

BLS in crisi

Problemi alle BLS: manifestazione del SEV davanti al Parlamento bernese.

Pagina 3



Conferenza CCL

La conferenza CCL del 12 settembre ha messo al centro delle discussioni il prepensionamento e il sistema salariale ToCo. Vedi piattaforma www.yammer.com.

Pagina 4



Intervista

Il geologo Michel Jaboyedoff illustra la relazione tra territorio e infrastruttura ferroviaria.

Pagine 6 e 7

Oltre cinquemila lavoratori e lavoratrici in piazza a Berna: «La politica smetta di fare lo struzzo»

«L'industria siamo noi»

Un buon Contratto collettivo di lavoro per il settore MEM, salari minimi obbligatori e una vera politica industriale: ecco le rivendicazioni sulla Piazza federale.

È stata la più imponente manifestazione dell'industria degli ultimi anni. Dalla piazza è stato così lanciato un segnale chiaro alla politica e al mondo economico: non ci sono solo gli interessi a corto termine delle banche, bensì una piazza industriale in

pericolo che deve essere salvata. «La politica deve smettere di fare lo struzzo». Anche il SEV ha fatto sentire la propria voce, perché è pure interessato a questa lotta.

a pagina 5



Piazza federale gremita per una piazza industriale e un'occupazione forte in Svizzera.

EDITORIALE

FFS Cargo tenta ancora una volta di risanarsi, con i progetti «costi strutturali» e «rete». Il SEV aveva espresso una certa comprensione per gli scopi del primo, mentre si era battuto contro la chiusura di 150 punti di carico prevista dal secondo, raccogliendo firme, tessendo alleanze, promuovendo iniziative politiche e contatti con le autorità cantonali e con i clienti.

»Basta con i palliativi!«

Philipp Hadorn, responsabile di FFS Cargo al SEV

Il Consiglio federale ha però avallato i piani precipitosi di Cargo, nonostante la discussione politica sugli obiettivi di trasferimento e sull'offerta di base del trasporto merci interno venga lanciata solo ora. Dal canto loro, le FFS lasciano un ampio margine alla propria filiale, obbligandola persino ad agire in questo senso. Ciò che lascia a desiderare in questo progetto è anche la sua applicazione. Improvvisamente, il numero di collaboratori interessati aumenta da 200 a 250 e vi sono stati casi in cui dirigenti sotto pressione, non hanno trovato niente di meglio da fare che partire in ferie dopo aver trasmesso le cattive notizie, non senza prendersi «la cura» di rimettere agli interessati una lista di «indirizzi importanti» tra i quali figura anche il telefono amico 143. Sono situazioni intollerabili. FFS Cargo deve invece offrire ai suoi collaboratori e alle sue collaboratrici valide alternative ed elaborare per i suoi clienti soluzioni interessanti per rilanciare anche il volume dei trasporti. Basta con i palliativi!

OFFICINE DI BELLINZONA: CENTRO DI COMPETENZE

C'è un futuro per le Officine di Bellinzona. Nel corso di una serata pubblica molto seguita, il titolare dello studio di fattibilità Christian Vitta, lo ha illustrato in grandi linee. Sarà importante la capacità del centro di competenze di trovare una propria collocazione nelle possibili attività che dovrebbero basarsi sui punti di forza delle Officine, integrati e completati con le capacità e le competenze di tutti gli altri attori.

a pagina 2

Ecco come i macchinisti vengono seguiti

Tragedie sui binari



Togliersi la vita buttandosi sotto un treno. Una realtà con cui i macchinisti sono purtroppo confrontati. Ogni settimana, vi sono in media due o tre persone che si tolgono la vita gettandosi sotto un treno. Oltre a questi, vi sono anche infortuni che le ferrovie raggruppano sotto il

titolo di «incidenti a persone». Una realtà drammatica, dal punto di vista umano e dell'esercizio ferroviario, che abbiamo illustrato raccogliendo i pareri di alcuni colleghi di specialisti dell'assistenza psicologica.

alle pagine 8, 9 e 10

IN BREVE

LÖTSCHBERG:
GLI EFFETTI
SUL TURISMO

■ Dall'apertura della galleria di base del Lötschberg nel 2007, in Vallese è aumentato sia il turismo giornaliero che quello su più giorni. L'apertura ha inoltre contribuito a una crescita dinamica nell'agglomerato di Briga-Visp-Naters. I temuti svantaggi per la Kandertal sono invece minimi. È quanto emerge da uno studio commissionato dalla Confederazione e dai cantoni di Berna e del Vallese, che conferma quanto dimostrato anche dall'esperienza, ovvero che le nuove infrastrutture di trasporto non invertono le tendenze esistenti, ma piuttosto le rafforzano.

OROLOGIO FFS
COPIATO DA APPLE

■ Il celebre orologio ferroviario, quello con la lancetta dei secondi rossa a forma di paletta da capostazione, piace molto alla Apple, tanto che l'ha utilizzato – senza autorizzazione – nel suo nuovo iPad. Ora le FFS, uniche ad avere i diritti di commercializzazione, intendono chiedere un risarcimento al colosso di Cupertino. Il portavoce delle Ferrovie federali Christian Ginsig ha affermato di essere contento che Apple abbia utilizzato l'orologio ferroviario svizzero: «Ciò dimostra una volta di più che si tratta di un oggetto di design». Ginsig ha poi però precisato che le FFS contatteranno Apple con lo scopo di ottenere un giusto risarcimento. L'orologio ferroviario svizzero venne concepito nel 1944 dall'ingegnere zurighese Hans Hilfiker, conosciuto in Ticino per aver trascorso parte della vecchiaia a Gordevio. La caratteristica principale dell'orologio è la famosa lancetta rossa, introdotta nel 1955.

PROGRAMMA SIF

■ Nell'ambito del programma «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria» (SIF) il Consiglio federale ha approvato la seconda convenzione tra la Confederazione e le FFS. Essa permetterà di realizzare un'ulteriore serie di opere, la maggiore delle quali sarà la galleria dell'Eppeberg tra Olten e Aarau.

Serata informativa sullo studio di fattibilità per un centro di competenze attorno alle Officine di Bellinzona

Verso una fondazione

Settimana scorsa, la ditta di consulenze BDO ha illustrato gli sviluppi dello studio di fattibilità per un centro di competenze.

La prima constatazione è che l'interesse pubblico attorno alle Officine è ben lungi dallo scemare. Erano infatti oltre un centinaio le persone che hanno dato seguito all'invito dell'associazione «Giù le mani dall'Officine» per un aggiornamento sul centro di competenze.

Buone prospettive

La serata è stata introdotta da Gianni Frizzo nelle vesti di presidente dell'associazione, che ha ripercorso brevemente

te tutto l'iter che ha condotto il Consiglio di Stato ad affidare alla ditta di consulenze BDO di Lugano il mandato per uno studio di fattibilità per il centro di competenze.

A riferire del lavoro svolto è stato il direttore della BDO, il gran consigliere e sindaco di Sant'Antonino Christian Vitta, che ha parlato di un clima costruttivo del gruppo di accompagnamento. Lo studio, infatti, coinvolge già in questa fase numerosi attori che potrebbero poi essere interessati da un centro di competenze, quali aziende private, associazioni regionali di sviluppo, cantone e le stesse FFS, oltre ai rappresentanti del personale. Fondamentale per gli autori

dello studio è la capacità del centro di competenze di trovare una propria collocazione nelle possibili attività che dovrebbero basarsi sui punti di forza delle Officine, integrati e completati con le capacità e le competenze di tutti gli altri attori.

Trovare una forma giuridica

Per farlo occorre una forma giuridica che sappia coinvolgere in misura adeguata tutte le parti, ma che lasci alla struttura la necessaria capacità operativa per rispondere con prontezza alle sollecitazioni del mercato. L'idea che si va delineando è quella della creazione di una fondazione, con un consiglio composto dai rappresentanti delle

parti che coordinando le attività sui progetti.

Allargare le attività

Un altro punto delicato è la collocazione del centro nei confronti delle FFS, che continueranno ad avere un ruolo di fondamentale importanza, come cliente e come proprietarie delle Officine, ma che dovrebbero nel contempo lasciare alla fondazione un margine di manovra più ampio rispetto ad oggi.

Vitta ha illustrato come le stesse FFS stiano portando avanti due progetti di analisi sulle stesse Officine. Il primo, denominato «Lago» sta analizzando il potenziale delle attuali attività, mentre il secondo, detto «Area», vuole verificare il potenziale dal profilo immobiliare. Questi progetti dovrebbero terminare nello stesso periodo dello studio sul centro di competenze ed è pertanto possibile che le conclusioni possano essere integrate nello stesso.

Resta quindi una questione da seguire con grande attenzione.

Pietro Gianolli



La presentazione di Christian Vitta (al centro) è stata seguita con molto interesse da un'ampia platea.

L'iniziativa delle Alpi ha sottolineato le inadempienze della legge sul trasferimento

Per i camion siamo già nel 2013

Secondo la legge, i mezzi pesanti che attraversano le Alpi svizzere su strada dovrebbero essere al massimo un milione all'anno. L'Iniziativa delle Alpi ha tenuto a ricordare pubblicamente che tale limite è già stato raggiunto venerdì scorso. Quindi, delle due l'una: o da questo giorno, per quanto riguarda il traffico pesante, siamo nell'illegalità, oppure si è giunti a fine anno. Ironicamente, ha scelto la seconda ipotesi, festeggiando con un brindisi questo San Silvestro anticipato. Ma la realtà è evidentemente un'altra.



gi L'ultimo autocarro dell'anno ha simbolicamente valicato le Alpi per raggiungere Piazza Manzoni a Lugano.

Il SEV mette in guardia il parlamento bernese sul pericolo di tagli

Limoni già spremuti!

I nuovi risparmi imposti alle BLS si faranno a detrimento delle prestazioni e non delle condizioni di lavoro del personale, già spremuto come un limone.

Dal profilo finanziario le BLS non scoppiano di salute. La maggioranza borghese del Parlamento cantonale è la principale responsabile di questa delicata situazione finanziaria, che mette sotto pressione il Consiglio di Stato del canton Berna e la direzione delle BLS.

Martedì 11 settembre, alcuni militanti del SEV hanno manifestato davanti al Gran consiglio di Berna per esprimere il loro disaccordo contro la politica di restrizioni budgetarie. Il volantino distribuito parlava chiaro: *Die Zitronen ist ausgepresst* (il limone è spremuto)! La consigliera di Stato socialista Barbara Egger-Jenzer, direttrice del Dipartimento lavori pubblici, trasporti e energia, ha accolto con piacere la delegazione del SEV, che ha avuto modo di ringraziare per l'appoggio ricevuto. L'esecutivo bernese, infatti, è a maggioranza rosso-verde, mentre nel legislativo prevale la destra. Barbara Egger-Jenzer è pertanto costretta ad implementare una politica dettata dai borghesi. Alla fine dello scorso mese di marzo la maggioranza di destra del Gran Consiglio aveva votato per le BLS misure di risparmio dell'ordine di 12 milioni di franchi per l'anno 2012 e 50 milioni nel periodo dal 2013 al 2015.

I vertici delle BLS hanno motivato questa politica di austerità perché confrontata con «un certo numero di sfide finanziarie, in modo particolare per far fronte agli investimenti volti a rispondere alla domanda in crescita; una parte degli investimenti concerne il nuovo materiale rotabile».

Per il SEV un fatto è palese: il personale delle BLS non deve pagare il conto di questa austerità finanziaria, come ha dichiarato il segretario sindacale Jérôme Hayoz, titolare del dossier per il SEV: «Il



Jérôme Hayoz (responsabile dossier BLS) e Giorgio Tuti al fronte.



All'estrema destra Gilbert d'Alessandro, presidente nazionale VPT.

personale ha già dato molto negli ultimi anni e ha pure contribuito ad aumentare in modo sensibile la produttività. Quest'anno, inoltre, subisce già la legge dei risparmi: l'assunzione di nuovo personale è stata bloccata e le ore supplementari sono state soppresse».

Il SEV ha pure messo chiaramente in guardia i poteri pubblici: un reale risparmio potrà essere fatto solo riducendo le prestazioni. Una

decisione di questo tipo è totalmente nelle mani del canton Berna che, in veste di proprietario, è responsabile della situazione che si è venuta a creare nell'azienda. «Le maggiori prestazioni, che le BLS vogliono fornire in particolare nel traffico ferroviario regionale – conclude Hayoz – devono essere a carico dello Stato. I risparmi non possono essere conseguiti a spese del personale.»

Ff/mg

PER LA BLS CALANO GLI UTILI MA AUMENTANO I PASSEGGERI

La società di trasporti BLS ha visto il risultato del gruppo calare del 38% a 2,9 milioni di franchi nel primo semestre 2012 rispetto all'anno precedente. Responsabile della situazione, vista la crescita dei passeggeri, è l'aumento dei costi. Le cifre nere sono state raggiunte solo grazie ai risultati positivi delle filiali BLS Netz e Busland, scrive la società in un comunicato odierno. Le operazioni di aumento dell'efficienza, annunciate in aprile, non sono state applicate con la rapidità sperata. I ricavi operativi sono cresciuti dell'1,6% a 455,6 milioni di franchi, con spese in aumento dell'1,5% a 440 milioni. Nonostante un aumento dei passeggeri, il risultato è stato meno brillante dell'anno scorso. Rispetto al 2011, BLS ha infatti trasportato 449,8 milioni di persone (+5,8%) nel settore ferroviario e 271 000 (+9,7%) nel ramo della navigazione. Una diminuzione del 14,1% si è invece riscontrata nel trasporto merci. Il motivo è la difficile situazione dell'Europa così come i lavori effettuati sull'asse del Sempione, si spiega nella nota. Il trasporto delle auto ha registrato un calo del 5,7%. *Comunicato BLS*

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Crisi a cascata

I sondaggi succedono ai sondaggi per mostrare l'una e l'altra cosa. 67% della gente è convinta che l'Unione europea va piuttosto nella direzione sbagliata. E quale sarebbe quella giusta? Il Figaro pubblica un'indagine secondo la quale coloro che hanno votato il 20 settembre 1992 il Trattato di Maastricht, sceglierebbero oggi il no nella misura del 64%. Non solo. Queste stesse persone (45%) giudicano che l'euro è stato piuttosto un intoppo di fronte alla crisi, mentre erano solo il 34% a pensarlo nel 2010. Operai e professioni intermedie sono i più forti oppositori all'euro. Stessa cosa e supereggii stessi valori euroscettici anche in Germania.

I sondaggi, si sa, valgono per quel che valgono, ma un fatto oggettivo nuovo si aggiunge a questo pessimismo dilagante: la Commissione europea ha dichiarato di voler denunciare la BCE e il suo presidente Mario Draghi qualora trasgredissero il loro mandato, acquisendo senza limiti obbligazioni di Stati in difficoltà.

Anche le crisi succedono alle crisi, quelle del debito in particolare, che ora scendono di almeno uno o due gradini per coinvolgere amministrazioni locali, regioni, province, città, oramai tutte coinvolte in un deficit colossale, esattamente come i loro rispettivi governi centrali. Dalla Spagna alla Cina, passando per gli Stati Uniti o l'Italia, questi sottolivelli amministrativi sono a volte addirittura usati come stratagemmi per allentare le tensioni e i tagli budgetari a livello europeo per scaricarli al gradino inferiore. La Regione Sicilia ha presentato le dimissioni proprio perché obbligata ad approvvigionarsi sui mercati finanziari a causa dei tagli imposti da Roma. Non sono certamente buone prospettive o il segno di qualcosa che si sta per risolvere. Ci sono per queste crisi a cascata cause da rimuovere? E quali? Ancora una volta il tutto è da far risalire all'immensa frattura sociale provocata in questi anni dal liberismo senza freni.

È notorio che le risorse pubbliche sono state alimentate nel passato dal costante aumento dei salari e dai gettiti fiscali, così come si sono nutrite le assicurazioni sociali. Oggi tutto questo è minacciato dalla diminuzione dei salari reali, da un gettito fiscale sempre più tirato, che tiene poco conto dei profitti privati, da richieste sempre più impellenti alla spesa pubblica (per strade, traffico, ordine pubblico, depurazione, ambiente, scuola, sanità e molto altro ancora). Forse sarebbe proprio il caso di rivedere certi parametri, di addossare certe spese al privato, o a coloro perlomeno che le provocano. È forse giunto il momento di abbandonare le rigidità stabilite a Maastricht e fare in modo che la ricchezza prodotta (perché i rispettivi PIL nazionali continuano comunque ad aumentare) sia di nuovo meglio ridistribuita per ridare agli enti pubblici le risorse necessarie per operare senza debiti.



Conferenza del CCL lo scorso 12 settembre a Berna

Riflettori sul prepensionamento



I/e circa 145 delegati/e della Conferenza CCL FFS/FFS Cargo hanno fatto conoscenza con la nuova piattaforma internet di discussione yammer.com

Al centro delle discussioni il prepensionamento e il sistema salariale ToCo.

Agli oltre cento delegati e delegate provenienti da tutta la Svizzera, è stato presentato un nuovo strumento di lavoro per facilitare lo scambio di opinioni e valutazioni sui temi sindacali: si tratta di una piattaforma internet, che nell'impostazione ricorda Facebook, ma che è riservata solo ai/dei delegati/e della Conferenza CCL. Grazie a questo sistema saranno possibili discussioni online e condivisione di documenti. «Discutere è molto importante, non solo su una piattaforma web, ma soprattutto nelle sezioni e nelle sottofederazioni, tra colleghe e colleghi. Sono queste voci che dovete rappresentare alla Conferenza CCL» ha sottolineato il vicepresidente del SEV Manuel Avallone.

I delegati sono tornati sul

tema del prepensionamento, le cui discussioni erano state avviate il 9 maggio scorso. All'inizio del mese di settembre alcuni rappresentanti delle FFS e del sindacato hanno avuto un primo contatto nell'ambito di un gruppo di lavoro. Per i negoziati veri e propri il SEV deve ricevere un preciso mandato dalla Conferenza CCL, che deve ancora chinarsi sui vari modelli di prepensionamento e sull'identità professionale (tutte o solo alcune categorie?) dei possibili beneficiari.

I/e delegati/e hanno convenuto che:

- il lavoro e i posti di lavoro devono essere pensati in modo tale da permettere a tutti, in linea di principio, di lavorare fino alla normale età della pensione;
- tutti i/e dipendenti delle FFS devono poter andare in pensione fondamentalmente in buona salute.

Oggi non tutti possono permettersi di andare in pen-

sione prima. Un manovratore ha ricordato che in quelle professioni dove il lavoro fisico è particolarmente duro, molte/i colleghe/i con problemi alla schiena o all'anca, ritardano il più possibile il pensionamento a causa della scarsità dei loro averi di cassa pensione, che non consente un prepensionamento volontario.

Ma anche le altre categorie si sono fatte sentire, soprattutto chi lavora a turni; sul lungo periodo le pressioni possono pesare sulla salute in modo tale da ammalarsi prima di raggiungere la normale età della pensione; anche in questi casi si continua a lavorare per motivi finanziari...

«Abbiamo bisogno di modelli di pensionamento flessibile accessibili a tutti, coloro che fanno viepiù fatica a far fronte alle crescenti esigenze del posto di lavoro», ha sintetizzato la presidente centrale della SBV Elisabeth Jacchini. Gli elevati costi di prepensio-

namento hanno indotto ad esprimere una distinzione tra varie funzioni a seconda del carico di lavoro fisico e psicologico. Come buona soluzione

ne è stata menzionato il «modello di carriera», in base a cui la carriera professionale è pianificata dall'inizio presentando funzioni altamente stressanti in giovane età per poi diventare meno onerosa e permettere di giungere così l'età normale del pensionamento. In questa direzione ci si muove anche per il pensionamento parziale. Prima che la Conferenza CCL definisca i modelli da valutare e i rispettivi ambiti, è necessario un ampio dibattito tra i membri del sindacato. Per Giorgio Tuti, presidente del SEV, è comunque chiaro «che un pagamento unilaterale sulle spalle dei/delle dipendenti non può entrare in linea di conto». *Fi*

RICORSI TOCO, SITUAZIONE

Il SEV ha inoltrato ricorsi collettivi contro Toco per circa 1300 collaboratori. 1000 hanno nel frattempo ricevuto una decisione. Queste sono state verificate dal SEV e trasmesse alle persone interessate con le raccomandazioni per o contro un ricorso alla classificazione nel sistema salariale operata dalle FFS, basate sulla valutazione delle possibilità di successo. Finora circa 700 interessati hanno seguito le raccomandazioni del SEV, mentre circa 60 hanno optato per un ricorso. Per alcune categorie la procedura è ancora *in itinere*. E l'evasione dei ricorsi dei singoli membri potrebbe durare ancora parecchi mesi. Nel settore Telecom, per esempio, le FFS hanno accolto le richieste di correzione. Dove però non sono state trovate soluzioni soddisfacenti, per il SEV diventa difficile imboccare la via legale. Dove è necessario, si farà capo a strumenti sindacali. Il nuovo esperto dei salari del SEV, Daniel Froidevaux, ha spiegato che complessivamente le caratteristiche tipiche del lavoro in ferrovia – come il lavoro irregolare, le specifiche formazioni e competenze così importanti per la sicurezza (per esempio precisione e affidabilità) – sono meno considerate nel sistema salariale rispetto a competenze nel campo della comunicazione e della leadership. *Fi*

L'infrastruttura ferroviaria sulla linea Basilea-San Gottardo-Chiasso deve essere ampliata per favorire il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Il Consiglio federale ha proposto lo stanziamento di 940 milioni di franchi in modo da rendere possibile il trasporto di semirimorchi con una sagoma di carico di quattro metri.

Il progetto – che prevede di finanziare anche lavori in Italia per 230 milioni – è in consultazione per tre mesi. Questi lavori permetteranno il transito anche in Ticino dei treni passeggeri a due piani.

Il Consiglio federale vuole migliorare il trasferimento dalla strada alla ferrovia

Un miliardo per la linea del Gottardo

Gli interventi maggiori riguardano la costruzione della nuova galleria del Bözberg, nel canton Argovia. Tra Basilea e Chiasso e sulla linea di Luino (I) fino a Ranzo (I) si dovranno ampliare diverse gallerie e adeguare pensiline, linee di contatto, impianti segnalatici e sovrappassaggi. La sagoma dei nuovi tunnel di base del San Gottardo e del

Ceneri è invece già sufficiente. I provvedimenti comprendono il prefinanziamento di strutture di accesso in Italia, per un totale di 230 milioni.

Senza continuità sul versante italiano le misure di ampliamento decise per la Svizzera non potranno fornire tutti i benefici previsti, rileva il Consiglio federale in

una nota stampa.

Per questa ragione, il Governo ha deciso di prefinanziare i lavori di ampliamento lungo le tratte Chiasso-Milano e lungo la parte italiana della linea di Luino tra Ranzo e Gallarate, come richiesto dal parlamento. Intende inoltre stipulare con il Ministero italiano dei trasporti una dichiarazione d'intenti

per aumentare la capacità nei terminali dell'area di Milano. Il governo prevede di attingere i mezzi finanziari indispensabili dal fondo per la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP) e, dal 2017, dal fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (FlnFer). Attualmente, «le risorse disponibili sono appena sufficienti» per coprire anche questi nuovi interventi

comunicato

All'appello dei sindacati hanno risposto più di cinquemila persone

Tutti in piazza per l'industria

Non li ha fermati la pioggia, non li ha fermati la crisi. I lavoratori dell'industria, sostenuti da colleghe e colleghi di altri settori, sono scesi in piazza sabato 22 settembre a Berna. I manifestanti hanno rivendicato un rafforzamento del contratto collettivo di lavoro (CCL), salari minimi obbligatori e una politica industriale vera.

Ore 13: le prime bandiere sventolano sulla Schützenmatten. Un po' di colore in una giornata grigia e fredda. I primi saluti, i primi appelli al megafono e poi il piazzale si riempie, minuto dopo minuto. La manifestazione, che aveva come slogan «l'industria siamo noi» è stata la più importante organizzata da decenni in Svizzera, hanno fatto notare i sindacati UNIA, SEV, syndicom e APC (Associazione del personale della Confederazione). Con questa prova di compattezza e di



I dipendenti degli stabilimenti industriali FFS hanno interesse a sposare la causa di un'industria forte.



Werner Schwarzer, presidente nazionale TS ha fatto sentire la voce del SEV in Piazza federale.

mobilitazione, i manifestanti hanno inviato un segnale forte ai datori di lavoro, alla vigilia dei negoziati per il rinnovo – all'inizio di novembre – del contratto collettivo di lavoro dell'industria metalmeccanica. I sindacati chiedono alla Banca nazionale un cambiamento di rotta nella politica monetaria, portando almeno a 1,40 il tasso di cambio franco/euro. A nome di UNIA Corrado Pardini ha chiesto «che il Consiglio fe-

derale dia più importanza alle prospettive a lungo termine per la piazza industriale elvetica, piuttosto che agli interessi a breve termine delle banche. La politica deve smetterla di fare lo struzzo e puntare su una riconversione ecosociale del settore». Werner Schwarzer, presidente centrale della sottofederazione TS del SEV, ha pure sottolineato il ruolo del CCL dell'industria meccanica, elettrotecnica e metallurgica nel settore dei trasporti pubblici: «Il raggiungimento di un buon CCL MEM, è importantissimo anche per noi degli stabilimenti industriali



Oltre cinquemila per rivendicare un buon CCL nel settore industriale

delle FFS. Senza di esso nelle prossime trattative con le FFS dovremo anche noi fare i conti con peggioramenti nelle condizioni di lavoro». Niklaus Dähler, di syndicom, ha denunciato gli attacchi padronali contro l'industria gra-

fica e degli imballaggi. Un appello al rafforzamento della piazza industriale e dello sviluppo economico è venuto infine dalla consigliera nazionale socialista Maria Roth-Bernasconi.

frg/com

Progetto Rete di FFS Cargo: il comportamento dell'azienda è inaccettabile per il SEV

La ristrutturazione costerà 250 impieghi

FFS Cargo deve informare correttamente e concedere sufficiente tempo agli interessati per la ricerca di un nuovo posto di lavoro.

Con stupore e disappunto, la delegazione SEV nella commissione di accompagnamento per la riorganizzazione di Cargo del 7 settembre ha appreso che il progetto Rete per il traffico a carri completi comporta ora la soppressione di posti di lavoro che tocca 250 collaboratori e collaboratrici, ossia 50 in più di quanto comunicato in precedenza. Questo successivo supplemento di riduzione di personale è inaccettabile e tale da compromettere la

fiducia nella direzione dell'azienda. In caso di ristrutturazioni che comportano la soppressione di posti di lavoro, una comunicazione aperta, corretta e tempestiva è della massima importanza.

Questo vale soprattutto per il personale sul terreno, dal quale il SEV ha ricevuto echi che dimostrano come non sia stato il caso; la comunicazione è infatti avvenuta in una forma molto problematica.

Il SEV si aspetta da FFS Cargo che faccia tutto il possibile, affinché tutti i dipendenti coinvolti ritrovino un posto adeguato. In particolare, ad essi va concesso sufficiente tempo, per potersi annunciare per un posto libero.

Un termine di 14 giorni per l'allestimento e l'inoltro della documentazione necessaria per il concorso, come sembra sia stato ventilato in certi casi, è assolutamente insufficiente. Un vero e proprio insulto per collaboratori e collaboratrici che da anni non hanno più fatto un concorso!

Non mettere i giovani contro gli anziani!

È buona cosa permettere a chi ha concluso l'apprendistato di mantenere il proprio posto per un anno, per fare esperienza, ma non deve andare a scapito dei collaboratori anziani. Coloro che perdono il posto di lavoro in seguito al progetto Rete non possono essere sostituiti, di

fatto, con giovani al termine della formazione, che guadagnano molto meno. Cargo deve prevedere nuovi posti di lavoro per questi giovani, la cui permanenza in azienda è molto positiva. In linea di principio, collaboratori anziani formati in base alla

concezione precedente, non possono essere fagocitati da giovani formati recentemente. Ne potrebbe derivare un conflitto generazionale, con conseguenze imprevedibili.

SEV

RACCOMANDAZIONE AGLI INTERESSATI

- Tutti i collaboratori e tutte le collaboratrici hanno diritto ad un colloquio sul loro avvenire professionale. Possono essere accompagnati/e da un rappresentante del SEV o della CoPe.
- **Non firmare direttamente nessuna proposta.** Ognuno ha diritto a un tempo di riflessione. In caso di dubbio contattare il **SEV prima di firmare.** Firmare un documento che certifichi che si è venuti a conoscenza della situazione, non è problematico. Ma **firmare uno di consenso**, impegna la persona che lo fa.



» Il massiccio del San Gottardo è un vero e proprio Emmental, in particolare a causa delle fortificazioni create dall'esercito, che presumibilmente aumentano il rischio di cadute della roccia e di frane. «

Michel Jaboyedoff, geologo

Michel Jaboyedoff, professore alla facoltà di Scienze della terra e dell'ambiente all'Università di Losanna

«L'intervento dell'uomo sulla natura fa correre maggiori rischi rispetto al riscaldamento climatico»

In Svizzera, le principali linee ferroviarie sono generalmente ben costruite e ben protette per resistere ai pericoli naturali. Tuttavia, la crescente occupazione del suolo e l'innalzamento del riscaldamento climatico globale aumentano i rischi di pericoli naturali. Il professor Michel Jaboyedoff, 50 anni, specializzato nella gestione dei rischi ambientali, ha condotto diversi studi scientifici su questi fenomeni di alterazione e di degrado del nostro ambiente naturale.

contatto.sev: Quali sono i pericoli naturali che minacciano le linee ferroviarie nel nostro Paese?

Michel Jaboyedoff: Come qualsiasi costruzione, la rete ferroviaria svizzera è minacciata dai pericoli naturali: frane, smottamenti, inondazioni, erosione, per non parlare di tempeste e valanghe... Ma vorrei subito precisare che le ferrovie svizzere sono soggette a importanti misure di tutela e di sicurezza. Il rischio è ridotto al minimo. Le FFS e il

loro servizio «pericoli naturali» è molto efficiente. Le ferrovie di montagna sono naturalmente più esposte. Si snodano su zone ad alto rischio e su pendii spesso molto ripidi.

Che ne è della pericolosità sismica?

In Svizzera, la possibilità che l'infrastruttura ferroviaria sia direttamente danneggiata da un terremoto, è assai limitata. Per contro, ciò che potrebbe accadere, è che siano le frane e/o gli

smottamenti causati da un terremoto ad avere un impatto sui binari.

Le montagne continuano a muoversi? Se è davvero così, ciò rappresenta un pericolo naturale?

Dal punto di vista geologico, le Alpi svizzere sono «montagne giovani» che non si muovono più molto rispetto ad altri rilievi montagnosi. Per contro costituiscono una barriera per le perturbazioni atmosferiche, che inducono un rischio di

forte e lunghe precipitazioni capaci di causare inondazioni e movimenti di versante, come nel 2005 nella Svizzera centrale.

Lei dice che le linee ferroviarie principali sono ben protette, ma la recente frana di Gurtellen sulla linea del San Gottardo e lo smottamento di terreno nel giugno 2010 a Flamatt, tra Berna e Friburgo, hanno fortemente perturbato il traffico ferroviario.

In termini di rischi naturali, il rischio zero non esiste. A Gurtellen, la caduta del materiale roccioso si è verificata quando i lavoratori stavano cercando di pulire la parete. Occorre attendere l'esito delle indagini per determinare se vi è stata una responsabilità umana nella frana. In ogni caso, il massiccio del San Gottardo è un vero e proprio Emmental, in particolare a causa delle fortificazioni create dall'esercito, che presumibilmente aumentano il rischio di cadute della roccia e di frane.

Che cosa intende? Vuol dire che è stato l'intervento dell'essere umano ad essere responsabile delle frane che si verificano sulla linea del San Gottardo?

In parte sì, e non solo al Gottardo. Le costruzioni di strade e di edifici in zone di pendenza causano concentrazioni di acqua che possono a loro volta causare smottamenti di terreno. Semplicemente ci sono più spesso delle frane dove l'attività umana favorisce le concentrazioni di acqua. Oggi si stima che oltre la metà delle frane registrate in Svizzera siano generate dall'uomo.

Quali sono i principali rischi naturali causati dal riscaldamento climatico globale?

I corsi d'acqua conosceranno forti piene che potranno provocare gravi inondazioni. E questi stessi corsi d'acqua sperimenteranno anche periodi di basso flusso, che andranno di pari passo con la siccità. Giornate estive particolarmente calde provocano già ora lo scioglimento del permafrost, il ghiaccio che cementa le zone alte delle Alpi. Succederà che i corsi d'acqua evacueranno questo materiale molto resistente, dal momento che prima era ghiacciato. Questo potrà persino creare dighe e inondazioni. Sono certo che l'intervento diretto degli esseri umani

LA STAZIONE DI ZURIGO MINACCIATA?

Prima di confluire nella Limmat, la Sihl è stata canalizzata sotto i binari della stazione ferroviaria FFS di Zurigo (vedi foto sotto scattata nel 2008 durante i lavori contro l'espansione della stazione della metropolitana).

Questa infrastruttura non è tuttavia sufficiente per proteggersi contro una piena centennale.

Le autorità del cantone e della Confederazione stanno studiando misure di protezione. L'Ufficio federale dell'ambiente afferma che la zona della stazione centrale di Zurigo, «è il sito svizzero minacciato con la più alta concentrazione di beni materiali».

L'istituzione cantonale zurighese di assicurazione degli edifici ritiene che «i danni in caso di eventi estremi potrebbe raggiungere dai 3 ai 5 miliardi di franchi, di cui il 10% nel settore della stazione».

Una valutazione che non tiene conto delle potenziali vittime, né dei costi di un'interruzione dell'esercizio delle reti FFS e ZV. AC



INTERVISTA



Michel Jaboyedoff è nato l'8 febbraio 1962 a Losanna. Diplomato in geologia, è titolare anche di una licenza in fisica. Ha creato la Fondazione Quanterra (Centro internazionale sui pericoli naturali e i rischi nelle aree montagnose).

sulla natura comporta più rischi rispetto al riscaldamento climatico globale.

Quali misure di protezione vengono prese per limitare i costi dei futuri danni?

Nel nostro Paese, la densità della popolazione aumenta come il valore degli immo-

dell'osservazione del terreno, della pianificazione del territorio e della comunicazione alla popolazione. Inoltre, una buona gestione integrata del rischio dovrebbe tenere conto degli aspetti legati alla ricostruzione delle zone distrutte.

» Nel nostro Paese ogni anno si investe circa 2,5 miliardi di franchi per proteggerci dai rischi naturali. Se una zona è a rischio, non bisogna soccombere agli interessi dei promotori immobiliari, né delle autorità locali, disposte a rilasciare un permesso di costruzione alla cieca. «

bili e dei beni. In caso di calamità naturale, l'entità dei danni aumenta. È per questo che si tende verso una gestione integrata del rischio per ridurre al minimo costi e danni.

Vale a dire?

Non è sufficiente costruire strutture di protezione. Occorre moltiplicare le misure di prevenzione a livello

Second lei, in Svizzera si sta facendo abbastanza in termini di prevenzione contro i rischi naturali?

Nel nostro Paese ogni anno si investono circa 2,5 miliardi di franchi per proteggerci dai rischi naturali. Abbiamo invece bisogno di migliorare la comunicazione.

Qual è secondo lei la lacuna principale della prevenzione contro i rischi?

L'elaborazione di belle carte con le indicazioni di pericoli legati a valanghe, cadute di massi, frane e colate di fango – come facciamo nelle università e nelle agenzie di studi ambientali – è una buona cosa. Integarle nella pianificazione del territorio, tenendo conto di soluzioni meno rigide rispetto a quanto si fa oggi, sarebbe più ragionevole per un paese come la Svizzera, densamente abitato.

C'è forse un problema da questo lato?

La classe politica manca di coraggio. Deve assumersi le proprie responsabilità: se una zona è a rischio, non bisogna soccombere agli interessi dei promotori immobiliari, né delle autorità locali che sono disposte a rilasciare un permesso di costruzione alla cieca. Tuttavia, devo dirlo, siamo

sempre più costretti a effettuare una ponderata assunzione di rischi, a costruire dove esiste il rischio di frane, valanghe e alluvioni. Questo si deve sapere, pertanto devono essere previste misure di protezione o piani di evacuazione. La comunicazione è uno strumento di prevenzione.

Questa assunzione di rischi ponderata sarebbe possibile per i pericoli che minacciano alcune tratte ferroviarie?

Certo. Sono associato ad uno studio geologico che si svolge in Québec su una linea ferroviaria turistica del massiccio di Charlevoix che porta da Québec a La Malbaie, lungo il fiume Saint Laurent. Su alcuni punti è minacciata dalla caduta di massi. Invece di costruire strutture ad arte che costano un sacco di soldi, si può immaginare, per esempio, la realizzazione di un sistema di video-sorveglianza geologica in grado di aller-

tare il servizio di esercizio e il macchinista, al fine di fermare il treno nel caso in cui blocchi di roccia minacciasero realmente la via. Questo non significa che non saranno mai costruite strutture di protezione. Ma, dal momento che le collettività pubbliche sono finanziariamente sollecitate ovunque, i sistemi di sorveglianza temporanei potrebbero bastare in attesa della costruzione di strutture di protezione.

Alberto Cherubini/frg



«Superare un trauma richiede un lavoro di squadra: del diretto interessato, dei suoi conoscenti, di noi assistenti e, se necessario, degli specialisti. Anche il tempo aiuta a chiudere certe ferite.»

Christoph Keller, assistente post FFS, manager degli eventi e macchinista

Gesti estremi sui binari: come reagisce il personale?

«Parlarne è utile»

Ogni settimana, vi sono in media due o tre persone che si tolgono la vita gettandosi sotto un treno. Oltre a questi, vi sono anche infortuni che le ferrovie raggruppano sotto il titolo di «incidenti a persone». Una realtà drammatica, dal punto di vista umano e dell'esercizio che abbiamo discusso con alcuni colleghi e con gli specialisti dell'assistenza psicologica.

Quando riceve l'annuncio di un incidente a persone, la centrale avvisa immediatamente polizia, ambulanza e un manager degli eventi del settore interessato. Una prima pattuglia parte subito con un'auto con luce blu, mentre il resto del team segue, se del caso, con il treno di soccorso e spegnimento. In genere, la prima ad arrivare sul posto è la polizia, seguita dai sanitari che, purtroppo, nella maggior parte dei casi possono solo constatare il decesso dell'autore del tragico gesto.

La coordinazione in ambito ferroviario viene assicurata dal manager degli eventi, che provvede ad assicurare il luogo in collaborazione con la difesa dell'impresa, a coprire le spoglie, a garantire l'assistenza del macchinista sino all'arrivo dei suoi superiori e all'evacuazione del treno in collaborazione con gli agenti di scorta.

Se gli accertamenti della polizia non permettono di giungere alla conclusione che si sia trattato di suicidio, si allarma il servizio di inchiesta sugli incidenti (SII) nei trasporti pubblici. Gli accertamenti di polizia richiedono tempo, mentre gli agenti delle ferrovie vorrebbero poter liberare al più presto almeno un binario, se necessario assicurandolo adeguatamente e chiamando in servizio una guardia di sicurezza.

Al termine degli accertamenti, la difesa aiuta le onoranze funebri e provvede alla pulizia del treno e dei binari. In genere, occorrono da tre a

quattro ore per liberare il binario e il treno viene se del caso portato nell'impianto di lavaggio.

Aiuto alle persone traumatizzate

Nel canton Berna, vi è un *Care Team* che si occupa di assistere i testimoni sotto shock e di portare la triste notizia ai parenti, unitamente alla polizia. «Se un suicidio avviene negli orari di punta in una grande stazione, vi sono spesso molti testimoni sotto shock che hanno bisogno di assistenza» ci spiega il pastore Hans Zaugg, membro del team.

«Molto spesso, anche i macchinisti soffrono dopo un caso di suicidio», ci dice il pastore riferendosi ai colloqui con gli interessati. «La coscienza professionale viene scossa e non si riesce a darsi pace. Sorge anzi spesso un sentimento di frustrazione e persino di rabbia nei confronti del suicida».

Il suicidio non è un delitto

Anche i dirigenti delle ferrovie sono spesso irritati dal fatto che vi siano persone che «abusano» della ferrovia per togliersi la vita, perturbando l'esercizio e causando ingenti costi. Il Pastore Hans Zaugg può capire questi sentimenti. Invita però a non criminalizzare le persone per il loro gesto disperato, anche per riguardo ai loro parenti e conoscenti, spesso già in preda a sensi di colpa. In fondo, sussiste anche un diritto a disporre della propria morte.

Naturalmente, si deve far di tutto per prevenire le aspi-

razioni di suicidio, in particolare prestando aiuto ed ascolto. Vi sono anche organizzazioni che prestano aiuto, per esempio il telefono amico (tel. 143, www.143.ch) oppure le chiese (www.seelsorge.net). I media devono inoltre far prova di discrezione per prevenire effetti di emulazione.

I ferrovieri coinvolti dovrebbero invece esprimere maggiormente i propri sentimenti dopo un caso di suicidio: «aiuta a superare questi momenti difficili», ci spiega Hans Zaugg.

Markus Fischer

Beat Lüscher, manager degli eventi

«Ogni caso è diverso»

Beat Lüscher (49) ha lavorato per 10 anni come impiegato d'esercizio e di manovra, poi per 20 anni come macchinista presso le FFS e per ora è diventato manager degli eventi. Nonostante avesse spesso aiutato il fratello nella sua impresa di onoranze funebri, era molto inquieto quando è stato chiamato per la prima volta per un caso di suicidio. «In auto, ho tentato di prepararmi al peggio. Me la



sono cavata tutto sommato bene, ma prepararsi mentalmente è fondamentale, in quanto ogni caso è diverso dagli altri».

Sul posto, agisce in modo molto metodico, evitando di riflettere sull'accaduto. Per superare gli avvenimenti, giova molto discuterne con colleghi o con il superiore. Solo se il caso dovesse invece interessare conoscenti o parenti, Beat Lüscher pensa che si vedrebbe costretto a lasciare il campo e chiedere una sostituzione. *fi*

Rolf Meier, vicecomandante della difesa dell'impresa di Berna

«Rispettiamo le esigenze altrui»

A Rolf Meier (55), chiediamo come riesca a superare le situazioni a volte molto pesanti con le quali si ritrovano confrontati gli addetti alla difesa dell'impresa. «Durante l'intervento, riesco a controllare pensieri e sentimenti, che però riaffiorano con maggior intensità dopo». Più problematici sono gli interventi su incidenti con bambini o colleghi ferrovieri conosciuti. «In questi casi, possiamo chiedere l'intervento di un altro treno di soccorso e spegnimento». Sulla nuova linea tra Berna e Olten possono intervenire da en-

trambi i luoghi e spesso le due squadre si aiutano. «Se l'ufficiale si accorge che un collega ha un problema, gli evita l'impiego in prima linea e se sta male, gli dà la possibilità di riprendersi a bordo del treno. Ci aiutiamo reciprocamente».

Al termine dell'intervento, tutto il team si ritrova nella cucina del personale, per riesaminare le modalità ed esprimere le proprie sensazioni. Rolf Meier può inoltre contare sul sostegno di sua moglie.

Rolf Meier non ha finora mai fatto capo al servizio di

assistenza in caso di eventi delle FFS (post-assistenza), ma la consapevolezza di potervi far capo è già un sollievo. Una volta, una delle assistenti è venuta a discutere con lui e gli altri componenti del team delle loro esigenze ed esperienze. La direzione degli interventi sta pensando per l'anno prossimo ad una formazione per i capi intervento sull'assistenza psicologica. In questo ambito, Rolf Meier auspicherebbe ricevere consigli per la valutazione dello stato psicologico dei suoi colleghi di team. *fi*

DOSSIER



Rolf Meier e il suo gruppo della Difesa dell'Impresa sono soliti ritrovarsi a questo tavolo per discutere l'intervento.

INFO

L'assistenza delle FFS dopo un trauma

I dipendenti delle FFS che hanno assistito ad un suicidio, subito un'aggressione o un altro avvenimento traumatico, possono ricorrere ad un apposito servizio di assistenza delle FFS, che dispone anche di un numero telefonico di picchetto. Questo servizio dispone di due psicologhe e di una quarantina di assistenti volontari - per lo più agenti treno o di locomotiva - e ha ripreso i compiti di un'organizzazione di auto-aiuto di macchinisti. Le due psicologhe si occupano anche della formazione e svolgono visite ai team per dare consigli sui metodi per superare gli shock e migliorare l'assistenza reciproca. Si sta anche verificando la possibilità di ampliare la loro attività, affidando loro la prima assistenza a terze persone coinvolte in incidenti e casi di suicidio. *Fi*

Andreas Jost, macchinista

«Dobbiamo poter contare sui nostri capi»

Cinque mesi fa, Andreas Jost (56) è stato confrontato con un caso di suicidio sulla nuova linea Olten-Berna: all'entrata di una galleria avverte un colpo e rumori strani sotto al treno. Dopo l'avviso al centro di comando e al personale treno e dopo aver verificato l'idoneità alla circolazione del treno, decide di continuare la corsa sino a Olten, dove si provvede al trabordo dei viaggiatori e alla pulizia del treno. Andreas Jost viene assistito dal capomacchinista, sino a quando giunge la polizia ad interrogarlo. «Gli agenti hanno dimostrato molta comprensione, non mi hanno mosso alcun rimprovero, né sottoposto al test dell'alcolemia». Andreas si sente rinfancato, tanto da declinare l'offerta del superiore di accompagnarlo a casa, dove racconta gli avvenimenti a sua moglie.



L'indomani riceve la chiamata del servizio di post-assistenza e il colloquio con un collega lo rinfanca ulteriormente. «Le prime due notti, ho dormito molto male. Dovremmo essere preparati a queste evenienze, ma quando poi si verificano, è comunque diverso». Prende un giorno di libero, che oggi, a differenza di un tempo, viene considerato giorno di infortunio professionale.

Anche l'interrogatorio del capomacchinista risulta molto corretto e Andreas viene accompagnato durante la sua prima corsa dopo l'incidente. Poi prosegue da solo. «Ripassare la prima volta dal luogo dell'incidente fa un effetto strano, ma poi, piano, piano, passa».

Per superare questa fase, gli è stata d'aiuto la consapevolezza che il suo treno è stato solo il mezzo utilizzato dalla vittima per togliersi la vita. 15 anni prima, Andreas era stato coinvolto in un infortunio mortale, in cui un

collega della manovra era stato travolto dal treno ed era spirato subito dopo, nonostante i soccorsi che gli ha prestato immediatamente con un collega. «Si trattava di un ottimo collega, con figli in età scolastica e questo incidente mi ha pesato molto di più, anche se nemmeno in quel caso avevo una qualsiasi responsabilità. E l'assistenza delle FFS era molto meno valida di oggi», ricorda.

Andreas raccomanda anche di accettare l'aiuto prestato. Una condizione fondamentale è «poter contare sui nostri capi e di essere sinceri con sé stessi. Fare il duro in queste situazioni, non serve». *Fi*

ASSISTENZA GIURIDICA CONSIGLIABILE

In caso di incidenti a persone, molti macchinisti richiedono l'assistenza giuridica professionale del SEV. Secondo René Windlin, del servizio di assistenza giuridica, si tratta di una misura opportuna, in quanto in caso di assenza prolungata dal lavoro possono sorgere questioni di carattere assicurativo o di diritto del lavoro.

È anche possibile che i macchinisti si ritrovino confrontati con accuse o richieste di indennizzo da parte dei parenti. Si tratta di casi rari, in cui il SEV è senz'altro disposto a fornire la sua assistenza anche se richiesta molto tempo dopo l'evento.

Per contro, in caso di incidenti che non sono immediatamente individuabili come suicidio, è senz'altro raccomandabile fare immediata richiesta di assistenza giuridica. *Fi*

Christoph Keller, assistente post FFS, manager degli eventi e macchinista

Essere vicino alle colleghe e ai colleghi

Dopo 25 anni da macchinista, Christoph Keller (52) ha fatto un periodo senza poter condurre i treni, per cui è diventato manager degli eventi. Ora è di nuovo macchinista e da due anni è anche nella post-assistenza delle FFS. Ha assistito una quindicina di macchinisti coinvolti da incidenti con persone o suicidi. In genere, chiama i colleghi coinvolti all'indomani (se non sono loro a chiamarlo prima) e li



incoraggia a raccontare cosa è successo. Questo dà un primo sollievo. Chiede poi come va, se ha potuto dormire senza il tormento delle immagini che tornano alla mente, se riesce a mangiare e a digerire. Sono tutte indicazioni utili per valutare la portata dello shock.

In due casi ha dovuto convenire ulteriori appuntamenti, mentre negli altri è stato sufficiente l'invito a richiamarlo in caso di bisogno. Dopo un mese, Christoph Keller si rifà in ogni modo vivo, per chiedere l'evoluzione,

anche se nel frattempo li incontrati causalmente sul lavoro. Per un collega, che ha vissuto due casi di suicidio ravvicinati, ha invece dovuto richiedere l'assistenza della psicologa.

«Superare un trauma richiede un lavoro di squadra: del diretto interessato, dei suoi conoscenti, di noi assistenti e, se necessario, degli specialisti. Anche il tempo aiuta a chiudere certe ferite». È raro che qualcuno debba lasciare la professione dopo un caso di suicidio.

FI

Hans Zaugg, capoteam intervento nel canton Berna e pastore a Oberdiessbach

Aiutare superstiti e testimoni

Hans Zaugg (59) fa parte del *Care Team* da quando questo è stato costituito dal canton Berna, sul modello delle organizzazioni create in Germania, dopo la catastrofe ferroviaria di Eschede avvenuta il 3 giugno 1998. Con un'assistenza psicologica immediata ai superstiti della catastrofe e a coloro che avevano dovuto intervenire sul posto, si sperava di contenere le conseguenze post-traumatiche a lungo termine.



ria del canton Berna, pronti a intervenire in caso di necessità. Il *Care Team* viene coinvolto in caso di incidenti con morti o feriti gravi da parte delle organizzazioni con luci blu. A Bienne è stazionata una terza persona di lingua francese. A seconda della necessità, il capo-intervento si aggiunge al team sul posto oppure coordina l'aiuto da parte di altre squadre. Abbiamo rivolto alcune domande a Hans Zaugg:

contatto.sev: In cosa consiste l'intervento in caso di suicidi?

Hans Zaugg: noi veniamo coinvolti quando questi eventi si verificano sul territorio del canton Berna e ci occupiamo prioritariamente di eventuali testimoni e dei superstiti, ai quali dobbiamo spesso portare la triste notizia, insieme alla polizia. Restiamo quindi con loro, mentre la polizia deve spesso redigere il rapporto e tornare sul luogo dei fatti. Per le ferrovie, ci occupiamo a richiesta anche dei macchinisti, sino a quando vengono raggiunti dai loro superiori e dalle unità di pronto intervento.

Il *Care Team* si chiama così dal 2006. Capo e sostituto sono dipendenti della direzione militare e di polizia del canton Berna. Il servizio conta circa 170 militanti che ricevono il soldo, la perdita di guadagno e il rimborso spese secondo le regole vigenti per la formazione e gli interventi del servizio militare o di protezione civile.

Vi sono anche otto capi-intervento, tra i quali Hans Zaugg, che svolgono servizio di picchetto. Due membri del *Care Team* sono sempre presenti presso la polizia sanita-

Quanto dura in genere il vostro intervento?

Siamo i primi assistenti sul posto e in genere il nostro intervento è limitato alle prime 24 ore. Dopo, chi ha bisogno di assistenza viene indirizzato a servizi psicologici specializzati.

È opportuno che i superstiti entrino in contatto con il macchinista?

Absolutamente no. I macchinisti devono poter recuperare una certa distanza, per poter riprendere il loro lavoro. Un invito al funerale, per esempio, ravviverebbe invece certe emozioni. In caso di incidenti vi è poi la possibilità che i superstiti cerchino anche una responsabilità da parte del macchinista.

E che i famigliari depongano fiori o candele sul luogo del decesso?

Penso che bisogna avere una certa comprensione, anche se io raccomando loro di non farlo, per evitare sofferenze al macchinista.

FI

COME COMPORTARSI IN CASO DI INCIDENTE

«Essere coinvolti in un suicidio in ferrovia, come macchinista o testimone, è un'esperienza con conseguenze importanti», ci conferma il pastore Hans Zaugg. Vi è in particolare il rischio che la persona sia perseguitata da immagini o da suoni ricorrenti. Gli specialisti raccomandano pertanto ai macchinisti di:

- chiudere occhi e orecchie gli ultimi secondi prima dell'urto.
 - evitare di doversi occupare della copertura delle persone travolte.
- Dopo uno stato di shock, può succedere che non si riesca più a riflettere e si tenda pertanto a reagire in modo automatico. Per cui dopo l'avvenimento è opportuno dapprima respirare a fondo, recuperare la calma e riflettere bene sul da farsi.

I macchinisti riescono a prendere i provvedimenti giusti, dalla frenatura rapida, all'accensione delle luci di emergenza sino all'informazione della centrale operativa e del personale treno, grazie alla formazione e alla spinta di adrenalina che permette alle persone di reagire in modo quasi automatico. Vi è tuttavia la possibilità che lo shock affiori in un secondo tempo, portando ad un'assoluta incapacità di azione. Un'assistenza tempestiva può prevenire questa situazione o per lo meno limitarne le conseguenze.

I macchinisti auspicano un aiuto tempestivo

I macchinisti vengono sempre assistiti dai loro capi, che però non sempre riescono a raggiungere il luogo dell'incidente in tempi brevi. I macchinisti sono pertanto sollevati se possono contare sull'aiuto degli altri collaboratori della ferrovia. In un colloquio con Hans Zaugg, i macchinisti hanno espresso i seguenti auspici:

- Poter contare su un aiuto immediato sul posto, che deve però essere offerto e non imposto. Sarebbe opportuno chiedere se il macchinista vuole parlare, aver qualcuno vicino, oppure preferisce restare solo. Le esigenze possono infatti essere molto diverse.
 - È fondamentale poter contare sull'assoluta discrezione.
 - Il macchinista dovrebbe essere sollevato da attività come l'informazione ai viaggiatori, la delimitazione del luogo dell'incidente, l'assistenza ai feriti e alle persone coinvolte, il salvataggio dei dati del veicolo ecc.
 - Disporre di qualcuno che diriga le operazioni sul posto.
- Nei confronti dei macchinisti, sono invece da evitare domande scontate tipo «come va?», trasmettere al macchinista la sensazione che sia colpa sua o pregiudizi e commenti fuori luogo (espressi a parole o a gesti, che possono significare «... ancora lui»).

Superare l'incidente

Hans Zaugg ribadisce come non ci siano ricette magiche per superare le conseguenze di un incidente. Generalmente i macchinisti tentano di dimenticarlo in fretta, rimuovendolo oppure confrontandosi con lo stesso. È però importante che il macchinista non sia afflitto da rimorsi. Ogni macchinista può infatti essere confrontato con un caso di suicidio, per il quale non gli si può evidentemente addebitare colpa alcuna. Infatti, chi tenta il suicidio vuole morire e, in fondo, ogni essere umano ha il diritto di decidere di porre fine ai propri giorni.

Per elaborare e superare un incidente con persone può essere utile dare sfogo ai propri sentimenti, parlando di questi avvenimenti, anche con i colleghi e curando le relazioni umane. È anche raccomandabile prendersi il tempo necessario (nessuno dice che bisogna assolutamente riprendere a viaggiare entro una settimana), dedicandosi alle proprie attività preferite, facendo moto, curando l'alimentazione e riposandosi.

In caso di necessità non bisogna avere remore nel far ricorso ad un'assistenza professionale (per esempio il servizio psicologico delle FFS). Alla fine, ci dice Hans Zaugg, bisogna rientrare nelle attività quotidiane. La vita è composta anche di momenti tristi, ma continua comunque.

FI

Colpi di Diritto

Reintegrazione FFS:
diritti e doveri

L'assistenza giuridica SEV è spesso sollecitata per casi di reintegrazione professionale.

Tutti possiamo essere vittime di infortunio o malattia e a volte queste fasi durano a lungo, tanto da rendere necessario un processo di reintegrazione nel mondo del lavoro.

Presso le FFS, questo è regolato dagli articoli 124-140 del CCL (dal 125 nel CCL FFS Cargo). Presso le ITC vigono altre regole.

Cosa si deve intendere come reintegrazione?

In caso di incertezza sulle possibilità e le modalità con quali si potrà riprendere il lavoro per problemi di salute, entro tre mesi dalla loro insorgenza viene emessa una

garanzia salariale di due anni. Questa fa le veci dell'indennità giornaliera dell'assicurazione malattia o infortunio e copre per il primo anno il 100% dello stipendio base senza indennità. Nel secondo anno, la copertura resta del 100% in caso di infortunio professionale, mentre viene ridotta sino ad un massimo del 10% nei casi in cui non è possibile riprendere il lavoro in misura anche parziale. La riduzione dello stipendio è commisurata alla presenza sul tempo di presenza sul posto di lavoro e non alla prestazione.

Che scopi ha?

Durante il diritto al salario, vige una protezione dal licenziamento per motivi di salute. In questo periodo, lo

scopo è di trovare un'attività adeguata allo stato di salute. Nel migliore dei casi, si riesce entro i due anni a ritornare alla propria occupazione, ma è anche possibile essere reintegrati in altri posti, se del caso tramite una nuova formazione. La priorità va al mercato interno delle FFS, ma si può trattare anche di un posto esterno. Lo scopo non può comunque essere lo scioglimento del rapporto di lavoro. Quest'ultimo provvedimento può tuttavia essere la conseguenza del processo, se non è stato possibile trovare una soluzione adeguata.

I diritti dei singoli...

In questi due anni, ognuno ha il diritto di essere assistito attivamente dal management della salute e, se necessario, dall'assicurazione invalidità o dalla Suva e ha diritto allo stipendio, indipendentemente dalla propria capacità lavorativa. Se il processo porta poi allo scioglimento del rapporto di lavoro, si ha diritto a un'indennità di uscita o alle prestazioni della cassa

pensioni. L'articolo 156 del CCL FFS permette poi di concordare altre prestazioni in caso di reintegrazione esterna.

... e i suoi doveri

Da un lato occorre evitare ogni attività che possa nuocere alla salute e, d'altro lato, fare tutto ciò che possa favorire il recupero. Ciò significa in particolare dar seguito a tutte le indicazioni di medici e terapeuti e presentare tutti i certificati medici al datore di lavoro. Bisogna pure rispettare il piano di reintegrazione, collaborando quindi su tutti i provvedimenti concordati con il management della salute e con il servizio del personale. Il o la dipendente deve pure annunciarsi sui posti di lavoro ragionevolmente esigibili. Questa condizione è evidentemente una questione medica, che deve essere chiarita dal Medical Service delle FFS. Infrazioni al piano di reintegrazione possono portare a provvedimenti di diritto del lavoro, che devono però essere preceduti

da un colloquio che definisca un accordo.

La reintegrazione è un processo difficile e delicato, reso a volte ancora più complesso dalle procedure di lavoro di Suva e AI e dalle inevitabili difficoltà derivanti dal contatto e dal confronto tra essere umano e medicina. Il servizio di protezione giuridica è a disposizione di colleghi e colleghi per rispondere alle loro domande e per accompagnarli in questo processo, durante il quale deve essere prestata grande attenzione alle eventuali richieste di inoltrare le proprie dimissioni oppure di sottoscrivere convenzioni di uscita.

Servizio di protezione giuridica
del SEV

Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri

Virus: vietato l'accesso

Una difesa forte

La pressione nel mondo del lavoro, gli influssi ambientali, i lunghi percorsi casa-lavoro, la mancanza di movimento, l'insonnia, una cattiva alimentazione e soprattutto lo stress psichico indeboliscono enormemente il nostro sistema immunitario. Le solite frasi come «take it easy» sono più facili da dirsi che da farsi. E se in più in ufficio circola anche un'epidemia d'influenza, tutti gli impiegati si ammalano. Non per questo è opportuno assumere immediatamente sostanze chimiche: i farmaci naturali e le piante medicinali fermano i virus, combattono i batteri e favoriscono l'attività delle cellule difensive. Non aspetti che un semplice prurito alla gola si trasformi in un'angina o una tosse in una bronchite. Chi agisce rapidamente può bloccare un inizio d'infezione assumendo un rimedio naturale. Ma anche se i microrganismi patogeni si sono già istaurati, i rimedi naturali agiscono in modo eccellente. Contro i diversi disturbi sono d'aiuto le sostanze contenute per esempio nell'usnea barbata, nell'edera, nell'eucalipto, nella camomilla, nella cappuccina, nel pino mugo, nella lavanda, nella ratania, nella salvia, nel timo, nella cetra-ria islandica, nell'eleuterococco, nel ginseng, nell'olivello spinoso, nel propoli o nell'eupatorium. Per ottimizzare la forza delle piante medicinali, quotidianamente in drogheria vengono combinate diverse sostanze attive. Da queste combinazioni risultano per esempio gocce di resistenza a base di arnica, armellina, cappuccina, timo, pervinca minor, eupatorium ed edera velenosa. Se tuttavia raffreddori, bronchiti, mal di gola e altro continuano a pregiudicare la nostra giornata, probabilmente il corpo ha bisogno di misure radicali: un ristabilimento della flora intestinale o una cura disintossicante creano delle basi sane sulle quali le forze difensive possono nuovamente crescere robuste - chiedi consiglio in drogheria.

in piena salute



Buoni consigli dalla drogheria

Gli aiuti dalla drogheria possono prevenire le malattie e, in caso di dolori acuti, dare una mano al sistema immunitario.

- Un rifornimento sufficiente lo forniscono le vitamine A, C e B e i microelementi come lo zinco.
- In caso di una forte pressione nervosa aiutano le sostanze minerali come il calcio e il magnesio.
- Contro lo stress o un sovraccarico fisico è indicata la potente miscela a base di sali di Schüssler no. 3 (Ferrum phosphoricum), no. 5 (Kalium phosphoricum) e no. 8 (Natrium chloratum).
- Gli aminoacidi servono a ristabilire l'efficienza fisica e mentale.
- Gli spray nasali idratanti aiutano a combattere gli agenti patogeni che amano insediarsi sulle mucose secche.

vitagate.ch

Jeden Tag einen Klick gesünder.

Ulteriori informazioni sul tema del sistema difensivo e altre valide informazioni sulla salute sono disponibili sul sito: www.vitagate.ch/gesund_leben/immunsystem



Associazione svizzera dei droghieri
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Telefono 032 328 50 30

BUONO

BUONO



Semi di Echinacea per un giardino fiorito

Godetevi le vostre piante Echinacea proprio nel vostro giardino o sul vostro balcone.

Con questo buono riceverà nella sua drogheria semi di Echinacea A. Vogel con consigli per piantarli. Fino ad esaurimento scorte.

Vincere ...



... uno di 5 weekend Family o romantici!

Per partecipare:
www.avogel.ch

Data di chiusura: 9 dicembre 2012

Grande aventure dans les Carpates



Un voyage plein d'attrait en train à travers les paysages fascinants de
des couvents mystiques et parcourrez les forêts de Maramures avec le

P R O G R A M M E D

1^{er} jour, mardi 16 avril 2013:

Suisse-Budapest via l'Autriche

Le train direct Railjet vous conduit de Zurich à Budapest à travers toute l'Autriche.

2^e jour: À Timisoara en traversant la Puszta

À travers les vastes plaines hongroises, le train vous emmènera à Timisoara, en Roumanie.

3^e jour: En chemin de fer de montagne à Anina

En empruntant des lignes secondaires, vous arriverez à Oravita. Continuation du voyage en train de montagne pour Anina. Des vues spectaculaires en perspective!

4^e jour: La Transylvanie romantique

Le train Interregio vous conduira à travers les beaux paysages de la Transylvanie à Braşov.

5^e jour: Braşov et le chemin de fer de Covasna

Vous pouvez choisir entre une visite individuelle de la ville de Braşov ou d'une excursion avec le train forestier de Covasna.

6^e jour: À travers les montagnes pour Târgu Mureş

De Braşov, vous voyagez à travers les Carpates pour atteindre la ville historique de Târgu Mureş.

7^e jour: La région pittoresque de Maramureş

Voyage dans les montagnes de Maramureş sur des lignes intéressantes et des régions incultes pour arriver à Sighetu Marmatiei.

8^e jour: Le chemin de fer forestier légendaire

Un événement particulier figure au programme de ce jour: Un voyage en train forestier à travers d'épaisses forêts jusqu'à la frontière ukrainienne! Ce train spécial sera tracté par la locomotive à vapeur «Elvetia».

9^e jour: En chemin de fer de montagne à Suceava

Au départ de Sighetu Marmatiei, vous roulez à bord de chemins de fer de montagne via Salva et la station touristique de Vatra Dornei pour atteindre Suceava.

10^e jour: Les célèbres couvents de la Moldau

Visite de célèbres couvents de la Moldau et voyage en train à Moldovita.

11^e jour: À Brasov, par des lignes secondaires

Voyage en train dans la partie roumaine de la Moldavie pour Adjud, puis à travers les paysages pittoresques de la Transylvanie pour rejoindre Brasov.

12^e jour: Sighisoara et les églises fortifiées

Voyage en car à Sighisoara, ville historique, et aux églises fortifiées de la Transylvanie. Arrivée dans la soirée à Sibiu.

13^e jour: Sibiu

Temps libre pour visiter la vieille ville magnifiquement restaurée et du cimetière des locomotives à vapeur.

14^e jour: Sibiu – Budapest

Voyage en train de Sibiu à Budapest et continuation en train de nuit pour la Suisse.

15^e jour, mardi 30 avril 2013: Arrivée en Suisse

Arrivée en Suisse dans la matinée.



Aventure ferroviaire Carpates

du 16 au 30 avril 2013 (15 jours)

la Roumanie. Vous visiterez des villes historiques,
le fameux train forestier.

E V O Y A G E

PRESTATIONS

Compris: Voyage en train Railjet en 1^{re} classe de Zurich à Budapest • Voyages en train dès et jusqu'à Budapest en 1^{re} classe, selon le programme • Grand circuit en Roumanie, du 6^e au 11^e jour, en voiture spéciale de 1^{re} classe • Voyage en train de Budapest à Zurich en voiture-lits (base: compartiment Double) • Tous les trajets en car et les transferts • 13 nuitées dans des hôtels typiques de la région, avec petit déjeuner • Pension complète à partir du repas du soir du 1^{er} jour jusqu'au repas du soir du 14^e jour • Visite des villes et des couvents de la Moldau • Riche documentation de voyage • Guides locaux en Roumanie • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Zurich gare principale

Non compris: Billet de chemin de fer du lieu de domicile à Buchs SG et de Zurich HB au lieu de domicile • Supplément pour chambre individuelle, CHF 520.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 90.–

Prix forfaitaire: CHF 3850.–

Variante avec trajet en avion Circuit en train dans les Carpates

du 20 au 27 avril 2013 (8 jours)

Programme de voyage

1^{er} jour, samedi 20 avril 2013: Vol à destination de Bucarest

Vol avec SWISS de Zurich à Bucarest. Visite de la capitale de la Roumanie.

2^e jour: À travers les montagnes pour Târgu Mureş

De Brasov, vous voyagez à travers les Carpates pour atteindre la ville historique de Târgu Mureş.

3^e au 7^e jours: même programme comme au voyage d'acôté du 7^e au 11^e jours

8^e jour, samedi 27 avril 2013: Roumanie – Suisse

Voyage en train de Brasov à Bucarest et retour en avion en Suisse.

Prix forfaitaire: CHF 2550.–

Compris: Vols Zurich – Bucarest – Zurich en classe économique • Grand circuit en Roumanie, du 2^e au 8^e jour, en voiture spéciale de 1^{ère} classe • Tous les parcours en car et les transferts • 7 nuitées dans des hôtels typiques, petit déjeuner compris • Pension complète depuis le 1^{er} jour jusqu'au repas de midi du 8^e jour • Visites des villes et visite des couvents de la Moldau • Documentation de voyage • Guides locaux • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Zurich

Non compris: Billet de chemin de fer du lieu de domicile à Zurich Aéroport et retour • Supplément pour chambre individuelle, CHF 280.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 60.–

Inscription

- Grande aventure ferroviaire dans les Carpates du 16 au 30 avril 2013
 Variante avec: Circuit en train dans les Carpates du 20 au 27 avril 2013

- Chambre individuelle désirée, avec supplément
 Je suis membre du SEV / nous sommes membres 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 privé

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Envoyer à: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERVRAIL, Tél. 031 311 89 51

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

■ PV Ticino e Moesano – Ferrovieri pensionati

Castagnate 2012:**11 ottobre, 14:30, Centro sociale, Vacallo****23 ottobre, 14:30, Bocciodromo Rodoni, Biasca**

Come consuetudine, anche quest'anno nel mese di ottobre si svolgeranno le due castagnate della sezione PV Ticino e Moesano. Il comitato vi aspetta numerosi per trascorrere assieme un pomeriggio in allegra compagnia. Gli addetti alle caldaie faranno il possibile per preparare al meglio le caldaroste. Oltre alle castagne vi sarà servito del lardo e formaggio dell'alpe, il

tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. Non occorre iscriversi o annunciarsi. Per Vacallo, nei dintorni del Centro sociale, sono a disposizione dei posteggi adeguati ed inoltre è ben servito dai mezzi pubblici del Mendrisiotto. Per Biasca al Bocciodromo, treni consigliati da Airolo pt. 13.01 – Faudo 13.19 – Biasca arr. 13.39. Da Locarno pt. 13.45 –

Cadenazzo 13.57 – Bellinzona 14.06 – Biasca arr. 14.17.

Un nostro rappresentante sarà presente in stazione per organizzare il trasporto al Bocciodromo e ritorno. A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo privato. Ci auguriamo una folta partecipazione di colleghe e colleghi, ai quali porgiamo il più cordiale benvenuto. *Il comitato sezionale*

SEV-PV TICINO E MOESANO - RADUNO DI FINE ESTATE A TENERO

In una bellissima giornata autunnale con un clima estivo ci siamo ritrovati in lieta compagnia con una settantina di colleghe e colleghi presso l'Azienda Agricola «Il Saliciolo» di Tenero. La giornata favorevole ha permesso di intrattenerci in giardino sia per l'aperitivo che per il pranzo e scambiarsi saluti e impressioni. Dopo i saluti del Presidente Eligio, siamo passati alla parte godereccia, un buffet freddo ricchissimo e genuino con diverse

qualità di salumi nostrani, carni con salse, trote in carpione, diverse qualità di formaggini e insalate, un ottimo dessert, il tutto bagnato da un buon Merlot della casa. Alcuni giri di tombola hanno concluso il raduno ben riuscito con la soddisfazione di tutti i presenti. Un ringraziamento ai partecipanti e in particolare ai gerenti Pedrazzini per la cortese accoglienza e per la qualità e l'ottima presentazione delle pietanze. *Biagino Gioli*

www.sev-online.ch

■ SEV Donne

Incoraggiare le donne a partecipare

Il gruppo di pilotaggio della Commissione donne del SEV ha tenuto il suo annuale seminario gli scorsi 25 e 26 luglio Zäziwil. Dopo i saluti della segretaria sindacale Barbara Amsler, sono iniziati i lavori. Sul tappeto l'organizzazione delle attività, del prossimo congresso SEV e

delle giornate di formazione 2012-2013. Al centro delle discussioni anche il reclutamento di nuove donne da inserire nella commissione e il rafforzamento dei mandati. Le partecipanti si sono anche chinate sulla revisione delle linee direttrici della commissione, che risalgono al 2003.

Nel corso dell'incontro è stato anche annunciato che le Ferrovie retiche hanno deciso di partecipare al dialogo salariale. La commissione ha dato il benvenuto a una nuova collega: Anita Zimmerli della sottofederazione TS.

*Janine Truttmann***IMPRESSUM**

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione 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, Henriette Schaffter.

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

Tiratura: edizione italiana: 3734 copie; totale: 46 039; certificata il 6.12.2011.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: *info@sev-online.ch*,

tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.-.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: *kontakt@zs-werbeag.ch*, *www.zs-werbeag.ch*.

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

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

Prossima edizione l'11 ottobre.

Chiusura redazionale:

giovedì 4 ottobre alle ore 10.00.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Morire di «lavoro»

New York, 25 marzo 1911. Mancano pochi minuti alle 17.00 (ora di chiusura dello stabilimento) quando un incendio divampa improvvisamente negli stanzoni dell'opificio dove lavorano oltre 150 operaie. Le porte sono bloccate per impedire, dicono i proprietari, furti o pause prolungate delle maestranze. Dalle finestre la fuga è impossibile, siamo all'ottavo piano, anche se molte disperate si lanciano ugualmente nel vuoto sfracellandosi al suolo. Muoiono in 145. Molti, erroneamente fanno risalire a quell'episodio l'origine della festa della donna.*

I tempi, si dirà, sono cambiati. Non è proprio così: sono cambiati solo i luoghi dei misfatti, anche e modalità sono le stesse. E' cronaca dei giorni scorsi. A Karachi, la megalopoli del Pakistan, è bruciata una fabbrica tessile. Le fiamme hanno colto le maestranze al lavoro. Anche in questo caso le uscite di sicurezza erano sbarrate, i cancelli bloccati e le finestre, al piano terreno, chiuse da inferriate. Anche i motivi, gli stessi: impedire i furti ed evitare che gli operai se ne uscissero prima della fine del turno.

Quando divampano le fiamme all'interno ci sono come minimo 450 persone, tanti sono infatti gli operai per turno. Uno stabilimento tessile brucia in fretta, tanto in fretta che a Karachi 289 operai muoiono nel giro di pochi minuti. Almeno 289, dicevano le prime (e uniche) notizie diffuse dai nostri media, perché il Pakistan è lontano e la notizia non viene più aggiornata. Probabilmente il bilancio è stato più pesante, ma per saperlo dovremmo fare una ricerca accurata sulla stampa locale. A chi vuoi che interessi, se non ai parenti e amici, sapere quante vite sono state stroncate in quella prigione chiamata fabbrica?

Stessi giorni, ancora Pakistan. Nella città di Latore, una delle più importanti e dove il livello di vita è più alto, lo stesso scenario si ripete in una fabbrichetta di scarpe. Anche in questo caso assoluta mancanza di norme di sicurezza. A perdere la vita sono almeno 25 lavoratori.

Cambiamo continente, veniamo in Europa, esattamente a Mosca. Siamo sempre nella stessa settimana. Qui la tragedia avviene in un piccolo edificio di confezioni alla periferia della città. Va forse ricordato che le finestre e le porte erano sbarrate dall'esterno? Nessuna via di fuga quindi per le poveracce chiuse all'interno: bruciano o muoiono asfissiate in quattordici.

Nel caso moscovita, i proprietari, sbarrando porte e finestre intendevano anche impedire alle operaie ogni contatto con l'esterno e questo perché si trattava di immigrate, come appunto erano immigrate (italiane ed europee dell'est, in genere ebrae, le donne perite nel rogo newyorkese). Tutte vietnamite, sprovviste di documenti, senza permesso di lavoro. Clandestine, come l'altra sessantina di operaie, sempre vietnamite, che la polizia ha scoperto alloggiate in un capannone accanto alla fabbrica andata in cenere. Tutte costrette a turni di lavoro massacranti, senza potersi allontanare dai loro alloggi. Segregate in quanto «illegali». Come dire in condizioni di schiavitù.

* Una curiosità: l'assicurazione risarcì i proprietari (assolti da ogni responsabilità) in ragione di 445 dollari a operaia deceduta. - Alle famiglie delle vittime furono versati 75 dollari.

**CORSO DI FORMAZIONE SEV
PER I/LE RAPPRESENTANTI DEL PERSONALE
(COPE, COMMISSIONI AZIENDALI)**

Lo strumento della partecipazione aziendale si diffonde pure nelle aziende dei trasporti pubblici. Il compito dei/delle rappresentanti del personale è di importanza capitale per le collaboratrici e i collaboratori e per l'insieme dell'azienda. Il lavoro per questi membri è molto impegnativo e spesso non facile. La formazione è dunque fondamentale.

Data e luogo:
martedì 13 novembre 2012
a Bellinzona, presso la Casa del Popolo

Obiettivi e contenuti del corso:
– chiarimento dei ruoli

- collaborazione con il SEV (sottofederazioni e sezioni)
- conoscenza delle disposizioni legali
- conoscenza dei propri compiti e diritti della rappresentanza

Relatore: Angelo Stroppini, sindacalista SEV
Partecipanti: rappresentanti del personale FFS, FFS Cargo e aziende concessionarie di trasporto
Costi: membri SEV gratuito, non membri 250.–

Iscrizione: Segretariato SEV Bellinzona, telefono 091 825 01 15, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

**GIORNATA DI FORMAZIONE SU LDL E OLDL
24 OTTOBRE, BELLINZONA, CASA DEL POPOLO**

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, famigliari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e dalla relativa ordinanza. Per conoscere queste importanti disposizioni, il SEV indice una giornata di formazione per il

personale delle imprese concessionarie che si terrà il **24 ottobre, dalle 8.45 alle 17.00, alla Casa del Popolo a Bellinzona.**

La giornata si rivolge in primo luogo a membri di comitato e fiduciari del SEV, ma è aperta anche ai singoli membri. Le iscrizioni devono pervenire entro il **5 ottobre** al segretariato SEV, viale stazione 31, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15

(pomeriggio), sev-ticino@sev-online.ch, indicando nome, cognome, indirizzo, datore di lavoro. I costi della giornata, compreso il pranzo ed eventuali spese di trasporto, vengono assunti dal SEV. I partecipanti possono beneficiare del congedo di formazione/sindacale secondo i rispettivi CCL. Il corso sarà impartito dal collega **Pietro Gianolli**, segretario SEV.

**SEZIONE SEV – PV TICINO E MOESANO
VACANZE A ABANO TERME: ISCRIVETEVI SUBITO!**

La sezione organizza delle ferie a **Abano Terme dal 27 dicembre 2012 al 6 gennaio 2013.** Sono dunque aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme. L'attuale bassa quotazione dell'euro ci permette di mantenere gli stessi prezzi:

- camera doppia CHF 1100.– p.p.
- camera singola CHF 1250.– p.p.

Il prezzo comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (¼ vino, ½ acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto. Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione. Non sono ammesse modifiche del pacchetto (ad es. data andata o ritorno)! Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 15 ottobre** tramite la cedola sottostante da inviare a: **Biagino Gioli**, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!). Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.– p.p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Vacanze a Abano Terme 2012/2013: cedola di iscrizione

Dati:	Prima persona	Seconda persona
Cognome:	_____	Cognome: _____
Nome:	_____	Nome: _____
Indirizzo:	_____	Indirizzo: _____
CAP/Località:	_____	CAP/Località: _____
Telefono:	_____	Telefono: _____
Data di nascita:	_____	Data di nascita: _____
Tipo di camera:	() doppia () singola	Tipo di camera: ()doppia () singola
(X) mettere una x nella parentesi corrispondente		
Data:		Firma:

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... astrologia

L'essere umano ha sempre desiderato conoscere il proprio futuro. Almeno 50 mila anni fa, già l'uomo di Cro-Magnon, che faceva incisioni sugli ossi per marcare l'avvicinarsi delle stagioni, deve aver tentato di trovare risposte ai suoi interrogativi nel firmamento notturno. È da questo atavico bisogno di scoprire un misterioso disegno nei fenomeni naturali, che sembra essersi sviluppata la plurimillennaria sapienza astrologica. Alcuni storici della materia ne fanno risalire le origini agli abitanti di Sumer, antichissima regione della Mesopotamia meridionale che, nel IV millennio a.C., fu sede della civiltà dei Sumeri, la prima popolazione umana che abbandonò il nomadismo per diventare stanziale.

Altri, invece, ritengono che l'astrologia derivi da un misterioso sistema di decifrazione dell'universo comunicato agli esseri umani addirittura da potenze superiori! Quasi certamente nacque come studio dei presagi celesti, i cosiddetti «omina». È appena il caso di ricordare che i nostri progenitori vedevano presagi dappertutto, persino nei nomi. Non per niente ci è stata tramandata l'espressione latina «nomina omina sunt», come dire che in ogni nome si celerebbe il destino della persona che lo porta.

A Babilonia, ben prima del secondo millennio precristiano, i veggenti già interpretavano le eclissi lunari come presagi funesti per il re e per lo stato. Il più antico testo divinatorio che ci sia pervenuto risale a circa quattro millenni e mezzo fa: avvertiva il sovrano di guardare a sud e osservare l'eclisse, prevedendo – pare – l'attacco della città di Ur da parte del re Sargon degli Accadi, che sarebbe poi effettivamente avvenuta intorno al 2340 a.C. Intorno al 700 a.C. nell'impero assiro operava già una vera e propria rete di osservatori di presagi, che interpretavano i fenomeni naturali come conseguenza dei moti planetari collegati alle loro divinità maggiori: Sin (la luna), Shamash (il sole) e Ishatar (il pianeta Venere).

Ma, naturalmente, si prendeva in considerazione anche il cielo più terrestre, ovvero Adad, il tempo atmosferico. Gli indovini babilonesi furono probabilmente i primi a studiare anche i presagi relativi alla nascita; ma l'elaborazione dell'astrologia natale, antenata del sistema occidentale moderno, è da attribuire più correttamente agli antichi greci, presso i quali gli oroscopi personali erano stabiliti in base alla posizione delle stelle, dei pianeti, del sole e della luna al momento della nascita. La parola stessa «oroscopo» è di derivazione greca e letteralmente significa «osservare l'ora (della nascita)».

Nel IV secolo a.C. i due massimi pensatori greci, Platone e Aristotele, già collegavano l'universo e l'individuo in base al principio «come sopra, così sotto», ponendo quindi la Terra al centro dell'universo. In base a questa teoria, il cerchio che il sole apparentemente descriveva nel suo percorso annuo intorno alla Terra veniva suddiviso in 12 settori, o «case», ciascuna rappresentata da un segno zodiacale e collegata ad un pianeta e a un elemento. Si riteneva che i pianeti, con caratteristiche diversissime fra di loro, esercitassero altrettanto differenti gradi di influenza sul neonato, a seconda della «casa» in cui si trovavano al momento della sua nascita.

L'imperatore Alessandro Magno, che era molto superstizioso, contribuì personalmente alla diffusione dell'astrologia ellenistica, sulla scia delle sue sterminate conquiste territoriali. Successivamente anche gli antichi romani, compresi svariati imperatori, ripresero le pratiche divinatorie dei greci, applicando l'astrologia alla previsione anche di eventi politici. Nelle strade di Roma astrologi di professione riscuotevano grande successo. Ma, siccome all'epoca i dati anagrafici non erano così precisi come oggi, quando un cliente non conosceva esattamente la propria data di nascita, gli astrologi usavano un sistema molto furbo: gettavano un bastoncino su di una mappa zodiacale e il segno sopra il quale ricadeva diventava l'ascendente o il segno natale dell'interessato!

Jean-Paul Beuret, ex capostazione di Travers e ex membro del comitato della sezione SBV Bienne-Neuchâtel

Travers, una stazione nel cuore

Per quindici anni Jean-Paul Beuret è stato capo della stazione di Travers sulla linea Berna-Parigi. Una stazione oggi morta, senza più anima viva delle FFS che vi lavora. Eppure ai suoi tempi, ce n'erano di cose da fare.

«Alla stazione di Travers vendevamo anche l'assenzio». Jean-Paul Beuret evoca una certa nostalgia i bei tempi passati. «Ero stato nominato capo di questa stazione nel 1995. Oltre ai biglietti e viaggi, avevamo iniziato a vendere giornali, poi bevande, gelati, cartoline, modellini, spumanti di Mauler, assenzio di diversi produttori e molti altri prodotti di consumo. La stazione era diventata un piccolo negozio al servizio della popolazione della regione e dei collezionisti di trenini. Poiché la stazione era aperta tutti i giorni fino a mezzanotte in modo permanente

» Mi è stato detto che il negozio della stazione di Travers non era più compatibile con i piani contabili delle FFS... »

per motivi di esercizio, eravamo soprattutto sollecitati nei fine settimana e la sera, quando i negozi tradizionali erano ormai chiusi. Ricevevamo numerose richieste dal-

l'estero. Gli utili annuali entravano direttamente nelle tasche delle FFS. Utili che andavano ad aggiungersi alla vendita di titoli di trasporto e di viaggio, alle operazioni di cambio di Western Union, ecc. Il nostro commercio funzionava a gonfie vele, cercavamo di offrire un vero servizio alla clientela. Ma le belle storie hanno tutte una fine e abbiamo dovuto mettere la chiave sotto lo zerbino. Pochi mesi prima della chiusura ufficiale della stazione, mi è stato detto che il negozio della stazione di Travers non era più compatibile con i piani contabili delle FFS... Nessuna possibilità di trovare una soluzione provvisoria che avrebbe consentito di continuare questa attività in ambito privato dopo il 24 aprile 2010, data di chiusura ufficiale della stazione.»

Ferroviere, una vocazione che risale all'infanzia

Jean-Paul Beuret è caduto da piccolo nella «marmitta ferroviaria». «Sono cresciuto a Fleurier, dove mio padre era ferroviere presso la RVT (l'azienda della ferrovia regionale della Val-de-Travers).

Da piccolo andavo spesso alla stazione di Fleurier a guardare i treni e ad «aiutare» mio padre a premere i tasti del dispositivo di sicurezza! La vista dei TEE alla stazione

di Losanna e la lettura di un opuscolo OSL (Oeuvre suisse de lecture pour la jeunesse) che mostrava le locomotive sulla linea del Gottardo, avevano ulteriormente alimentato i miei sogni. E avevo deciso, in modo del tutto naturale, di entrare in ferrovia. Mi sarebbe piaciuto scegliere la professione di macchinista, ma ho finalmente intrapreso la formazione per agente di movimento». Alla fine del suo apprendistato, che aveva iniziato proprio alla stazione di Travers, Beuret si era trasferito nella Svizzera tedesca. «Pensavo di restare oltre Sarina un paio di anno, invece ne sono passati sette».

Linea franco-svizzera

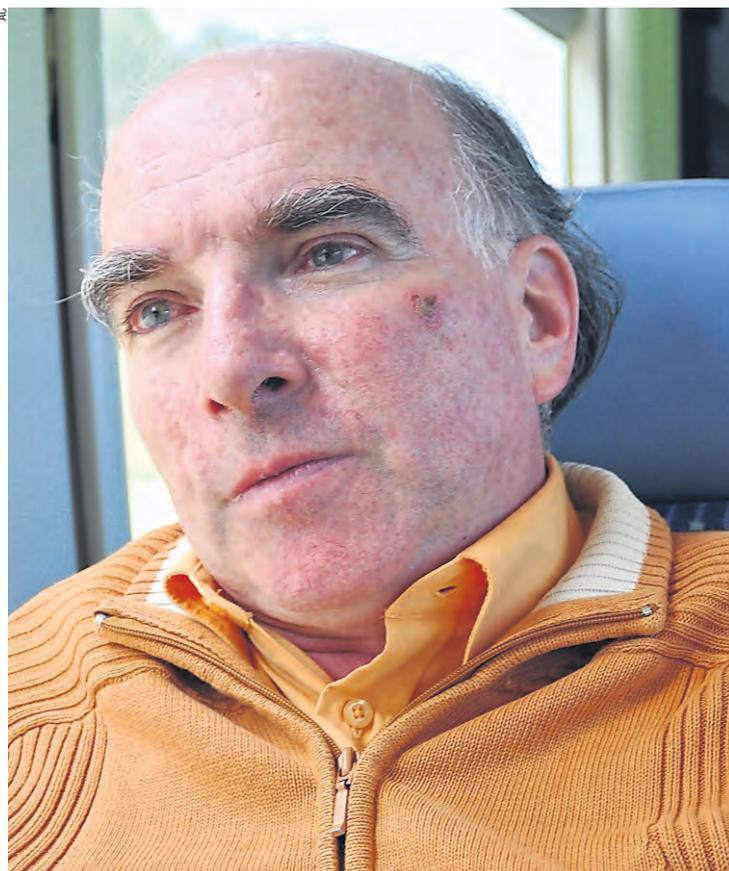
Dopo il suo «soggiorno linguistico», Jean-Paul Beuret era tornato a lavorare una decina di anni alla stazione di Travers, dopo di che era stato nominato alla centrale di prenotazione della direzione generale FFS a Berna. In quella funzione aveva lavorato per meno di tre anni. Nel 1995 era stato nominato capo della stazione di Travers, assicurando anche le ge-

» È stata probabilmente un'utopia voler continuare a far vivere la stazione di Travers! »

stione di tutte le stazioni della linea franco-svizzera della Val-de-Travers (Champ-du-Moulin, Noiraigue, Travers e Les Verrières). Oggi non vi lavora più nessuno. Resta solo la squadra presente alla stazione di confine di Verrières - dove attualmente lavora a tempo parziale Jean-Paul Beuret - che si occupa solo della gestione del traffico

(nessuna vendita di biglietti, nessun ufficio di cambio, ecc.) per garantire il passag-

Nonostante le sue numerose attività e l'entusiasmo, Jean-Paul Beuret si rammarica



Jean-Paul Beuret non è più capo della stazione di Travers, ma è rimasto molto attivo nel promuovere il traffico ferroviario nella Val-de-Travers.

gio giornaliero di tre coppie di TGV Berna-Neuchâtel-Parigi e di un treno merci che trasporta legno dalla Francia. «Il ritmo di lavoro non è più quello di una volta» si lamenta Jean-Paul Beuret.

Ferroviere militante

Jean-Paul Beuret è molto legato alla sua Val-de-Travers. E continua instancabilmente a promuovere il trasporto pubblico. Presiede da diversi anni la «Conferenza regionale dei trasporti della Val-de-Travers», ed è membro del gruppo di lavoro transfrontaliero all'ATA di Neuchâtel, che cerca di sviluppare relazioni ferroviarie tra i due paesi vicini. È pure responsabile commerciale dell'associazione Vapeur Val-de-Travers e presidente della RVT-Historique, il treno turistico del paese delle fate e dell'assenzio.

ca di non aver potuto tenere aperta la «sua» stazione. È stata probabilmente un'utopia voler continuare a farla vivere. Ha conservato on line il sito internet www.travers-info.ch, dove sulla prima pagina si può leggere: «La stazione di Travers è chiusa dal 24 aprile 2010 e fino a nuovo avviso ...»

Alberto Cherubini

BIO

Proveniente da una famiglia di ferrovieri, Jean-Paul Beuret è nato nel 1954 a Fleurier, dove è cresciuto e dove ha svolto il suo percorso scolastico. Nel 1973 entra presso le FFS come apprendista di agente di movimento. Nel 1975 va a lavorare in alcune stazioni nella zona di Zurigo. Lo stesso anno aderisce al SEV; diventa membro del comitato della sezione SBV Bienne-Neuchâtel. Nel 1995 viene nominato capo delle stazioni della linea franco-svizzera Val-de-Travers. Il 24 aprile 2010 deve lasciare la stazione di Travers, per finire probabilmente la sua carriera

alla stazione di Verrières. «Ho dato molto all'azienda alla stazione di Travers, ora mi preparo ad andare in pensione». Jean-Paul Beuret è sposato e padre di due figli e una figlia (anche attiva nelle FFS). È nonno orgoglioso di due nipoti. Con sua moglie, nella loro casa a Travers hanno allestito delle camere per B & B (www.villamoncalme.ch). «Le persone che alloggiano da noi arrivano nella regione soprattutto per ammirare l'imponente roccia circo roccioso del Creux-du-Van e le gole dell'Areuse».