

Intervista

Barbara Spalinger, l'Otto marzo e la lotta per migliori condizioni di lavoro.

Pagina 6-7



Marcia delle donne: 13 marzo a Berna

La battaglia per la conquista della parità è tutt'altro che terminata. Spinte conservatrici si muovono contro le donne. Tutte e tutti a Berna!

Pagina 4



Ritratto

Barbara Marcionetti, prima donna presidente della sezione Lavori.

Pagina 16

Inchiesta del SEV sulle condizioni di salute sul posto di lavoro – la realtà dei conducenti di bus

Il prezzo dello stress

La metà dei conducenti di bus soffre di stress e di disturbi all'apparato muscolo scheletrico.

L'inchiesta del SEV, svolta nella Svizzera romanda dal Gruppo autonomo

dei trasporti urbani, ha suscitato un ampio interesse presso i conducenti di bus. Oltre 600 questionari sono già stati compilati. Nel corso delle prossime settimane l'inchiesta si estenderà nella Svizzera tedesca e in Ticino.

Tempi di guida troppo lunghi,

aggressività degli utenti, traffico intenso, percorsi troppo brevi, condizioni problematiche nella cabina di guida. Insomma, le fonti di stress sono tante.

Pagine 8-10



I disagi al traffico stradale provocati da cantieri e dai lavori, sono un fattore di stress supplementare per i conducenti di bus.

EDITORIALE

La Confederazione ha chiuso i conti 2009 con un'eccedenza di 2,7 miliardi, che ha permesso di ridurre il debito. Molto bene. Due settimane dopo, sempre per bocca del ministro Merz, ecco le stesse cifre, ma in un altro senso: nei prossimi anni si dovranno risparmiare annualmente 2,7 miliardi. Tutti alla cassa, trasporti pubblici compresi. Una logica tipica degli sman-

“ Fermiamo Merz! “

Adrian Wüthrich, coordinatore politica e PR del SEV

tellatori dello Stato, alla quale bisogna opporsi con decisione. Il Consiglio federale vuole limitare il suo contributo finanziario alle linee di bus che trasportano almeno 100 persone al giorno. Ciò porterà allo smantellamento di circa 175 linee e alla soppressione di posti di lavoro nelle regioni rurali, che saranno sempre meno attrattive. Presto nessuno vivrà più in campagna. Uno scenario che mette in pericolo la coesione del Paese e scalfisce l'idea svizzera dello Stato. Per riuscire a fermarle, il fronte contrario alle misure di smantellamento deve essere il più ampio possibile, come nel 2004. Anche il passaggio su bus delle linee ferroviarie scarsamente utilizzate, preconizzato dal Consiglio federale, rischia di compromettere il buon funzionamento del trasporto pubblico, intaccandone i processi, rallentando le coincidenze, complicando i collegamenti e producendo più gas di scarico. Un altro esempio di risparmio senza senso.

OFFICINE: ASSOCIAZIONE

Gianni Frizzo è il presidente dell'associazione «Giù le mani dalle Officine» che si è costituita lo scorso 22 febbraio. Il nuovo organo intende promuovere e incrementare il patrimonio pubblico costituitosi durante lo sciopero. Appena nata, l'associazione cerca casa, una sede oltre la Pittureria, che resterà un luogo simbolo e di ritrovo. E il 6 marzo a partire dalle 15 grande festa per ricordare il secondo anno dello sciopero.

A pagina 5

Non investire soltanto in materiale per mantenere la rete

Il valore del personale



Sarà necessario investire anche nel personale e non soltanto nelle risorse materiali per mantenere la rete ferroviaria svizzera. È quanto sostiene il SEV dopo aver preso atto, il 19 febbraio scorso, dei risultati sullo stato attuale delle infra-

strutture delle FFS. Il rapporto parla di un bisogno supplementare di 850 milioni di franchi all'anno per poter conservare, a lungo termine, l'intera rete nazionale. Secondo il SEV la Confederazione, come proprietaria delle FFS, non può chiamarsi fuori e deve fare la sua parte per garantire una rete di qualità e sicura.

A pagina 2

IN BREVE

LUCI E OMBRE

■ La CiTrap (comunità di interessi per il trasporto pubblico) ha svolto presso i propri membri un sondaggio sulla loro soddisfazione. Il 96% si è detto soddisfatto dell'orario FFS, l'87% della loro puntualità e il 92% delle prestazioni del personale treno. Note molto meno positive sono state invece attribuite ai supplementi forfettari per i viaggi all'estero, alla disponibilità di posti a sedere, alla pulizia dei treni e delle stazioni e all'informazione in caso di perturbazioni all'esercizio.

SCIOPERI NEL TRASPORTO PUBBLICO

■ Una massiccia ondata di scioperi si è sollevata contro le misure di risparmio prospettate dal governo greco. La partecipazione degli addetti alle torri di controllo ha portato alla cancellazione di tutti i voli e gli scioperi del personale hanno interrotto i traghetti per le isole, i collegamenti ferroviari, la circolazione della metropolitana e dei bus di Atene e Salonicco. Altri scioperi hanno coinvolto l'amministrazione, l'istruzione, la salute pubblica e la stampa.

NUOVA ALLEANZA NEL SETTORE MERCI

■ È stata costituita il 18 febbraio a Zurigo una nuova alleanza che raggruppa sette società di trasporto merci per ferrovia: CD Cargo (Cechia), CFL Cargo (Lussemburgo), DB Schenker Rail (Germania, Olanda e Danimarca), Green Cargo (Svezia e Norvegia), Rail Cargo Austria (Austria e Ungheria), FFS Cargo e SNCB Logistics (Belgio). Si chiamerà X-RAil e intende migliorare prestazioni e attrattiva del trasporto internazionale a carri singoli. Il SEV vede di buon occhio questa iniziativa, preferendola di gran lunga alla rovinosa politica di reciproca concorrenza perseguita negli ultimi anni a livello europeo.

Il comitato SEV ha discusso di effettivi e di reclutamento dei membri

«Ci occorrono 3000 nuovi

Il progetto «reclutare e organizzare» è partito bene. Ora è chiamato a fornire le prime conferme.

Nell'autunno 2008, il comitato federativo aveva dato via libera al progetto «reclutare e organizzare», che poneva obiettivi molto ambiziosi: dimezzare in un anno il calo di

membri, stabilizzarne l'effettivo nel 2010 e riportarlo alla crescita nel 2011. Nella sua recente seduta, il comitato ha potuto tirare un primo bilancio intermedio.

Primo obiettivo raggiunto

Le cifre dimostrano che il primo obiettivo per il 2009 è stato raggiunto. Il compito di illustrarle è spettato all'amministratore Ruedi Hediger: il calo dei membri si è attestato all'1,4 per cento, esattamente la metà di quello dell'anno precedente, grazie in particolare all'aumento dei nuovi membri e al calo delle dimissioni. È rimasta per contro immutata la quota dei decessi, destinata a rimanere stabile anche nei prossimi anni, a causa della struttura d'età dei nostri membri. Ruedi Hediger ha quindi concluso: «Per ottenere un aumento dei membri, ci occorrono circa 3000 nuove adesioni ogni anno.»

Il presidente Giorgio Tuti ha osservato che i trasporti pubblici dovrebbero assumere ulteriore personale, per far fronte alla crescita del traffico e alle necessità di manutenzione dell'infrastruttura.



Uniti contro i licenziamenti antisindacali: il comitato SEV ha interrotto la sua seduta per unirsi alle e ai rappresentanti degli altri sindacati sulla piazza federale e consegnare le oltre 1200 firme raccolte dagli attivisti e dai membri delle commissioni aziendali. Esse chiedono alla Confederazione di stabilire nuove regolamentazioni per proteggere dai licenziamenti i e le rappresentanti del personale nelle aziende, come è stato il caso presso la Manor a Ginervra, che aveva licenziato Marisa Pralong e presso Tamedia, che aveva licenziato il presidente della commissione aziendale.

Un gigantesco bisogno di risorse finanziarie per il mantenimento della rete FFS

Assicurare la rete, creare impieghi

Ulteriori 850 milioni di franchi all'anno: questo è l'importo necessario alle FFS per non trascurare, a lungo termine, la propria rete. Il SEV, che da tempo ha espresso la propria preoccupazione sullo stato della rete, sostiene tale richiesta finanziaria, a patto che si tenga debitamente conto anche dei bisogni del personale.

«Da molti anni il SEV ripete che le FFS non investono risorse finanziarie sufficienti per mantenere la rete», dichiara il presidente del SEV Giorgio Tuti. Il costante aumento del traffico porta non solo ad una maggiore usura

dell'infrastruttura, ma anche a intervalli di tempo minori per la manutenzione. Ragion per cui occorre limitare al minimo i lavori sui cantieri ferroviari. Il rapporto sullo stato della rete presentato il 19 febbraio, conferma la situazione. Complessivamente per il mantenimento della rete ferroviaria, occorrono annualmente 850 milioni di franchi supplementari.

Assunzione di responsabilità

La Confederazione, nelle sue vesti di proprietaria (tanto dell'infrastruttura, quanto delle FFS) è tenuta a fornire il proprio aiuto. E già lo scorso mese di dicembre il SEV aveva espresso la propria irritazione per il mancato rinnovamento della convenzione sulle prestazioni. «Sono assolutamente indispensabili mezzi supplementari. Mezzi – sottolinea Giorgio Tuti –

che non possono essere semplicemente risparmiati altrove nel settore dei trasporti pubblici. L'insieme del sistema ha già raggiunto il limite.»

Quando si pianificano i finanziamenti, non bisognerebbe mai perdere di vista che i trasporti pubblici devono essere costantemente sviluppati. Le misure non devono in alcun modo condurre a un trasferimento dei passeggeri, o delle merci, dalla ferrovia alla strada. Non è questa la direzione auspicata nella politica dei trasporti.

Un futuro di sfide

Intanto grandi compiti attendono la Divisione Infrastruttura delle FFS. «In futuro l'attuazione della manutenzione – spiega il vice-presidente del SEV Manuel Avallone – sarà molto impegnativa, dal momento che

aumentano anche i bisogni e le richieste di prestazione.» E Avallone non manca di precisare: «La Divisione Infra avrà bisogno di personale qualificato che possa e sappia identificarsi completamente nell'azienda. Affinché ciò sia possibile, sono necessarie strutture chiare e durature. Solo così si creano le premesse per poter offrire un lavoro di qualità.»

Assumere personale

Alla luce di tutte queste considerazioni, il SEV chiede alle FFS di assumere, senza più indugiare, personale supplementare; a questa richiesta se ne aggiunge una seconda, non meno importante: raddoppiare gli sforzi per permettere all'attuale personale di aggiornare le proprie qualifiche professionali per poter assumere le prossime sfide.

pmo/fg

membri ogni anno»

Sfruttare il potenziale

Jérôme Hayoz, responsabile del progetto, ha illustrato i prossimi passi: nel corso dell'anno verranno fissate alcune priorità in rapporto a gruppi professionali specifici, che presentano un potenziale di reclutamento importante: macchinisti, vendita, amministrazione, migranti e personale delle categorie di salario inferiori. È poi stata accolta la richiesta di Andreas Menet, presidente centrale della ZPV, di includere il personale treno, categoria in cui le FFS operano molte assunzioni.

Il comitato ha poi sottolineato due punti, ripresi dal team di progetto: il miglioramento della procedura di accompagnamento del passaggio dalla vita attiva alla quiescenza, onde evitare le dimissioni che spesso si riscontrano e la necessità di graduare la quota per coloro che lavorano a tempo parziale nella misura almeno del

70, 80%. Quest'ultima idea dovrà tuttavia tener conto della necessità di non ridurre le entrate totali.

Nel complesso, il comitato ha comunque ribadito la sua approvazione al progetto e la volontà di continuare a sostenerlo attivamente.

Peter Moor

LE CIFRE

Effettivo	31.12.08	31.12.09
attivi FFSVPT	25 583	25 622
altri	851	860
pensionati	21 529	20 826
totale	47 963	47 308
Nuovi	1214	1471

IL COMITATO IN BREVE

Il comitato SEV ha

- chiesto alla commissione direttiva di discutere e di chiarire le relazioni con l'associazione dei quadri del trasporto pubblico
- espresso il suo sostegno ad un piano quadriennale per il consolidamento del ruolo delle commissioni SEV (migranti, giovani, donne)

- accolto una richiesta del convegno del settore turistico per un impegno del SEV in favore dell'assoggettamento degli addetti alle piste da sci alla LdL
- preso atto dell'esiguo numero e del potenziale ridotto di reclutamento dei membri SEV attivi all'estero. pmo/gi

www.sev-online.ch

Una nuova sezione SEV/SBV sarà creata prossimamente

La polizia dei trasporti ha consolidato la sua organizzazione

Ancora aperta la questione della definizione delle condizioni di lavoro per la categoria.

Dal primo gennaio 2010 la polizia ferroviaria è stata ribattezzata polizia dei trasporti e costituisce un'azienda autonoma. La sua forma giuridica definitiva non è ancora stata decisa, come non è stato ancora deciso se le condizioni di lavoro dovranno essere definite in un Contratto collettivo di lavoro (CCL) separato per questa categoria, oppure se la stessa verrà integrata nel CCL delle

FFS. È però evidente che i dipendenti manifestano una chiara volontà di migliorare la loro organizzazione.

Le due assemblee, peraltro molto ben frequentate, di Olten e di Losanna, hanno permesso di trovare otto candidati, tra cui una donna, che si sono messi spontaneamente a disposizione per costituire il comitato sezione. I dipendenti di Securitrans affiliati al SEV saranno invitati quanto prima all'assemblea costitutiva della nuova sezione, che potrà contare anche sull'assistenza della presidente centrale SBV Elisabeth Jacchini e di Martin Allemann, segretario

SEV, per rilanciarne l'attività. Una struttura consolidata e ben organizzata permetterà agli agenti della polizia ferroviaria di intervenire con maggior efficacia per definire le proprie condizioni di lavoro. Per questo, la sezione conta sul sostegno di tutti i membri e di tutti coloro che sono interessati a farne parte, comprese le persone provenienti dal Ticino.

Per maggiori informazioni:

elisabeth.jacchini@sbv-online.ch
martin.allemann@sev-online.ch

“IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

IL SEGRETO LOGORA

Banche e Governo sono oramai da un paio d'anni costantemente sotto pressione. Questa volta, si è capito subito, si fa sul serio. E soprattutto non si sa come uscirne, perché la proverbiale attitudine elvetica al pragmatismo non sembra più funzionare. Il gioco sottile di ritoccare qua e là lo spirito e l'applicazione del segreto senza mai intaccarne la sostanza non incanta oramai più nessuno. Domanda: ma si tratta di una pura questione morale? Sembrerebbe proprio di no se si considera che altri fanno ben di peggio. E allora, che altro? Già Voltaire aveva scritto sarcasticamente degli Svizzeri che «hanno molto denaro e molto acume, ma che sanno nascondere molto bene entrambi». Da quando poi Sigmund Freud ha mostrato la relazione psichica che intercorre tra i soldi e lo sterco, gli Svizzeri sono considerati nel mondo i campioni della ritenzione e delle ossessioni nevrotiche che ne conseguono: senso sproporzionato del risparmio, angoscia del disordine, affanno del guadagno. E così si potrebbe continuare. Sta di fatto che i giudizi internazionali sono diventati da qualche tempo molto meno ironici e molto più intolleranti. Il britannico «Times» era giunto qualche anno fa a sovrapporre l'«Arbeit macht frei» dei lager nazisti sulle facciate delle banche elvetiche. Ma più di ogni altra, è probabilmente ancora una massima di Voltaire a rendere conto della vera posta in palio: «colui al quale rivelate un segreto sarà padrone della vostra vita». E ancora: in una vecchia sentenza del Tribunale Federale si legge che «il segreto bancario è un po' come il cioccolato, lo si può trovare anche altrove, ma in Svizzera ha un sapore del tutto particolare». Sul retrogusto del segreto e sui suoi surrogati si sono scritti dei volumi, si sono persino bloccati gli averi svizzeri negli Stati Uniti, continuano ad aprirsi contenziosi internazionali. È una lunga storia. Già ai tempi dei Galli di passaggio presso gli Elvezi, il banchiere Zurich dopo aver nascosta in un loculo di pietra Asterix e Obelix inseguiti dai Romani ebbe a esclamare: «La discrezione qui è totale, per me non siete che due numeri anonimi.» Questione solo morale o una semplice e banale corsa all'oro? O è perché chi conserva un segreto è un po' come se detenesse un potere? E come il potere anche il segreto logora piuttosto chi non ce l'ha?



In un clima di grande restaurazione culturale le donne devono difendere le conquiste dell'emancipazione

L'altra metà del cielo e le sue lotte urgenti sulla Terra

Per la terza volta dalla sua fondazione, la Marcia Mondiale delle Donne riprende il suo cammino per lottare contro le discriminazioni. Le donne si mobilitano nei cinque continenti. E anche in Svizzera con una grande manifestazione nazionale il 13 marzo a Berna.

La Marcia Mondiale delle Donne contro le violenze e la povertà è una rete femminista internazionale che raggruppa circa seimila associazioni esistenti in più di 150 paesi del mondo (vedi sito internazionale: www.marchemondiale.org). Nata sostanzialmente nel 2000, le sue radici più immediate affondano nelle attese suscitate, e deluse, dalla Quarta Conferenza mondiale delle donne organizzata dall'ONU a Pechino nel 1995. La Marcia Mondiale delle Donne si riconosce nel cosiddetto movimento no global e nelle istanze del Forum Sociale Mondiale, di cui è parte integrante.

Quest'anno ricorre la terza azione internazionale – dall'8 marzo al 17 ottobre – che ac-

comuna, in una sola voce, le rivendicazioni delle donne del mondo intero. Ogni paese porterà avanti, naturalmente, anche una serie di rivendicazioni in relazione diretta alla realtà delle donne di quel paese. Anche in Svizzera sono previste numerose azioni, eventi, occasioni di incontro e riflessione. A cominciare dalla grande manifestazione nazionale del 13 marzo a Berna.

Questo evento – a cui il presidente del SEV Giorgio Tuti invita a prendere parte numerose e numerosi e in modo visibile – si inserisce in un pesante clima di restaurazione culturale in cui molti progressi sociali e politici vengono messi in discussione. Anche i diritti delle donne non sono al riparo da questi attacchi. L'altra metà del cielo conosce perfettamente il prezzo delle conquiste. Quanta fatica per ogni piccolo passo in avanti. Per cui è fuori discussione tornare indietro, nemmeno per un millimetro. Non si illudano le donne che non hanno dovuto lottare: nulla si può dare per scontato o acquisito.

Le rivendicazioni

Per la terza volta noi donne di tutti i continenti, ricominceremo a marciare per mo-



strare a tutto il mondo, anzitutto, la nostra perseveranza e la nostra forza di collettivo organizzato che riunisce esperienze, culture, culture politiche e etnie diverse. Oggi più che mai è necessario scardinare il sistema in cui viviamo, che genera violenza, povertà, numerose forme di ingiustizie, discriminazioni. Solo con determinazione e costanza è possibile costruire un mondo di pace, uguaglianza e solidarietà.

Noi donne torneremo nelle piazze e sulle strade per essere solidali con le donne che non hanno la libertà di esserlo, a causa di guerre,

conflitti armati, catastrofi, segregazione sessuale, sistemi capitalisti e patriarcali. Occupiamo le piazze per rivendicare i nostri diritti, per resistere ai tentativi di smantellamento dello stato sociale, per contrastare coloro che vogliono sopprimere i diritti conquistati nel corso di tante lotte e per affermare il diritto alla autodeterminazione.

Non siamo merci

È importante opporsi con fermezza ad ogni forma di sessismo, razzismo e di fondamentalismo religioso, oggi sempre più presenti nella nostra società in diverse forme e

non sempre chiaramente percepibili e identificabili come tali. Noi donne scendiamo nelle strade per dire no alla mercificazione delle nostre vite, della sessualità e del nostro corpo. Per non farci mettere in gabbie dorate vendute – offendendo la nostra intelligenza – come nuove opportunità. Noi donne siamo anche consapevoli che per cambiare il mondo e costruirne uno migliore e più giusto, abbiamo bisogno di buoni compagni di viaggio. Di uomini che condividono un medesimo progetto di società.

Françoise Gehring

TUTTE E TUTTI IN PIAZZA PER DARE UN SEGNALE FORTE

Il gruppo donne dell'USS, costituitosi ufficialmente il primo marzo 2010 e composto dalle rappresentanti delle federazioni sindacali, si schiera a fianco delle donne. E insieme alle donne sarà presente alla manifestazione nazionale prevista a Berna il 13 marzo 2010. In occasione della terza Marcia Mondiale delle Donne, occuperemo strade e piazze, per continuare a lottare e costruire un mondo migliore. Le conquiste sociali e le conquiste delle donne sono oggetto di attacchi frontali da parte delle forze politiche conservatrici che, in nome di un presunto ordine naturale, vagheggiano il ritorno delle donne al ruolo di regine del focolare sottomesse, senza libertà di scegliere. È questa libertà di scelta come



pure il diritto all'autodeterminazione, che le donne devono difendere. E con questo patrimonio continuare a portare avanti altre lotte.

Slogan nazionali

- Le donne non devono pagare i costi della crisi
- L'uguaglianza non è un programma di intrattenimento

- I salari devono finalmente aumentare
- Le donne hanno il diritto di scegliere
- NO all'innalzamento dell'età pensionabile delle donne
- NO ad ogni forma di violenza
- NO agli attacchi allo Stato sociale
- NO alle spinte conservatrici e retrograde

Slogan del gruppo donne USS

- Donne: né oggetti né merci
- Parità adesso
- Salari uguali per tutti
- UDC ai fornelli: donne libere di scegliere.

Il nostro motto

Come donna non ho patria
Come donna la mia patria è il mondo intero.

(Virginia Woolf)

DAL TICINO VERSO BERNA: ANNUNCIARSI

Nel 2010 si terrà la terza edizione della marcia mondiale delle donne. In Svizzera potremo fare sentire la nostra voce sabato 13 marzo 2010 a Berna, dove si terrà una grande manifestazione promossa dall'USS in collaborazione con la Marcia Mondiale delle Donne e sostenuta da numerose altre organizzazioni, tra cui il Gruppo donne dell'USS Ticino. Con il motto «Cambiamo la vita delle donne per cambiare il mondo!» ci mobilitiamo in difesa dei diritti di tutte le donne del mondo e daremo voce a tutte coloro che non hanno possibilità di esprimersi.

Come partecipare:

annunciarsi presso la segreteria del SEV di Bellinzona allo: 091 825 01 15 oppure direttamente a: francoise.gehring@sev-online.ch

Partenze dal Ticino in pullman

per gli orari le/gli iscritte/i verranno informati via SMS.

- Stazione FFS Mendrisio
- Stazione FFS Lugano
- Stazione FFS Bellinzona
- Stazione FFS Locarno
- Stazione FFS Biasca

Nasce ufficialmente l'associazione per continuare l'esperienza sociale, sindacale, politica e culturale cresciuta durante lo sciopero

Le Officine escono dalle mura

È Gianni Frizzo il presidente dell'associazione che intende promuovere e incrementare il patrimonio pubblico costituitosi durante lo sciopero. Appena nata, l'associazione cerca casa, una sede oltre la Pittereria, che resterà un luogo simbolo e di ritrovo. E il 6 marzo a partire dalle 15 grande festa.

«Per fare questo, noi, i lavoratori dell'Officina che hanno partecipato all'esperienza del 2008, abbiamo costituito l'Associazione «Giù le mani dall'Officina»; vorremmo però che con noi vi fossero coloro che ci hanno sostenuto in diversi modi; quelle centinaia e migliaia di persone che hanno visto nella nostra lotta e loro lotta, la speranza di qualcosa di diverso, di una dignità ritrovata della persona, anche nel lavoro, di un segnale di emancipazione sociale e culturale. Ti invitiamo quindi ad aderire

all'associazione, in modo da poter continuare insieme a vivere tutto questo, nell'urgenza di questi tempi difficili». Si conclude con questo appello la risoluzione (vedi riquadro) approvata durante l'assemblea costituente dell'associazione «Giù le mani dalle Officine».

Un patrimonio da conservare

Nelle sue vesti di presidente del giorno, l'ex consigliere di Stato Pietro Martinelli ha più volte sottolineato la forza dirompente di tutta l'esperienza dello sciopero. «Non ho alcun merito nelle battaglie che avete condotto e vinto. La volontà di portare avanti i valori difesi prima, durante e dopo lo sciopero – ha osservato Martinelli – rappresenta un'occasione per conservare un patrimonio pubblico che concerne tutto un cantone. Un cantone spesso litigioso, che ha però saputo seguirvi compatto.» Questa comunanza straordinaria, nel senso etimologico del termine, resta dunque in eredità all'associazione, che sarà presieduta da Gianni Frizzo. Figura carismatica delle

Officine che ama porsi pubblicamente come «primus inter pares», Frizzo ha dichiarato davanti ai giornalisti e alle giornaliste che con la costituzione dell'associazione «le Officine escono dalle mura dell'azienda per essere libere di riabbracciare la popolazione che ha sostenuto la lotta».

La nuova associazione si propone di continuare a difendere le potenzialità dello stabilimento, inserendolo in un progetto più ampio come quello della creazione di un polo tecnologico. «Riunendovi in una associazione, siete diventati il nostro referente ufficiale» ha dichiarato il sindaco della capitale Brenno Martignoni, che ha criticato l'immobilismo del Cantone per quanto concerne il progetto di polo industriale. «Il lavoro è un bene prezioso e un valore. Pertanto – ha ricordato Frizzo – noi faremo di tutto per difendere i posti di lavoro, creare nuove occasioni di impiego edire no alle ristrutturazioni. Abbiamo dimostrato che l'alternativa a queste logiche esiste.»

Françoise Gehring

RISOLUZIONE E APPELLO ALL'ADESIONE

L'esperienza della lotta delle Officine FFS del marzo 2008 ci ha insegnato molto. Innanzitutto che non tutto è come appare a prima vista. Quelle che sembravano misure «inevitabili» (la chiusura di fatto dell'Officina) si sono rivelate assolutamente non necessarie; e quella che era un'azienda che doveva sparire, oggi continua a funzionare, ad assumere, con prospettive di ulteriore sviluppo.

Abbiamo poi imparato (...) che le cose possono cambiare solo se a prendere in mano la situazione sono le persone toccate dai problemi. Nel nostro caso è stato necessario che i lavoratori dell'Officina si organizzassero, si mobilitassero, dicessero un chiaro, tondo e motivato NO alle proposte delle FFS.

Ma il problema dell'Officina è diventato anche un problema di tutta una regione, di una società che chiedeva, e chiede, di non smantellare posti di lavoro, ma di crearli; non di peggiorare le condizioni di lavoro, ma di migliorarle; non di diminuire i salari, ma di mantenerli e migliorarli. La solidarietà popolare (...) ci ha fatto capire che vi è una parte importante della Svizzera italiana, della sua popolazione, che ha ancora speranza in un futuro dignitoso per chi lavora e che è pronta a battersi per questo. Da questa esperienza nasce la nostra decisione di dare seguito all'esperienza della nostra lotta:

- continuando a difendere quello che è l'Officina, potenziandone le attività, inserendole in un progetto più ampio come quello della creazione di un polo tecnologico e industriale nel settore del trasporto
- promuovendo ed estendendo pratiche e riflessioni sindacali democratiche e pluraliste per lo sviluppo di una società solida
- collegando le lotte di una singola azienda, di un singolo gruppo di lavoratori, con le attese, le rivendicazioni, i sogni di tutta una società.

Vogliamo aiutare, sostenere, discutere con tutti coloro che individualmente o collettivamente, nelle aziende o nella società, cercano di muoversi in questa direzione (...)

Votazione federale del 7 marzo sull'abbassamento del tasso di conversione. L'appello del presidente dell'USS

No al furto delle rendite - tutte e tutti alle urne

Imposto dalle grandi compagnie di assicurazione, lo scrutinio sull'abbassamento delle rendite del Secondo pilastro è una tappa importante per il futuro della sicurezza sociale in Svizzera. Le persone con salari medi e bassi – come pure tutti/e gli/le attuali pensionati/e – devono passare alla cassa, una volta in pensione, per pagare vecchi errori di speculazione? Devono forse anche vigilare affinché queste assicurazioni continuino ad intascare i rendimenti di capitali propri – che si situano nuovamente attorno al 10-20% – e affinché ai dirigenti vengano accordati milioni di bonus? La funzione dell'AVS e delle casse pensioni non è prioritariamente quella di assicurare a tutti un tenore di vita decente? Se la risposta è affermativa,



va, è dunque impossibile ridurre le rendite del 10%.

In vista di questa importante votazione, le compagnie di assicurazioni investono ingenti somme di denaro. Ma, contrariamente a ciò che afferma la loro propaganda, questo voto non concerne il prolungamento della speranza di vita, dal momento che quest'ultima è già stata presa in considerazione nella legge attuale. Ma non si tratta neppure di fare pagare ai giovani le rendite degli anziani. Loro hanno infatti già dato il proprio contributo nel corso dei decenni in cui erano nella vita attiva. La volontà di mettere i giovani contro gli anziani significa fare torto ad entrambi (...). È pertanto importante mostrare il cartellino rosso al Consiglio federale e ai partiti politici foraggiati

finanziariamente dalle assicurazioni che ci hanno imposto questa triste votazione. Occorre dare un segnale forte alla Berna federale per farle comprendere che così non si può più andare avanti. Al mondo della finanza – assicurazioni comprese – occorre imporre nuove regole; è pure necessario prendere atto delle conseguenze legate a scelte passate, per evitare che gli abusi di ieri non si riproducano oggi e domani. Dobbiamo rispedire al mittente, cioè agli autori di tutti i piani di smantellamento dello Stato sociale, questo progetto e quelli che verranno in futuro contro l'AVS, l'assicurazione infortuni e l'assicurazione disoccupazione.

Paul Rechsteiner
Presidente dell'USS



» In Romandia, le regolamentazioni collettive godono di una considerazione migliore che in Svizzera tedesca. «

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

Intervista con la vicepresidente Barbara Spalinger sulla giornata internazionale delle donne, ma non solo

«La giornata delle donne fa bene a tutti»

Secondo Barbara Spalinger, le soluzioni vengono elaborate troppo raramente al tavolo delle trattative e il mondo del lavoro tende a escludere sempre più spesso le persone con limitazioni alla capacità lavorativa.

contatto.sev: Questa intervista ha luogo tra la manifestazione contro i licenziamenti antisindacali e la grande manifestazione delle donne. Come vivi questi avvenimenti nella tua attività sindacale al SEV?

Barbara Spalinger: Il mondo dei trasporti pubblici non è certo risparmiato dai licenziamenti antisindacali, né dalla discriminazione delle donne. La nostra attuale prima priorità resta però il risanamento delle casse pensioni, in favore del quale avevamo manifestato lo scorso settembre.

Quali conseguenze ha avuto la crisi economica sul trasporto pubblico?

La crisi ha ulteriormente inasprito i problemi che avevamo già da tempo. È evidente che la mancanza di soldi rende le cose più difficili. Le misure di risparmio della Confederazione porteranno ad una lotta di ripartizione che coinvolgerà in particolare le imprese di trasporto concessionarie (ITC). Ne abbiamo avuto le prime conferme con le recenti trattative salariali.

Gli aumenti salariali 2010 sono quindi stati inferiori degli anni precedenti?

Abbiamo avuto anche singoli risultati molto positivi, che hanno portato ad un quadro sensibilmente migliore di quanto ci aspettavamo. Ci è però stato precisato da più parti che non dobbiamo aspettarci che a

fine anno si ripeterà la stessa cosa. La pressione che abbiamo potuto evitare stavolta potrebbe farsi sentire la prossima.

A inizio anno, la VPT organizza i convegni dei suoi settori, ai quali hai partecipato come dirigente del SEV preposta alle ITC. Che impressioni ne hai ricavato?

Anche i colleghi delle ITC sono molto preoccupati da quanto sta avvenendo alle loro casse pensioni. In questi convegni, abbiamo però affrontato anche altri problemi dell'attività lavorativa

» Vi sono aziende che tentano di trovare l'alternativa a miglior mercato, altre invece che si danno molta pena per trovare una soluzione valida, nella quale iniettano anche molti soldi, dimostrandosi datori di lavoro molto responsabili. «

quotidiana. Per esempio, il convegno del settore bus ha analizzato le sanzioni penali e amministrative a seguito di incidenti e infrazioni della legge sulla circolazione. L'argomento ha suscitato un grande interesse. Al convegno della navigazione abbiamo discusso le condizioni finanziarie in cui queste aziende sono chiamate ad operare. Un economista ha confermato la nostra valutazione, secondo la quale è estremamente difficile gestire con successo l'esercizio e adesso dobbiamo trarre le conclusioni che si impongono.

Hai parlato di casse pensioni. Numerose aziende erano sin qui affiliate all'Ascoop e sono ora confrontate con l'esigenza di passare alla Symova oppure ad un altro istituto.

È evidente che l'esigenza di risanare la cassa pensioni e, eventualmente, di dovervi partecipare finanziariamente non possa che creare malcontenti. I nostri membri sono anche preoccupati e pongono numerose domande sulle cause di questa situazione, alle quali non sempre possiamo rispondere, né siamo in grado di ri-

solvere queste situazioni, che sono chiaramente al di fuori dei nostri margini di influenza. Vi sono aziende che tentano di trovare l'alternativa a miglior mercato, altre invece che si danno molta pena per trovare una soluzione valida, nella quale iniettano anche molti soldi, dimostrandosi datori di lavoro molto responsabili. Le situazioni variano però per ogni azienda. Nel canton Vaud abbiamo una difficoltà supplementare: noi abbiamo sempre preteso che i proprietari partecipassero al risanamento. Il governo can-

tonale ha accolto la nostra richiesta e adesso si trova confrontato con una presa di posizione contraria da parte dell'autorità federale di sorveglianza. Il minimo che si può dire è che questa situazione è politicamente intricata.

» In generale, diventa sempre più raro sedersi ad un tavolo per tentare di risolvere i problemi. «

Dove sono i problemi del momento?

Presso la navigazione del lago Bodanico, gli investitori privati vogliono a tutti i costi ricavare utili e noi dobbiamo lottare per evitare che ciò avvenga a spese del personale. In generale, dobbiamo inoltre constatare che diventa sempre più raro sedersi ad un tavolo per tentare di risolvere i problemi, per difficili che siano. Oggi si fa sempre più spesso capo alle vie legali. Per esempio, alle BLT, dove non abbiamo mai avuto una definizione del luogo di lavoro conforme alle disposizioni di legge. Ciononostante, saremmo stati d'accordo di riprendere l'attuale regolamentazione, leggermente adattata, nel CCL, a patto che quest'ultimo fosse applicato anche al personale retribuito a ore. L'azienda non è stata d'accordo e non ci è rimasto altro da fare che prospettare verifiche da parte dell'ufficio federale dei trasporti.

Ma la richiesta dei sindacati di elaborare CCL quadro non contribuisce all'aumento della burocrazia?

Vi è però una grande differenza tra un contratto collettivo quadro e un contratto normale stabilito da un cantone o dalla Confedera-

zione: il CCL quadro è il frutto di una trattativa e di un accordo tra le parti sociali e se le stesse sono d'accordo può essere modificato. Se invece esso è il frutto di una disposizione statale, vale per tutti e solo in un secondo tempo si pone il problema dell'applicazione e della concretizzazione delle sue norme. I margini sono quindi molto più stretti.

Il contratto quadro del canton Vaud è stato rinnovato l'anno scorso, mentre in altri questo strumento ancora non esiste. Come pensi si possa andare avanti?

Dobbiamo considerare che vi sono anche differenze culturali. Il canton Vaud dispone di un'associazione padronale che segue la tradizione vedese in cui le regolamentazioni collettive godono di una considerazione nettamente migliore che in Svizzera tedesca. Vorrei inoltre sottolineare come nel CCL quadro del canton Vaud abbiamo an-

INTERVISTA

Alexander Engler



Barbara Spalinger ci parla durante la consegna delle firme contro i licenziamenti antisindacali davanti a palazzo federale, manifestazione alla quale ha partecipato tutto il comitato SEV.

che potuto riprendere la norma per limitare i licenziamenti di colleghe e colleghi attivi sul piano sindacale.

Vi sono quindi ancora aziende interessate allo sviluppo di relazioni sociali funzionanti?

Se un'azienda non si ostina a perseguire una linea ideologica, realizza in fretta che vi sono interessi comuni tra le parti sociali. Anche noi vogliamo che un'azienda possa continuare ad esistere, che si possa espandere creando posti di lavoro. Ciò giova ad entrambe le parti, anche se dobbiamo essere consapevoli che di tanto in tanto possono sorgere conflitti e

dobbiamo avere la forza di farvi fronte. Occorre quindi una certa consapevolezza

” La reintegrazione delle persone con limitazioni sul lavoro diventa vieppiù un problema di tutta la società, dalla quale vengono escluse. “

za dei rispettivi ruoli, che spesso manca, in particolare presso le piccole ITC, ma a volte anche presso FFS o BLS.

Tu sei responsabile anche dell'assistenza giuridica del SEV, che è chiamata a trattare sempre più casi. Quali sono i motivi di questo aumento?

Constatiamo come vi siano sempre meno carriere che durano una vita. Le

esigenze poste al personale cambiano, come pure quelle legate all'evoluzione

tecnologica. Dirigenti e dipendenti soffrono sempre più lo stress e ciò porta a licenziamenti precipitosi, che potrebbero essere evitati con un approccio appena un po' più ragionato.

Questo problema non dovrebbe piuttosto essere affrontato nell'ambito delle trattative contrattuali?

Sì, ma è difficile. Riusciamo invece a elaborare spesso

regole valide, come quelle del pagamento dello stipendio durante la malattia,

ma abbiamo sempre più il problema dell'AI, presso la quale crescono le difficoltà di far valere le limitazioni della capacità lavorativa. Quello della reintegrazione di queste persone diventa vieppiù un problema di tutta la società, dalla quale vengono escluse.

Torniamo al punto di partenza: il 13 marzo vi sarà la manifestazione delle donne, preceduta

dalla loro giornata. Per te, penso siano momenti particolari...

Per la giornata delle donne ho chiesto sul mio posto di lavoro a tutti i superiori di offrire un aperitivo alle loro collaboratrici. L'8 marzo ha poi per me un carattere tradizionale: partecipo ad un party al quale sono invitate in particolare giovani donne, che lo rendono sempre molto speciale. Per me è come il 1° maggio o il 1° agosto: ricorrenze un po' folcloristiche di cui potrei anche fare a meno, ma che non guasta comunque festeggiare.

Intervista: Peter Moor/gj



» Spesso vi sono turni di oltre 10 ore tra l'inizio e la fine, alle quali dobbiamo aggiungere anche i tempi di trasferta per recarsi e tornare dal lavoro. «

Daniel Ramaciotti, specialista di ergonomia (pagina 10)

Inchiesta del SEV sulla salute degli autisti sul posto di lavoro

Quando le condizioni di lavoro fanno male

Il SEV ha iniziato un'inchiesta sulla salute degli autisti, i cui primi risultati sono allarmanti: il 51,4% lamenta disagi psichici e conseguenze negative dello stress, a seguito principalmente di periodi di guida troppo lunghi, dell'aumento dell'aggressività dei clienti e degli altri utenti della strada e di posti di guida poco ergonomici.

L'idea di promuovere un questionario che permettesse di raccogliere indicazioni sui principali problemi per la salute sul posto di lavoro è venuta dai responsabili delle sezioni SEV dei trasporti urbani della Svizzera romanda. Il questionario presenta quarantadue domande suddivise in sei capitoli: salu-

te, difficoltà, ergonomia, ambiente di lavoro, stato di salute e dati personali. Per la formulazione delle domande, lo spoglio e l'analisi dei risultati, il SEV si è rivolto a specialisti della medicina del lavoro.

Risultati parziali

L'inchiesta si è sin qui svolta solo in Svizzera romanda,

raccogliendo comunque oltre 600 formulari, di cui 210 sono già stati esaminati. An-

che se parziale, il risultato mostra tendenze chiare, che hanno indotto la direzione

» Questa inchiesta vuole diagnosticare nel modo più preciso possibile lo stato di salute degli autisti di bus sul posto di lavoro e definire azioni sindacali volte a migliorare le loro condizioni di lavoro. «

del SEV a estendere l'inchiesta a tutta la Svizzera (vedi riquadro a pagina 9). Questa inchiesta vuole diagnosticare nel modo più preciso possibile lo stato di salute degli autisti di bus sul posto di lavoro e definire azioni sindacali volte a migliorare le loro condizioni di lavoro.

«QUESTA INCHIESTA È FIGLIA DEI NOSTRI CONTATTI CON I SINDACATI DEGLI ALTRI PAESI»

Johan Pain, membro di comitato del settore Bus – Gatu è uno dei promotori dell'inchiesta «salute e lavoro» per gli autisti di bus.

contatto.sev Come avete avuto l'idea di lanciare questa inchiesta?

Johan Pain: L'idea è nata a seguito

dei contatti che abbiamo con i sindacati degli altri paesi. Nel Gatu, abbiamo contatti regolari con i colleghi dei trasporti pubblici della città di Bologna e con quelli della RATP di Parigi. Entrambi hanno già svolto inchieste molto importanti sulla salute degli autisti di bus.

I primi risultati della vostra inchiesta corrispondono a quelli riscontrati a Bologna o a Parigi?

Sì, ma è anche logico, dato che svolgiamo la stessa professione. A livello psichico, siamo confrontati con le stesse pressioni per il rispetto degli orari, mentre a livello fisico, soffriamo degli stessi dolori, derivanti da dover guidare per periodi molto lunghi.

In Svizzera, vi sono aziende che operano per prevenire lo stress e i dolori all'apparato scheletro-muscolare?

lo non ne conosco. Dove lavoro io, nella regione di Losanna, vi sono stati certo tentativi di ingegnarsi esercizi per rilassarci meglio durante le pause, ma ricordavano più che altro un'operazione di marketing della direzione, per poter affermare che si occupavano della salute dei loro dipendenti.

Personalmente, quali sono i fattori che ti danno maggior disturbo al volante?

Le nostre giornate sono sempre diverse, a dipendenza degli orari, del traffico, delle stagioni. Ma la cosa che mi disturba di più sono le correnti d'aria provenienti dall'apertura delle porte anteriori.

AC/gi

Pausa pipì

Il sistema nervoso degli autisti di bus è messo a dura prova anche dalle pressioni ... sulla vescica. Per questo il 71% di loro ha chiesto che vengano realizzati servizi igienici a tutti i capolinea. Gilbert D'Alessandro, presidente della sezione trasporti urbani di Friburgo, aveva promosso un'azione per sostenere questa richiesta, che aveva poi centrato il suo scopo.

Avere toilettes a disposizione però non basta. Per soddisfare le proprie necessità fisiologiche, occorre anche il tempo che spesso manca, a causa di cantieri sul percorso o della cattiva pianificazione dei turni. Appena arrivati, bisogna ripartire per rispettare l'orario o recuperare il ritardo.



Nel 2005, Gilbert D'Alessandro non aveva esitato a mettersi in posa sul luogo in cui lui e i suoi colleghi spesso cercavano sollievo. Questa foto era stata pubblicata dall'edizione romanda del nostro giornale per denunciare la mancanza di servizi sulla rete delle TPF.

AC



Johan Pain: «Io soffro molto le correnti d'aria provenienti dalla apertura delle porte anteriori.»

DOSSIER



Per svolgere la professione di autisti di bus, occorrono nervi saldi e buone condizioni di lavoro.

Ginevra, aprile 2009

Le ragioni dei disturbi degli autisti

Indipendentemente dall'età, più della metà degli autisti che hanno riempito i 210 questionari sin qui esaminati soffre almeno una volta al mese di problemi derivanti dallo stress e di disturbi muscolari o dello scheletro. Questo dato, paragonato ai risultati dell'inchiesta del Seco «lavoro e salute» condotta nel 2009, dimostra come i disturbi degli autisti di bus sia-

presso gli autisti. Secondo il Seco il 34% delle lavoratrici e dei lavoratori si lamentano di posizioni dolorose o stancanti, contro il 51% degli autisti. Le conseguenze di questi tassi elevati di sofferenza sono molteplici e vengono approfondite dall'inchiesta del SEV: l'81,4% giudica pesante o molto pesante dover guidare quattro ore e oltre un bus. Il 78,6% sopporta male il dover svolgere giornate di lavoro di oltre 10 ore, mentre i

» **Indipendentemente dall'età, più della metà degli autisti che hanno riempito i 210 questionari esaminati soffre almeno una volta al mese di problemi derivanti dallo stress e di disturbi muscolari o dello scheletro.** «

no molto più importanti di quelli della media svizzera. Il rapporto del Seco rileva infatti che il 41% della popolazione attiva soffre di forti tensioni psichiche e nervose da marcate a forti, mentre questa percentuale sale al 41,4%

due terzi si lamentano dell'aggressività dei clienti e degli altri utenti della strada, nonché dell'intensità della circolazione.

Continua a pagina 10

L'inchiesta verrà estesa alla Svizzera tedesca e al Ticino

Lunedì 22 febbraio, una quarantina di autisti di bus hanno partecipato al convegno nazionale del loro settore, svoltosi a Olten (vedi pag. 11). Il segretario sindacale Christian Fankhauser ha esposto i primi risultati dell'inchiesta sulla salute,

che hanno suscitato un profondo interesse nei presenti: «Adesso dobbiamo estendere questa inchiesta anche da noi, perché abbiamo gli stessi problemi. Anche noi siamo al limite con i nostri nervi a causa del traffico sempre più intenso» ha in-

dicato Erich Stocker, autista presso la AAR bus e ferrovia. Un'ulteriore conferma è giunta da Christian Kunz, che lavora alla RBS a Berna: «Anche a Berna, il nostro lavoro viene reso sempre più difficile dalla crescita continua dell'intensità della circolazione stradale.»

Christian Fankhauser ha quindi assicurato che il questionario sarà distribuito durante i prossimi mesi anche alle sezioni ticinesi e della Svizzera tedesca. «Disporremo così di uno strumento per promuovere campagne sindacali in tutta la Svizzera il prossimo autunno, per esempio contro la durata eccessiva dei turni di lavoro» ha indicato il segretario di Losanna.



Christian Fankhauser: Questo modulo è uno strumento di azione sindacale.

Continua dalla pagina 9

Per quanto riguarda il posto di guida, l'87,6% degli autisti giudica fondamentale disporre di una buona ventilazione e di una climatizzazione adeguata, mentre dal punto di vista ergonomico, per il 78% degli autisti è importante la qualità del sedile e della strumentazione.

Vi sono poi state risposte a domande apparentemente banali che hanno però rivelato situazioni di profondo disagio: il 70% ha condannato il comportamento su strada dei ciclisti e il 71% ha chiesto un miglioramento dei servizi igienici ai capolinea. Per finire, va comunque rilevato che il 55% degli autisti sono soddisfatti del proprio lavoro, in particolare a causa della sicurezza dell'impiego e del senso di indipendenza che offre a chi lo svolge.

Alberto Cherubini/Gi

PAROLE DI CONDUCENTE

» Constatato che i giovani conducenti sono più stressati rispetto agli anziani. Ci vogliono 10-15 anni di mestiere per prendere le dovute distanze. Finora sono riuscito a gestire bene il mio stress. Ma mi stanco quando devo guidare più di 4 ore di fila o svolgere turni con una fascia di oltre 10 ore. «

André de Giuli, MBC

» Ciò che pesa nel nostro lavoro è il traffico, sempre più intenso. Abbiamo inoltre seri problemi con i ciclisti che circolano sulle corsie riservate ai bus. Avverto dei dolori alla nuca se devo viaggiare a lungo sui vecchi bus. Altrimenti niente, dimentico il lavoro quando lascio la cabina di guida, riesco a rilassarmi bene; svolgo attività fisica. «

Pierre-Alain Perritaz, TPF

Intervista al professore di ergonomia Daniel Ramaciotti

Un freno al crescente stress con orari meno pesanti

Daniel Ramaciotti è specialista di ergonomia e professore associato all'Università di Neuchâtel. Ha collaborato spesso con il SEV su questioni legate alle condizioni di lavoro dei conducenti di bus.

Quali sono i principali fattori di stress ai quali sono confrontati i conducenti?

Sono tre i problemi che emergono in modo particolare. Innanzitutto quello degli orari atipici (orari di notte e weekend), coniugati in ampiezza con, per esempio, un primo inizio di servizio la mattina, che rappresenta il primo picco di attività; seguono un picco meno importante a mezzogiorno, una lunga pausa nel pomeriggio poi un altro servizio la sera. Siamo dunque facilmente confrontati con durate del tempo di lavoro di 10 ore tra l'inizio e la fine del lavoro, a cui occorre aggiungere il tempo di trasferta tra il proprio domicilio e il posto di lavoro. Tutto ciò genera da un lato problemi familiari e sociali e, d'altro lato, problemi di salute. Questa situazione, legata all'ampiezza dei turni, è riscontrabile anche in ambito ospedaliero con le infermiere, che devono lavorare molto la mattina e la sera, con un buco nel corso del pomeriggio.

Come fare per ottenere orari che siano il più soddisfacenti possibili per gli impiegati?

Molti conducenti non desiderano più giornate con tre entrate in servizio. Preferiscono fasce di servizio più corte. Nel contempo ci so-



Daniel Ramaciotti: «Solitamente gli ultimi arrivati sono confrontati con gli orari peggiori proprio nel momento in cui hanno meno esperienza nel contatto con gli utenti, con la guida del veicolo, ecc.»

no coloro che vogliono evitare i turni di più di 4 ore. Si tratta di problemi molto complessi che sono oggetto di discussione in tutte le compagnie di bus. I conducenti lottano per avere orari più compatti mentre sul fronte della salute, sarebbe meglio lavorare più giorni nel corso dell'anno. Il loro modo di funzionare consiste spesso nel lavorare a regime massimo per prendere successivamente alcuni giorni di congedo.

L'annualizzazione del tempo di lavoro può essere una soluzione?

Si tratta piuttosto di una rivendicazione del padronato. La legge sulla durata del tempo di lavoro, inoltre, lascia relativamente poco margine di manovra quando gli impiegati lavorano a

tempo pieno. Le compagnie hanno effettivamente tendenza ad assumere persone a tempo parziale, mentre i sindacati tendono a contestare questa soluzione.

Quali sono, appunto, i limiti imposti dalle legge sulla durata del tempo di lavoro?

Autorizza, tra un turno e l'altro, un'ampiezza fino a 15 ore in alcuni giorni. I tempi di guida non stop non dovrebbero oltrepassare le 5 ore e la legge prevede anche una pausa di almeno un'ora più o meno verso la metà della giornata lavorativa.

Quali sono le altre due principali fonti di stress?

Intanto l'aumento della circolazione, a cui si aggiunge l'obbligo di rispet-

tare rigorosamente gli orari. Le grandi compagnie di bus sono tutte regolate a livello centrale. Alcune linee, inoltre, comportano un fattore supplementare di stress. Per esempio: una linea molto corta, di 10 minuti di percorrenza, che viene ripetuta 6 volte in un'ora. Anche la guida nel contesto urbano ha il suo peso, ed è più pesante in realtà come Losanna e Ginevra rispetto a Neuchâtel o Friburgo. Un terzo aspetto riguarda quello delle relazioni con gli utenti, che tendono a degradarsi. Lo scuola-bus è particolarmente difficile.

Le condizioni di circolazione possono avere un impatto sullo stress?

Le compagnie lottano per avere delle corsie preferenziali. Un'altra possibilità è di porre un freno allo stress grazie a orari meno pesanti. Ma se si vuole che un bus passi ogni sei minuti, occorre un veicolo in più o prevedere pause pagate più frequenti, ciò che influisce sui costi di gestione.

Quali sono i fattori che spingono le persone ad abbandonare il mestiere?

I conducenti che se ne vanno, partono piuttosto allo inizio. Solitamente gli ultimi arrivati sono confrontati con gli orari peggiori proprio nel momento in cui hanno meno esperienza nel contatto con gli utenti, con la guida del veicolo, ecc. Persino la direzione mette in discussione questo tipo di politica, poiché la formazione di conducente di bus costa caro.

Hélène Koch/frg

Convegni dei settori bus e ferrovia della VPT a Olten

Concorrenza e inasprimento delle leggi

I recenti convegni nazionali dei due settori più grandi della sottofederazione VPT, quello ferroviario e quello dei bus, hanno approfondito aspetti diversi di grande importanza per gli addetti ai lavori. Vi sono però evidentemente anche problemi comuni.

Il primo tra questi è quello delle casse pensioni, per il quale si continua ad attendere l'intervento della Confederazione, che ha chiare responsabilità sulla necessità di risanare l'Ascoop. Nel frattempo, questo processo ha aperto una nuova fase, con diverse aziende che si sono coalizzate per creare una nuova cassa, denominata «Symova», alla quale possono aderire solo imprese che sottoscrivono un espresso impegno a portare il grado di copertura al 100% entro il 2020. «Passare alla Symova può senz'altro essere una soluzione valida» ha indicato ai due convegni la vicepresidente SEV Barbara Spalinger, rivolgendosi un invito a tutti ad approfondire la questione in vista anche della votazione che deve aver luogo per poter cambiare cassa pensioni.

Parare l'attacco allo stato sociale

La questione della cassa pensioni sarà al centro anche della prossima votazione federale di domenica prossima sull'abbassamento del tasso di conversione, per la quale il presidente centrale Kurt Nussbaumer ha invitato a deporre un chiaro NO nella urna. Oltre a essere di fondamentale importanza intrinseca, questa votazione avrà anche una funzione di segnale, in vista dei dibattiti sulle riforme delle istituzioni sociali, per le quali la destra propone una serie di tagli alle prestazioni.

Concorrenza ferroviaria a spese del personale?

Il convegno del settore ferrovie ha poi visto un dibattito sulla deregolamentazione, moderato dal caporedattore di *contatto.sev* Peter Moor, tra

la vicepresidente SEV Barbara Spalinger e il consulente indipendente Walter Finkbohner, vecchia conoscenza del Ticino e membro da quasi 50 anni del SEV. Spalinger ha criticato il ricorso alla concorrenza con il solo intento di comprimere i costi, rischiando di ripercorrere il percorso svolto oltre un secolo fa, sfociato con la nazionalizzazione delle ferrovie, nonché di compromettere il buon funzionamento dell'attuale sistema di trasporti pubblici nazionale, basato su innovazioni molto positive come l'orario cadenzato e le comunità tariffali. Per Finkbohner, a condizione di rispettare i requisiti qualitativi, la concorrenza costituisce comunque un pungolo suscettibile di permettere progressi, per esempio nel trasporto merci, dove la clientela cerca trasporti offerti da un solo attore, vicino alle sue esigenze, rapido e flessibile. Moor lo ha quindi sollecitato a presentare esempi concreti, ottenendo però risposte poco convincenti. La discussione si è quindi spostata sugli aspetti più sindacali, per i quali entrambe le parti hanno riconosciuto l'esigenza di trovare soluzioni «corrette». Qualche preoccupazione è infine stata sollevata in vista dell'apertura della galleria di base del Gottardo, che porterà numerosi cambiamenti «in previsione dei quali il Ticino dovrà darsi una mossa» ha indicato Finkbohner.

Una legge che penalizza gli autisti

Il convegno del settore bus ha invece approfondito la revisione della legge sulla circolazione stradale entrata in vigore nel 2005, invitando l'avvocato Cédric Mizel, del servizio della circolazione del canton Neuchâtel, che ha tenuto una vivace relazione, seguita con grande interesse da tutti i presenti (vedi riquadro), criticando le conseguenze per gli autisti professionisti.

Per tutti l'appuntamento è rinnovato al prossimo anno.



I convegni hanno anche eletto i rispettivi comitati.

Bus (sopra da sin.): Peter Bernet; Johan Pain (presidente); Ernst Rufener; Gilbert D'Alessandro e Vincent Leggiero. Ferrovia: Bernhard Siegenthaler; Bruno Müller; Jean-François Milani (presidente); Calogero Ferruccio Noto (aggiunto) e il segretario SEV Nick Raduner.



4 domande all'avvocato Cédric Mizel sulla nuova LCR

Una legge ingiusta e troppo severa

Contatto.sev: Qual'è la portata di questa riforma della legge sulla circolazione stradale?

Cédric Mizel: La riforma in vigore dal 2005 voleva migliorare la sicurezza stradale agendo su tre assi: il miglioramento della formazione dei giovani conducenti, l'abbassamento del tasso di alcolemia al 0,5‰ (che secondo me dovrebbe essere portato allo 0,1‰ per gli autisti di camion e bus) e l'adozione di sanzioni a cascata per il ritiro della patente. Quest'ultimo non è inoltre più unicamente una conseguenza della gravità dell'infrazione, ma anche dal potenziale di messa in pericolo, la cui definizione è piuttosto poco precisa.

Perché è così critico sullo inasprimento delle sanzioni?

Perché priva l'autorità amministrativa della facoltà di valutare la situazione tenendo conto, per esempio che un autista è rimasto vittima di circostanze sfortunate dopo 20 anni di buona condotta. Il nuovo

diritto prevede infatti una tariffa schematica e vincolante, che giunge oltretutto molto rapidamente al ritiro della patente.



Secondo lei, la nuova legge penalizza i professionisti?

Senza dubbio. Il tribunale federale si è del resto riferito ai lavori del legislatore, durante i quali il Nazionale aveva respinto le proposte del Consiglio degli Stati, statuendo che la legge dovesse valere per tutti, indi-

pendentemente se si è un conducente che percorre 5000 chilometri o un professionista che ne percorre 100000 all'anno. Ne consegue che i professionisti, anche per le situazioni strane o d'emergenza che devono affrontare con la possibilità di commettere infrazioni, sono molto più esposti al rischio di incorrere in queste sanzioni a cascata.

Vi sono differenze di applicazione della nuova legge tra i cantoni?

In teoria no, in quanto il margine di apprezzamento è minimo. Vi sono però cantoni che mettono l'accento sul rispetto dei limiti di velocità, altri invece sulla lotta all'alcool al volante e ciò può portare a differenze minime. Anche il diverso grado di sviluppo dei trasporti pubblici può portare ad una maggiore o minore sensibilità nei confronti di un ritiro della patente.

Alberto Cherubini/Gi

in piena salute



Dalla drogheria la vostra qualità di vita

Consigli per la salute dalla vostra drogheria

STANCHEZZA E CONCENTRAZIONE In forma verso la primavera

Stanchezza e concentrazione

Il termine «concentrazione» viene dall'latino «concentra» e significa «unito in un punto». Si tratta quindi della focalizzazione volontaria dell'attenzione su un'attività particolare, sulla conquista di un obiettivo o sull'esecuzione di un determinato compito. La concentrazione necessita di uno sforzo intellettuale e diminuisce lentamente. Si pensa quindi che la concentrazione sia la facoltà di mantenere un certo livello d'attenzione per un periodo relativamente lungo. La definizione del termine «stanchezza» è evidente: si tratta di uno stato di malore fisico e psichico provocato da uno sforzo, da una malattia o da mancanza di sonno.

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

La stanchezza ci indica che qualcosa non funziona.

State attenti a questi segnali e adottate le giuste misure:

- I pasti leggeri ricchi di vitamina C (frutta e verdura) e soprattutto le erbe fresche sono efficaci contro la stanchezza primaverile. L'aglio orsino e il dente di leone, ad esempio, stimolano l'organismo, rafforzano la circolazione e migliorano l'irrigazione sanguigna.
- E' importante bere sufficientemente – da 1,5 a 2,5 l al giorno. Le tisane di foglie di betulla, di dente di leone e di ortica sono particolarmente raccomandate. L'alcool invece affatica.
- La mancanza d'esercizio fisico ci rende fiacchi. Fate quindi regolarmente dello sport, se possibile all'aria aperta e alla luce naturale.
- Cercate di rilassarvi prima di andare a dormire e assicuratevi di avere sufficienti ore di sonno.
- Anche una malattia o gli effetti collaterali di alcuni medicinali possono provocare uno stato di affaticamento. Parlatene con il vostro medico.

Ecco cosa può migliorare la capacità di concentrazione:

- Gli aminoacidi essenziali: sono importanti per i processi metabolici che avvengono nel nostro cervello. Li troviamo in particolare nelle uova, nelle patate e nella carne.
- Alcuni principi attivi e alcuni medicinali d'origine vegetale hanno effetti positivi sulla memoria e sulla concentrazione. In particolare il ginkgo, l'acido folico, la gelatina reale e il ginseng. Chiedete consiglio al vostro droghiere.



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%

BUONO

Symfonel forte

Contiene un estratto speciale di foglie di ginkgo (Ginkgo biloba). E' utilizzato in caso di disturbi come la mancanza di concentrazione e di memoria, di vertigini e di stanchezza provocati da problemi di circolazione sanguigna cerebrale (concernenti il cervello) dovuti all'età.

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

20% all'acquisto di una confezione di Symfonel forte nella vostra drogheria.
Valido fino al 31 marzo 2010.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.



20%

BUONO

Tonikum D

Fortificante contenente 9 vitamine, ferro, l'aminoacido valina e ginseng. E' indicato in caso di fatica mentale e fisica, di stanchezza cronica, di mancanza di concentrazione e in generale per un organismo indebolito e in caso di convalescenza.

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

20% all'acquisto di un prodotto della gamma Tonikum D nella vostra drogheria.
Valido fino al 31 marzo 2010.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.

■ Lavori Sezione Ticino

Preavviso assemblea primaverile

Giovedì 1° aprile
ore 18.00 – Giubiasco
Ristorante Camoghé

Ospite Giorgio Tuti,
presidente SEV.

Riservate la data!
Vi attendiamo numerosi.

Sul prossimo numero
di *contatto.sev* l'ordine del
giorno completo.

*La Presidente
Barbara Marcionetti*

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Preannuncio raduno primaverile

Giovedì 22 aprile
al Saliciolo Tenero

Ritrovo e pranzo all'azienda
agricola «Saliciolo» a Tenero,
con la speranza di una nu-

merosa partecipazione. Det-
tagli seguiranno nelle pros-
sime edizioni del giornale.

Il comitato PV Ticino e Moesano

■ PV Vallese – www.sev-pv.ch/wallis-valais

Assemblea generale

Lunedì 15 marzo, ore
10.30 a Martigny

L'assemblea si svolgerà alla
Sala comunale in via Rue des
Petits-Epineys con l'ordine
del giorno tradizionale e la
nomina di un membro sup-
plente della commissione di
gestione dell'Alto Vallese.

Ospite: Bernard Demierre,
vice-presidente centrale
SEV-PV. Vi preghiamo di
annunciarvi per il pranzo in
comune. Aperitivo offerto.
Maggiori info e annuncio
al n. tel. 027 306 49 38 o
079 567 83 38, Alfred Imhof,
presidente sezionale.

Frédy Imhof

■ VPT Servizi Ferroviari – elvetino – DB AutoZug Zürich – CityNightLine

RailGourmino swissAlps – DB Reise&Touristik – Tel. (0041) 079 461 05 37; Email: c.f.noto@bluewin.ch

Assemblee e permanenza a Domodossola

10 marzo: assemblea
del personale elvetino Bri-
ga/Domodossola, a Domo-
dossola, presso il Dopolavoro
ferroviario, ore 17.30.

17 marzo: assemblea
del personale elvetino Basi-
lea, Bahnhofrestaurant, sala
Tokyo, ore 17.00.

23 marzo: assemblea
del personale elvetino Berna
(depositi Berna, Friburgo,
Bienne, Interlaken, Lucerna),
Bollwerk 4 (stazione SBB), ore
17.00.

25 marzo: assemblea
del personale elvetino Zurigo
(depositi Zurigo, Lucerna,
San Gallo, R'horn, Coira), ri-

storante del personale SBB
Oase, ore 18.00. Discute-
remo sui più importanti pro-
blemi sul lavoro e del rappor-
to d'impiego. Non mancate
di partecipare! Ulteriori as-
semblee seguono.

Annunciamo anche **l'aper-
tura di un nostro ufficio
a Domodossola** per garan-
tire tutte le prestazioni sinda-
cali (tutele relative al rappor-
to di lavoro) e di patronato,
sia per quanto riguarda l'am-
ministrazione svizzera che
per quella italiana. Perma-
nenza aperta in via speri-
mentale per un periodo di tre

mesi (marzo – maggio) a di-
sposizione di tutti gli iscritti
SEV, dei lavoratori della re-
gione impiegati per imprese
svizzere attive nel settore dei
trasporti (ferrovie, ristorazio-
ne, impianti turistici), e ai
lavoratori frontalieri in gene-
rale.

Dove: Dopolavoro ferrovia-
rio FS (100 m sulla destra del-
la stazione). Presenza ogni se-
condo mercoledì del mese,
dalle 14 alle 18. **Date:** 10 e
24 marzo, 14 e 28 aprile, 12 e
26 maggio.

Il presidente Calogero F. Noto

A SPROPOSITO DI ...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

METEMPSICOSI

Non so se avete mai sentito parlare di Morey Bernstein. Era un ricco commerciante americano appassionato di ipnosi, i cui esperimenti di regressione subliminale suscitarono un autentico delirio collettivo, sul finire degli anni '50. Bernstein, infatti, non si accontentava dei soliti numeri da baraccone che fanno fare gli ipnotizzatori alle loro vittime. Aveva uno scopo «scientifico», lui: far retrocedere negli anni le persone, affinché ritrovassero la memoria della loro infanzia, raccontando episodi molto lontani nel tempo e ormai dimenticati. All'inizio non era però mai riuscito a spingersi oltre ad una certa età. Finché una sera non gli capitò una donna che, sotto ipnosi, cominciò a parlare come una bambina, poi si mise ad emettere vagiti come un neonato e infine smise di parlare, assumendo sul divano una posizione fetale come se fosse ritornata nel grembo materno. Bernstein, sconcertato, continuò la seduta ipnotica, sperando di poter interpellare in qualche modo ancora la donna e, con sua somma sorpresa, lei smise la posizione fetale, incrociando le braccia come una persona appena morta. Dopo qualche interminabile minuto, riacquistò l'uso della parola e, con un'altra voce, dichiarò di essere un'altra persona, vissuta in Irlanda sul finire del XVIII secolo. Raccontò per filo e per segno tutta una serie impressionante di particolari anagrafici e geografici, che apparentemente la donna del Colorado non poteva conoscere, soprattutto perché parlava di un posto dove sicuramente non era mai stata (almeno di persona) e di un'epoca molto antecedente la sua vita attuale. La notizia arrivò all'orecchio della stampa e alcuni giornalisti furono inviati sull'isola a fare delle indagini. Non fu possibile accertare se una donna con quel nome e cognome fosse davvero esistita, anche perché le registrazioni anagrafiche di quel tempo non erano precise e puntuali come adesso. Tuttavia la maggior parte dei dettagli e dei racconti che la signora aveva fatto sotto ipnosi sembravano corrispondere alla realtà. Non solo, ma in seguito alla pubblicazione della notizia, svariate persone nel vecchio e nel nuovo mondo dichiararono di essere in qualche modo imparentate con quella donna vissuta in Irlanda due secoli prima. Donna che affermò, sotto ipnosi, di essere morta cadendo dalle scale e, a quanto pare, di essersi in seguito reincarnata nella vittima dell'esperimento di regressione ipnotica di Bernstein. Riferì anche di aver assistito al proprio funerale e alla propria sepoltura come da una specie di limbo «dove non si provava né piacere né dolore e da dove si poteva vedere tutto quanto accadeva nel mondo». Fatto sta che la divulgazione del risultato straordinario di questa esperienza, sconvolse l'America, scatenando la moda delle sedute ipnotiche regressive, della serie: «Venite a rivivere il vostro passato. Scoprite il vostro «io» della vita precedente.» Un ipnotizzatore fece pubblicare persino questo annuncio: «Per soli 25 \$ saprete tutto delle vostre esistenze anteriori. Non c'è neanche bisogno che veniate di persona: fatevi ipnotizzare per telefono!» Ma questa delirante corsa ai ricordi della metempsicosi ebbe un epilogo tragico, quando un giovanotto si sparò una fucilata al mento, lasciando ai genitori il seguente biglietto di addio: «Voglio andare a vedere di persona come funziona questa faccenda della reincarnazione.»

I NOSTRI MORTI

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

Baranzini Anna	78 anni	Quartino
Casada Dante	86 anni	Biasca
Fovini Alda	85 anni	Biasca
Longhi Antonietta	82 anni	Mairengo
Marioni Maria	85 anni	Viganello
Mascetti Angelo	80 anni	Vacallo
Moor Carlo	95 anni	Bellinzona
Toschini Antonio	61 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

Colpi di diritto

Risarcimento per le conseguenze morali di un'aggressione

Per ottenerlo occorrono condizioni ben precise

Avere ragione non basta; bisogna anche ottenerla. Questa massima ha trovato nuova applicazione per un collega, per il quale l'assistenza giuridica SEV è intervenuta per fargli avere quanto gli spettava.

Un accompagnatore treno è stato aggredito da un viaggiatore mentre stava controllando i biglietti. Ha ricevuto un pugno in faccia ed è stato sbattuto a terra, riportando ferite al volto e alla vertebre cervicali che lo hanno reso inabile al lavoro per alcune settimane. Il datore di lavoro ha fatto il necessario per denunciare il fatto e l'aggressore è in seguito stato condannato. All'agente treno è stato promesso un indennizzo. Per ottenerlo, l'assistenza giuridica del SEV ha però dovuto rivolgersi all'aiuto alle vittime, dato che l'aggressore era nullatenente.

Dal 2008, le vie di fatto nei confronti del personale dei trasporti pubblici viene considerato un delitto perseguibile d'ufficio. In altre parole, fanno parte di quei delitti considerati tanto gravi da indurre le autorità a investigare immediatamente dopo esserne giunti a conoscenza.

I delitti perseguibili su denuncia vengono invece perseguiti solo se è la vittima stessa a presentare una denuncia penale. Nel nostro caso, questa prassi significa che spetta al datore di lavoro dare il via al procedimento, segnalando le aggressioni. Ciò comporta anche una maggior tutela dei diretti interessati, dei quali viene raccolto e riportato agli atti solo l'indirizzo sul posto di lavoro, invece di quello privato. Gli interessati dovranno tuttavia sottoporsi ad eventuali interrogatori dal parte della polizia. Il procedimento può durare abbastanza a lungo. La durezza della condanna dipende, oltre che dal tipo di aggressione, anche da numerosi altri fattori, quali per esempio i precedenti dell'aggressore. In questa fase, colleghe e colleghi possono in ogni modo contare sul sostegno del SEV e dei suoi avvocati di fiducia, nonché sulle organizzazioni di aiuto alle vittime, che possono fornire consulenze.

Spese di cura a carico della SUVA

Normalmente, le spese di cura vengono assunte dalla Suva o dalla cassa malati. L'aiuto alle vittime può però intervenire anche in questo campo, come pure per la copertu-

ra di spese per un legale. La situazione cambia invece se il tribunale riconosce un indennizzo per i disagi che la vittima ha dovuto subire a livello psichico. Il diritto ad un simile indennizzo sussiste solo nei casi in cui la vittima ha subito conseguenze molto gravi o in presenza di circostanze particolari. Esso deve essere in linea di principio pagato dal colpevole. Se non è in grado di farlo, a causa di debiti precedenti o poiché nullatenente, l'avente diritto può rivolgersi all'aiuto alle vittime per chiedere che assuma il risarcimento.

L'aiuto alle vittime offre sostegno alle vittime di delitti in Svizzera, avvenuti sul lavoro o nella vita privata ed è anche a disposizione dei parenti. Le sue prestazioni vanno dalla consulenza, l'aiuto e il sostegno finanziario, nonché un'assistenza adeguata dal punto di vista medico, psicologico sociale, materiale e giuridico. Questo aiuto è prestato dai cantoni. Il sito internet www.aiuto-alle-vittime.ch dà diverse indicazioni sulla procedura da seguire. Il suo scopo è prevenire che le vittime di delitti vengano ulteriormente traumatizzate dalle conseguenze del delitto e dalle procedure legali che vi fanno seguito.

Il team di assistenza giuridica e gli avvocati del SEV collaborano in caso di necessità anche con l'aiuto alle vittime. Nel caso del nostro collega accompagnatore treno, è così stato possibile ottenere il versamento del risarcimento.

team assistenza giuridica SEV

In memoria di Fabio Solcà

Ha suscitato sgomento e cordoglio la prematura scomparsa di Fabio Solcà, persona molto nota ai dipendenti FFS in Ticino.

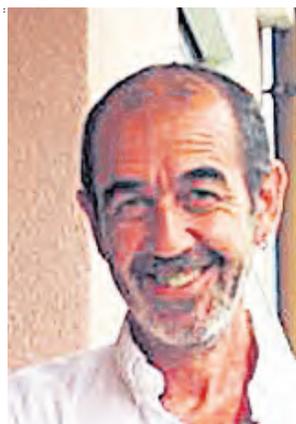
Nato nel 1955, Fabio Solcà è entrato alle FFS nel 1972, svolgendo l'apprendistato di dirigente d'esercizio.

In seguito, ha lavorato in numerosi settori, servizi e stazioni, prima di ricoprire la funzione di sostituto alla segreteria di Chiasso smistamento, dove si è segnalato per la sua intraprendenza, che l'aveva portato a creare anche una squadra di artigiani attiva nella manutenzione degli stabili.

Proprio quest'ultima attività l'aveva portato alla divisione immobili a Bellinzona,

presso la quale ha potuto sfruttare le sue indubbe capacità.

Persona schietta e estremamente dinamica, Fabio si è sempre fatto apprezzare per



la sua onestà d'animo e chiarezza, che rendeva facile la ricerca di soluzioni ai vari problemi che si affrontavano con lui.

Ha messo a disposizione queste qualità anche a molti enti e associazioni, dal patriziato al gruppo di carnevale, sua grande passione, passando per il municipio e al consiglio comunale di Castel San Pietro, dove risiedeva.

Fabio ha aderito al SEV praticamente da subito, seguendone l'attività e collaborando numerose volte nell'ambito delle sue funzioni.

Lascia la moglie Carmen e i figli Tiziano e Marco, ai quali giungano anche le condoglianze del SEV e della segretariato ticinese. Gi

«DENTRO LA CRONACA»

A CURA DI GADDO MELANI

Danni collaterali e morti

Sia con il guerrafondaio George Dabliu Bush, sia con il Nobel per la pace Barack Hussein Obama, la sorte per i civili afgani appare ugualmente segnata: per un gran numero la prospettiva è quella di trasformarsi in «danni collaterali». Esattamente come era successo e succede tutt'ora in Iraq. Ed esattamente come in Iraq, anche in Afghanistan i terroristi suicidi, i kamikaze, contribuiscono a mietere vittime fra la popolazione, le cui finalità e la cui appartenenza politico-religiosa non risultano sempre chiare, nonostante le rivendicazioni delle diverse fazioni della guerriglia talebana o qaedeista.

Gli assassini in divisa a stelle e strisce, o in quelle nazionali degli altri Paesi della NATO, provenendo da nazioni «civili», quando le vittime innocenti sono numerose, si scusano per l'errore e magari promettono anche un'inchiesta, così come la chiede il domestico locale, il presidente Hamid Karzai. I kamikaze non si scusano: essi rivendicano il diritto di morire uccidendo in nome della libertà dall'invasore straniero.

Va da sé che le scuse non zittiscono le proteste né placano l'odio montante, che aumenta i consensi verso le forze talebane.

L'ultima strage (al momento in cui scrivo ...) compiuta dall'aviazione americana è stata quella di domenica 21 febbraio. Un elicottero ha preso di mira un convoglio di auto sulle quali viaggiavano alcune decine di profughi in fuga dalla guerra nella provincia di Uruzgan, sconvolta dall'offensiva Mushtararak («Insieme») dei marine, lanciata a metà febbraio. I morti sono stati più di trenta, in gran parte donne e bambini.

All'indomani, è stato un kamikaze a uccidere una quindicina di persone in un attentato compiuto nell'Afghanistan orientale durante una cerimonia governativa.

Nel 2009, secondo i dati ufficiali della missione ONU a Kabul, i morti civili sono stati 2142, di cui 2/3 attribuibili agli attentati suicidi e il rimanente agli americani e all'esercito governativo. Di questo ultimo terzo, oltre il 60% ha perso la vita a causa dei bombardamenti e dei mitragliamenti aerei.

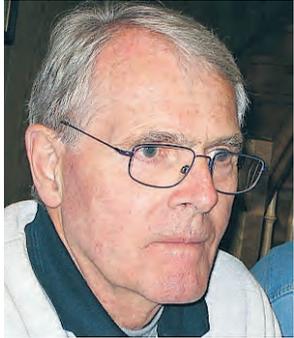
Ovviamente si tratta di cifre non verificabili, ma si può essere certi di un fatto: che i numeri sono errati per difetto. Questo perché non sarà certo l'ONU a gonfiare le cifre delle vittime innocenti della «guerra umanitaria» e poi perché, come ormai ampiamente accertato, quando vengono annunciate le uccisioni di talebani, capita in realtà si tratti di civili. Per mostrarli come combattenti nemici è sufficiente porre accanto ai cadaveri qualche fucile. Si tratta di una tattica usata in modo particolare dalle truppe governative, ma non disdegnata dai reparti americani che operano al loro fianco.

Ma né le stragi di innocenti, né le perdite fra i ranghi militari della NATO sollevano proteste di un certo rilievo nell'opinione pubblica dei paesi belligeranti. Anche se in Europa qualche segnale in questa direzione comincia a farsi vedere, come in Olanda dove si è aperta la crisi di governo per il rifiuto dei socialisti di proseguire la missione. Stando ai sondaggi, in tutti i Paesi europei la maggioranza dei cittadini è contraria alla guerra.

Ma ora, parola di d'Alema, per vincere la sfida, gli «alleati» devono impegnarsi a ... conquistare il cuore degli afgani.

Mezza giornata o tutto il giorno in Appenzello

Jakobsbad–Gontenbad–Appenzell – o viceversa



Walter Ringli, 77 anni di Herisau, capotreno in pensione della ex Bodensee-Toggenburg e presidente del gruppo pensionati VPT-SOB Ost, propone una gita in Appenzello Interno.

Il giro inizia circa 6 km ad ovest di Appenzello, a Jakobsbad. Ci si arriva con la Appenzeller Bahn (AB) da Gossau o da Herisau, via Urnäsch. Ci troviamo in una valle d'alta quota, libera da

nebbie, che d'estate offre, oltre a molti percorsi pedestri, una pista di bob e un parco avventura. D'inverno questi impianti sono chiusi, ma in compenso funzionano gli ski-lift. La funivia che porta sul Kronberg, dove il ristorante è aperto tutto l'anno. Da lassù, in caso di bel tempo si gode un panorama da sogno (il viaggio di andata e ritorno con abbonamento a ½ prezzo costa 14 franchi).

Dai bagni terapeutici ...

Il percorso prosegue da Jakobsbad attraverso il Gontner Hochmoor, di fronte alle tipiche colline appenzellesi e in circa un'ora e mezzo si arriva a Gontenbad. D'estate, è invitante percorrere anche una tratta a piedi nudi, per sentire sulla pelle l'erba, l'acqua dei ruscelli, la ghiaia e l'asfalto, magari lavandosi i piedi a metà percorso alla stazione Kneipp e immergere le braccia nelle fontane di Gontenbad. Lì si può pure rilassare tutto il corpo con il bagno nella palude naturale.

Gontenbad è conosciuto sin dal 1576 per i suoi bagni e i medici attribuivano alle sue acque ferruginose poteri terapeutici per dolori alle membra, infertilità e ogni sorta di affezioni interne.

... all'acqua minerale

Con lo sviluppo dei trasporti, nel 19.mo secolo sono state realizzate eleganti strutture di cura. Nel 1930, quando la pratica dei bagni già stava declinando, il nonno dell'attuale titolare della sorgente minerale Gontenbad (Goba) iniziò a imbottigliare e a vendere l'acqua della sorgente. Nel 1999, Gabriela Manser ha ripreso l'azienda da suo padre, ampliando l'offerta di bevande e raddoppiando così la produzione nel lasso di cinque anni e guadagnando nel 2005 il premio Veuve Cliquot, quale imprenditrice dell'anno. La Goba si può visitare da aprile ad ottobre ogni giovedì alle 10.00 per circa un'ora. Per gruppi da 10 a 30 persone si possono concordare anche



altri orari (annunciarsi allo 071 794 11 19). Da Gontenbad si raggiunge Appenzello in circa un'ora a piedi, su sentieri ben marcati, oppure con la AB in pochi minuti.

Artigiani e case variopinte

Molto bella è la visita del capoluogo del semicantone di Appenzello Interno, con le sue case di legno variopinte, risalenti al 16.mo secolo. Nella vecchia Weissbadstrasse si trovano le

botteghe di molti artigiani, come fabbricanti di stufe o tornitori, mentre nel municipio vi è un museo delle tradizioni popolari. L'ultima domenica di aprile sulla piazza della Landsgemeinde si svolgono le elezioni cantonali.

I treni della AB circolano a cadenza semi-oraria verso S. Gallo, raggiunta in 46 minuti. Si può pure partire da lì e visitare Appenzello, prima di iniziare la gita.

INFO

CHIUSURA SEGRETARIATI

Vi preghiamo di prendere nota che il nostro segretariato di Bellinzona rimane regolarmente chiuso il lunedì mattina e martedì mattina per varie attività, tra cui la produzione del quindicinale contatto.sev. Mercoledì 10 marzo il segretariato di Chiasso sarà aperto solo il pomeriggio. Vi ringraziamo per la comprensione.

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, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Hélène Koch, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona; contatto@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:

SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

Pubblicità: Kretz AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Prestampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG)

La prossima edizione di contatto.sev apparirà il 18 marzo. Il termine di chiusura per le pagine sezionali e le inserzioni è l'11 marzo alle 10.00.

I DISAGI DEGLI AUTISTI DI BUS ... SECONDO PELLET (VEDI PAGINE 8-10)



Grazie alla fiducia dimostrata dai suoi colleghi, Barbara Marcionetti ha assunto il suo ruolo di presidente motivata

«Presente e disponibile»

È il motto di Barbara Marcionetti, prima presidente donna della sezione Lavori in Ticino. Essere all'ascolto degli altri è una delle sue priorità.

Alta, bionda, con tanti riccioli ribelli. Barbara Marcionetti, ovvero la forza tranquilla, è molto schietta e diretta nel suo modo di parlare. Ma la sua franchezza è avvolta in modi garbati, misurati. Finiti gli studi e trascorso un periodo in Germania per perfezionare la lingua, ha colto una opportunità di lavoro che le ha permesso di restare in Ticino: segretaria amministrativa presso il settore Lavori delle FFS, che in Ticino occupa più di duecento persone. «Lavorare in un'azienda nazionale come quella delle FFS, è molto interessante e stimolante. Il mio ruolo, inoltre, mi mette a diretto contatto con la gente.» Nelle sue vesti di segretaria amministrativa, infatti, assicura un servizio rivolto principalmente al personale.

«Mi occupo, per esempio, di mutazioni, di dati personali, del controllo dei tempi di lavoro. Concretamente – spiega Barbara Marcionetti a *contatto.sev* – ciò significa tutte le questioni legate al contratto collettivo di lavoro. Tra

le mie mansioni, anche l'allestimento di statistiche, di contabilità e di assistenza assicurativa. Il mio, insomma, è un lavoro molto variato.» Puntigliosa, precisa, rigorosa ma pronta allo ascolto, Barbara afferma di porre sullo stesso piano diritti e doveri.

Che cosa ti ha spinto ad assumere la presidenza della sezione ticinese dei Lavori, settore prettamente maschile?

Senso sociale

«È stato un passaggio forse naturale, dal momento che per tre anni ho assunto la responsabilità del segretariato della sezione. Questa esperienza mi ha permesso di valutare come conciliare questo compito con i miei altri impegni professionali e privati. Ho dunque accettato l'invito dei colleghi consapevole del carico di lavoro che mi attende. Del resto io sono fatta così: quando decido di assumermi un impegno, ci credo e vado fino in fondo. La fiducia che i col-

leghi hanno riposto in me per questo incarico, rappresenta indubbiamente un grande stimolo.»

Come vedi il tuo ruolo?
«Come una sorta di file rouge, poiché in parte assicura una certa continuità con il mio lavoro. Ciò che mi sta particolarmente a cuore è poter continuare a lavorare con il personale e per il personale. In altri modi e con altre funzioni, certo, ma sempre per i colleghi e le colleghe.»

Insomma sei sempre attenta agli altri? «Sì, fa parte del mio carattere. Il mio motto potrebbe essere: «Presente e disponibile». Nel lavoro sindacale si rispecchia in parte il mio impegno sociale.»

Impegno sindacale

Parliamo appunto di sindacato, per te che cosa significa far parte di questo mondo? «Significa prima di tutto essere al servizio degli altri, essere attenta ai loro diritti, ai loro bisogni, alle loro difficoltà. Come collega che lavora con queste persone da vent'anni e che le conosce bene per aver lavorato su tutta la tratta, desidero portare le mie conoscenze e le mie esperienze al servizio di una causa comune. Il sindacato mi permette di riunire sotto un unico tetto lavoro e socialità.»



Barbara Marcionetti senza peli sulla lingua, ma molto diplomatica: «Il maschilismo non esiste soltanto in ferrovia. La risposta migliore ad atteggiamenti «macho», è farsi rispettare in modo fermo e deciso.»

Ma quale è il tuo approccio?
«Cerco di essere molto diplomatica, di mediare e di costruire dei ponti per facilitare il dialogo e il confronto con il datore di lavoro. Sono determinata, ma non drastica per cui non cerco il conflitto. Per prima cosa occorre sempre cercare di trovare delle soluzioni comuni.»

“ Cerco di essere molto diplomatica, di mediare e di costruire dei ponti per facilitare il dialogo e il confronto con il datore di lavoro ”

Nessuna paura dei macho

E come donna? Quanto è difficile lavorare in un mondo molto maschile e maschilista come quello della ferrovia? «Onestamente io non ho riscontrato problemi particolari per il fatto di essere donna. Credo che la difficoltà si misuri soprattutto nel settore dove si lavora e, probabilmente, nel modo in cui ci si pone. Io ho semplicemente cercato di essere me stessa, di trasmettere il mio modo di essere e di portare in primo piano non tanto il fatto di essere donna, bensì le mie competenze, le mie conoscenze il mio spirito di collaborazione. Una cosa è certa: non possiamo obbligare

gli altri ad adattarsi a noi, le relazioni sono bilaterali.»

Sei molto sicura di te, Barbara ... una tipetta tosta. Sorridendo risponde: «Nella mia famiglia l'impronta maschile è piuttosto presente. Mio padre ha lavorato per anni in un arsenale militare e io ho svolto il mio apprendistato in un'analogia

struttura. Insomma mi sono abituata presto a confrontarmi con un mondo maschile e gerarchico.» Barbara desidera però sottolineare un aspetto: «Il maschilismo non esiste solo in ferrovia. E la risposta migliore ad atteggiamenti macho, è farsi rispettare in modo fermo e deciso.» Fermezza e determinazione sono e saranno qualità più che mai necessarie, visto i problemi che colpiscono la Divisione Infrastruttura, come i piani di riorganizzazione Overhead e Infra 2014. Progetti che rischiano di essere particolarmente indigesti per lavoratori e lavoratrici.

Françoise Gehring

BIO

Barbara Marcionetti è nata nel 1971. Lavora alle FFS dal 1992 ed è affiliata al SEV da una decina d'anni. È sposata con Mauro (nella foto con lei), anch'egli dipendente delle ferrovie. Abita a Riazzino e lavora a

Giubiasco come segretaria amministrativa del settore Lavori. Ama tantissimo leggere: dai gialli ai classici della letteratura anglosassone, come Oscar Wilde e le sorelle Brontë. È molto interessata all'epoca celtica. Ha viaggiato molto per il mondo e in Argentina ha vissuto un periodo di volontariato in quartieri sfavoriti. Molto sensibile alla dimensione sociale, come volontaria accompagna i malati a Lourdes nel quadro del pellegrinaggio diocesano. Le piace stare a contatto con la natura, passeggiare, fare trekking e andare in mountain bike.

