

N. 23

26 novembre
2009
85.mo anno

Giornale del sindacato
del personale dei trasporti

contatto.sev

Tel. 091 825 01 15 - Fax 091 826 19 45 - E-mail: contatto@sev-online.ch - Internet: www.sev-online.ch



Ci siamo rotti
Manifestazione USS
a Lugano.

pagina 3

Donne contro
Giornata di formazione delle donne
contro la violenza.

pagina 5

No al pacchetto di risparmio
Edith Graf-Litscher prevede grosse nubi
sui trasporti pubblici.

alle pagine 6 e 7

Il SEV compie 90 anni a fine novembre

... una promessa

Esaminando l'evoluzione delle condizioni di lavoro nel trasporto pubblico, ci si può rendere conto di quanto il SEV ha contribuito ad ottenere.

Per il sindacato del personale dei trasporti, questo anniversario non è solo un motivo di orgoglio, ma una

promessa d'impegno per ottenere ulteriori progressi.

Stipendi, durata del lavoro, lavoro notturno, vacanze, previdenza sociale e di vecchiaia: i 90 anni di attività del SEV hanno visto numerosi progressi nelle condizioni di lavoro, ottenuti grazie a trattative e discussioni, in tribunale o anche con lotte dure e scioperi.

Per i suoi membri, il SEV è sempre

stato un partner solido, fedele, affidabile e tenace.

Oggi, vengono rimesse in discussione numerose conquiste, che mantengono indispensabile l'opera del SEV in favore dei suoi membri e delle loro condizioni di lavoro. Anche a 90 anni, non vi è tempo di riposarsi sugli allori!

Editoriale e dossier alle pagine 8 - 11

Servizio carri a Chiasso

Nuovi tagli sul confine

Mercoledì scorso, FFS Cargo ha annunciato una nuova ristrutturazione, che interessa i servizi carri (SECA) e corrieri a Chiasso.

Attualmente, i due servizi contano in totale 41 posti di lavoro, destinati a scendere a 27 dal prossimo 1° gennaio. Vi sono però alcuni colleghi ammalati da lunga data e 7 che hanno passato i 60 anni verrà proposto un pensionamento anticipato con una partecipazione finanziaria dell'azienda.

Secondo FFS Cargo, per 4 colleghi si prospetta invece una ricollocazione, eventualmente tramite un trasferimento a NOA. La nuova organizzazione riprende e ridistribuisce i compiti dei due servizi, rivalutando

continua a pagina 2



EDITORIALE

Il SEV festeggia il suo 90.mo compleanno, in splendida forma. 90 anni fa, colleghe e colleghi presero l'iniziativa secondo il principio «l'unione fa la forza», creando il SEV e iniziando un lotta di successo in favore delle condizioni di vita e di lavoro di tutte le categorie professionali. Una lotta solidale.

Happy Birthday, SEV

Giorgio Tuti, presidente SEV

Da allora, molta acqua è passata sotto i ponti. Il mondo è cambiato, ma i problemi e le pressioni sulle condizioni di vita e di lavoro, mai del tutto risolti, si ripresentano più grandi che mai. Per fronteggiarli, dobbiamo rifarci di nuovo ai valori e allo spirito che hanno animato i nostri predecessori. L'unione fa la forza, sempre ancora e sempre di più. La chiave del successo sindacale era, è e sarà sempre questa.

Auguro al nostro SEV e a noi tutti ogni bene per il suo compleanno. E mi auguro che tutti assieme - donne e uomini, pensionati, attivi, giovani, anziani, svizzeri e immigrati sapremo lottare uniti, fianco a fianco per migliorare le nostre condizioni di lavoro e di vita. Una lotta solidale!

Le FFS assumono sempre più quadri e specialisti fuori dal CCL

Occorrono trasparenza e partecipazione

A seguito degli interventi del SEV contro l'aumento dei contratti secondo CO, le FFS hanno accettato di adottare criteri chiari, unitari e vogliono definire una forma di partecipazione.

La quota di dipendenti assunti dalle FFS secondo il Codice delle obbligazioni, è passata dall'1,2% del 2006 al 2,8% nel 2009. Al momento, si tratta di 750 persone, stando a quanto precisato da Eveline Mürner, responsabile della politica del personale FFS, l'11 novembre a Basilea, in occasione di una riunione di quadri, sull'argomento «Il CCL è nemico dei quadri?»: «La direzione generale e i suoi diretti subordinati (escluso il Consulting Group) comprende 80 "quadri superiori". A questi si ag-

giungono 664 quadri e specialisti del livello gerarchico 2».

Secondo Mürner, l'aumento dei contratti secondo CO va ricondotto alle assunzioni di esperti esterni, come informatici o consulenti della clientela a Cargo, retribuiti secondo le prestazioni e per progetti temporanei, i quali non desiderano essere assoggettati al CCL.

Dato che la quota di contratti secondo CO supera il limite del 2% fissato dall'ordinanza quadro della legge sul personale federale (LPF), il SEV è intervenuto presso le FFS, in particolare per i casi di cui è venuto a conoscenza, di persone costrette ad accettare un simile contratto che può essere disdetto più facilmente.

Le FFS hanno chiesto al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e della comunicazione (DATEC) di portare il limite al 5% e questi ha av-



Barbara Spalinger e, a destra, Eveline Mürner, responsabile della politica del personale FFS.

viato la primavera scorsa una consultazione. Il SEV si è espresso negativamente, reputando tale aumento non necessario: «Quadri e specialisti possono senz'altro essere assunti secondo il CCL, perché offre sufficiente spazio di manovra per rego-

lamentazioni speciali, come la ricompensa per le prestazioni o condizioni semplificate di scioglimento» ha dichiarato la vice-presidente del SEV Barbara Spalinger a Basilea.

Nessun obbligo e criteri chiari!

Per il SEV è importante soprattutto che le FFS fissino criteri chiari e trasparenti per le assunzioni secondo il CO, ha dichiarato Barbara Spalinger. «Nessuno deve essere costretto ad accettare le condizioni del CO e questo deve valere per tutte le divisioni» ha aggiunto la presidente SBV Elisabeth Jacchini. «Le FFS hanno bisogno di gente che si identifichi con l'azienda e ciò è favorito dal contratto collettivo» ha completato il presidente VPV Roland Schwager. Contratti facilmente disdicibili e premi in base alle prestazioni attirano soprattutto persone che, alla prima offerta migliore, se ne vanno, causando perdita di know-how e instabilità.

«Chi viene solo per i soldi, solo per soldi se ne va e queste assunzioni sono pericolose» ha ammesso Eveline Mürner, non condividendo che per ottenere buone prestazioni occorrono contratti secondo il CO. Anche le FFS hanno interesse ad elimi-

nare le ingiustizie. «In questo campo abbiamo interessi convergenti». Ecco perché già da due anni è stato elaborato un regolamento per i quadri superiori e uno per il livello gerarchico 2.

Mürner ha citato quali sono i criteri che portano ad assumere qualcuno al di fuori del CCL: il numero dei sottoposti, il volume del budget e l'influsso del raggiungimento degli obiettivi finanziari. Per garantire l'applicazione uniforme di questi criteri, a metà anno è stato costituito un centro di competenza per tutti i contratti in base al CO delle FFS.

I rappresentanti del SEV hanno preso atto positivamente di questa iniziativa, pur restando scettici sul fatto che tutte le divisioni applicheranno in modo unitario e trasparente questi criteri. Roland Schwager ha accennato ad una circolare della Divisione infrastruttura di metà settembre, con cui si informa che «I nuovi collaboratori dei quadri intermedi... vengono assunti per principio con contratti secondo il CO».

Maggior cooperazione

Il 13 novembre si sono incontrate le delegazioni del DATEC, delle FFS, del SEV, di Transfair, del VSLF e dell'AQTT per discutere dell'innalzamento del limite di assunzione secondo il CO. Noi ci atteniamo alla nostra esigenza di maggior cooperazione nell'ambito di queste assunzioni, al di fuori del CCL. Le FFS hanno finalmente affermato di voler migliorare la cooperazione, almeno in una certa misura. «Di questo dovrebbero però fare esplicita menzione nel documento che sarà pubblicato in proposito dal Dipartimento federale dei trasporti», ha affermato il nostro segretario Daniel Troillet, al termine della riunione.

Continuazione dalla prima

Nuovi tagli sul confine

anche le relative classificazioni con conseguenze positive. Sin qui le cifre, nude e crude.

Pronti per la ripresa?

La presentazione non ha per contro illustrato la nuova struttura dei servizi, con la prevista attribuzione di turni. La portata dei tagli, oltre un terzo degli effettivi, suscita quindi diverse perplessità, soprattutto in vista del momento in cui alcune delle cause addotte da FFS Cargo dovrebbero venir meno: la riapertura della galleria di Monte Olimpino 2 è infatti stata confermata per il 1° aprile 2010 e pareri sempre più frequenti parlano di una ripresa economica. Cargo stessa segnala una crescita, anche se lieve, del trasporto. Una struttura ridotta all'osso

potrebbe di conseguenza generare situazioni di difficoltà, inevitabilmente destinate a compromettere la qualità del trasporto.

Provvedimenti più ampi per la reintegrazione

Suscita poi grosse perplessità constatare come alcuni colleghi debbano essere trasferiti. Il loro numero esatto dipenderà da quanti accoglieranno la proposta di pensionamento anticipato. I colloqui sono nel frattempo iniziati, ma mancano ancora le indicazioni precise sulle condizioni, per cui agli interessati risulta difficile, se non impossibile, prendere posizione in merito.

La situazione della stazione di Chiasso esige provvedimenti più ampi, che affrontino la situazione del perso-

nale in modo complessivo, ignorando per una volta le barriere tra le divisioni.

Non è infatti ammissibile, per esempio, che presso il SECA a Chiasso vi siano macchinisti di manovra che potrebbero trovarsi in esubero e a pochi metri di distanza si faccia ricorso ad aziende di lavoro interinale per avere personale di questa categoria.

È difficile non cedere al sospetto che queste situazioni non vengano create ad arte per aggirare le disposizioni del CCL.

Il personale affiliato al SEV dei due servizi si riunirà prossimamente in assemblea per discutere la situazione e presentare le sue rivendicazioni nei confronti di questa ennesima ristrutturazione.

Pietro Gianolli

Markus Fischer



CI SIAMO ROTTI!

MANIFESTAZIONE

CONTRO I TAGLI DELLE ASSICURAZIONI SOCIALI E L'AUMENTO DEI PREMI DI CASSA MALATI

I salariati non ce la fanno più!

I negozi si preparano alle aperture straordinarie prenatalizie e la pubblicità di invita a riempire la borsa della spesa. Le nostre tasche sono però sempre più vuote. I salari stagnano, il lavoro è sempre meno sicuro e la rete di protezione sociali viene sempre più indebolita.

- Nel nostro Cantone, i premi di cassa malati aumenteranno per il 2010 in media del 3,9%. Un aumento del tutto ingiustificato, in nessuna relazione con i costi sanitari, ma che inciderà moltissimo sul nostro potere d'acquisto.
- I nostri politici insistono sull'innalzamento dell'età di pensione, nonostante nessuno voglia più occupare lavoratori anziani.
- Le nostre rendite di cassa pensioni sono sempre più esigue e molti di noi sono confrontati con il risanamento della propria cassa pensioni, in seguito a situazioni per cui non siamo in alcun modo responsabili:
 - la Confederazione si sottrae alle proprie responsabilità nei confronti delle casse pensioni FFS e Ascoop, lasciando in grave difficoltà i dipendenti di tutto il trasporto pubblico.
 - anche la cassa pensioni della città di Lugano ha annunciato provvedimenti per il risanamento con conseguenze molto gravi per gli assicurati attivi e pensionati.
- Il Consiglio federale intende proporre una riforma dell'AI che priverebbe 12'500 beneficiari della loro rendita.
- In pieno periodo di crisi, Governo e Parlamento vogliono tagliare le prestazioni dell'assicurazione disoccupazione.

Per dire basta a questo massacro e fermare l'offensiva contro le assicurazioni sociali, l'Unione sindacale Ticino e Moesa e i suoi sindacati, tra cui il SEV, vi invitano a scendere in piazza per una manifestazione di protesta.



**Lugano, Piazza Dante
ore 17.00**



10 dicembre 2009

Il Sindacato.



“IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

Vecchi vizi, stessi guai

A quasi 100 anni dalla sua pubblicazione, esce in questi giorni una nuova edizione del libro di Giulio Barni e Guglielmo Canevascini «L'industria del granito e lo sviluppo economico del Canton Ticino. È una vera sorpresa che non mancherà certo di allietare il lettore per la capacità di analisi degli autori, i quali hanno saputo calarsi con giudizi taglienti e premonitori nel clima sociale dell'epoca. È uno scritto che evita volutamente l'aspra battaglia politica di quegli anni, per tracciare invece una radiografia delle lotte operaie e delle condizioni di lavoro in un settore industriale in piena crisi. Quanto alle cause del degrado, colpisce la lucidità e il senno di allora, a dimostrazione ancora una volta che la memoria storica non dura purtroppo più di una generazione, almeno considerando il numero delle volte che queste stesse cause si sono ripetute. La crisi del granito era insomma figlia di una crisi speculativa che veniva così descritta: «Abbondava il denaro delle banche, l'impiego ne era quasi sollecitato da esse e l'industria edilizia già aveva attirato l'attenzione di tutti coloro che intendevano sfruttare codesta abbondanza che si aveva sul mercato monetario. Questo condusse inevitabilmente allo sviluppo delle arti edilizie nelle città della Svizzera interna che si cambiò subito in una vera e propria accanita speculazione. Le banche concedevano con tutta facilità prestiti ipotecari su ipoteche di secondo grado, senza richiesta di garanzia alcuna...; e tutto a un limitato interesse. Onde tutti si credevano chiamati a costruire delle nuove abitazioni: la speculazione sui terreni, aizzata dall'incalzare della domanda, faceva salire i prezzi a livelli favolosi, gli affitti montavano senza interruzione e, dal primo architetto o avvocato, all'ultimo mercante di cavalli o di bevande alcoliche tutti erano invasi dalla mania di fabbricare. E la malattia era simile a Berna, Basilea, Bienne, Soletta, Zurigo, Olten... Ora il precipizio, prima o poi, ma inevitabilmente, doveva aprirsi; la via era senza uscita. E il crollo doveva essere assai più vasto. La sovrapproduzione edilizia aveva determinato una sovrapproduzione in tutte le altre industrie. Le banche allora si ritrassero provocando un rincaro generale del denaro e il ristagno. Fu l'inizio della fine. Anche l'industria del granito cadde nello stato più acuto di crisi».

Insomma, era già stato detto tutto.



Colpi di diritto

Vacanze scadute a fine anno?

Una domanda ricorrente al servizio di protezione giuridica SEV: durante il colloquio personale, il dirigente spiega che, per principio, le vacanze vanno godute nel corso dell'anno e solo in casi eccezionali possono essere riportate all'anno seguente, prendendole entro fine aprile. In caso contrario, decadono. È vero?

Ogni anno, si ripete la storia... Giancarlo L. e il suo superiore Carlo S. si incontrano per il colloquio personale. Giancarlo, un collaboratore diligente, sempre disponibi-

le, quest'anno non è riuscito a prendersi tutte le vacanze, perché gli rimanevano ancora due settimane dell'anno precedente. Così, anche questa volta deve riportare all'anno seguente 10 giorni. E questo gli fa comodo, visto che ha programmato un lungo viaggio, in occasione dei suoi 30 anni di servizio. Correttamente, Carlo S. gli fa notare che, per principio, le vacanze vanno godute nell'anno in cui maturano e possono essere riportate all'anno seguente solo in casi eccezionali. Se non vengono godute entro aprile, decado-

no senza nessuna compensazione.

Scadenza dopo 5 anni

Ma non è proprio così: il diritto alle vacanze può certo scadere, dato che, come qualsiasi altro diritto, sottosta ad un termine di prescrizione (5 anni dalla nascita del diritto). Ma, nella maggioranza dei casi non ci si deve preoccupare della loro scadenza, che in pratica non si verifica mai, perché le vacanze vengono godute in successione. Molti dipendenti vorrebbero effettivamente cumulare le vacanze e ce ne sono di quelli che non fanno praticamente mai vacanza. Questo induce il datore di lavoro a regolamentare la possibilità di riportare le ferie all'anno nuovo.

Il conflitto che si verifica più spesso in relazione al diritto o meno alle vacanze è a pro-

posito del conto vacanze dell'anno precedente. In simili casi è però chiaro: il diritto alle vacanze non decade, anche se vengono godute nel terzo anno successivo. Del resto, è compito del datore di lavoro fare in modo che vengano godute nell'anno in cui maturano. Sarebbe un atteggiamento contrario alla legge, se lasciasse al dipendente la scelta se fare o meno vacanza.

Attribuzione delle vacanze

Nel caso citato, Giancarlo L. pensa al suo grande impegno per l'impresa e spiega al suo capo che vorrebbe prendersi le vacanze arretrate in un momento di calma, la prossima estate. Ma Carlo S. gli spiega che l'anno prossimo sarà dura, per via delle ristrutturazioni, la riduzione del personale e la sostituzione del sistema informatico e

non accondiscende a questo desiderio.

Per principio, il datore di lavoro può fissare il periodo in cui si devono prendere le vacanze, ma deve tener conto delle esigenze dei collaboratori (ad esempio, se ci sono figli in età scolastica). Inoltre, le vacanze devono poter essere pianificate e imporre di far vacanza con breve preavviso non è ammesso. E poi, si deve poter avere almeno due settimane consecutive.

Riassumendo, Giancarlo L. può riportare all'anno nuovo le sue vacanze residue. Deve però trovare con il suo capo un accomodamento, in modo da poterle effettivamente fare. Se, per motivi di esercizio, la data desiderata non andasse bene, si deve trovare un'altra soluzione, di comune accordo.

Protezione giuridica SEV

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 10 dicembre.

Il termine di chiusura redazionale per le pagine sezionali e le inserzioni è il 3 dicembre alle 10.00.

Sei già dei nostri?

Hai una o un collega che non fa ancora parte del SEV? L'80 per cento dei dipendenti dei trasporti pubblici è affiliato ad un sindacato - aderite pertanto al SEV! Se convinci un o una collega ad iscriversi al SEV, ricevi un premio di 50 franchi.

I nostri argomenti?

Il SEV si impegna per:

- salari per una vita dignitosa,
- una durata del lavoro che lasci anche tempo di far altro,
- contratti collettivi di lavoro (CCL) che regolano le vostre condizioni di lavoro
- e molto altro ancora...

Una cosa è chiara: la forza di un sindacato e la sua capacità di migliorare le condizioni di lavoro dipendono direttamente dal numero dei suoi membri!

Vuoi ricevere *contatto.sev*?

Conosci qualcuno che vuole leggere *contatto.sev*?

contatto.sev è recapitato direttamente ai membri, in quanto compreso nelle prestazioni del sindacato. Vi è però la possibilità di abbonarsi anche per colleghe e colleghi di altri settori e sindacati. L'abbonamento costa 40 franchi.

Per chi vuole conoscere il nostro giornale, vi è anche la possibilità di un abbonamento di prova, gratuito, per sei numeri.

Dichiarazione di adesione / richiesta di abbonamento

- Voglio aderire al SEV, ricevendo quindi automaticamente l'abbonamento a *contatto.sev*
- Voglio abbonarmi a *contatto.sev* al prezzo di 40 franchi all'anno
- Voglio conoscere *contatto.sev* e ordino un abbonamento di prova (6 numeri).

Nome: _____

Cognome: _____

Via, numero: _____

NPA, Località: _____

Tel. (importante): _____

Data: _____

Firma: _____

Reclutato da: _____

(Nome, cognome, indirizzo, CAP, luogo)

**Altre domande? info@sev-online.ch o www.sev-online.ch
Ci permetteremo di contattarti per ulteriori informazioni. Grazie per il tuo interesse.**

Giornata di formazione delle donne del SEV

Opporsi alla violenza sulle donne

In Svizzera, una donna su quattro è stata vittima, almeno una volta nella sua vita, di violenza domestica. Ma le vittime di violenza professionale, dal mobbing alle disparità salariali, sono ancora più numerose.

Come combattere la violenza psicofisica esercitata contro le donne?

La giornata di formazione delle donne del SEV, svoltasi il 6 novembre a Berna, ha cercato risposte a questa domanda.

Violenza fisica

La psicologa Jacqueline Frossard, relatrice principale di questa giornata, ha analizzato le cause della violenza sulle donne. Il bisogno di imporsi, l'alcool e l'accumulo di emozioni sono spesso le cause della violenza fisica. All'interno della coppia, il bisogno di esclusività dell'uomo è fonte di violenza domestica, di cui in Svizzera una donna su quattro è vittima, almeno una volta nella sua vita. Come comportarsi, sul piano professionale, di fronte alla violenza fisica? Jacqueline Frossard consiglia di non mettersi a discutere con una persona in

preda alle emozioni o all'alcool. «È preferibile, ad esempio, che una o un agente del treno rinunci a far pagare il biglietto del treno ad una persona ubriaca e visibilmente aggressiva».

Violenza strutturale

Jacqueline Frossard ha brevemente illustrato la violenza strutturale. «La forma più comune di violenza strutturale è il costringere la donna a fare la casalinga, impedendole ogni forma di promozione, oltre a quella di essere la regina del focolare».

Violenza psichica

«Se, per combattere la violenza fisica, la Svizzera dispone di norme legali come quelle del codice penale, lo stesso non si può dire per la violenza psichica. Su questo tipo di violenza, il potere giudiziario è muto. Eppure, è una forma di violenza che può far molto male». Jacqueline Frossard ha riassunto la spirale delle reazioni provocate da un'aggressione psichica professionale. «In un primo momento, a seguito di un'aggressione di una certa importanza, la donna prova reazioni fisiche come nausea, ritmo cardiaco alle stelle, gambe che cedono, ecc. Queste reazioni vengono inizialmente contrastate dagli ormoni dello stress. Poi nascono i dubbi e le pri-



Jacqueline Frossard, Barbara Amsler e Stephanie Fikatas, il trio che ha contribuito alla riuscita della giornata di formazione delle donne del SEV.

me domande: forse non sono proprio capace di fare questo lavoro... Sono affidabile? Che cosa ho sbagliato? E così si istaura la sfiducia in sé stessa. I rapporti con le persone che si frequentano abitualmente diventano più difficili». Per Jacqueline Frossard, la violenza psichica - di cui sono vittime anche molti uomini - va combattuta alla radice. Le aziende devono favorire l'assunzione e il riconoscimento professionale delle donne, a cominciare da un salario uguale per lavoro uguale.

Gruppi di lavoro

Al termine della relazione di Jacqueline Frossard, il centinaio di partecipanti si sono suddivise in cinque gruppi di lavoro. Il rispetto dei sessi è stato affrontato in due gruppi, dedicati all'architettura e al linguaggio; un terzo gruppo di lavoro ha analizzato la violenza verbale, forma particolarmente subdola d'esclusione e di oppressione delle donne, mentre in altri due ci si è chinati su due tecniche di difesa dalle aggressioni: il cri e il Wen-Do. Al termine della giornata, numerose partecipanti si sono congratulate con Barbara Amsler, segretaria SEV responsabile per i problemi dell'uguaglianza e con la sua assistente Stephanie Fikatas, per l'ottima organizzazione del corso e la pertinenza degli interventi.

LA COMMISSIONE FEMMINILE SEV

La giornata di formazione delle donne del SEV ha pure offerto l'occasione per eleggere i membri della commissione femminile, presieduta da Barbara Amsler. Ne fanno parte: Irène Avanthey, Stephanie Bähler, Danièle Dachauer, Marie-Thérèse Godel, Susan-

ne Held; Daljit Kaur, Stefanie Läng, Andrea Ursula Leuzinger; Silvia Lüthi, Nani Moras, Violette Wicky, Madeleine Wütrich e Doris Wyssmann. Andrea Ursula Leuzinger e Madeleine Wütrich rappresenteranno le donne SEV nel futuro comitato del nostro sindacato.

INTERVENTI AL MASCHILE

Alla giornata di formazione delle donne sono stati invitati ad intervenire anche Giorgio Tuti, presidente del SEV e Andreas Meyer, direttore generale delle FFS. Tuti ha rilevato come le donne, ben rappresentate nella struttura dirigenziale del SEV, siano però nettamente sottorappresentate nei comitati sezionali. Andreas Meyer, invece, ha il problema inverso: alle FFS, la quota di donne impiegate aumenta, ma è sempre difficile trovare donne disposte ad assumersi funzioni dirigenti. Il capo delle FFS si è impegna-

to, affinché alle FFS le donne «passino entro il 2014 dal 7,8% al 15% in posti dirigenziali e dal 13,8% al 18% nell'insieme del personale». Per combattere la violenza sui treni, Meyer ha detto di voler potenziare la polizia ferroviaria. Per quanto riguarda gli uomini autori di violenza sulle donne, il direttore delle FFS è stato lapidario: «Non accettiamo e non copriamo alcun caso di violenza professionale. Per gli autori maschi di questa forma di violenza psichica non ci sarà una seconda opportunità nella nostra impresa».

INFO

Giornata d'azione «Nastro bianco»

L'ONU ha decretato il 25 novembre «Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza sulle donne». La Federazione internazionale del personale dei trasporti (ITF) raccomanda a tutti i suoi sindacati - fra cui il SEV - di partecipare a questa giornata, chiedendo ai loro membri di portare un nastro bianco. Un gesto simbolico, per affermare dieci possibilità di prevenire la violenza sulle donne.

1. Capire che la violenza fra i sessi è anzitutto un problema degli uomini.
2. Rispettare le donne e trattarle da pari a pari.
3. Non restare mai in silenzio, ma fronteggiare ogni comportamento abusivo.
4. Capire perché i nostri comportamenti e i nostri atteggiamenti potrebbero perpetuare sessismo e violenza - agire per il cambiamento.
5. Offrire aiuto e sostegno ad ogni donna che pensiamo minacciata - le strutture adeguate esistono.
6. Allearsi a tutte le donne che operano per l'eliminazione di ogni forma di violenza contro le donne.
7. Prendere posizione contro l'omofobia.
8. Informarsi sulle ineguaglianze fra uomini e donne e sulle cause della violenza sulle donne.
9. Istradare i giovani, affinché si comportino da uomini responsabili, ciò che esclude ogni umiliazione o abuso delle donne.
10. Rifiutarsi di comperare riviste, video, musiche che presentano la donna in forme degradanti.



» Non possiamo lasciare alle generazioni future un'infrastruttura ferroviaria trascurata «

Edith Graf-Litscher, segretaria regionale SEV e consigliera Nazionale PS/TG

La Consigliera nazionale Edith Graf-Litscher rappresenta il SEV a palazzo

«Dobbiamo batterci contro il pacchetto di risparmi!»

Edith Graf-Litscher ci parla della futura organizzazione della polizia dei trasporti, del risanamento delle casse pensioni FFS e Ascoop e della minaccia di veder cancellati dal 2011 150 milioni all'anno per i trasporti pubblici dai preventivi della Confederazione.

contatto.sev: da settembre, fai parte della commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (TCC). Di che cosa si occupa al momento?

Edith Graf-Litscher: abbiamo appena discusso del futuro della polizia ferroviaria, rispettivamente dei trasporti, chiamata a garantire la sicurezza di passeggeri e personale. La CTT proporrà l'anno prossimo al plenum che siano le aziende a dover dispor-

re di un servizio di polizia, in modo da evitare che la sicurezza nel trasporto pubblico venga degradata a priorità di secondo o terz'ordine. Oltre alla polizia dei trasporti, vi dovrebbero essere altri servizi di sicurezza in grado di garantire l'ordine senza per questo assumere compiti di polizia veri e propri.

Quindi, oltre alla polizia dei trasporti, dovremmo avere in attività altri servizi di sicurezza?

Sì, ma la CTT chiede che sia la Confederazione a stabilire chiari criteri di qualità. Fondamentale è inoltre definire a chi competeranno i compiti di polizia dei trasporti: noi vorremmo attribuirli alle aziende, mentre la conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia li vorrebbe affidare alle polizie cantonali, costituendo un corpo nazionale, al quale potrebbero rivolgersi le aziende, anziché dover far capo ai singoli cantoni.

Un simile concordato cantonale di polizia avrebbe il vantaggio di sgravare le aziende dai costi. Sarebbe anche corretto, dato che garantire la sicurezza negli spazi pubblici, e quindi anche sui trasporti pubblici, è compito dell'ente pubblico.

Le aziende di trasporto pub-

blico sono però corresponsabili e devono quindi contribuire. Cosa succede poi se i cantoni non mettono a disposizione un numero sufficiente di agenti? Inoltre, i cantoni vorrebbero impiegare assistenti poliziotti, che non disporranno della stessa formazione degli altri agenti.

Oltre ad argomenti di ordine pubblico e finanziario, quali altre critiche vengono mosse all'attribuzione della polizia dei trasporti alle aziende?

I cantoni sostengono che vi saranno dozzine di corpi di polizia. Non mi sembra molto probabile e potrebbe essere evitato stabilendo nella legge che la polizia dei trasporti debba essere costituita da aziende che appartengono al 100% alla Confederazione, quindi dalle FFS, che dovrebbero poi metterla a disposizione delle altre aziende alle stesse condizioni.

Qual'è il parere del SEV?

Ne discuteremo il 27 novembre con il team della politica dei trasporti e con Martin Allemann, il segretario SEV che assiste la sezione Securitrans della sottofederazione SBV. Per il SEV, è comunque importante chiarire la questione al più presto, per metter fine alle incertezze che tormentano il personale.

» Dobbiamo chiarire al più presto l'organizzazione della polizia dei trasporti «

Un argomento politicamente importante per il SEV è il risanamento delle casse pensioni FFS e Ascoop. Quando arriverà il messaggio del Consiglio federale?

Probabilmente in gennaio. Non sappiamo però se verrà affidato alla nostra commissione, oppure a quella delle finanze o delle istituzioni politiche. Penso che la CTT sia quella che meglio potrebbe valutarne tutte le conseguenze, soprattutto per il settore dei trasporti pubblici, dato che le aziende confrontate con problemi di cassa pensioni saranno penalizzate in caso di messa a concorso.

A chi compete la scelta della commissione?

Nel caso, piuttosto raro, di un mancato accordo tra le presidenze delle commissioni, la decisione spetta all'ufficio del Consiglio.

Il 16 settembre, tre giorni prima della manifestazione per un finanziamento corretto delle due casse pensioni, il SEV ha organizzato un'informazione per i Parlamentari su questo tema seguita, pochi giorni dopo, da un incontro tra membri delle due came-

re per discutere come procedere con l'Ascoop. Cosa ne è uscito?

La direzione Ascoop ha informato sulle intenzioni di costituire la nuova cassa Symova, alla quale dovrebbero aderire entro metà 2010 gli istituti di previdenza dell'Ascoop in grado di provvedere al proprio risanamento. Le aziende che rimarranno all'Ascoop sono però in genere molto piccole e difficilmente potranno risolvere il loro problema previdenziale. Abbiamo pertanto discusso su cosa potrebbe fare la politica per evitare il fallimento di queste aziende. L'opinione generale, condivisa anche dal dipartimento dell'economia, è che il salvataggio competa in primo luogo a Cantoni e Comuni. Io penso invece che anche la Confederazione abbia responsabilità di politica regionale.

La Confederazione dovrebbe però partecipare al risanamento delle casse pensioni delle aziende di cui è proprietaria...

Su questo eravamo tutti d'accordo. Vi erano anche alcuni rappresentanti borghesi che hanno proposto di collega-

BIO

Edith Graf-Litscher è figlia di ferroviere. Cresciuta a San Gallo, ha svolto un apprendistato di dirigente d'esercizio e, dopo il servizio in diverse stazioni, è poi passata all'allora cassa malati delle FFS, l'attuale Atupri. Ha seguito una formazione di esperta dell'assicurazione malattia, per poi passare alla ÖKK nel 2005 e al SEV nel 2008, dove lavora al 70%, assistendo diverse sezioni VPT dei cantoni Zurigo e Argovia. Dopo una carriera politica nel PS del canton Turgovia, è stata eletta nel 2005 in Consiglio nazionale, dove si occupa in particolare di politica dei trasporti e della salute.

Fi/gi

INTERVISTA

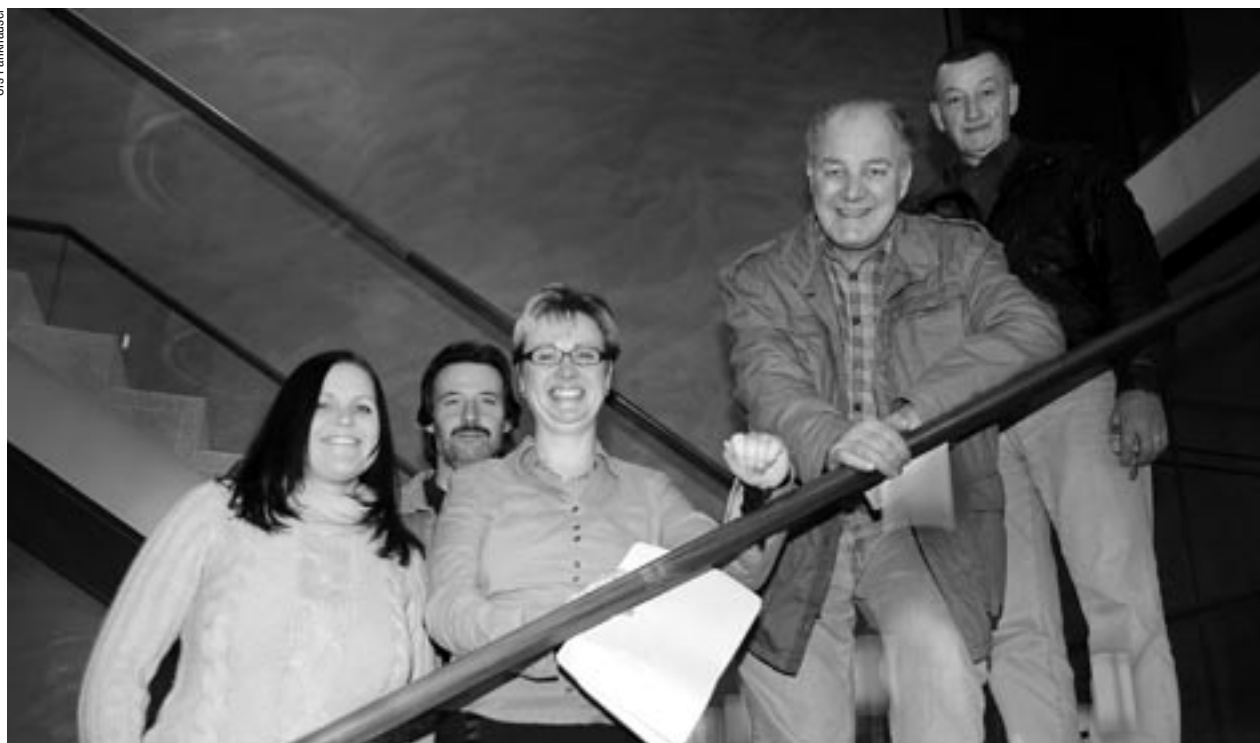
re l'aiuto della Confederazione alla cassa pensioni FFS con quello all'Ascoop, ma vi è il rischio che ciò avvenga senza aumentare l'importo. Dobbiamo impegnarci affinché la Confederazione metta a disposizione un ulteriore credito in favore dell'Ascoop.

Possiamo aspettarci che il Parlamento non si limiti ad approvare l'1,14 miliardi proposto dal Consiglio federale, ma che liberi i 3,4 miliardi dovuti?

Tutto è reso ancora più complesso dall'intenzione del Consiglio federale di risparmiare 1,5 miliardi dal 2011. Il dipartimento dei trasporti mi ha assicurato che questo pacchetto di risparmi non dovrebbe toccare direttamente le casse pensioni ma, unitamente ai prevedibili disavanzi della Confederazione, renderà comunque difficile convincere il Parlamento della necessità di versare i 3,4 miliardi dovuti a causa dell'insufficiente finanziamento della cassa pensioni al momento della sua fondazione. Non chiediamo poi soluzioni di lusso, ma solo la parità di trattamento con l'amministrazione federale e le altre ex-regie, come Swisscom o Ruag.

Che conseguenze avrebbe questo pacchetto sui trasporti pubblici?

Dal 25 al 30% dei risparmi, pari a 300-500 milioni, sono previsti nei trasporti, strade comprese. I trasporti non costituiscono però che il 13% delle spese della Confederazione e saranno pertanto colpiti in modo sproporzionato. Sul trasporto pubblico, il dipartimento calcola di poter risparmiare 150 milioni all'anno. Il Consiglio federale vuole mettere il pacchetto in consultazione presso i cantoni l'anno prossimo e quindi presentarlo con procedura urgente al Parlamento. È però noto che le FFS hanno bisogno di ulteriori mezzi per la manutenzione dell'Infrastruttura. Anche questa è



Venticinque membri di comitato delle sezioni VPT zurighesi hanno reso visita lo scorso 8 dicembre la loro segretaria SEV a palazzo federale, assistendo alla solerte approvazione da parte del Consiglio nazionale di numerosi miliardi in favore dell'UBS. Verso le Casse pensioni FFS e Ascoop non occorrerebbe nemmeno essere altrettanto generosi. Sarà però già positivo ottenere quanto in fondo la Confederazione ci deve. Da sinistra Barbara Schraner, presidente VPT Zürichsee, Gerhard Barufke, vicepresidente VPT Forch, Edith Graf-Litscher, Jakob Tribelhorn, presidente VPT SZU e Hansruedi Baumann, presidente VPT VZO.

una questione prioritaria, in quanto non possiamo lasciare alle future generazioni istituzioni sociali disastrose e infrastrutture trascurate. Il pacchetto porterebbe allo stralcio o al rinvio di investimenti nei trasporti pubblici, comprese le imprese concessionarie, e alla riduzione degli indennizzi cantonali per il trasporto regionale. Si potrebbe giungere al trasferimento su strada di linee ferroviarie e alla soppressione di linee di autopostali nelle regioni periferiche.

Il pacchetto ritarderebbe anche progetti di Ferrovia 2030?

È presumibile. Sarebbero senz'altro sotto pressione gli ampliamenti previsti dal mandato di prestazioni alle FFS e il credito quadro per le ITC che il Parlamento dovrà licenziare l'anno prossimo. Dal punto di vista della politica congiunturale, il pacchetto è poi paradossale: quest'anno si è investito nel

trasporto pubblico per rilanciare l'economia, ma nel 2011 si vorrebbero stralciare investimenti e quindi possibilità occupazionali, nonostante si preveda ancora per quell'anno una disoccupazione molto elevata. Per que-

“ Il pacchetto di risparmi colpisce il trasporto in misura sproporzionata! “

sti motivi è importante che il SEV, assieme alle aziende del trasporto pubblico, i cantoni e le regioni spieghi le con-

seguenze di questo pacchetto e lo combatta con tutte le sue forze.

Markus Fischer / gi

OCCORRE UN CCL PER LA COMUNITÀ DI TRASPORTO DI ZURIGO

contatto.sev: SEV, VPOD e il sindacato della comunicazione hanno richiesto alcuni giorni fa ad una conferenza stampa della comunità di trasporto di Zurigo (ZVV) un CCL. Perché?

Edith Graf-Litscher: la riforma 2 delle ferrovie potrebbe rilanciare l'opportunità delle messe a concorso, in particolare nel settore bus e vi è il pericolo che questa concorrenza venga esercitata sulle spese per il personale, che nei trasporti pubblici costituiscono una quota molto importante. Abbiamo già incontrato le aziende, il cui ruolo, unitamente a quello della comunità, deve però essere chiarito. Vogliamo fare progressi già il prossimo anno con questo CCL.

Ma perché non negoziare un CCL cantonale per il trasporto pubblico?

Un CCL per la comunità di trasporto appare già abbastanza complesso, in quanto coinvolge numerosi attori.

Come procedono le trattative salariali con il ZVV?

Nelle trattative con le singole aziende si sente molto la pressione sulle finanze cantonali. Gli aumenti reali sono rari, alcune aziende mettono persino in discussione gli aumenti individuali e il rincaro negativo condiziona le trattative, nonostante le famiglie saranno confrontate con l'aumento dei premi di cassa malati. Presso alcune aziende abbiamo tuttavia ottenuto almeno il versamento degli importi arretrati derivanti dalla sentenza Orange, oppure l'introduzione di un congedo di paternità.



» Al segretariato SEV tutti remano nella stessa direzione «

Ruedi Hediger, amministratore del SEV

Il SEV compie 90 anni

Al servizio del progresso sociale

Il «Sindacato del personale dei trasporti» esiste con questo nome solo da alcuni anni, ma a fine novembre compirà 90 anni. Certamente un valido motivo per lanciare uno sguardo retrospettivo su questo lungo periodo e sulle difficoltà dell'epoca.

Si dai suoi albori, il SEV si impegnò a migliorare le condizioni di lavoro degli «impiegati in ferrovia», come si chiamavano allora e ad opporsi ai tentativi di peggiorarle. La legge sulla durata del lavoro, votata dal Parlamento nel 1920 e

che introduceva la giornata lavorativa di 8 ore, fu combattuta con un referendum, ma i lavoratori riuscirono a vincere la votazione. In seguito, i reazionari tentarono nuovamente di farla abolire, tramite una mozione. La legge che ne scaturì fu bocciata

» Il SEV si è sempre battuto per aumentare i salari, diminuire le ore di lavoro e contro la politica di smantellamento della destra borghese «

ta in votazione nel 1924 e la giornata lavorativa di 8 ore fu salvata. Il SEV prese par-

te attivamente alla campagna in vista della votazione, fra l'altro nell'ambito di una

manifestazione dell'Unione federativa, alla quale parteciparono più di 20'000 persone, giunte a Berna da tutta la Svizzera.

Battaglia su diversi fronti
Anche le rivendicazioni salariali sono state da sempre un

LE PREMESSE: CONFUSIONE E UNITÀ

Il SEV è nato quale sindacato unitario 90 anni fa, riunendo un incredibile numero di piccole e disparate associazioni di categoria, acquisendo così una nuova forza.

Negli anni dal 1870 erano sorte numerose federazioni ed associazioni di impiegati delle ferrovie, che rappresentavano diverse categorie professionali. Avevano infatti una propria associazione i fochisti, i macchinisti, il personale treno, gli scambisti e i guardabarriere, i manovrati, gli impiegati delle officine, quelli di deposito, i lavoratori della linea, i verificatori e gli impiegati d'esercizio.

Un'ulteriore divisione proveniva dal fatto che vi erano numerose aziende ferroviarie, di dimensioni diverse e che non erano riunite in un'idea di servizio pubblico, ma in lotta tra di loro nell'intento di racco-

gliere profitti. Nel 1895, i dipendenti, anticipando le imprese, giunsero ad una prima unione, anche se solo parziale, nella «Federazione del personale delle imprese di trasporto svizzere VPST», che negoziava miglioramenti salariali e propugnava una «pragmatica di servizio», ossia una forma preliminare di contratto di lavoro che proteggesse dai licenziamenti abusivi. Queste trattative indussero diverse aziende come Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen e Gotthardbahnen a sottoscrivere un accordo. Solo la Nordostbahn, diretta dall'autoritario Adolph Guyer-Zeller (più tardi fondatore della Jungfraubahn) si oppose ad entrare in materia. Ciò condusse ad un breve sciopero, dall'11 al 13 marzo 1897, che non mancò però di suscitare grande scalpore, anche a causa della conseguente paralisi della città di Zurigo. Nel 1898 seguì la nazionalizza-

zione delle ferrovie, divenute poi FFS, destinate a divenire il principale partner di trattative del personale. I dipendenti delle ferrovie non statalizzate crearono nel 1903 la «Federazione delle ferrovie secondarie», precursore dell'attuale VPT.

All'inizio del 1918, iniziò l'attività della federazione dei ferrovieri svizzeri VSEA, composta da 6 sottofederazioni, che in un'assemblea dei delegati e in seguito in una votazione generale decise di aderire all'unione sindacale svizzera, creando così le premesse per la fondazione della federazione unitaria. La fusione della VSEA con l'«Unione dei lavoratori delle imprese dei trasporti», fondata nel 1895, decisa dal congresso del 19 novembre 1919 e l'assemblea costitutiva dei delegati del 30 novembre seguente portarono poi alla creazione del SEV.

pan.

Archivio SEV



Numerose sottofederazioni sono succedute a altre organizzazioni e hanno quindi già festeggiato il loro centenario. Per il SEV, ciò avverrà tra dieci anni.

DOSSIER

campo d'azione del SEV. Dal 1914 al 1920, il costo della vita in Svizzera aumentò del 232%, senza che il rincaro fosse mai stato compensato completamente. Dopo il 1920, il Consiglio federale (composto solo da borghesi) praticò una pesante politica deflazionistica, con relativo abbassamento dei salari.

Negli anni '30, oltre alle rivendicazioni di politica del personale, si dovette far fronte alla nascita dei movimenti nazi-fascisti. Impegnativa fu anche la battaglia per bloccare i partiti conservatori e reazionari. Nel 1932, il Consiglio federale, scivolato ancora più a destra, considerata l'avanzata della disoccupazione e la generale diminuzione dei salari, tentò di applicare una pesante riduzione delle retribuzioni dei funzionari. Insieme con altri sindacati, il SEV riuscì a far fallire in votazione le relative modifiche. La politica deflazionistica fu però portata avanti fino al 1936, quando si attuò una svalutazione del franco.

La «liberalizzazione» del 1934

Un nuovo attacco ai diritti dei lavoratori venne dall'iniziativa per la depoliticizzazione delle ferrovie federali», con cui la destra tentò di attribuire al solo consiglio di amministrazione, composto in modo assai unilaterale, la competenza per fissare le condizioni di impiego. Questa iniziativa era sostenuta da Consiglio federale e FFS, ma il SEV si oppose e riuscì a far in modo che le camere non entrassero nel merito della proposta di legge. In seguito, esso partecipò costruttivamente alla messa a punto della nuova legge sulle ferrovie federali, accettata in votazione popolare nel 1945.

Nel 1939, il personale federale dovette subire una severa sconfitta: fra Consiglio federale e Unione federativa era stato raggiunto un accordo sull'abolizione delle misure di crisi degli anni '30, che prevedeva la stabilizza-



A simbolo della sua capacità di trascinare, in occasione dei suoi 75 anni, il SEV ha fatto circolare la sua propria locomotiva.

” Per la riuscita del partenariato sociale occorre una parità di forze e un riconoscimento reciproco tra le parti “

Robert Bratschi

zione dei salari su una linea mediana, accettabile da tutti. Il progetto venne approvato a grande maggioranza anche dal Parlamento, ma «l'alleanza dei senza sovvenzioni», uno dei gruppi più reazionari del tempo, lanciò il referendum. La campagna di propaganda, condotta «con infamie e demagogia mai viste prima» (come constatò Robert Bratschi, per anni segretario generale e poi presidente del SEV) da agenzie pubblicitarie anonime, finanziate dal grande ca-

pitale, portò al rifiuto popolare dell'accordo. Il SEV non cessò però di lottare in favore dei diritti dei suoi membri ed ebbe pure l'opportunità di prendersi la rivincita.

Nuove basi della collaborazione

Nel 1949, Camere federali e popolo approvarono la nuova legge sul personale federale. Per la prima volta, le trattative si svolsero con un consigliere federale socialista, Ernst Nobs e l'accordo fu trovato in fretta. Nel 1957,

entrò in vigore la nuova legge federale sulle ferrovie, la terza dopo quelle del 1852 e 1972. Particolarmente importanti erano le norme in essa contenute, riguardanti le ferrovie private e il loro personale.

«In seno alle autorità e alle organizzazioni politiche ed economiche si discute sempre più spesso della necessità di costruire una vera collaborazione fra parti sociali. Se si vuole che un simile sistema abbia successo, occorre che i partner abbiano la stessa forza e gli stessi diritti», affermò Robert Bratschi, in rapporto alle mutate condizioni: abbandono della lotta e adozione della collaborazione.

Peter Anliker

INFO



Archivio SEV

Una figura carismatica

Fra i personaggi che hanno lasciato una traccia indelebile nel SEV, c'è sicuramente Robert Bratschi. Nato nel 1891, iniziò nel 1908 l'alunato di stazione alle FFS. Nel 1918 assunse la carica di segretario a tempo pieno della VSEA (Federazione degli impiegati di ferrovia) e nel 1920 quella di segretario generale del neonato SEV. Lunghissima la lista degli incarichi e delle funzioni rivestite: nella direzione dell'USS dal 1920, presidente dal 1934 al 1953 e poi presidente onorario; dal 1922 al 1953 presidente dell'Unione federativa, per divenirne pure presidente onorario; consigliere nazionale dal 1922 al 1957 (!) e presidente della Camera nel 1958; consigliere comunale di Berna dal 1922 al 1932 e membro del gran consiglio bernese nel 1930-32. Dal 1921 al 1952 è stato in consiglio di amministrazione FFS, dal 1926 al 1930 nel consiglio dell'ITF e dal 1930 al 1953 nell'esecutivo della stessa, presieduta dal 1950 al 1953. Dal 1947 al 1962 membro del consiglio di banca della Banca nazionale, dal 1952 al 1963 nella commissione della BNS e dal 1954 al 1962 direttore della BLS. Ma Robert Bratschi, come ha rilevato un suo biografo nel 1969, ha assunto pure innumerevoli altri incarichi, nei quasi quattro decenni in cui si impegnò per il SEV e per i lavoratori in generale. Robert Bratschi è morto nel 1981.

pan

Verso il futuro

Dimensione umana e telefoni rossi

Come ogni altra organizzazione, anche il SEV deve ripensare a scadenze regolari la sua posizione. Nel campo dei trasporti pubblici, i cambiamenti si sono succeduti in modo travolgente negli ultimi anni, costringendolo a riposizionarsi costantemente per tenere il passo.

A volte si sente ancora affermare che essere un «sindacato di funzionari» sia in fondo una contraddizione. Forse è per questo che, alla sua fondazione nel 1919, il SEV è stato chiamato «Federazione dei ferrovieri» e non «sindacato», poiché la maggioranza dei suoi membri erano funzionari delle ferrovie e quindi impiegati della Confederazione. Anche i dipendenti della «Bernner Alpenbahn-Gesellschaft BLS» erano quasi funzionari, nominati nella loro funzione dalla direzione.

Il «telefono rosso»

Questa situazione caratterizzava anche i rapporti fra il SEV quale rappresentante del personale e le FFS quale datore di lavoro. Ruedi Hediger, che ha iniziato la sua attività al SEV nel 1985, si ricorda del leggendario «telefono rosso». Esso non aveva lo scopo di evitare un conflitto atomico, come quello fra Washington e Mosca, ma serviva ad allentare le tensioni fra direzione FFS e personale: quando si manifestavano grossi problemi, direttore generale delle FFS e presidente del SEV si mettevano al telefono e risolve-



Il SEV conta 90 anni di storia e guarda al futuro con l'ottimismo e la grinta di questi bambini, fotografati 15 anni fa a Maienfeld. Chissà che nel frattempo non siano membri SEV.

vano il conflitto in modo bilaterale.

Le sedute della commissione direttiva verificavano se i regolamenti, che erano la base della collaborazione, venivano rispettati, dilungandosi a volte su dettagli come il design delle nuove uniformi...

Quasi tutti alla direzione delle FFS e al SEV avevano iniziato la loro attività professionale con un apprendistato in ferrovia. Queste persone conoscevano il mondo della ferrovia e si conoscevano reciprocamente.

Oggi, dall'altra parte del tavolo siedono persone che portano titoli come HSG o MBA e anche il SEV ha dovuto adeguarsi ai tempi, assumendo sin dagli anni '80 persone venute «dall'esterno» che, qualche volta, hanno fatto del SEV il trampolino di lancio per altri traguardi, mentre in precedenza costituiva un traguardo per la propria carriera. Hediger reputa ottimale avere una buona ripartizione fra conoscenze tecniche e «visione esterna».

Lavoro più impegnativo

Il clima più rigido istauratosi nel mondo del lavoro

non poteva certo non avere ripercussioni sul sindacato. «Quando ho cominciato io, il clima era più disteso, avevamo il tempo per discutere approfonditamente le questioni e anche di organizzare qualche festa» ricorda Hediger. Oggi invece le strutture e i processi lavorativi sono finalizzati ai risultati e razionalizzati. Il SEV deve, come ogni altra organizzazione, funzionare in modo professionale ed efficiente!

Le donne nel SEV

Nel giugno del 1992, il SEV ha festeggiato il 60. millesimo membro: il reclutamento aveva un'importanza notevole e i risultati non mancavano. In dicembre, venne tagliato un altro importante traguardo: la decimillesima donna nel SEV, che portava il nome di Sandra Barone, una giovane assistente del treno di Losanna. La nostra commissione femminile organizzata dal 1992 corsi di formazione, su argomenti sempre attuali come le molestie sessuali sul posto di lavoro. Il suo lavoro è sempre stato di far risaltare le specificità dei due sessi ed era diretta da Hélène Weber, allora l'unica donna «segretaria sinda-

cale aggiunta» impiegata al segretariato di Berna. Hediger precisa però che si è sempre fatto attenzione ad assumere anche una giusta quota di donne, anche se la maggior parte erano impiegate nel settore amministrativo: «Diversi segretari non davano del tu a tutte le donne del segretariato» ricorda sorridendo. Oggi ci sono donne che occupano posti dirigenti nell'amministrazione e anche segretarie sindacali. Poi, c'è Barbara Spalinger, che è vice-presidente, una posizione non così evidente in un mondo ancora dominato in buona parte dagli uomini. Hediger comunque non è favorevole alle «quote rosa», perché secondo la sua esperienza, si deve mettere la persona giusta al posto giusto, indipendentemente dal sesso.

Datore di lavoro attrattivo?

«Quello che mi piace del lavoro al SEV è il contatto con le persone». Con queste semplici parole Hediger spiega perché, dopo aver terminato gli studi e aver lavorato un certo periodo in banca, è entrato al nostro sindacato, dove è rimasto. Gli dà soddisfazione poter fare qualcosa per gli altri ed è soddisfatto di constatare come, in particolare dall'anno scorso, la squadra del segretariato funziona bene: «remiamo tutti nella stessa direzione». Lo spirito è lo stesso per tutti, il SEV è una cosa sola.

Rispetto al passato, il lavoro alla centrale oggi è più arduo, esigente. Il sindacato è confrontato con ristrutturazioni che tagliano posti di lavoro, conseguire obiettivi è diventato più difficile. A volte si riesce a malapena a salvaguardare lo status quo e in questi casi, i membri possono essere delusi nelle loro

aspettative. Capita che i nostri segretari siano sovraccarichi di lavoro: dopo una giornata piena, devono magari andare la sera ad un'assemblea. Oggi, che si lavori al segretariato centrale o in una struttura di base, si devono possedere le conoscenze necessarie per difendere i diritti dei lavoratori e costruire il progresso sociale.

Peter Anliker

SUL SEV

Ruedi Hediger non si limita ad amministrare con molta lucidità le finanze del SEV, ma ha anche idee precise per il suo sviluppo:

- Occorrono ovunque contratti collettivi forti.
- Tutti i dipendenti dei trasporti pubblici, anche quelli dei settori bus e trasporto urbano, dovrebbero far parte del SEV ed essere sostenuti dal nostro sindacato.
- A causa delle riduzioni di personale, i sindacati non possono contare su di un settore in crescita, ma presso i quadri e gli specialisti c'è ancora un notevole potenziale.
- Il SEV dovrebbe porsi ancora l'obiettivo di raggiungere il grado di organizzazione dell'80%.
- Dobbiamo riuscire a far capire con parole semplici perché è importante aderire al sindacato.
- Il SEV deve curare le collaborazioni e sfruttare le sinergie sulla base della sua posizione di forza.
- Il SEV è la maggiore organizzazione del servizio pubblico, sulla quale ha un importante influsso.

■ Conferenza dei presidenti RPV

Manovristi, quale futuro?

La conferenza dei presidenti, tenutasi al Brenscino il 25 ottobre, ha avuto un rappresentante di ogni divisione FFS per discutere del futuro del personale della manovra.

«Per le FFS i manovristi sono soltanto un relitto del secolo scorso e servono solo come potenziale di risparmio?» ha chiesto il presidente centrale Hanspeter Eggenberger agli ospiti «C'è ancora bisogno di noi, o siamo soltanto di peso?».

Nessun «Fokus 2»

Ruedi Büchi, capo della produzione svizzera di FFS Cargo, ha espresso i suoi complimenti, per la messa a disposizione tempestiva di oltre il 98% dei carri. Cargo gestisce il traffico a carri completi su tutta la rete, quale operatore principale che cresce con mezzi propri e assicura un sistema di produzione che serve tutto il paese. In futuro, le divisioni devono collaborare maggiormente e ottimizzare le procedure nei gruppi di manovra. «Ogni impiegato di manovra può diventare più

idoneo al mercato, con moduli supplementari». I posti serviti sono ancora oggetto di verifica, ma si prevedono solo adeguamenti puntuali, che possono essere gestiti con le fluttuazioni naturali. Una riduzione come quella di Fokus non si ripeterà, ha precisato Ruedi Büchi, ne si prevedono nuovi veicoli.

Nessuna chiusura di smistamenti

La diminuita richiesta dovuta alla bassa congiuntura ha ripercussioni anche sulle stazioni di smistamento di Infrastruttura, ha detto Ivo Imperatori, capo di BFR Gottardo. Le procedure e i sistemi di lavoro sono costantemente verificati da Supports, ma non sono previste altre chiusure. Imperatori ha espresso apprezzamento per la collaborazione con SEV e cope, che ha permesso di offrire ai colleghi colpiti dalle misure una soluzione alternativa con Securitrans. La possibilità di trovare un impiego altrove dipende dalla flessibilità e dalla formazione, come ad esempio macchinisti di manovra C o guardiani apparecchi centrali (anche supplenze). Ne può derivare anche una miglior classificazione. Professioni di monopolio, come nel gruppo E al

Limmatthal, sono destinate a sparire.

In 8 posti

solo «servizio di base»

Roman Schürmann, capo Regione Ticino ZV ha precisato, a proposito del progetto «ottimizzazione preparazione treni» della divisione P, che entro il 2013 ci saranno otto stazioni con «servizio di base» (ossia con solo manovre semplici e pulizia dei carri sul campo di binari) e 11 con «servizio completo», dove si farà in più la formazione e la preparazione dei treni con loc di manovra. Il passaggio da servizio completo a servizio di base non potrà essere fatto ovunque come pianificato. Il personale diminuirà leggermente. Per risparmiare, i manovristi dovranno essere polivalenti e i turni essere ottimizzati.

Per Hanspeter Eggenberger è chiaro: ci sarà da fare per il sindacato nel prossimo futuro. I problemi maggiori ci saranno nelle trattative salariali e in quelle per il rinnovo del CCL, la cassa pensione e il reclutamento di membri. La nuova presidenza SEV offre solide garanzie: «C'è aria nuova».

Daniilo Tonina

■ Sottofederazione lavori

Assemblea delle cuoche di squadra

Nonostante tutti i cambiamenti, ai quali dobbiamo ormai fare l'abitudine, l'assemblea delle cuoche di squadra si tiene da anni in settembre.

Ci siamo così ritrovate il 12 settembre a Lenzburg, da dove abbiamo proseguito con il bus verso Seengen, nel Seetal, per ascoltare le ultime informazioni dai mem-

bri della commissione centrale della sottofederazione Lavori e una relazione sui numeri E (gli additivi negli alimentari).

La domanda ricorrente su fino a quando ci saranno le cuoche di squadra non ha trovato risposta nemmeno dal nostro ospite, il direttore ad interim I-FW-UB M. Winter. Questa e molte altre questioni restano aperte per la nostra categoria, anche se l'attuale programma «Condizioni di lavoro nella manutenzione» dovrebbe

chiare alcuni aspetti e rendere possibile la sopravvivenza del mestiere di cuoche di squadra.

Il pranzo offerto dalla sottofederazione ha incontrato il favore di tutti e il giro in battello sul lago di Hallwil ha offerto la possibilità di altre discussioni, come pure di conoscere meglio la regione. La data dell'assemblea dell'anno prossimo sarà comunicata per tempo.

Lea Boner

Rappresentante femminile Lavori

“DENTRO LA CRONACA”

A CURA DI GADDO MELANI

L'altro muro della vergogna

C'è un altro muro «della vergogna», fra i tanti che separano le genti, a presidio dell'ingiustizia e della sopraffazione, di cui non si parla mai, nemmeno nei giorni di gaudiosi festeggiamenti in terra tedesca per il ventesimo anniversario del crollo del muro più famoso della storia contemporanea. Non mi risulta che vi abbiano accennato i capi di Stato e di governo e nemmeno i Nobel per la pace confluiti a Berlino, tutti presi a congratularsi per gli eventi di vent'anni o sono, compreso Mikhail Gorbaciov, mostrato un po' come un reliquia.

Parlo del muro, ormai quasi trentennale, che impedisce a un popolo, esiliato con la forza, di tornare nella propria terra. Parlo del «muro della vergogna» eretto dal Marocco ai confini dell'ex-Sahara spagnolo: un territorio ricchissimo di fosfati e affacciato su un mare fra i più pescosi di tutto l'Atlantico. Un territorio offerto segretamente dalla Spagna al Marocco e da questo dominato con le armi, grazie anche alla generale complicità internazionale. 2.700 km: tanto misura all'incirca la barriera di sabbia e cemento, mine antiuomo e reticolati, costruita e fortificata a partire dalla fine degli anni Settanta per isolare i legittimi padroni di quelle terre: i saharawi. Dopo avere combattuto contro gli spagnoli, costringendoli a ritirarsi, si sono invano battuti contro i nuovi invasori, i marocchini, che li hanno cacciati a decine di migliaia dalle loro case. Da decenni sopravvivono nel deserto algerino nella regione di Tindouf grazie alla solidarietà internazionale. In prima fila, al loro fianco, vi sono gli spagnoli (semplici cittadini e organizzazioni sociali, sindacali e umanitarie), seguono gli italiani. Notevole è anche l'aiuto fornito dagli svizzeri, coordinato da un comitato che ha sede a Ginevra.

La tragedia del popolo saharawi è una sconfitta fra le tante delle Nazioni Unite. Siglata la tregua d'armi fra il Fronte Polisario, la Resistenza saharawi e il Marocco nel 1991, l'ONU aveva promosso l'opera di mediazione per giungere a un referendum popolare sul futuro di quelle terre, ostacolato però dalla posizione marocchina, evidentemente consapevole del ruolo perdente – in un voto popolare – di potenza occupante e che l'ONU non riesce a imporre.

La sconfitta dell'ONU risale al 1975: quando la Corte dell'Aja bocciò le pretese di Rabat, stabilendo che non aveva nessun vincolo di sovranità sul Sahara Occidentale, re Hassan II rispose con l'invasione. E le Nazioni Unite rimasero impotenti.

Uno scenario che si era già vissuto come per un altro «muro della vergogna», quello costruito da Israele in Cisgiordania, che la stessa corte dell'Aja nel 2004 giudicò contrario al diritto internazionale, ordinandone l'abbattimento. Il muro, come si sa, continua invece ad allungarsi e dovrebbe raggiungere i 700 km.

Ma con l'ONU è così: funziona se si tratta di avallare la guerra in Afghanistan, ma conta una cicca se si pronuncia a favore dei diritti dei saharawi, o dei palestinesi o dei cubani...



■ **Assemblea dei delegati straordinaria**

Nuove strutture VPT

Sarà Gilbert D'Alessandro ad affiancare il presidente centrale Kurt Nussbaumer a partire dall'anno prossimo nel comitato SEV. I delegati hanno inoltre approvato il nuovo regolamento di gestione e il preventivo 2009.



Da sinistra: Peter Bernet, Kurt Nussbaumer e Gilbert D'Alessandro.

I 62 delegati sono stati chiamati a scegliere tra due candidati: il motorista della CGN Patrick Clot e l'autista di bus Gilbert D'Alessandro. Hanno scelto quest'ultimo, eleggendo poi Peter Bernet, presidente della sezione VPT Lugano a sostituto, garantendo in questo modo anche un'adeguata rappresentanza regionale.

Nuovo regolamento di gestione

L'assemblea dei delegati è poi tornata a chinarsi sul regolamento di gestione, che questa volta ha potuto essere approvato abbastanza in fretta, grazie alle seguenti modifiche:

- Il presidente dell'assemblea dei delegati verrà designato dalla commissione centrale e farà parte anche di quest'ultima o del comitato centrale.

- Le conferenze di settore eleggeranno i rispettivi responsabili, che faranno parte anche del comitato centrale. Saranno 4 per il settore ferroviario, di cui 1 del settore della servizi ferroviari; 3 del settore Bus/GATU e 2 ognuno per gli altri settori: navigazione; turismo e pensionati.

- Le assemblee regionali non avranno facoltà di prendere

decisioni vincolanti, ma di accogliere proposte, risoluzioni e raccomandazioni di voto.

- Ad ogni settore verrà attribuito un segretario SEV

Preventivo e agenda 2010

I delegati hanno in seguito accolto il preventivo presentato dal cassiere Roger Maurer, che contempla anche le spese per le varie conferenze. Le 62 sezioni dovranno annunciare mensilmente i loro effettivi e potranno pubblicare le loro manifestazioni, con le relative foto, sul sito www.vpt-online.ch. La prossima assemblea dei delegati è in agenda per il 5 maggio 2010, mentre per le conferenze sono previste le seguenti date: turismo, il 15 gennaio a Meiringen; navigazione il 27 gennaio a Lucerna; ferrovia il 7 febbraio a Olten; bus/GATU il 22 febbraio a Olten; pensionati in autunno.

Jean-François Milani / gi

■ **Sezione Lavori Ticino**

Assemblea straordinaria

Venerdì 13 novembre, presso la Casa del Popolo di Bellinzona, si è tenuta un'assemblea straordinaria della sezione Bau Ticino, che ha visto l'elezione all'unanimità della collega Barbara Marcionetti, divenuta così la prima presidentessa di una sezione ticinese del SEV. Un avvenimento importante, degnamente festeggiato con omaggi floreali offerti dalla sezione e dal SEV.

L'assemblea ha in seguito trattato questioni meno gradevoli. Da parte degli oltre 40 presenti non sono certo giunti segnali di rassegnazione ma di compattezza e di disponibilità a lottare. L'invito a partecipare alle attività sindacali del vice presidente Manuel Avallone, che ha esposto le problemati-

che sulla cassa pensione FFS e delle trattative salariali, è stato pienamente accolto. Il segretario sindacale Angelo Stroppini ha poi esposto quanto fatto sinora per il rinnovo dei CCL FFS e FFS Cargo e la relativa strategia del SEV, mentre il presidente centrale Christian Suter ha parlato della preannunciata riorganizzazione presso la divisione Infrastruttura.

Molti i festeggiamenti alla trattanda benemerente. Anche da parte del segretario SEV di Bellinzona a tutti vanno i più sinceri ringraziamenti per la fiducia dimostrata nei numerosi anni di appartenenza al nostro sindacato. La serata si è conclusa con un simpatico aperitivo offerto dalla sezione.

as



Passaggio delle consegne alla presidenza sezionale: da Aldo Sciamanna, a destra con cravatta, a Barbara Marcionetti.

INFO

I 5 SETTORI DELLA VPT

Settore	membri	segretario SEV
Ferrovia	3'800	Nick Raduner
Bus - GATU	2'200	Christian Fankhauser
Navigazione	450	Olivier Barraud
Turismo	500	Hans Bieri
Pensionati	3'400	Vincent Brodard

SERV RAIL

**Transcantabrico Des voyages en train,
Transcanada et autres...
Transsibérien**

www.servrail.ch

Téléphone 031 311 89 51

Sezioni

■ PV Ticino e Moesano

PRANZO DI NATALE

Giovedì 10 dicembre 2009
Mercato coperto, Mendrisio

Rinnoviamo il tradizionale appuntamento del pranzo natalizio al Mercato coperto di Mendrisio, dove vi aspetteremo con un'accoglienza calorosa e una preparazione accurata in tutti i dettagli. Naturalmente, l'incontro vuole permettere di rinsaldare vecchie amicizie, stringerne di nuove e divertirsi in musica, ballo con la ricca lotteria.

Il redattore di *contatto.sev* Pietro Gianolli tratterà temi che riguardano da vicino i nostri interessi, alla luce anche della riuscitissima manifestazione del 19 settembre a Berna che ha mobilitato pure molti pensionati ticinesi e riceveremo la visita della nuova segretaria SEV Françoise Gehring.

Il ritrovo è fissato per le ore 11.00 e poco più tardi verrà servito l'aperitivo, per poi passare, verso le 12.15, a «esaminare» il seguente ordine del giorno:

*Carpaccio di manzo
Tortellini panna e prosciutto
Brasato al Merlot; Patate country e verdure
Meringata semifredda
Caffè corretto.*

Prezzo: Fr. 40.00 a persona, compreso Merlot del Ticino da 7.5 dl della Cantina sociale di Mendrisio e acqua minerale.

Treni consigliati

- Da Airole 9.01 - Faido 9.19 - Biasca 9.40 - cambiare a Bellinzona arr. 9.53, partenza 9.57.
- Da Locarno 9.33 - Cadenazzo 9.49 - cambiare a Giubiasco arr. 9.53, partenza 10.00 - Rivera 10.09 - Mezzovico 10.13 - Taverne 10.19 - Lamone 10.21 - Lugano 10.28 - Paradiso 10.31 - Melide 10.35 - Maroggia 10.38 - Capolago 10.42 - arrivo Mendrisio 10.47.

Ampio parcheggio.

Vi preghiamo di annunciarvi per tempo. Ci faciliterà non poco il lavoro organizzativo. In caso di annullamento all'ultimo momento, desideriamo esserne informati onde evitarci spese supplementari.

Iscrizioni da inviare entro sabato 5 dicembre a:
Biagino Gioli, Via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso
Tel. 091 825 85 83
E-mail: biagino_gioli@hotmail.com

Vi aspettiamo sempre numerosi e puntuali.

Il comitato sezionale

TAGLIANDO DI ISCRIZIONE PRANZO DI NATALE

Numero di persone che si iscrivono:

Nome:

Cognome:

Domicilio:

Sportivi

■ UFS Ticino - Tennis

TORNEO DI DOPPIO DEL PANETTONE 2009

Venerdì 11 dicembre 2009, 14.15 - 18.15
Tennis club «La Morettina» di Locarno

Sono a disposizione tre campi coperti, **importante avere le scarpe pulite**. L'iscrizione costa 25 franchi ed è aperta a tutti, compresi amici, parenti, figli, nipoti, cugini, ecc. La formula verrà stabilire in base agli iscritti. Verranno premiati col panettone i migliori tre. Seguirà cena (chinese) non compresa nella quota, al termine della quale verrà offerto il panettone. Portare con se buon umore e allegria.

Iscrizioni entro il 4 dicembre, con nome, cognome, indirizzo, telefono, classifica e numero di persone che partecipano alla cena a:

Massimo Ranzoni

Via Cadepezzo 47c, 6572 Quartino

079 651 28 85, massimo.ranzoni@bluewin.ch

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2010

Corsi in lingua italiana

Valutazione del personale / Colloqui personali

Descrizione

La valutazione del personale è uno strumento di conduzione. A volte è legata all'evoluzione del salario. Le intese sugli obiettivi sono da considerare come degli avvertimenti. I collaboratori si devono dunque preparare ad affrontare adeguatamente queste scadenze.

Temi principali

Come prepararsi al colloquio?

Quali possono essere le conseguenze di un colloquio?

Quando si può rifiutare di firmare (valutazione personale, intesa sugli obiettivi, verbali, ecc.).

Obiettivi

Alla fine del corso i partecipanti saranno in grado di:

- formulare degli obiettivi;
- riconoscere le aspettative accettabili o irrealistiche;
- spiegare i loro diritti in questo contesto;
- non lasciarsi impressionare.

Partecipanti

Impiegati(e) dei trasporti pubblici.

Relatore

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV.

Data e luogo

27 gennaio 2010, Bellinzona, luogo da definire.

Costi

Membri SEV gratuito. Non membri CHF 250.-.

Annuncio

Segretariato SEV Bellinzona
Tel. 091 825 01 15.

I PROSSIMI NUMERI DI CONTATTO.SEV

contatto.sev vi sarà recapitato come segue:

n. 24

il 10 dicembre (chiusura di redazione il 3.12)

n. 25

il 23 dicembre (chiusura di redazione il 16.12).

Il n. 1 del 2010 apparirà il 21 gennaio.

Vi ricordiamo che *contatto.sev* può essere letto integralmente anche sul nostro sito www.sev-online.ch

LETTERA

Niente regali di Natale per il personale TPL

Già negli anni 60, il Municipio di Lugano regalava ai suoi dipendenti del settore dei trasporti pubblici (ex ACT) una mezza giornata per festeggiare Natale insieme ai loro famigliari. Bus e funicolare della città terminavano quindi il loro servizio alle 13.00.

Quest'anno invece direzione e consiglio d'amministrazione della TPL hanno deciso di fare circolare bus e funicolare fino a mezzanotte. Questo regalo viene quindi tolto e con esso il piacere per circa 35 dipendenti di stare con i propri famigliari e festeggiare la festa più importante e celebrata nel nostro paese.

Tutti i santi giorni, in città circolano migliaia di auto che intasano le nostre strade e inquinano la nostra aria, perché non si vuole rinunciare alla propria automobile e quindi si ignorano i trasporti pubblici.

Guarda caso, proprio il 25 di dicembre, l'unico giorno all'anno in cui i trasporti pubblici facevano una mezza eccezione, ci si ricorda di loro, stabilendo che non è giusto che non circolino più dopo le 13.00.

Ma non è l'unico aspetto che punisce numerosi autisti questo Natale: nonostante la direzione abbia preso la decisione già in febbraio, il personale è stato informato solamente a metà novembre. Quindi, quelli che si aspettavano di non dover lavorare, in quanto da anni veniva allestita una tabella speciale per determinare chi doveva prestarsi a lavorare il 25 dicembre, adesso si trovano confrontati con il problema di dover rinunciare, unitamente allo loro famiglia, ai loro programmi.

Siamo coscienti di avere un lavoro che richiede un impegno a tutte le ore e in tutti i giorni e di essere presso forse l'unica azienda dei trasporti pubblici in Svizzera che fino all'anno scorso aveva il privilegio di questa mezza giornata di festa.

Sappiamo però anche di essere al lavoro per 364 giorni e mezzo all'anno per soddisfare le esigenze della nostra clientela e pensavamo di esserci meritate di passare questa mezza giornata in famiglia.

Quest'anno e, da quanto ci è stato comunicato, anche i prossimi, non sarà più così. Ne prendiamo atto, con rammarico

BUON NATALE a tutti

Peter Bernet

in piena salute



Dalla drogheria la vostra qualità di vita

Consigli per la salute dalla vostra drogheria

STRESS

Difendersi prima delle feste di Natale

Stress

Il termine stress viene dal latino «stringere» che significa «stretto, oppresso». Lo stress designa una reazione psichica e fisiologica dell'uomo o dell'animale di fronte a un'aggressione esterna (chiamata fattore di stress). Lo stress ci permette di superare situazioni eccezionali e di realizzare delle prestazioni; ma può anche essere un fardello fisico e mentale. L'apprensione soggettiva di una persona di fronte a una situazione nuova, può far scaturire delle reazioni (sudore, palpitazioni cardiache, ecc.) La persona stressata pensa che la situazione durerà a lungo e che sarà difficile e inevitabile. La persona non vede alcuna possibilità d'influenzare questa situazione né pensa di poterla gestire con le proprie risorse.

Ulteriori informazioni online su «in piena salute» consultando il sito vitagate24.ch/bessergsund.aspx

Qualche piccolo aiuto

Nella vita professionale, i fattori di stress si accumulano ad un punto tale da mettere in pericolo la salute. Spesso è necessario ricorrere ad un aiuto temporaneo; ci vuole infatti un po' di tempo per agire contro le cause dello stress.

Per aiutarvi nei momenti di forte tensione:

- Usate la forza delle piante medicinali. Se non riuscite a staccare la spina, le compresse o le gocce vegetali con effetto equilibrante potranno aiutarvi. Possono, ad esempio, contenere valeriana, lippolo, melissa, passiflora o fiori d'arancio. Chiedete al vostro droghiere di prepararvi una miscela personalizzata.
- Contro i sintomi dello stress, i droghieri raccomandano i «sette caldi» (sale Schüsler no 7 – magnesium phosphoricum), il quale ha delle proprietà calmanti.
- Un piccolo massaggio alle tempie o alla nuca con qualche goccia di olio di menta piperita allevia le cefalee.
- Adottate un'alimentazione equilibrata, mangiate regolarmente e bevete sufficientemente. Per ritrovare la forma, potete ricorrere anche a integratori alimentari a base di vitamine e oligo-elementi.
- Il movimento e la via giusta: Le persone che sono costantemente sotto pressione, dovrebbero muoversi molto.



Editoriale

ASD Associazione svizzera dei droghieri,
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Caporedattore: Heinrich Gasser (hrg)
Testi: Katharina Rederer (kr)
Impaginazione: Odette Montandon
Traduzione: Angela Pasquariello



Semplicemente ben assicurati.

La CPT, la cassa malati conveniente online, sostiene l'azione «in piena salute».



20%

Algifor-L

Fa perdere la testa ai vostri mal di testa. Fa passare il mal di testa in circa 30 minuti.

Si prega di leggere il foglietto illustrativo o di rivolgersi al proprio droghiere.

20% all'acquisto di un Algifor-L nella vostra drogheria. Valido fino al 31 dicembre 2009.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.



20%

Magnesium Complexe

Su prescrizione medica o su consiglio del vostro droghiere, Magnesium Complexe è anche indicato per correggere le carenze di magnesio che possono manifestarsi, tra l'altro, con disturbi come la stanchezza, nervosismo o irascibilità. Magnesium Complexe contiene differenti sali di magnesio ed è usato per coprire un forte fabbisogno di magnesio (ad esempio: crescita, sport ad alto livello, gravidanza o periodo d'allattamento).

Si prega di leggere il foglietto illustrativo o di rivolgersi al vostro specialista.

20% all'acquisto di un Magnesium Complexe nella vostra drogheria. Valido fino al 31 dicembre 2009.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.



20%

Perskindol Classic Bagno

Rilassa in caso di sovraffaticamento dell'apparato locomotore. Simultaneamente, l'inalazione degli olii essenziali allevia i dolori in caso di raffreddori delle vie respiratorie. Il bagno stimola la circolazione sanguigna cutanea. Perskindol Classic Bagno contiene una grande parte di olii essenziali naturali.

Si prega di leggere il foglietto illustrativo o di rivolgersi al proprio droghiere.

20% all'acquisto di un Perskindol Classic Bagno nella vostra drogheria. Valido fino al 31 dicembre 2009.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.

Un membro SEV presente le caratteristiche della sua regione

Soletta, la più bella città barocca della Svizzera

Albert Fahrni, membro della PV Vaud, ex responsabile dell'unità di acquisti e vendite di immobili delle FFS a Losanna, ci propone la visita guidata di Soletta, dove abita e organizza visite guidate in francese, in forma volontaria e gratuita. Prendetene nota!

Con le sue origini celtiche, Soletta riunisce felicemente la magnificenza italiana, lo charme francese e l'attaccamento alla terra della Svizzera tedesca. È fortemente impregnata dell'architettura del periodo delle case regnanti di Francia (1530-1792) e, per questo motivo, chiamata spesso «città degli ambasciatori».

Fare il pieno di storia

All'arrivo in stazione, andate verso l'Aar e attraversate il «Kreuzackerbrücke» fino alla Klosterplatz. Vi troverete allora nella città vecchia, che abbonda di edifici storici. Continuando a destra sulla Kronengasse, arriverete direttamente alla Cattedrale di Saint-Ours. La prima volta, la facciata monumentale neo-classica toglie il fiato, come l'imponente interno barocco della vicina Chiesa dei Gesuiti.

Passeggiando liberamente

nelle viuzze, si possono osservare le vestigia della muraglia barocca, che comprendeva undici bastioni, mura medievali con torri e portoni, costruzioni monumentali come la Corte degli ambasciatori, il municipio, il vecchio arsenale, l'Ospedale dei borghesi, i palazzi e le case dei patrizi, senza dimenticare le terrazze, da dove si può tranquillamente vedere e ascoltare la vita della città, ai piedi della Torre dell'orologio. Tutto questo è seducente.

Il famoso numero 11

La particolarità di Soletta? Tutto si basa sul numero 11, con le 11 chiese, 11 cappelle, 11 piazze e 11 fontane storiche. E poi Soletta è entrata a far parte della Confederazione come 11.mo cantone, nel 1481. È una particolarità che risale al medio evo, quando anche il tribunale contava 11 giudici.

Se resta un po' di tempo, Albert Fahrni suggerisce di visitare le gole della Verena, non lontano dalla città (entrata a 20 minuti dalla città vecchia e l'ermitage dopo altri 20 minuti. Il bus n. 4 porta all'entrata delle gole partendo dalla stazione o dall'Amthausplatz). È un'escursione molto apprezzata, con il suo «ermitage», documentato sin dal 1442. La casetta attuale, costruita nel 1624, è occupata in permanenza da un eremita, che è pure il guardiano dei posti, consacrati a Santa Verena che, secondo la leggenda, vi ha vissuto attorno all'anno 300.

Se invece dovete riprendere il treno dopo la visita della città vecchia, passeggiate ancora lungo il Landhausquai, in riva all'Aar, prima di arrivare alla stazione, ripassando sullo stesso ponte, oppure attraversate il Wengibrücke. Dalle gole della Verena potete invece prendere il bus n. 4 per la stazione.

Henriette Schaffter



A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Scienza

Il nostro mondo moderno è fondato sulla scienza e sulla tecnologia, che è l'applicazione pratica della scienza alle nostre faccende quotidiane.

Quasi tutto ciò che noi facciamo dipende in qualche modo da congegni più o meno elettronici, che a loro volta dipendono da computer, robot, energia nucleare e quant'altro... Il nostro futuro dipenderà sempre di più da queste cose, che hanno senso solo nella misura in cui noi comprendiamo le materie scientifiche. Se una persona non capisce che cosa faccia funzionare queste cose, potrebbe pensare che funzionino per magia. Intendo dire che la gente senza la scienza vive in un mondo totalmente misterioso, che non comprende.

Ma se il cittadino medio non s'intende di scienza, come può democraticamente esprimersi in materia e decidere il modo migliore in cui utilizzarla? Non si può negare che le scoperte scientifiche possano rivelarsi estremamente pericolose. Non dovremmo forse in qualche modo limitare la ricerca scientifica, della serie: «Fino a qui e non oltre»? Questo è un antico dilemma dell'uomo; l'abbiamo sempre affrontato. Comprendere come si accenda un fuoco, studiarne gli effetti sul cibo, l'argilla, la sabbia, i minerali metalliferi ha rappresentato la vera svolta della civiltà umana. Tuttavia le nostre conoscenze sul fuoco sono state parimenti sfruttate anche per bruciare case, foreste, libri e persino coloro che li avevano scritti... Il problema non sta però nel limitare la nostra conoscenza; semmai nel riuscire a dirigerne intelligentemente l'uso, perché la conoscenza non è mai bene o male di per sé. Qualunque cosa può essere usata male o sortire un effetto collaterale negativo a lunga scadenza, che persino chi s'intende di scienza può trovare estremamente difficile prevedere. Ad esempio, chi mai oserebbe sollevare obiezioni sugli innegabili progressi della scienza medica? Le scoperte dell'anestesia, delle vitamine, degli antibiotici, i progressi della diagnostica e della chirurgia hanno fatto autentici miracoli, di cui ciascuno di noi in qualche modo ha beneficiato nel corso della sua vita, o di quella dei propri familiari.

La più grande scoperta in questo campo è stata sicuramente quella dei microbi (intesi come agenti patogeni) da parte di Louis Pasteur, intorno al 1860. Ha limitato o addirittura stroncato sul nascere le terribili pestilenze che avevano minacciato l'umanità nel corso dell'intera sua storia. Ha contribuito all'allungamento progressivo della durata media della vita, che da 35 è passata ad oltre 80 anni nel giro di appena un secolo, in quei paesi in cui esiste una medicina moderna. Tuttavia, valutando le cose a posteriori, si può affermare che nulla ha alimentato la moderna esplosione demografica come quel rapido declino del tasso di mortalità, al punto che adesso è la sovrappopolazione a minacciare l'umanità più di qualunque altra cosa al mondo.

Ai tempi di Pasteur, la Terra doveva alloggiare e nutrire poco più di un miliardo e mezzo di esseri umani; adesso siamo in quasi 7 miliardi, a cui si aggiungono oltre 200mila persone al giorno, circa una Svizzera al mese! Nel breve volgere di un secolo, la popolazione umana è quasi quadruplicata ed è sostanzialmente questo che oggi contribuisce (e domani contribuirà sempre di più) al consumo delle risorse planetarie, alla creazione di inquinamento, alla distruzione del territorio, al crearsi di continue tensioni sociali e geopolitiche. Dovremmo forse perciò concludere che il progresso scientifico in campo medico è stato un male? Che ha salvato sì milioni di persone, finendo però con il metterle a rischio miliardi? Potendo tornare indietro nel tempo, avreste forse avuto il coraggio o la lungimiranza di fermare Pasteur nella sua elaborazione della teoria sui germi patogeni?

UN COMPLEANNO PARTICOLARE... SECONDO PELLET



A travers la forêt bohémienne

6 au 12 septembre 2010 (7 jours)

Prix forfaitaire: CHF 1650.–



Un voyage paisible à bord d'un autorail, vous conduira à travers la plus belle région forestière d'Europe. En train diesel ou à toute vapeur et à voie étroite, vous découvrirez la Moravie et la

région forestière de l'Autriche. Vous visiterez des villes historiques et monumentales comme Krumau, Budweis et Teltsch ainsi que les châteaux somptueux de la Bohême du sud et de la Moravie.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, lundi 6 septembre 2010:

Suisse - Forêt bavaroise

Voyage en train à travers le paysage gracieux de l'Allgäu et via Munich - Plattling jusqu'à Eisenstein en Bavière. Transfert à l'hôtel, dîner et nuitée.

2^e jour: A travers la forêt bohémienne

Vous continuerez en train à destination de Klatovy et en car jusqu'à Vimperk dans le sud de la Bohême. Après le déjeuner, voyage en train à travers la forêt bohémienne, un paysage unique en son genre. Pendant votre excursion à travers le parc national de Sumava et la plus belle région forestière d'Europe, l'autorail grimpera jusqu'à 1000 m d'altitude et redescendra vers la séduisante région des lacs. Le soir, arrivée à Ceske Budejovice (Budweis). Logement pour 3 nuits.

3^e jour: Budweis et Hluboka

Dans la matinée, tour de ville à pied avec visite du centre historique et sa place principale

carrée et colossale. L'après-midi, visite de la célèbre brasserie, connue dans le monde entier et excursion au château Hluboka. Visite de cet édifice avec ses collections précieuses, situé au-dessus de la Vltava.

4^e jour: Cesky Krumlow (Krumau)

Pendant cette journée d'excursion, vous visiterez Krumau, ville patrimoine mondial de l'Unesco. Cette petite ville au pied de son château surplombant, se colle aux contours de la Vltava. Vous visiterez les aménagements du château avec ses cinq cours et son jardin étendu. Une promenade dans les ruelles moyenâgeuses, vous feront découvrir Krumau, la perle de la Bohême du sud.

5^e jour: Telc (Teltsch)

Le matin, voyage en car à destination de Teltsch en Moravie. Vous visiterez la ville historique avec sa place du marché triangulaire, entourée de tonnelles. Après le déjeuner, visite du château du style Renaissance avec ses

chambres et ses chapelles. Continuation en car à Jindrichuv Hradec (Neuhaus), dîner et nuitée.

6^e jour: Romantique ferroviaire

Le matin, vous voyagerez en chemin de fer à voie étroite à travers les paysages moraves de Neuhaus à Nova Bystrice (Neubistritz), près de la frontière autrichienne. Continuation en car et déjeuner en cours de route. L'après-midi, vous voyagerez de nouveau sur voie étroite avec la «Waldviertelbahn». En train à vapeur, vous avancerez tranquillement de Heidenreichstein à Altnagelberg. Continuation en car à destination de Weitra. Dîner à l'hôtel et nuitée.

7^e jour: Voyage de retour

Après le petit déjeuner, voyage en car jusqu'à Linz et retour en Suisse avec le Transalpin jusqu'à Zurich.



Inscription A travers la forêt bohémienne, du 6 au 12 sept. 2010

- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 250.–
 Voyage en train en 1^{ère} cl. désiré, supplément CHF 80.– Je suis membre du SEV
 Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section

J'ai/nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables.

Envoyer à: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous www.servrail.ch

Compris: Billets de train dès St. Margrethen et retour jusqu'à Buchs (SG) en 2^e classe - Voyage circulaire en car de Klatovy à Linz - Logement en chambre double avec demi-pension dans des hôtels *** et **** - 3 déjeuners supplémentaires - Voyages en train Neuhaus - Nova Bistricce et Heidenreichstein - Altnagelberg - Visites guidées et entrées diverses - Accompagnement SERV RAIL dès et jusqu'à Zurich

Non compris: Supplément pour chambre individuelle, CHF 250.– - Billet de chemin de fer domicile - St. Margrethen et Buch SG - domicile - Supplément pour voyage en train en 1^{ère} classe, CHF 80.– - Assurance annulation et SOS obligatoire, CHF 38.–

Réduction: Voyage en train avec permis à coupons DB/CD/ÖBB sur demande.

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51