodenbrücke, per poi raggiungere il punto finale di Niederrickenbach (funivia). Durata circa 3 ore.



A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Zucchero⁽²⁾

Il gusto del dolce è innato nell'essere umano. Insieme all'acqua, lo zucchero è una sostanza di cui il nostro organismo non può fare a meno. Rinunciare allo zucchero è un sacrificio non sempre così benefico e necessario come finora si è stati indotti a credere. Molti, ad esempio, preferiscono non usare lo zucchero per dolcificare le bevande, ricorrendo a sostitativi o preferendo berle amare, nell'illusione di eliminare un po' di sovrappeso. Ma di illusione, appunto, si tratta: un cucchiaino colmo di zucchero equivale infatti ad appena 32 calorie; poi magari la stessa persona sgranocchia, prima di pranzo, mezzo etto di grissini introitando ben 216 calorie! Errori come questo sono comunissimi tra chi segue, o crede di seguire una dieta dimagrante. C'è, ad esempio, chi ha messo al bando le patate, pensando che facciano ingrassare; ma la verità è che un etto di patate fornisce solo 85 calorie, mentre il «dietetico» fiordilatte contiene anche 20 grammi di grassi, che nella patata sono pressoché assenti, essendo costituita prevalentemente di carboidrati. Non solo, ma mangiando nell'ordine: un fiordilatte, una patata e una zolletta di zucchero, la parte di cibo che finirà in ciccia (se gli altri pasti della giornata sono stati abbondanti) sarà sicuramente il grasso della mozzarella e, forse, i carboidrati della patata. Non certo però lo zucchero della zolletta! Perché l'organismo, nell'elaborare i cibi che assumiamo, non rispetta il loro ordine di entrata nel tubo digerente, ma comincia a trasformarli subito in calorie da spendere: per primo quindi trasforma in energia lo zucchero (che è quello che richiede il più breve tempo di digestione: appena pochissimi minuti); in secondo luogo i carboidrati della patata e infine, lentamente, i grassi della mozzarella. Ma, arrivati a questo punto, il corpo avrà già speso tutte le calorie messe immediatamente a disposizione dalla zolletta di zucchero; forse comincia a utilizzare le calorie della patata, mentre i grassi della mozzarella (ultima ad essere digerita, anche se prima ad essere stata mangiata) andranno a finire nel nostro serbatoio adiposo, volgarmente detto «grasso corporeo». Sarà questa una riserva energetica cui l'organismo potrà ricorrere quando si dovesse trovare a corto di calorie, per periodi di digiuno, diete ferree, o attività fisica intensa che richieda un surplus energetico. Quindi, paradosso dei paradossi, lo zucchero (consumato in momenti e quantità adeguati) non solo non fa ingrassare; ma può addirittura far dimagrire! Basterebbe, infatti, prendere venti minuti prima di pranzo una zolletta di zucchero per vincere la tentazione di abbuffarsi a tavola, calmando nel cervello il segnalatore chimico di appetito. Idem prima di andare a fare la spesa alimentare: ci si accorgerebbe di uscire dal supermercato con il carrello meno pieno di dolciumi. Insomma con un po' di zucchero anche il conto della spesa potrebbe risultare molto meno... salato!



SERVIZIO DI PRIMA CLASSE SECONDO PELLET



Werner Tschanz va in pensione, dopo 36 anni sul lago di Thun

Meccanico, macchinista di battello e sportivo

Il Giovedì Santo è stato il suo ultimo giorno di lavoro nel cantiere della BLS a Lachen sul lago di Thun. Dopo 36 anni quale meccanico sul lago, Werner Tschanz ricupera i suoi giorni di riposo, le vacanze e il lavoro supplementare e poi, a fine giugno, andrà in pensione

Chi cerca un posto di lavoro al lago di Thun, come capitano, timoniere, macchinista, cassiere o anche semplice marinaio, deve prima aver terminato una formazione professionale: meccanico, elettricista, falegname, pittore, fabbro sono solo alcune delle professioni esercitate dai membri degli equipaggi. Cresciuto a Oertli bei Gunten, Werner Tschanz ha cominciato a lavorare come apprendista meccanico presso la Von Roll di Gerlafingen. Conclusa la formazione, è ritornato sul lago di Thun, dove ha svolto vari lavori, dapprima presso l'impresa Frutiger di Thun, poi come camionista. Il desiderio di avere un posto di lavoro sicuro lo ha portato ad annunciarsi alla compagnia di navigazione della BLS.

Werner mi racconta tutto ciò durante una corsa sul battello Bubenberg, sul quale io ho guadagnato i miei primi soldi come marinaio ausiliario, 35 anni fa. Costeggiando la riva e mi indica la fattoria dei suoi genitori a Oertli: «Non vale più la pena di coltivare la terra su questi terreni ripidi» dice scuotendo la testa. Negli ultimi anni si è costruito sempre più e coltivato sempre meno...

Indipendenza sul lago

Pensando al passato, ammette che sul lago si è molto meno stressati che a fare il camionista: «Sul battello



Werner Tschanz sul pontile del Bubenberg...

lo dovevamo solo attenerci agli ordini del giorno e agli orari». Anche se le giornate, in particolare quelle estive sono lunghe e il servizio irregolare. Non gli ha però mai pesato di dover mangiare fuori orario e lavorare come meccanico gli piaceva, come pure l'alternanza fra il cantiere d'inverno e la navigazione d'estate, che lo faceva sentire indipendente.

Macchine tecnicamente complesse

La navigazione è sempre rimasta più o meno uguale, ma la densificazione dell'orario ha fatto calare il numero dei passeggeri su alcune corse. Gli sviluppi tecnologici hanno reso più facile il lavoro del meccanico. Se in passato si doveva sorvegliare costantemente il motore e oliare le parti mobili, oggi i difetti appaiono sullo schermo in cabina e pos-

sono essere eliminati, senza doverli cercare a lungo. Per contro, il lavoro invernale in cantiere è pesante: «È un lavoro duro – afferma Tschanz – e a volte anche sporco, anche se oggi un po' meno di un tempo. Però si richiede maggior specializzazione».

Sindacato e sport

Entrato alla BLS nel 1973, undici mesi più tardi ha aderito al SEV, reclutato dal cassiere della sezione della navigazione. È stato sindacalista attivo ed anche membro di comitato. Ma importante per lui non è stata solo la politica sindacale, ma anche lo sport praticato con i ferrovieri sportivi. Ha fatto gare di sci, giocato a scacchi e al calcio. La gente della navigazione ha un proprio gruppo sportivo nel quale egli è stato e continua ad essere attivo.

Peter Anliker



...e sul suo posto di lavoro di tanti anni.