

Chiasso

Il SEV coinvolge le autorità del Mendrisiotto per difendere l'occupazione nel settore ferroviario.

Pagina 3



Avallone e Tuti incontrano la base

Non sono mancate le domande, gli accenti di delusioni, le preoccupazioni. Incontrando i militanti in Ticino, Manuel Avallone e Giorgio Tuti hanno invitato a tenere alta la guardia.

Pagina 4

Ritratto

Marcel Ruoss, nuovo presidente della Commissione del personale FFS.

Pagina 16



Il servizio di inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici è attivo da 10 anni

Imparare dagli errori

Arrivano in caso di incidente: sono gli ispettori del SII. La liberalizzazione delle ferrovie ha infatti richiesto inchieste indipendenti.

Molto spesso si tratta di incidenti poco

spettacolari. Quando però vi sono fatti di una grande risonanza, Walter Kobelt e i suoi collaboratori si ritrovano al centro dell'attenzione, com'è successo la scorsa estate con il grave deragliamento del treno della MGB a Fiesch. «Raccomandazioni di sicurezza adeguate permettono di trarre insegnamenti positivi da ogni incidente» spiega Kobelt nell'intervista a *contatto.sev*.

pmo

pagine 6 e 7



Ricercano le cause degli incidenti: Walter Kobelt ispeziona un veicolo.

EDITORIALE

Le conclusioni a cui giunge il presidente dell'Astag Adrian Amstutz hanno dell'incredibile. Il capo dei camionisti ha annunciato pubblicamente la scorsa settimana che nei prossimi anni i trasporti su strada sono destinati ad aumentare in modo massiccio. Ciò comporterà anche un aumento del fabbisogno di camionisti ed il consigliere nazionale bernese ha espresso le sue preoccupazioni.

“Ma no, signor Amstutz!”
Giorgio Tuti, Presidente SEV

zioni a causa della mancanza di attrattiva di questa professione. Un fattore, del resto, che il SEV denuncia già da anni, per motivi però totalmente diversi di quelli sollevati dal signor Amstutz: noi constatiamo da tempo una pressione esagerata sui lavoratori e bassi salari, mentre Amstutz attribuisce la cattiva reputazione della professione alle strade intasate e all'iperregolamentazione della professione. Per lui, i rimedi sono quindi: semplificare la formazione e allentare le prescrizioni. Sarebbe proprio la direzione sbagliata, che andrebbe a peggiorare la già degradata immagine professionale. Bisognerebbe invece procedere in tutt'altro modo: rivalutare la professione, offrendo una formazione qualificata e offrendo al termine di essa anche salari che corrispondano ad un mestiere di cui andare fieri. Sappiamo infatti che i camionisti sono almeno altrettanto fieri della loro professione di quanto lo sono i nostri macchinisti. E di certo non si merita che la loro stessa associazione ne vada a peggiorare ulteriormente l'immagine.

IN VISTA DEL CONGRESSO

Fervono i preparativi in vista del prossimo congresso SEV, che si terrà a Berna il 24 maggio. Tra le trattande, avremo la nomina del presidente del comitato, con Rinaldo Zobebe che si ricandida, la designazione di un o una vicepresidente e la nomina della nuova commissione di verifica della gestione, ridotta a 5 membri e 2 sostituti.

Proposte entro il 23 marzo

Il termine per la presentazione dei documenti al congresso scade il 23 marzo 2011.

8 marzo: la Giornata internazionale della donna compie 100 anni

La parità? Storia in sospenso!

2011: anno di ricorrenze in Svizzera per il cammino della parità: non solo i 40 anni del diritto di voto femminile, ma anche i 30 anni dell'articolo costituzionale sull'uguaglianza tra i sessi e i 20 anni del primo sciopero nazionale delle donne. Il 14 giugno le donne di tutto il Paese saranno invitate a fare



sentire nuovamente la loro voce per rivendicare, nei fatti, la parità. Anche gli uomini sono invitati a sostenere questa causa, che riguarda tutta la società. Nel centenario della Giornata internazionale della donna, molto resta ancora da fare.

A pagina 5

IN BREVE

SPORTELLI APERTI!

■ Sabato 19 febbraio i Verdi del Locarnese hanno consegnato le 1500 firme raccolte dalla petizione che chiede la riapertura domenicale degli sportelli della stazione di Locarno. Il problema era stato sollevato dal SEV che aveva denunciato in un comunicato stampa la decisione delle FFS. La petizione dei Verdi chiede che la stazione FFS di Locarno-Muralto rimanga aperta anche nel periodo invernale. Si chiede inoltre l'apertura di una sala d'attesa che «offra uno spazio adeguato, sicuro, illuminato e riscaldato per i passeggeri». Le firme sono state consegnate nel pomeriggio presso gli sportelli della stazione di Locarno-Muralto. Il SEV rivendica a chiare lettere il mantenimento delle biglietterie, offrendo pertanto un corretto servizio alla clientela, tanto più che le FFS parlano di esubero di personale.

ELEZIONI COPE

■ Le FFS hanno peccato di imprecisione nel definire i circondari elettorali delle Cope superficie P, che non rispettavano i dettami del CCL, suscitando diversi malintesi. Adesso hanno rimediato, con la conseguente modifica del numero di proponenti per chi non è membro di un sindacato firmatario.

IL PRESIDENTE USS PUNTA AGLI STATI

■ Paul Rechsteiner, presidente dell'Unione sindacale svizzera e Consigliere nazionale PS ha annunciato la sua candidatura al Consiglio degli Stati per il prossimo autunno.

PRECISAZIONE

■ La direzione di Symova, la cassa pensioni che è succeduta all'Ascoop, ci ha chiesto di precisare che la critica espressa nel dossier pubblicato su *contatto.sev* 3/11 era riferita alla direzione precedente di Ascoop e non all'attuale gestione.

Il comitato SEV ha esaminato vari scenari per il futuro

Per forze nuove

Per affrontare con serenità le sfide del prossimo decennio, il SEV deve compiere alcuni sforzi. Molto dipende infatti dal numero dei membri.

L'amministratore del SEV Ruedi Hediger ha illustrato al comitato SEV alcuni scenari per i prossimi dieci anni. Il peggiore non permette tuttavia di andare così lontano: infatti se il SEV non dovesse riuscire a stabilizzare i suoi effettivi, né a contenere l'evoluzione dei costi, le riserve finirebbero prima.

Tutto dipende quindi dal numero dei soci: se restasse stabile o potesse di nuovo aumentare, vi sarebbe comunque una contrazione delle riserve, ma non in misura da compromettere l'esistenza. Il compito non è però così semplice. Negli ultimi due anni, pur facendo registrare un'evoluzione positiva del numero di soci attivi, il SEV

ha subito un in calo di effettivi di circa 1000 unità allo anno, in quanto i nuovi entrati non compensano le perdite dovute ai decessi dei colleghi pensionati. Ciò comporta diminuzioni di introiti dell'ordine di circa 100000 franchi all'anno.

Prezzo/prestazioni

Al calo degli introiti si contrappone poi un aumento delle esigenze degli affiliati, che rende necessario un aumento del personale sindacale. L'assistenza ai membri e alle sezioni assume infatti un'importanza viepiù crescente, come confermano anche i successi riscontrati nelle regioni che dispongono di un segretariato regionale. Anche per questo motivo, vi è da tempo l'intenzione di aprire ulteriori segretariati regionali.

Ruedi Hediger ha inoltre spiegato come la quota del SEV sia nettamente inferiore a quelle praticate dagli altri sindacati dell'USS, anche se ciò non significa necessariamente

che i nostri membri siano disposti a pagare di più.

Parola d'ordine; reclutamento

Il segretario SEV Jérôme Hayoz, responsabile del progetto «reclutare e organizzare» ha presentato i progetti per l'anno in corso. È in previsione un'azione molto interessante, che verrà però lanciata solo l'11 novembre 2011. I segretari sindacali intensificheranno la loro presenza sui posti di lavoro, per rispondere maggiormente alle richieste degli affiliati e verranno intensificati i corsi per i responsabili sezionali, che riscontrano un interesse crescente.

Verificare possibili varianti

Il comitato ha deciso di verificare possibili varianti per l'estensione dei vari segretariati, nonché per l'introduzione di quote dipendenti dallo stipendio, che verranno poi approfondite nel corso di un seminario il prossimo autunno.

Peter Moor

IL COMITATO HA INOLTRE...

...preso atto del ritiro di Hans Bieri, segretario SEV, dal Consiglio d'amministrazione FFS, giunto dopo 12 anni alla scadenza del mandato. Il SEV, maggior sindacato presso le FFS, intende rivendicare questo seggio, avendo ricevuto anche l'accordo da parte delle altre organizzazioni. Il comitato ha quindi impartito il mandato alla commissione direttiva di presentare una doppia candidatura al Consiglio federale.

...confermato il rinnovo del contratto collettivo di lavoro della ferrovia Lugano Ponte Tresa. Dopo i miglioramenti introdotti nel 2008, il rinnovo ha portato solo alcuni adeguamenti puntuali, accolti dal personale anche considerate le soluzioni adottate in azienda per il risanamento della cassa pensioni.

...salutato Joelle Biolley, rappresentante della commissione giovanile nel comitato stesso, che ha trovato un nuovo lavoro a Pechino. Sarà sostituita in comitato da Stefan Bruderer.

Le camere si occuperanno dell'assicurazione invalidità

Una revisione contro gli invalidi

Le camere continuano nella loro guerra contro l'assicurazione invalidità, portata avanti a colpi di misure avventate e lacune legislative.

Le revisioni IV e V dell'AI, introdotte nel 2004 e nel 2008, hanno già portato conseguenze molto pesanti. Chi ha una grave malattia, oltre alla sofferenza, si vede privato di ogni sicurezza economica.

Priorità ai disavanzi

Per contenere il disavanzo dell'AI è stato deciso un aumento dell'IVA sino al 2017, che dovrà essere accompagnato da misure di contenimento dei costi, contemplate dalla 6a revisione, definita dal Consiglio federale «orien-

tata al reinserimento». Essa passerà al Consiglio degli Stati, quale seconda camera, in

lavoro. Il progetto prevede invece «prove lavorative» ordinate dagli uffici AI, ai quali

l'altra, senza che venga loro offerto un posto di lavoro.

Suppressione delle prestazioni per colpi di frusta

La revisione prevede ulteriori tagli, in particolare di rendite riconosciute per disturbi da dolore somatoformi, fibromialgie o patologie analoghe (per esempio a seguito di colpi di frusta). Il Consiglio nazionale ha già adottato questo progetto, che riprende la terminologia di una contestata decisione del tribunale federale dell'agosto 2010. Presso il Consiglio degli Stati si profila un'alleanza analoga, che degrada queste persone duramente colpite dal destino a simulanti e approfittatori, incurante del fatto che la soglia di dolore, per loro e per l'assicurazione AI, sia ormai largamente superata.

Doris Bianchi, USS



L'AI potrebbe non più riconoscere le conseguenze di un colpo di frusta.

primavera e dovrebbe permettere di ridurre i costi di 500 milioni dal 2018. 17 000 beneficiari di rendita dovrebbero come per magia essere reintegrati nel mondo del lavoro, senza tuttavia alcun obbligo da parte dei datori di

gli assicurati devono sottoporsi pena la soppressione delle prestazioni. Si tratta quasi di lavori forzati, che espongono soprattutto le persone meno qualificate alla possibilità di dover svolgere una prova lavorativa dopo

Le autorità prendono a cuore le sorti dell'officina FFS Cargo di Chiasso

Allargare gli orizzonti



Personale e politici riuniti per il rilancio dell'Officina di Chiasso.

Il SEV ha indetto un incontro con le autorità locali per dar voce alle preoccupazioni del personale dell'officina di FFS Cargo di Chiasso e presentare possibili alternative, confermate dai ricercatori della SUPSI.

Da tempo, nel settore carri delle Officine di Chiasso vi è preoccupazione per il futuro della struttura (*contatto.sev* ne ha riferito più volte) e il personale ha incaricato il SEV di costituire un fronte per salvare la struttura e l'occupazione.

Ad inizio dicembre, vi è stato un incontro con il comitato Giù le mani dalle Officine, che aveva permesso di individuare una prospettiva concreta per il mantenimento e per il rilancio dell'Officina di Chiasso.

Giovedì 17 febbraio, in collaborazione con il Municipio di Chiasso, SEV, comitato e personale hanno tenuto ad illustrare questa situazione alle autorità politiche del distretto, che hanno risposto

positivamente, manifestando grande interesse.

Prospettive negative...

A breve termine, l'officina carri potrebbe essere messa in difficoltà dalla rinuncia di FFS Cargo al traffico internazionale a carri singoli, che potrebbe portare una diminuzione degli incarichi di manutenzione a Chiasso e dalla messa in servizio della nuova officina di Hupac a Busto Arsizio, dove la ditta conta di svolgere in proprio la manutenzione. FFS Cargo si sta già adeguando a questa situazione, diminuendo il personale attivo in officina. 6 colleghi sono stati trasferiti la scorsa estate e 3 lasceranno nelle prossime settimane per assumere altri incarichi.

... e alternative positive

Lo scopo dell'incontro non era però di esporre lamentele e piagnistei. Lo ha rilevato molto correttamente il sindaco di Chiasso Moreno Colombo: «Abbiamo assistito a tagli dolorosissimi per tutta la regione, ma ciononostante ora dobbiamo guardare avanti».

E che avanti, nel futuro, vi possano essere sviluppi positivi è stato certificato dai due ricercatori della Supsi intervenuti all'incontro: Federico Corboud e Spartaco Greppi. Partecipando allo studio commissionato dal Consi-

glio di Stato sul futuro delle Officine, hanno ravvisato notevoli potenzialità nella manutenzione del materiale rotabile ferroviario e della mobilità sostenibile per le strutture di tutto il cantone.

Il rilancio della congiuntura e l'aumento delle esigenze di manutenzione a seguito della catastrofe di Viareggio hanno portato ad un significativo aumento delle richieste alle Officine di Bellinzona, per rispondere alle quali Chiasso potrebbe dare un valido contributo, come ha ribadito Gianni Frizzo, presente con numerosi colleghi di Bellinzona per sottolineare l'importanza di questa iniziativa.

Richieste precise

Una simile collaborazione, trascurata da FFS Cargo per considerazioni di strategia aziendale, permetterebbe di acquisire attività ad alto valore aggiunto in tutto il cantone e di fare un primo passo concreto verso il centro cantonale di competenze proposto dal citato studio Supsi e sin qui sostenuto dal Consiglio di Stato e dalle stesse FFS. In questo senso va un'interrogazione presentata nei giorni scorsi al governo cantonale dai granconsiglieri Pagan, Bobbià, Canevascini, Garobbio e Rizza, presenti in sala giovedì 17.

L'incontro ha quindi suscitato una prima reazione, alla quale dovranno seguirne altre, per concretizzare queste prospettive positive per tutta la regione e per la stessa ferrovia.

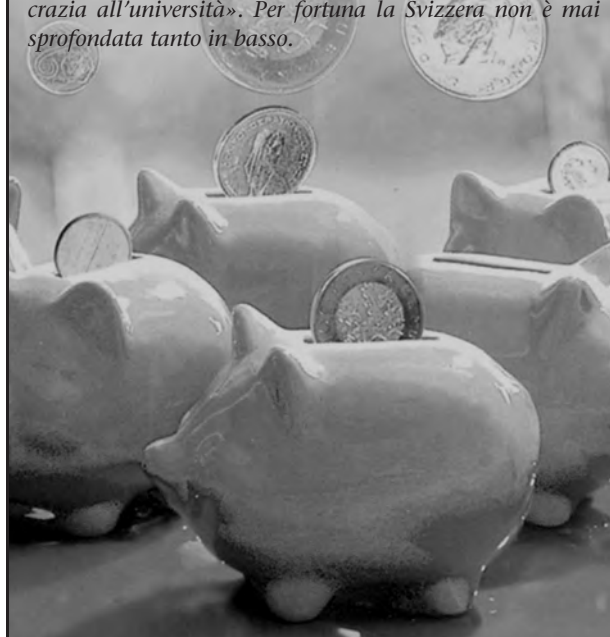
Pietro Gianoli

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

DA CHE MONDO È MONDO...

«Da che mondo è mondo, scrive Massimo Gramellini sulla Stampa di Torino, con i dittatori ci si indigna in pubblico, ma si fanno affari in privato. A volte non ci si indigna neppure, si rimane zitti. Un silenzio interrotto solo dal fruscio dei soldi». Mai visto per esempio un imprenditore andare in Cina a sbandierare il rispetto dei diritti civili. Mai visto una banca rifiutare i soldi di un dittatore. Si diventa esportatori di democrazia solo quando conviene, come in Iraq o in Afghanistan. Nessuno ha alzato un dito o una voce in favore della Svizzera sottoposta per più di un anno al ricatto per un ostaggio detenuto in Libia. Ora ci si indigna: politici, imprenditori e banchieri. Appena dopo la destituzione del presidente tunisino Ben Ali, il governo elvetico blocca i suoi averi nelle banche svizzere. Tre giorni dopo il ritiro del presidente egiziano, la presidente della confederazione annuncia la stessa cosa per Mubarak. Ora è la volta di Gheddafi. Non si può nascondere che tutto questo non fa che creare malintesi e imbarazzo. Alimenta l'idea sempre più diffusa che la Svizzera non è altro che un ricettacolo delle fortune illecite di dittatori stranieri. La gente insomma non capisce perché questo genere di fondi è bloccato quando i loro aventi diritto sono destituiti e non prima. E soprattutto perché in passato sono stati accolti questi soldi. Forse che prima delle rivolte popolari si potesse pensare che questi stessi fondi fossero legittimi o che fossero messi in riserva nelle banche svizzere per il bene dei loro rispettivi popoli? Forse, anziché ribadire ogni qualvolta che la piazza elvetica è messa sotto pressione, che i soldi dei dittatori non sono i benvenuti, bisognerebbe semplicemente applicare le disposizioni che già esistono da noi da quasi vent'anni ma che di tanto in tanto si scopre che non sono state applicate. Ci si indigna in pubblico, appunto, ma si fanno affari in privato. «Esiste tuttavia un limite, conclude ancora Gramellini, che governi e imprenditori cercano di non valicare ed è il rispetto del Paese che si rappresenta. Quel senso del decoro e delle istituzioni che ti impone di stringere la mano a Gheddafi, ma ti impedisce di baciarli. Che ti costringe a riceverlo con tutti gli onori, ma non ti obbliga a trasformare la sua visita in una pagliacciata, con il dittatore a vita che tiene lezioni di democrazia all'università». Per fortuna la Svizzera non è mai sprofondata tanto in basso.



Da sin.: Colombo, sindaco di Chiasso, Gianoli, SEV, Corboud e Greppi (Supsi), Gianni Frizzo, comitato officine.

Da Giorgio Tuti e Manuel Avallone parole di incoraggiamento ma anche appelli alla solidarietà e alla mobilitazione

«Ci giochiamo il nostro futuro»

I venti di liberalizzazione sui trasporti pubblici non si placano. Parlando delle sfide che si delineano all'orizzonte a medio e lungo termine, Giorgio Tuti è stato molto chiaro.

«Buona sera leoni!»

Ha esordito così il presidente del SEV, facendo eco al segretario Pietro Gianolli che nell'introduzione ha ringraziato Giorgio Tuti e Manuel Avallone per essere venuti nella «fossa dei leoni» in Ticino. E di certo i ruggiti, le voci critiche, le delusioni, non sono mancate. Il nuovo sistema salariale suscita qualche legittima preoccupazione, e le trattative salariali hanno lasciato l'amaro in bocca. Perché, di volta in volta, «si perde sempre qualcosa per strada», fanno notare i numerosi esponenti della base. «Quando ci sono cambiamenti – sottolineano Giorgio Tuti e Manuel Avallone – ci

sono sempre un sacco di discussioni e tutto appare brutto, negativo. Ogni volta è così. Ma dobbiamo renderci conto che ogni trattativa si basa su un confronto. Noi cerchiamo sempre di ottenere il meglio e il massimo». Ma tutto non si può. Tenuto conto delle crescenti pressioni sui trasporti pubblici e dei venti di liberalizzazione che non si placano, ogni conquista del sindacato è una vittoria.

Il quadro delle sfide dipinto dal presidente Tuti, è uno di quelli a tinte forti, dal momento che si dovrà lottare su più fronti. «A livello sociale – precisa Tuti – si dovrà portare avanti il risanamento della Cassa Pensione delle FFS: il dossier approda sui banchi del Consiglio nazionale il 7 marzo». Il SEV intende anche avviare una riflessione sul pensionamento anticipato portando dei modelli al prossimo congresso di maggio. A livello di politica contrattuale e di lavoro sindacale si dovrà prestare attenzione all'applicazione del nuovo sistema

salariale (Toco) e garantire ai colleghi il necessario supporto anche per quanto riguarda il resto del CCL. Sarà pure necessario accrescere la visibilità del SEV rafforzando la base del sindacato tramite anche un'offensiva nel reclutamento, auspicata da Giorgio Tuti.

Sul piano politico il presidente ha insistito in modo particolare su tre punti. Il primo concerne la raccolta delle firme per l'iniziativa popolare sul salario minimo, che chiede di introdurre nella Costituzione federale il principio di un salario minimo legale di 4 mila franchi al mese. All'interno del movimento sindacale il SEV si è impegnato a raccogliere 14 mila firme. Il secondo punto riguarda il 20esimo anniversario dello sciopero nazionale delle donne, il prossimo 14 giugno. Per il SEV si tratta di uno degli obiettivi politici del 2011. Esplicito l'appello del presidente: «Invito anche gli uomini a prendere parte alle iniziative che verranno orga-

nizzate: la parità tra i sessi riguarda tutti». Non si poteva non parlare delle elezioni federali d'autunno. «Se è vero – ricorda Tuti – che il SEV non è un sindacato partitico, è altrettanto vero che ha una linea politica chiara: difendere i diritti di lavoratori e di lavoratrici, promuovere una politica dei trasporti in sintonia con la protezione dell'ambiente e contrastare ogni forma di attacco allo Stato sociale. Ma come voi sapete molte decisioni

sul nostro futuro vengono prese dalle Camere federali, per cui il nostro voto sarà importante. Ricordiamoci di premiare quelle deputate e quei deputati che concretamente difendono i nostri interessi».

Ma il futuro dipende anche dal sindacato, dalla sua capacità a essere unito, solidale tra le diverse categorie che rappresenta. Dalla sua capacità di mobilitazione. L'appello non poteva essere più chiaro. *Françoise Gehring*



Un momento dell'incontro tra la presidenza del SEV e molti rappresentanti della base.

Autopostale Ticino ha proposto di rilevare la maggioranza del capitale delle Autolinee mendrisiensi

Un arancione un po' più giallo

Lunedì 14 febbraio, la direzione e il consiglio di amministrazione delle autolinee mendrisiensi hanno informato il personale sulla proposta di Autopostale Ticino di rilevare la maggioranza del capitale azionario dell'azienda.

Per il personale delle Autolinee Mendrisiensi (AMSA) si è trattato di un San Valentino particolare. Va però precisato che si trattava della prima serata utile per informare sulla situazione dell'azienda, dando seguito alla richiesta dei due sindacati SEV e OCST.

Proposta agli azionisti

Per l'azienda erano presenti il presidente del CdA, Antonio Vaghi, Flavio Foletti, che ha

diretto la serata e il direttore Fredy Flückiger. Essi hanno riferito della proposta che Autopostale Ticino (AT) ha presentato agli azionisti pubblici di AMSA, ossia il Cantone e i Comuni della regione. AT ha proposto di entrare quale nuovo azionista, rilevando la maggioranza del capitale sociale. Così si eviterebbero, secondo quanto comunicato, agli enti pubblici maggiori oneri per far fronte al necessario aumento del capitale sociale e si frenerebbe la crescita delle indennità versate dai committenti delle prestazioni di trasporto pubblico.

AMSA: Autolinee mendrisiensi o Autopostale del Mendrisiotto SA?

In seguito, AT designerebbe il nuovo direttore e concentrerebbe le strutture del distretto nel nuovo stabile, per sfruttare in modo siste-



I colori dei bus, in ogni modo, non dovrebbero cambiare.

matico le sinergie tra le due ditte.

AT ha comunque precisato che i posti di lavoro e il nome della ditta rimarrebbero invariati.

AMSA ha quindi illustrato il suo punto di vista, presentato sotto forma di controproposta agli azionisti pubblici per mantenere una struttura autonoma in grado

di garantire una maggior vicinanza alle esigenze dei committenti.

Da quanto è dato di sapere, Cantone e Comuni, ossia gli azionisti hanno deciso di esaminare in dettaglio la proposta di AT, per cui anche direzione e CdA non possono far altro che seguire l'evoluzione della questione.

Preoccupazioni tra il personale

Il personale ha preso atto delle spiegazioni, ma le indicazioni sui posti di lavoro non hanno sgomberato tutte le perplessità. AMSA offre infatti al personale, per lo più residente nella regione, un contratto collettivo apprezzato da tutti, tanto che le parti sociali si sono accordate per una revisione, impegnandosi ad evitare una disdetta per la fine del 2011.

SEV e OCST si sono quindi rivolti agli enti pubblici azionisti per ribadire la necessità di tener conto anche delle giustificate necessità dei dipendenti.

AT, sollecitata in copia, ha comunicato di essere intenzionata ad applicare il contratto collettivo di lavoro vigente o, se ritenuto più interessante, di integrare AMSA nel proprio.

Pietro Gianolli

La giornata internazionale della donna raggiunge un traguardo secolare: ma le lotte per i diritti partono da più lontano

8 marzo: cento anni non bastano

Perché celebrare la Giornata internazionale della donna l'8 marzo? L'origine della scelta di questa data è piuttosto controversa, ha radici lontane e nella sua storia si intrecciano leggende e realtà. In questo contesto è molto probabile che fatti realmente accaduti e forse anche volutamente nascosti dalle classi dominanti, si siano sommati agli eventi che hanno contraddistinto i fermenti sociali a cavallo del Novecento.

Storia e storie lontane, dunque, per l'8 marzo, che nel movimento internazionale socialista delle donne affonda le proprie radici (cfr. tabella accanto). La prima conferenza internazionale della donna viene organizzata l'8 marzo 1907 da Clara Zetkin (dirigente del movimento operaio tedesco) e Rosa Luxemburg (teorica della rivoluzione marxista, fondatrice del partito comunista tedesco). È nel 1910 che viene proposta l'istituzione di una Giornata internazionale della donna, sebbene le lotte per i diritti delle donne risalgono a molto prima. Anche in Svizzera, dove la prima associazione femminista viene creata nel 1868, chiedendo i diritti civili e il diritto a frequentare le università. Le prime proposte per inserire il suffragio femminile nella costituzione – ottenuto nel 1971 – risalgono addirittura al 1874.

A cento anni dalla prima celebrazione dell'Otto marzo, molte rivendicazioni sono rimaste simili e se ancora oggi questa ricorrenza rimane di attualità, è perché le donne non hanno ancora ottenuto la parità di fatto. Sebbene l'arsenale legislativo si sia evoluto nel senso della parità giuridica, la realtà smentisce quotidianamente questo principio; bastano pochi ine-

quivocabili esempi: la differenza salariale tra uomini e donne è ancora del 19,8%; la parte di lavoro non remunerato assunto dalle donne è il doppio rispetto a quello degli uomini: se complessivamente, donne e uomini in età lavorativa prestano quasi lo stesso volume settimanale di lavoro, la proporzione tra lavoro retribuito e lavoro non retribuito è invece molto diversa. Le possibilità di carriera delle donne sono inferiori; la rappresentatività delle donne in politica e nei contesti che contano (economici e istituzionali), è lungi dall'essere soddisfacente.

Una ricerca del Fondo nazionale

Insomma, trent'anni dopo l'iscrizione nella Costituzione, il principio della parità fra i sessi non è ancora applicato ovunque. Come mai? Un gruppo di ricercatori del Fondo nazionale per la ricerca scientifica vuole capire, attraverso un programma appena lanciato (il PNR 60 ha l'obiettivo di valutare gli effetti delle misure adottate finora in Svizzera in materia di uguaglianza fra i generi) perché le leggi non bastano per determinare l'ordine sociale e cancellare le disuguaglianze.

Mentre le disuguaglianze saranno sotto la lente dei ricercatori fino al 2013, la voce delle donne si farà sentire pubblicamente subito, in modo particolare il prossimo 14 giugno, per celebrare i 20 anni dal primo sciopero nazionale delle donne. Su invito del movimento sindacale svizzero, le donne sono invitate – a partire dalle 14.06 del 14 giugno – a prendere parte alle azioni che verranno organizzate in diverse località del Paese. Basta anche manifestare in modo simbolico, indossando abiti rosa, fucsia o viola. Un sito internet in tre lingue (www.14giugno2011.ch) vi informa in tempo quasi reale sulle diverse iniziative. «Donne in movimento. La parità assolutamente»: questo lo slogan che ci accompagnerà in questa nuova-vecchia battaglia per i diritti.

Françoise Gehring



Militanti del SEV alla terza marcia mondiale delle donne a Berna.

GIORNATA INTERNAZIONALE DELLA DONNA: LE TAPPE ESSENZIALI

1848: L'8 marzo le lavoratrici dell'industria dell'abbigliamento di New York proclamano uno sciopero a cui partecipano 30 mila donne.

1857: Sempre l'8 marzo centinaia di operaie tessili di New York scioperano contro i bassi salari, il lungo orario di lavoro, le disumane condizioni di lavoro e il lavoro minorile. Lo sciopero viene represso con la forza.

1859: Le operaie tessili di New York si costituiscono in sindacato per tentare di migliorare le condizioni di lavoro.

1860: Sciopero delle lavoratrici del New England delle industrie calzaturiere.

1889: Il congresso di Parigi della Seconda internazionale accoglie il principio del diritto delle donne a una pari retribuzione.

1903: Negli Stati Uniti nasce la «Women's Trade Union League», formata soprattutto da sindacaliste, che assieme alla campagna per il diritto di voto, aiutano le donne a organizzarsi per rivendicare un salario migliore. In Inghilterra prende avvio il movimento delle «suffragette».

1907: Lo sciopero dell'8 marzo viene ricordato in tutti gli Stati Uniti con la richiesta di una giornata lavorativa di 10 ore.

1908: L'8 marzo sfilano a New York le lavoratrici delle sartorie sia per il diritto di voto, sia contro il lavoro minorile.

1909: Le operai tessili di New York (*Triangle Shirtwaist Company*) cominciano un nuovo sciopero per protestare contro le terribili condizioni di lavoro scegliendo come data d'inizio proprio l'8 marzo per ricordare la lotta del 1859.

1910: Alla Conferenza delle Donne dell'Internazionale socialista (a cui prendono parte 100 donne di 17 paesi) a Copenaghen, Clara Zetkin, leader socialista tedesca, propone che l'8 marzo sia osservato ogni anno come la Giornata internazionale della donna.

1911: Il 19 marzo, in memoria della repressione prussiana del 1848, un milione di donne sfilano in Svizzera, Austria, Danimarca e Germania, chiedendo il diritto di voto, la fine della discriminazione

sessuale per le cariche pubbliche e il diritto alla formazione professionale. Il 25 marzo un incendio agli ultimi piani della *Triangle Shirtwaist Company* a New York, uccide 146 donne, in maggioranza giovani, ebraiche e italiane. Centomila persone partecipano ai funerali delle vittime.

1913: L'8 marzo le donne russe manifestano a San Pietroburgo contro la guerra.

1914: Manifestazione delle donne per la pace in tutta Europa.

1918: In Germania le donne ottengono la piena parità con gli uomini nel voto politico.

1920: Negli USA le donne ottengono, a livello federale, la piena parità degli uomini nel voto politico.

1928: Tutte le donne inglesi ottengono la piena parità con gli uomini nel voto politico (il diritto di voto alle donne oltre i 30 anni era stato ottenuto nel 1918).

1945: Le donne francesi conquistano il diritto di voto e di elezione.

1946: Anche le donne italiane ottengono il suffragio universale.

1975: Anno internazionale delle donne per l'ONU. Viene anche inaugurato il decennio delle donne (1975-1985). Prima conferenza internazionale sulla condizione della donna a Città del Messico.

1979: Con la risoluzione 32/142 dell'Assemblea generale dell'ONU, si invitano gli Stati membri a indire una Giornata delle Nazioni Unite dei Diritti delle Donne e della Pace internazionale per ricordare il fatto che «la sicurezza della pace e il pieno godimento dei diritti umani e delle libertà fondamentali hanno bisogno della partecipazione attiva, dell'uguaglianza e dello sviluppo delle donne».

1986: la 75esima Giornata delle donne sceglie lo slogan *Vogliamo il pane e le rose!* Pane per illustrare le condizioni di lavoro e le possibilità di una migliore e più equa formazione. Rose affinché la vita professionale sia conciliabile con la vita familiare, attraverso una condivisione tra donne e uomini nei lavori domestici e di cura.



»Non possiamo evitare tutti gli incidenti. Nessuna attività umana è esente da errori.«

Walter Kobelt, direttore SII

L'ingegnere Walter Kobelt dirige il servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici presso il Datec

«Diamo consigli concreti e finanziariamente sostenibili»

Da 10 anni, in Svizzera è attivo un servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici, sul modello di quanto avviene nell'aeronautica, che elabora rapporti e raccomandazioni utili per evitare incidenti.

contatto.sev: Signor Kobelt, il suo servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici SII dovrebbe contribuire ad evitare incidenti. Vi siete avvicinati a questo obiettivo?

Walter Kobelt: I nostri rapporti di chiusura terminano sempre con raccomandazioni per la sicurezza che vengono per lo più applicate. Personalmente, sono del parere che il numero di incidenti sia calato negli ultimi anni.

Avete quindi la facoltà di emettere raccomandazioni, ma non direttive?

Le nostre raccomandazioni sono rivolte all'ufficio federale dei trasporti, che può renderle vincolanti per le aziende. A questo punto, esse sono tenute ad applicarle. In genere, però, le aziende reagiscono senza aspettare gli ordini dell'UFT, probabilmente anche grazie al fatto che le nostre raccomandazioni sono concrete, realizzabili e finanziariamente sopportabili.

Non vi è un conflitto tra sicurezza e redditività? In altre parole, quanto vale una vita umana?

Penso che non sia possibile evitare tutti gli incidenti, in quanto non vi è attività umana priva di errori. D'altra parte, anche i mezzi a disposizione della sicurezza sono limitati e non si può spendere più volte lo stesso franco. Non avrebbe pertanto senso raccomandare un

BIO

Walter Kobelt ha 59 anni. Dopo gli studi al politecnico come ingegnere meccanico, ha lavorato in settori tecnici ed è stato per due anni e mezzo in Australia. Nel 1984 è arrivato alle FFS, dove ha svolto una formazione accelerata di macchinista per poi lavorare alle Officine di Yverdon e presso la trazione del circondario III. Nel 1989 ha assunto la direzione delle Officine di Zurigo. Nel 2000 è poi passato alla direzione del neo costituito SII. È sposato e padre di due figli. Nel suo tempo libero pilota un aereo sportivo, di cui è comproprietario, pratica l'aeromodellismo e la pesca subacquea.

sottopassaggio per un sentiero poco frequentato, quando per lo stesso importo si potrebbero realizzare opere molto più utili per la sicurezza.

Tutto il sistema è stato ripreso dall'aeronautica. Ma come mai presso le ferrovie è stato applicato così tardi?

Il traffico aereo ha sempre avuto una vocazione internazionale. Il sistema ferroviario è per contro stato a lungo composto da ferrovie statali; unità chiuse che rispondevano in prima persona della sicurezza. Oggi il quadro è molto diverso: mi

ricordo di un deragliamento anni fa alla stazione di Basel Bad. Eravamo su suolo svizzero, ma con un'infrastruttura gestita dalla DB, un treno trainato da una locomotiva che la HGK aveva noleggiato dalla Adtranz e che era guidata da una macchinista di Dresda. La traccia era stata ordinata da FFS Cargo e le merci appartenevano a molte ditte diverse. È per tener conto di queste situazioni che abbiamo dovuto creare un ufficio esterno ed indipendente.

Lei è praticamente sempre sul chi vive, giorno e notte. Cosa succede quando viene allertato?

Le situazioni possono essere molto diverse. Mi sono succesi casi tragici. Il peggiore è quello di due fratellini investiti ed uccisi da un treno ad un passaggio a livello. Mi è però anche capitato di poter dire ad un ferroviere che l'aveva appena scampata bella. A volte possiamo lavorare in capannoni riscaldati, in altre occasioni siamo esposti per ore alla pioggia sferzante.

In genere, si parla solo degli incidenti più spettacolari, che dovrebbero però essere pochi.

Sì, la maggior parte sono avvenimenti che passano quasi inosservati. Non ci rechiamo neppure in ogni caso sul posto, ma svolgiamo dapprima chiarimenti telefonici per sapere se occorre veramente la nostra presenza fisica per po-

ter stendere un rapporto adeguato.

Come procedete nei casi di suicidio?

Noi veniamo sempre informati e, laddove non è chiaro se si è trattato di un incidente, dobbiamo svolgere un'inchiesta.

Lei è spesso a contatto con la sofferenza umana. Come ci si deve comportare?

Noi siamo chiamati ad intervenire ad incidente avvenuto e non è possibile tornare indietro. Possiamo però cercare di trarre indicazioni positive, formulando raccomandazioni in favore della sicurezza ed evitare il ripetersi di incidenti simili. Evidentemente ci sono cose che ci marcano, ma dobbiamo reagire. Del resto, non arriviamo mai per primi sul luogo dello incidente.

Gli annunci che ricevete sono sempre tempestivi e corretti?

Le aziende più grosse sono sempre molto corrette, mentre vi sono a volte alcuni problemi presso le ferrovie più piccole o le imprese a fune. Accade infatti che veniamo a sapere dai media che si è verificato un incidente, per cui interveniamo con un certo ritardo.

Come mai il vostro posto d'annuncio è presso la Rega?

Era già presso la Rega per il servizio aereo, per cui non abbiamo fatto altro che agianciarci. Si è rivelata del resto un'ottima soluzione.

Nei casi più spettacolari, i media si fanno avanti subito per ricevere informazioni, che voi concedete. Come mai?

Bisogna considerare che l'opinione pubblica ha diritto di essere informata. Se noi non diamo alcuna indicazione, i media si rivolgono a sedicenti esperti ferroviari che fanno solo alimentare le speculazioni. Io evito però scrupolosamente di esprimere giudizi. Non è sempre facile farlo, ma

»L'opinione pubblica ha diritto di essere informata.«

Walter Kobelt, capo del SII

nel frattempo ho accumulato una certa esperienza.

Succede però anche che vi si accusi di giudizi frettolosi, come ha fatto il SEV nel caso dell'incidente di Fiesch...

Non si può evitare che alcuni media, nonostante abbiano ricevuto informazioni precise, ci ricamino sopra storie che poco hanno a che vedere con i fatti e che portano a questo tipo di accuse. Sono cose che danno molto fastidio anche a me.

Di solito, si trova confrontato con situazioni chiare?

Sì, in genere i fatti possono

INTERVISTA



Il giubbotto personalizzato contribuisce a chiarire i ruoli e a rendere identificabili gli ispettori del SSIL, come Walter Kobelt.

essere chiariti abbastanza in fretta.

Non possiamo però accontentarci, ma dobbiamo cercare di allargare un po' le vedute. Per esempio, nel caso di Fiesch, nonostante

la situazione fosse chiara, abbiamo approfondito diversi aspetti, anche per evitare di essere confrontati con l'accusa di non essere andati a fondo. Ad un certo momento, però, l'opinione

pubblica ci richiede posizioni chiare.

Succede poi che il vostro rapporto venga integrato in procedimenti penali. Mi ricordo il caso di una collisione a Oerlikon,

dove il tribunale è giunto a conclusioni molto differenti. Cosa significa per voi?

Si trattava di un caso speciale, di cui avevano ricostruito la dinamica, senza riuscire però a stabilirne le cause. Non eravamo quindi stati in grado di fornire prove. Il nostro rapporto ha comunque contribuito anche in quel caso all'istruzione del caso e all'elaborazione di direttive più chiare.

Che rapporti ha con le aziende?

Direi buoni, come pure gli echi che ricevo da loro. Noi forniamo una prestazione; le aziende non sono assoggettate a noi, ma siamo allo stesso livello e ciò favorisce l'intesa. Viaggiamo spesso anche in cabina di guida,

non per sorvegliare, quanto per mantenere le nostre conoscenze delle tratte e dei regolamenti di circolazione. Dobbiamo conoscere l'esercizio ferroviario.

Inizialmente, le ferrovie vi consideravano però piuttosto dei ficcanaso!

E lo eravamo anche... Una volta però le ferrovie facevano tutto da sole e poi è arrivato un servizio esterno che aveva la facoltà di controllare tutto e persino di requisire oggetti. Hanno dovuto farci il callo...

Intervista: Peter Moor

IL SERVIZIO DI INCHIESTA SUGLI INCIDENTI DEI TRASPORTI PUBBLICI

Il servizio è stato creato con la trasformazione delle FFS a seguito della nuova legge sulle ferrovie ed è attivo dal 1° ottobre 2000. È composto da tre dirigenti d'inchiesta a tempo pieno e da 14 a tempo parziale ed assoggettato al Datec.

Il SII deve svolgere inchieste sugli incidenti che hanno causato danni a persone o danni

materiali per oltre 100 000 franchi, come pur su incidenti mancati e atti di sabotaggio. Al termine dell'inchiesta, il SII redige un rapporto contenente alcune raccomandazioni. I rapporti sono consultabili anche su www.uus.admin.ch. I rapporti non sono però vincolanti dal punto di vista giuridico. I tribunali agiscono infatti

indipendentemente dall'operato del SII. In Svizzera avvengono annualmente 60-70 incidenti all'anno che sono oggetto di inchieste da parte del SII. Le aziende sono tenute ad annunciare gli incidenti al SII, tramite il servizio d'allerta presso la Rega che provvede ad avvisare il dirigente d'inchiesta di picchetto.

pmo



»Gli abitanti di Losanna sono più legati all'auto perché si può ancora circolare bene e perché è facile trovare un posteggio.«

Vincent Kaufmann, sociologo

Ecco come gli abitanti di tre importanti centri urbani svizzeri utilizzano i trasporti pubblici

A Losanna regnano le automobili. I cittadini di Berna e Zurigo plebiscitano i trasporti pubblici.

L'ufficio bernese Ecoplan ha svolto uno studio comparativo sulle abitudini concernenti la mobilità nelle città di Berna, Losanna e Zurigo. Emerge in modo chiaro che bernesi e zurighesi sono nettamente più fruitori dei trasporti pubblici anche se sono più cari di Losanna. Gli autori spiegano che questa differenza è legata alla popolarità di cui gode l'auto a Losanna e al fatto che Berna e Zurigo hanno una buona rete di tram e un'eccellente offerta coordinata tra trasporti pubblici urbani e ferrovia regionale.

Beninteso lo studio Ecoplan menziona anche altri motivi che spiegano il maggiore successo dell'uso dei trasporti pubblici a Berna e a Zurigo piuttosto che a Lo-

sanna. Ci sono dimensioni legate a quelli che lo studio chiama «aspetti culturali», ovvero il maggiore attaccamento degli svizzero tedeschi ai trasporti pubblici e alla

protezione dell'ambiente. Losanna – malgrado il regno pluriennale di una maggioranza politica rosso-verde – riserva ancora un posto troppo bello all'automobile.

Dati del 2005

Su richiesta del Dipartimento delle infrastrutture del Canton Vaud, gli autori dello studio Ecoplan hanno tentato di rispondere a due doman-

de: quali sono le differenze dei costi di mobilità di una persona qualunque nelle città di Losanna, Berna e Zurigo? E a quali condizioni vale la pena aumentare i prezzi degli abbonamenti dei trasporti pubblici per aumentare la qualità, e quindi la parte modale, allo scopo finale di diminuire la fattura complessiva della mobilità degli abitanti? Il microcensimento dei trasporti svolto nel 2005 è servito come base. Tutti i risultati illustrano la situazione del 2005, e dunque le abitudini di mobilità a Losanna prima dell'entrata in funzione del metro M2 Ouchy-Epalinges-Croisettes. Dall'inaugurazione di questa nuova linea del metro nel 2008, l'utilizzo dei Trasporti pubblici della regione di Losanna (tl) è, per esempio, cresciuto del 16% nel 2009.

Losanna: molte automobili, pochi abbonamenti dei trasporti pubblici

Lo studio Ecoplan ha paragonato tra loro le tre città, tanto a livello della struttura, quanto a livello dei diversi aspetti di costi legati alla mobilità (proprietà di un'auto, di abbonamenti di trasporti pubblici e chilometri percorsi quotidianamente). La netta preferenza per il trasporto individuale motorizzato nella

PIÙ SI USANO I TRASPORTI PUBBLICI, MENO ELEVATO È IL COSTO DELLA MOBILITÀ

Lunedì 14 febbraio, al Politecnico federale di Losanna, il consigliere di Stato François Marthaler ha invitato diversi attori dei trasporti pubblici affinché prendessero conoscenza dello studio «*Coûts de la mobilité dans les villes*».

Il magistrato vodese ha commissionato questa ricerca allo studio bernese Ecoplan allo scopo di «conoscere le ragioni per cui a Berna e a Zurigo si utilizzano maggiormente i trasporti pubblici rispetto a Losanna. E per sapere qual è l'incidenza dei costi dei trasporti pubblici sul bilancio delle economie domestiche».

Felix Walter, dell'ufficio Ecoplan, è stato uno degli autori dello studio. Dopo averne presentato e commentato i risultati, ha risposto agli interrogativi sollevati dal consigliere di Stato François Marthaler. «Gli abitanti delle due città svizzero tedesche usano in modo più frequente i trasporti pubblici perché le persone preferiscono i tram ai bus (Berna e Zurigo sono dotati di una rete di tram, mentre Losanna no).

Inoltre a Berna e a Zurigo le sinergie con i trasporti ferroviari regionali sono nettamente superiori rispetto alla realtà della città sul Lemano. E siccome gli abitanti di Losanna preferiscono l'automobile, il prezzo globale della mobilità – auto e trasporti pubblici – risulta più elevato. Ma se i cittadini di Losanna dovessero pagare più caro i loro titoli di trasporto, beneficerebbero di un servizio molto più efficace, circolerebbero meno in automobile e, a conti fatti, la loro mobilità globale peserebbe meno sul bilancio. Detto altrimenti, più si pagano e si frequentano i mezzi pubblici, meno costosa è la mobilità. Felix Walter ha peraltro sottolineato il fatto che il tasso di copertura dei trasporti pubblici (finanziamento attraverso i titoli di trasporto dei clienti) è solo del 32,5% a Losanna (tl), mentre a Berna (BernMobil) ammonta a 60,4% e a Zurigo (ZVV) a 48,3%.

Il direttore dei tl Michel Joye non è convinto che gli abitanti di Losanna siano pronti a pagare di più per i trasporti pubblici. «Le persone accet-

tano o tollerano più volentieri un aumento della pigione che un rincaro del costo dei biglietti del bus».

Michel Joye ricorda che lo studio non tiene conto – dal momento che è stato realizzato nel 2005 – della messa in servizio del metro M2 che, nel 2009, ha incrementato del 16% l'uso dei tl. Per il sociologo Vincent Kaufmann, «gli abitanti di Losanna sono più legati all'auto perché in città si circola ancora bene e perché si trovano piuttosto facilmente dei posteggi. In questo settore – deplora il ricercatore – ci sono solide inerzie».

Per François Marthaler l'unico elemento legale sul quale ci si potrebbe basare per costringere i cittadini di Losanna a ridurre l'uso dell'automobile, «è quello delle misure contro l'inquinamento atmosferico, per rispettare l'Ordinanza federale per la protezione dell'aria».

Alberto Cherubini/frg

DOSSIER



Non è il costo a determinare il successo dei trasporti pubblici, ma la quantità e la qualità dell'offerta.

Svizzera romanda emerge in modo particolare proprio in questo studio. Per contro la quota degli abitanti di Losanna in possesso di un abbonamento generale (AG) o di un altro tipo di abbonamento ai trasporti pubblici, è nettamente più bassa.

La mobilità è meno cara a Berna e a Zurigo
A Losanna l'auto è regina
Con in media 59 centesimi per chilometro percorso (automobile + trasporti pubblici), i costi di mobilità sono molto più elevati per un cittadino di Losanna che per un

bernese (46 centesimi) e uno zurighese (45 centesimi). Ma da che cosa dipendono questi costi elevati? In primo luogo a pesare sul conto della mobilità è la popolarità dell'auto come mezzo di trasporto. Malgrado il chilometro in auto (76 centesimi) risulti nettamente più costoso rispetto ai mezzi pubblici (26 centesimi a Losanna), l'automobile è il mezzo di trasporto più gettonato. Nella capitale vedese sia il tasso di motorizzazione, sia la proporzione dei chilometri percorsi quotidianamente in auto, sono superiori ai valori della popolazione delle due città svizzero tedesche. A Losanna il 65% degli spostamenti viene percorso in auto e solo il 35% per mezzo dei trasporti pubblici. A Berna e a Zurigo, le quote

delle auto sono più basse con 45% rispettivamente 41%. Non c'è dunque da stupirsi minimamente se i costi totali

Losanna i costi per un abbonamento ai trasporti pubblici, come pure il costo di un biglietto individuale, sono

» La differenza del numero dei collegamenti ferroviari urbani quotidiani tra la città romanda e le due città svizzero tedesche, è vertiginosa.

A Losanna nel 2005 si sono registrati 176 collegamenti al giorno, mentre a Zurigo 1050 e a Berna 750. «

più bassi rispetto a quelli di altre città. Per un chilometraggio comparabile, l'uso dei trasporti pubblici a

della mobilità per chilometro siano più elevati per un abitante di Losanna che per un bernese o uno zurighese.

Tre reti di qualità uguale...

La domanda sorge spontanea: perché i trasporti pubblici sono meno popolari a Losanna rispetto alle due realtà urbane della Svizzera tedesca? L'analisi della ricerca Ecoplan sostiene che non è la qualità della rete ad essere messa in causa. A Losanna, Berna e Zurigo la rete è più o meno di qualità uguale. Lo studio indica tuttavia che a

Losanna è dunque più vantaggioso rispetto a Berna e a Zurigo. Né la rete, né i costi possono pertanto spiegare l'inferiore popolarità dei trasporti pubblici a Losanna.

...ma offerta differente per qualità e quantità

Il debole utilizzo dei trasporti pubblici a Losanna deve dunque avere altre ragioni. Ecoplan afferma che oltre alla rete, entrano in gioco altri fattori che influenzano l'offerta.

(continua a pagina 10)

	BERNA	LOSANNA	ZURIGO
Prezzo corsa semplice, trasporti pubblici (tp)	CHF 3.80 (BernMobil)	CHF 3.- (tl)	CHF 4.- (ZVV)
Quota popolazione con abbonamenti tp	75,8%	48,2%	72,7%
Costo medio annuo per uso tp per abitante	CHF 1255.-	CHF 697.-	CHF 1331.-
Costo medio della mobilità per km (auto e tp)	46 centesimi	59 centesimi	45 centesimi
			Cifre 2005

(continua da pagina 9)

Tra questi fattori non si può non citare la puntualità, coincidenze corte, collegamenti diretti (non lunghe deviazioni) e le condizioni del materiale rotabile. Insomma, la quantità e la qualità dell'offerta giocano un ruolo determinante. Ugualmente significativo anche il tipo di materiale rotabile: per la sua grande stabilità, comodità e capacità in termini di posti, il tram è più popolare del bus. E viene dunque premiato dagli utenti.

**Losanna non ha tram...
Carenti i servizi ferroviari urbani**

Se Losanna non è servita meno bene rispetto a Berna e a Zurigo, l'offerta dei trasporti pubblici presenta tuttavia alcune differenze importanti: Losanna non ha tram e il servizio ferroviario urbano è mal sviluppato. La differenza del numero dei collegamenti ferroviari urbani quotidiani tra la città romanda e le due città svizzero tedesche, è vertiginosa. A Losanna nel 2005 si sono registrati 176 collegamenti al giorno, mentre a Zurigo 1050 e a Berna 750. Ora, i servizi ferroviari urbani sono concepiti per offrire collegamenti rapidi con i comuni dell'agglomerato. Se essi sono assenti o poco sviluppati, si fa inevitabilmente capo all'automobile per i tragitti verso i comuni dell'agglomerato, poiché i collegamenti in bus - o in tram, nel caso ci fosse - non rappresentano

per nulla un'alternativa, a causa della durata del tragitto. Se per le tratte verso i comuni vicini, i servizi ferroviari urbani costituiscono un'alternativa all'auto, il tram rappresenta un'alternativa ai bus per le tratte urbane. Come menzionato prima, gli utenti preferiscono il tram al bus, soprattutto perché come mezzo di trasporto è più confortevole. Dovrebbe dunque generare una domanda più grande. Ma ci sono anche altri vantaggi: una tracciata propria (che evita gli ingorghi) e facilmente identificabile, meglio compreso dall'utenza.

**Mobilità meno cara...
se si aumentano però
i prezzi dei biglietti...**

Lo studio comparativo Eco-plan giunge alla seguente conclusione: a Losanna uno sviluppo delle infrastrutture per pianificare le linee del tram e migliorare la rete dei servizi ferroviari urbani, permetterebbe di contenere l'uso dell'auto a favore dei trasporti pubblici. Conseguenza: i costi della mobilità (auto + trasporto pubblico) nella capitale vodese verrebbero abbassati perché gli abitanti userebbero meno l'auto, dai costi assai onerosi anche in futuro, visto il corso dei prezzi del petrolio. Ora la scelta spetta ai Vodesi.

AC/frg



Il 12 dicembre 2010 a Berna sono state inaugurate due nuove linee del tram, mezzo di trasporto più popolare e più amato rispetto al bus.



Lo studio si basa su statistiche del 2005, prima dell'inaugurazione del metro M2 a Losanna, che ha generato un aumento del 16% dell'uso dei tp.



Il successo dei trasporti pubblici dipende anche, come a Zurigo, da una buona sinergia nell'offerta complessiva.

FUORI DAI DENTI

Meglio ricorrere agli introiti fiscali piuttosto che aumentare il prezzo dei biglietti

Olivier Barraud era presente alla presentazione dello studio Eco-plan. Non ne è stato abbagliato.

Sei sorpreso dalla differenza nell'uso dei trasporti pubblici tra Losanna e le due città svizzero tedesche?

Conosciamo bene il tallone d'Achille dei trasporti pubblici nella Svizzera romanda. La rete dei servizi ferroviari urbani è troppo povera, con frequenze troppo deboli che non consentono di alimentare efficacemente i trasporti pubblici urbani e degli agglomerati.

Quale l'elemento saliente?

Che il consigliere di Stato Marthaler è alla ricerca di risorse finanziarie. Pensa ad aumentare le tariffe dei trasporti. Lo studio porta manifestamente acqua al suo mulino.

Condividi questa posizione?

Affinché la mobilità degli abitanti di Losanna costi meno, devono rinunciare all'auto. Campa cavallo... Per quanto riguarda il finanziamento di nuove infrastrutture e di nuovo materiale rotabile, ritengo che occorra fare capo agli introiti fiscali del cantone, invece che all'aumento del prezzo dei biglietti. Soprattutto in un cantone, come quello di Vaud, che ha registrato un utile di un miliardo!

E nel complesso ...

Secondo me, lo studio non è più molto pertinente, basandosi su dati del 2005. A partire dalla inaugurazione del metro M2, i trasporti pubblici di Losanna sono letteralmente esplosi.

Alberto Cherubini/frg

	BERNA	LOSANNA	ZURIGO
Superficie	5159 ha	4133 ha	8790 ha
Abitanti	122 925	122 284	365 132
N. d' auto per 1000 famiglie	642	804	688
% di spostamenti effettuati su trasporti pubblici	55%	35%	59%

Cifre 2005

Convegno del settore Bus VPT

No alla rassegnazione, Si alla resilienza!

Per far fronte alle difficoltà sul lavoro, occorre saper reagire. Se le difficoltà sono comuni, occorre però anche l'azione sindacale.

Patrizia Rizzo, dottoressa in filosofia, coach e consulente di aziende per il personale e ospite di questa edizione del convegno del settore bus della VPT, svoltosi il 23 febbraio a Olten, è stata sorpresa dalla valanga di risposte alla sua domanda «quali sono le difficoltà sul vostro posto di lavoro?» Aggressioni verbali e fisiche, traffico intenso, pressioni d'orario, turni di lavoro sino a 14 ore al giorno e altro ancora. «Tutto questo da noi in Svizzera?» è stato il suo sorpreso ed incredulo commento.

Resistere allo stress

Vi sono state però anche indicazioni positive: clienti ri-



La relatrice Patrizia Rizzo a colloquio con Ernst Rufener (STI Thun) e il segretario SEV Christian Fankhauser (a destra).

conoscenti, indipendenza, piacere nel prestare un servizio pubblico.

Patrizia Rizzo ha sottolineato l'opportunità di lavorare su sé stessi, per separare gli aspetti positivi da quelli negativi, prendere un po' di distanza, condurre una vita equilibrata, svolgere attività

fisica, in modo da favorire la «resilienza», ossia la capacità di risollevarsi e di reagire quando si è oppressi da un problema che si presenta sul posto di lavoro.

Proposte al congresso

Il convegno non ha però svolto solo l'attività introspettiva suggerita da Patrizia Rizzo, affrontando anche aspetti più prettamente sindacali. Dopo la relazione della vicepresidente SEV Barbara Spalinger sulla revisione della legge sulla durata del lavoro, Johan Pain ha preannunciato una proposta della VPT TL al congresso SEV per iscrivere nell'ordinanza il diritto ad una pausa ai capilinea di bus, la cui durata debba corrispondere ad un decimo del tempo di percorso. In questo modo si favorirebbe, tramite un'azione di gruppo, la resilienza dei singoli. **AC**

INCHIESTA SULLE CONDIZIONI DI LAVORO

Christian Fankhauser ha presentato i primi risultati dell'inchiesta svolta dal settore bus sulle condizioni di lavoro degli autisti: circa l'80% delle 800 risposte inoltrate criticano l'eccessiva lunghezza dei turni di lavoro. «Questo deve essere un argomento prioritario del SEV» ha dichiarato ricordando come il padronato voglia invece ulteriormente allentare le norme sulla durata del lavoro.



La delegazione ticinese: Bruno Mencarelli, TPL; Angelo Stroppini (che ha funto da traduttore), Fabrizio Frusetta, FART; Calogero Conti-Nibaldi, Igor Sassi e Peter Bernet, TPL.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Pene e penitenze

Per decenni, ogni giorno, ho controllato metri e metri di dispacci di agenzie di stampa (prima di Internet erano stampate su rotoli di carta delle telescriventi) e sfogliato decine di giornali. L'abitudine è rimasta. Ora mi metto dinanzi al PC e «navigo». Così, ogni tanto, mi capita di imbattermi in una vera chicca, che merita assoluta attenzione. Questa volta, la chicca è in una notizia diffusa dal Gazzettino, quotidiano del Nord-Est d'Italia. Dunque: a Bassano del Grappa il tribunale dei minorenni, chiamato a giudicare due adolescenti riconosciuti colpevoli di rapina ed estorsione a danno di alcuni coetanei, li ha condannati a: chiedere scusa alle vittime (ci volevano due giudici?); ottenere ottimi voti a scuola (cioè a studiare, ma se non lo fanno e magari vengono bocciati, che succede?); infine, udite, udite, ad andare per un anno a messa tutte le domeniche. Avete letto bene: come punizione i due giudici del Tribunale dei minori di Bassano del Grappa hanno inflitto l'obbligo di frequenza della messa.

Non so che effetto faccia a voi, ma personalmente ne sono rimasto trasecolato. In primo luogo, in quanto l'Italia, nonostante le continue ingerenze del Vaticano, è e resta uno Stato laico, che garantisce la libertà di pensiero, garanzia costituzionale che proprio la Magistratura è tenuta a tutelare. Per questo motivo è inammissibile che un Tribunale possa condannare a seguire una funzione religiosa. E se domani gli stessi giudici si trovassero davanti a un caso analogo, ma con i teppistelli di religione islamica? Li condannerebbe alla preghiera del venerdì? O fossero atei? Li indirizzerebbe al più vicino circolo di Liberi Pensatori?

Da non credente (semplicemente battezzato a mia insaputa quando non ero in grado di discernere), ho sempre pensato che per un cattolico frequentare le funzioni sacre e, in particolare, seguire la messa, magari partecipando al pasto eucaristico, fosse non solo un atto di fede, ma un momento di festosa gioia. Per i due giudici di Bassano del Grappa, che presumo siano e si sentano cattolici, invece si tratta di una punizione. A questo punto viene il dubbio che loro stessi abbiano vissuto questo rito domenicale come una costrizione di cui non hanno ancora perdonato i genitori.

A mo' di commento finale vien da dire che forse, estendendo questa pratica, si potrebbe trovare un rimedio, anche se parziale, a due «fenomeni»: le chiese vuote e le carceri piene.

E visto che siamo in Italia, restiamo in argomento. Alla commissione giustizia del Senato si sta esaminando il decreto di legge sulle intercettazioni. Ed è stata ripresentata la famosa norma «salva-preti». All'articolo 24 infatti si prevede che se risulta indagato un sacerdote o un monaco, deve essere preventivamente avvisato il vescovo competente, pena l'annullamento dell'indagine; se invece a essere indagato è un vescovo, allora deve essere avvisato, sempre preventivamente, il Vaticano. Questo vuol dire che per indagare un cittadino italiano si deve chiedere il permesso a un capo di stato straniero. Italia Stato laico? Sì, l'ho scritto, ma...

INFO

Il comitato del settore bus della VPT è composto da: Peter Bernet (tpl), Johan Pain (ti), Gilbert D'Alessandro (tpf), Vincent Leggiero (tpg) e Ernst Rufener (STI). Il rapporto di attività è scaricabile dal sito www.sev-online.ch/aktuel

Colpi di diritto

Non è colpa del pulitore

Evitato un procedimento penale per un braccio fratturato a causa di un marciapiede ghiacciato

L'addetto alle pulizie non può essere responsabile per ogni lastra di ghiaccio sul marciapiede. Il ministero pubblico ha pertanto rinunciato al procedimento penale.

In un gelido mattino di dicembre, una viaggiatrice scivola sul marciapiede ghiacciato di un'importante stazione, riportando la frattura di un braccio e sporge in seguito denuncia per lesioni

colpose. Le FFS compiono alcune ricerche interne e comunicano il nome del collaboratore a cui competeva quel giorno la pulizia dei marciapiedi.

Il ministero pubblico del cantone competente decide di aprire un'inchiesta penale.

A questo punto, il collega si rivolge alla protezione giuridica del SEV, che gli affida l'assistenza di uno dei suoi legali di fiducia. Dopo aver interrogato alcuni testimoni e svolto altri chiarimenti, il ministero pubblico giunge alla

conclusione che il pulitore non ha alcuna responsabilità per l'incidente, anche se la signora si è ferita scivolando sul marciapiede ghiacciato.

Il procedimento penale viene abbandonato e i costi per il legale vengono assunti dallo Stato. Nella decisione si indica che al pulitore non può essere addossata alcuna responsabilità in quanto, a causa delle diverse attività che è chiamato a svolgere in un turno, non può individuare ed eliminare ogni lastra di ghiaccio.

Il ministero ha sottolineato come, dovendo nello stesso giorno occuparsi di più stazioni, non gli è possibile spalare e spargere in ogni momento sale antigelo. Il fatto che il marciapiede possa presentare lastre di ghiaccio non rappresenta quindi un'infrazione agli obblighi di diligenza, tanto più che il sale antigelo può anche essere spazzato via dalle turbolenze generate dai treni in transito.

Grazie anche alla protezione giuridica del SEV, il collega è uscito indenne dalla vicenda penale. Al SEV non è dato al momento di sapere se

la vittima si sia costituita parte civile chiedendo il rimborso dei danni subiti alle FFS, in quanto proprietaria della struttura.

Fa però specie constatare come la divisione Immobili delle FFS si sia guardata bene dal proteggere il proprio dipendente. Anzi, ha puntualizzato di propria iniziativa come il pulitore abbia la responsabilità di stabilire le proprie priorità di intervento, tenendo conto che deve assicurare ai clienti delle FFS l'accesso in sicurezza agli impianti ferroviari.

Protezione giuridica SEV

COLLABORAZIONE RINNOVATA CON CPT E ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI DROGHIERI

Riproponiamo a lettrici e lettori di *contatto.sev* le inserzioni dell'associazione svizzera dei droghieri che riportano validi consigli per la salute. L'associazione ha infatti deciso di ripetere la sua azione in

favore della promozione della salute. Pubblichiamo quindi dieci consigli. Il primo è apparso sul no. 2, con un buono per l'acquisto a prezzo ridotto presso una delle drogherie svizzere di un prodotto correlato.

La pubblicazione di questi consigli avviene grazie anche alla cassa malati CPT, che ha sottoscritto con il SEV per una riduzione dei premi delle assicurazioni complementari agli affiliati.

La CPT ha anche strutturato un apposito sito internet:

www.sev-online.kpt.ch

che illustra nei dettagli le varie proposte.

pmo/gj

Suggerimento sulla salute delle drogherie svizzere

Affrontiamo la primavera tonificati Digiuno e disintossicazione

Prima di iniziare un digiuno o una cura disintossicante, è importante abituare il corpo a un'alimentazione leggera. Se non si ingerisce alcun tipo di cibo, il metabolismo cambia marcia. Questo significa che il corpo consumerà meno energia possibile. Se si digiuna per diversi giorni, il corpo per ricavare energia comincia ad eliminare le riserve di proteine e di grasso. Alcuni studi dimostrano che brevi periodi di digiuno sollecitano il sistema immunitario e possono avere effetti positivi su reumatismi infiammatori e su malattie influenzate dall'alimentazione. I digiuni e le cure disintossicanti dovrebbero durare da sei fino a un massimo di 14 giorni. Durante un digiuno o una cura disintossicante, la medicina naturale e i prodotti officinali aiutano i processi di depurazione. Quando si digiuna o ci si disintossica, è importante dare una mano agli organi addetti all'evacuazione, ossia fegato, reni, intestino e pelle. I rimedi omeopatici, le essenze spagiriche e le miscele di tisane sono degli ottimi aiuti. Chieda consiglio in drogheria.



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



La CPT, la cassa malati conveniente online, sostiene l'azione «in piena salute». Internet: www.sev-online.kpt.ch

in piena salute



Buoni consigli dalla **drogheria**

Il digiuno: una vecchia tradizione

Il digiuno quale impostazione di vita è storicamente praticato in numerose religioni e figura in diverse forme e rituali: per determinati periodi dell'anno o di tempo, collettivo o individuale, quale rinuncia totale o parziale al cibo. Storicamente, i periodi di digiuno si situano prevalentemente in primavera e, oltre agli aspetti religiosi, sono particolarmente utili a purificare l'intestino. A questo proposito, il medico greco Ippocrate (450 - 370 a. C.) disse: «Sii moderato in tutto, respira aria pura, cura quotidianamente la pelle e fai esercizi fisici e guarisci un piccolo malessere con il digiuno piuttosto che con le medicine.»

Per ulteriori informazioni (in tedesco e francese) consulti il sito: vitagate24.ch/bessersund.aspx



Paya Konjac Tuber

- ha un effetto saziante e riduce l'eccessiva sensazione di fame
- favorisce la riduzione del peso corporeo
- con il fitoattivo glucomannano

Vogliate richiedere nella vostra drogheria anche la brochure gratuita «Alla conquista del peso forma» con diario alimentare, numerose informazioni utili su una dieta sana e sulla riduzione del peso.

Leggete il foglietto illustrativo o chiedete consiglio alla vostra drogheria/al vostro droghiere.

All'acquisto di una confezione di Paya Konjac Tuber vi regaliamo uno sconto di CHF 5.-.

**BUONO
CHF 5.-**

Sconto di CHF 5.- all'acquisto di una confezione di Paya Konjac Tuber nella vostra drogheria. Valido fino al 31 marzo 2011.



Fortevital corroborante

Cinque volte nuova vitalità e gioia di vivere

La composizione di Fortevital è eccezionale - Ginkgo, Ginseng, vitamine, minerali e oligoelementi si integrano a vicenda in modo ottimale. Supportate il vostro corpo nei periodi più stressanti.

Leggete il foglietto illustrativo o chiedete consiglio alla vostra drogheria/al vostro droghiere.

All'acquisto di un prodotto della linea di corroboranti Fortevital vi regaliamo uno sconto di CHF 5.-.

**BUONO
CHF 5.-**

Sconto di CHF 5.- all'acquisto di un prodotto della linea di corroboranti Fortevital nella vostra drogheria. Valido fino al 31 marzo 2011.

SERATE INFORMATIVE NUOVO SISTEMA SALARIALE FFS

Il SEV invita i suoi membri ad alcune riunioni informative sul nuovo contratto collettivo di lavoro FFS/FFS Cargo. Esse saranno dirette dagli specialisti che hanno condotto le trattative per il SEV, che illustreranno il nuovo sistema salariale e le sue conseguenze sul rapporto di lavoro:

- Come funziona?
- A cosa si deve prestare attenzione nel passaggio dal vecchio al nuovo sistema?

- Quali sono i punti più importanti per i dipendenti?

Le riunioni non tratteranno per contro le singole classificazioni, né le ripercussioni per i singoli dipendenti.

Il SEV sarà a disposizione per analizzare le questioni individuali in un secondo tempo, quando le FFS avranno comunicato a ogni singolo dipendente la propria classificazione.

Località	Data	Orario
Berna , Hotel Ador	14 marzo	17.45
Olten , Kongresshotel Olten	17 marzo	18.15
Losanna , Buffet de la Gare	21 marzo	10.00
Lucerna , Hotel Anker	22 marzo	18.15
S. Gallo , Restaurant Dufour	24 marzo	18.00
Coira , Berufsschule		
Gesundheit und Soziales	28 marzo	18.00
Zürich , Volkshaus, gelber Saal	29 marzo	19.00
Bellinzona , Casa del popolo	4 aprile	18.00

www.sev-online.ch

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Assemblea generale a Bellinzona giovedì 24 marzo, ore 16.00, Casa del popolo

Ordine del giorno

1. Apertura assemblea e approvazione O. d. G.
2. Nomina scrutatori
3. Approvazione verbale ultima assemblea
4. Rapporti:
 - a) del Presidente
 - b) del Cassiere
 - c) della Commissione di verifica della gestione
 - d) discussione e approvazione rapporti
5. Preventivo 2011

6. Nomine:

- a) di un supplente nella commissione di verifica della gestione
 - b) di due rappresentanti all'Assemblea dei delegati
7. Relazione di un segretario SEV
8. Consegna attestati di benemeranza (40.mo, 50.mo e 60.mo SEV)
9. Eventuali
- Il verbale dell'Assemblea 2010 e i conti 2010 saranno a

disposizione per consultazione a partire dalle ore 15.30.

Il Comitato PV-Ticino e Moesano

Avviso importante:

al termine avrà luogo una cena alla quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi entro il 19 marzo a: Biagino Gioli, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

PV Vallese

Assemblea generale a Martigny 10 marzo, ore 10.30, sala Comunale

Sala comunale in via des Petits-Epineys (10' a piedi dalla stazione; ev. Bus Martigny - Martigny-Croix, in partenza dalla stazione FFS alle 9.53 e alle 10.23; 3' dalla fermata «Place Centrale»). La cassa per

pagare i 20 franchi di partecipazione sarà aperta alle 10.00.

L'assemblea avrà all'ordine del giorno l'elezione di un subentrante nella commissione di gestione dell'alto Vallese e la proposta di integrare il prezzo

dell'agenda nelle quote mensili. Ospiti Bernard Demierre, vicepresidente PV SEV e Patrick Rouvinez.

All'assemblea seguiranno l'aperitivo offerto dalla sezione e il pranzo, per il quale ricordiamo la necessità di iscrizione. In seguito renderemo omaggio a colleghe e colleghi nati nel 1931.

CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze al nostro collega **Marco Canali**, colpito negli affetti famigliari per la scomparsa del padre Carlo.

Sezione ZPV Ticino

I NOSTRI MORTI

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

Brunetti Albertina, 85 anni, Grono

Cavadini Piergiorgio, 76 anni, Morbio Inferiore

Cepi Luisa, 95 anni, Bellinzona

Del Biaggio Osvaldo, 77 anni, Giubiasco

Dell'Era Mario, 88 anni, Claro

Gobbi Alfonsina, 84 anni, Ambri

Joppini Adolfo, 81 anni, Roveredo

Piffaretti Aldo, 85 anni, Balerna

Spizzi Martino, 94 anni, Airolo

Stroppini Angelina, 91 anni, Gnosca

Vanetti Bruno, 76 anni, Iragna

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

SEZIONE VPT TPL, ARL, FLP, AMSA, SNL

PREAVVISO ASSEMBLEA

L'assemblea generale della sezione si terrà

**giovedì 31 marzo, alle 19.30
presso l'osteria da Rosi a Comano.**

Avremo come ospite il presidente dell'Unione sindacale Ticino e Moesa e granconsigliere Saverio Lurati. Riservate la data, vi attendiamo numerosi.

Il comitato

In memoria di Claudio Masciadri

Lo scorso 12 febbraio, un male incurabile ha sottratto ai suoi cari e a tutti noi il collega Claudio Masciadri.

Nato il 13 giugno 1953, Claudio ha iniziato a lavorare alla TPL nel 1980 come elettrauta. Dopo 25 anni, ha assunto la funzione di conducente-bigliettaio della funicolare, che ha svolto con grande professionalità e passione sino a quando è insorta la malattia.

Da alcuni anni faceva parte della nostra sezione, di cui condivideva spesso le attività.

Claudio lascia la moglie Fiorenza e le figlie Katia e Anna, con Davide e la nipotina Asia.

A loro giungano le condoglianze di tutta la sezione SEV VPT TPL Lugano.



■ UFST Ferrovieri sportivi

18. Campionati Svizzeri di calcio Indoor a Meggen

La manifestazione ha avuto luogo il 5 e 6 febbraio presso la «Sporthalle Hofmatt» a Meggen (LU), che ha offerto ottime condizioni logistiche. Ottima anche l'organizzazione delle locali sezioni del SGZP e dell'ESV Luzern. Domenica, l'UFST Ticino era chiamata a un pronto riscatto nella categoria Elite, dopo che il titolo del 2010 era stato vinto dall'ESC Erstfeld. I Ticinesi si sono presentati con un'ottima for-

teggiamento superficiale dei ticinesi continuava anche nel secondo match contro l'ESC Basel. Sotto di due reti, è arrivata anche un'espulsione che ha costretto i ticinesi all'inferiorità numerica per tutta la partita. L'attesa reazione ha portato l'UFST sul 2:3 dai basilesi a 1 minuto dalla fine, quando l'arbitro, dopo aver ammonito un altro giocatore ticinese, ha incomprensibilmente sospeso la par-

re, vincendo i 4 restanti confronti, tra i quali contro i rivali di sempre dello ZGZP Luzern (2:1) e i campioni in carica dell'ESC Erstfel (5:2), vincendo così questo campionato svizzero con girone unico all'italiana. Ciononostante, i ticinesi hanno dovuto recuperare la partita del mattino, vincendola per raggiungere un bottino di 1 pareggio e 5 vittorie, con un totale di 16 punti.

Non altrettanto positiva è risultata la classifica del Fair-Play, che ha visto l'UFST Ticino all'ultimo posto. I ragazzi ticinesi si sono ripromessi di fare molto meglio in occasione della prossima competizione, che purtroppo non saranno i Campionati Svizzeri esterni di Lodrino come da programma SVSE calcio 2011. In effetti questa competizione è stata annullata a causa della concomitanza con il torneo USIC in Francia. Il Team Romandie ha dato forfait ed è stato retrocesso nella serie «Promotion», mentre è promosso nella massima serie l'ESC Soldanella.

Per l'UFST Ticino: Aurelio Peduzzi

CORSO REGIONALE
DI TENNIS 2011

**Domenica 20 marzo 2011,
dalle 13.15, centro Tennis la
Morettina a Locarno.**

Il corso sarà animato dal maestro Athos Keller e da un maestro del TC Locarno con la collaborazione di monitori. Massimo 24 partecipanti. Il costo, aperitivo incluso è di franchi 50 per i soci UFST / 55.- per i non soci. La serata proseguirà con una cena in compagnia.

Iscrizioni entro il 13 marzo 2011 a:
Samuele Lupi,
sam.lupi@sunrise.ch,
076 493 32 60
o a Athos Keller,
athoskeller@bluewin.ch,
078 626 46 43.



UFST Ticino: Davide Franzoi, Domenico Diodati, Christian Bemasconi, Paolo Fontana, Amos Delcò, Wicky Verzasconi, Daniele Cippà, Matteo Tondi, Mirko Frizzarin, Marco Ponzio, Aurelio Peduzzi (allenatore) e Marco Lepore (CT).

mazione e diversi giocatori della nazionale ferroviari che il prossimo giugno disputerà in Francia il torneo USIC. In entrata, l'UFST è stata messa in difficoltà da un coriaceo ESV Luzern e costretta al pareggio 2:2. L'at-

tita, credendo che non si potesse proseguire con soli 3 giocatori. Questo errore ha portato al recupero della partita al termine della giornata. A partire da questo momento, i ticinesi hanno dato prova di grande caratte-

GIORNATE NAZIONALI 2011

**Giornata pensionati
22 marzo, dalle 10.00 alle 16.00,**

**Kongress Hotel Olten, a Olten
Termine di iscrizione: 12 marzo**

**Giornata settore turistico
21 aprile, sul Säntis**

Tema: «Perché salari minimi?»

**Possibilità di visitare gli impianti
della teleferica del Säntis
Termine di iscrizione: 10 aprile**

**Per maggiori informazioni e
iscrizione rivolgersi a: Peter Bernet,
telefono: 079 859 76 21, e-mail:
peter.bernet@vpt-online.ch**



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, Hélène Koch, Henriette Schaffter

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona; contatto@sev-online.ch, tel. 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, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.zs-werbeag.ch, contatto.sev@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 il 17 marzo 2011.

Termine di chiusura redazionale: giovedì 10 marzo alle 10.00.

INSERAT



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 23 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmen der Schweiz.

Für unsere Betriebsleitzentrale in Worblaufen suchen wir einen flexiblen, motivierten

Fahrdienstleiter (m/w), 100%

Aufgabenbereich: Integriert in ein gut eingespieltes Team sind Sie verantwortlich für das zentrale Leiten und Überwachen des gesamten Betriebsablaufes im Zugverkehr und des Rangierdienstes. Dazu stehen Ihnen zeitgemässe Sicherungs- und Kommunikationsanlagen zur Verfügung. Weiter koordinieren Sie die Anschlüsse zwischen den Zügen und Bussen. Bei Betriebsstörungen und Verspätungen leiten Sie entsprechende Massnahmen ein.

Ihr Profil: Sie sind zwischen 20 und 35 Jahre alt und bringen eine abgeschlossene Ausbildung als Zugverkehrsleiter oder als Betriebsdisponent mit. Zu Ihren Stärken zählen Einsatzbereitschaft, Flexibilität sowie Belastbarkeit. Sie zeichnen sich aus durch eine team- und zielorientierte Arbeitsweise und behalten auch in schwierigen Situationen den Überblick. Sie sind zudem bereit, unregelmässigen Arbeitseinsatz sowie Pikettdienst zu leisten.

Wir bieten eine abwechslungsreiche und verantwortungsvolle Aufgabe sowie attraktive Anstellungsbedingungen. Für weitere Informationen steht Ihnen Herr Hans Haldimann, Tel. 031 925 55 01, hans.haldimann@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre schriftliche Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Regionalverkehr Bern-Solothurn

www.rbs.ch • info@rbs.ch

Coco Zingila ci fa scoprire Bienne, con i suoi musei e il suo lago

Passeggiata d'artista...

Impiegato a tempo parziale alle FFS, Coco Zingila lavora come agente di treno a Bienne e dispensa le sue competenze di formatore per adulti FSEA (di base e continua) anche presso login. Parallelamente dà corsi di pittura all'atelier ARTpartout, progetto avviato due anni fa.

Coco Zingila ama molto la sua città di adozione e ci invita a scoprirla con una passeggiata, partendo dalla stazione FFS. Appuntamento nella città vecchia, particolarmente bella e una delle meglio conservate d'Europa. La parte più vecchia della Place du Ring, vale una sosta. Le stradine, che si snodano dall'alto in basso, infondono sicurezza. A due passi dalla piazza, il tempio tedesco del XV secolo è un'autentica meraviglia. Passate poi attraverso la Place du Bourg per recarvi al lago. Costeggerete così i quartieri del lago e dei musei di Bienne. Fermatevi al PasquArt, centro di arte contemporanea. Con il suo Film-podium, si possono scoprire cicli cinematografici monografici,

consacrati durante diverse settimane a un tema, un regista, un artista o un attore. Ci sono poi i musei Schwab e Neuhaus, situati dall'altra parte della strada, che vi permettono di viaggiare nella storia di Bienne.



Coco Zingila e la figlia Amélie.

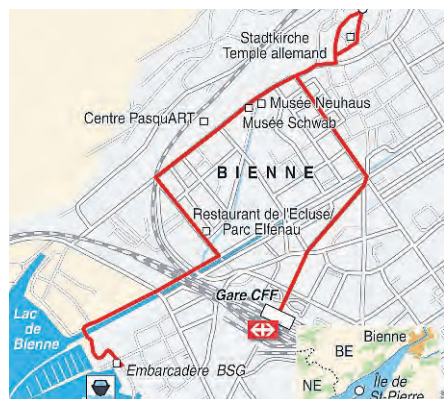
Prima di continuare la strada verso il lago, vale la pena gustare un tè freddo o un caffè al ristorante l'Ecluse, adiacente al Parc Elfenau, un luogo stupendo per ristorarsi in mezzo alla natura a soli cinque minuti dal centro città.

Al porto di Bienne, Coco Zingila suggerisce di prendere il battello che conduce a St-Pierre (da 45 a 50 minuti,

consultate: www.lacdebienne.ch), una penisola molto nota. Vietata alle auto, ha conservato tutto il suo fascino.

Nel XII secolo è stato edificato un chiostro legato alla Abbazia di Cluny, trasformato poi in ostello. A Erlach, proprio accanto all'isola di St-Pierre (25 minuti di battello e circa 1 ora a piedi), è possibile mangiare un buon pesce di lago, specialità di diversi ristoranti. Ritorno a Bienne in battello (1 h 15) o in bus e treno (50 minuti).

Il porto dista dalla stazione circa 15 minuti a piedi. Attenti agli orari primaverili sul lago di Bienne: saranno validi dal 2 aprile. Prima di allora, restano in vigore gli orari invernali. *Hes/irg*



SEV: LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ ... SECONDO PELLET



A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Buonumore

La parola buonumore deriva dall'antichissima teoria del padre della Medicina, Ippocrate, vissuto in Grecia quasi due millenni e mezzo fa, il quale riteneva che la malattia fosse dovuta allo squilibrio di quattro umori: sangue, flemma, bile gialla e bile nera. Ancora fino a pochi secoli fa, i medici inglesi facevano ricorso ad assurdi marchingegni, come una sedia rotante su cui il malaugurato paziente veniva fatto girare su se stesso vorticosamente, allo scopo di rimescolare e riequilibrare i suoi umori. Anche termini come «collera» e «malinconia» hanno etimologicamente a che fare con uno di questi umori, la bile. In inglese la parola «spleen», che vuol dire milza, ha finito con l'indicare la tristezza, la depressione. Non a caso la milza, secondo la teoria umorale di Ippocrate, era l'organo in cui veniva prodotta la bile che, in realtà, oggi sappiamo venire dal fegato e con funzioni prettamente digestive, ma anche battericide. Sta di fatto che anche la moderna scienza medica ultimamente ha rivalutato l'umorismo, accertando che il buonumore giova alla salute, migliora la circolazione e l'ossigenazione sanguigna, favorendo la produzione di sostanze che agiscono come potenti antidolorifici naturali. C'è chi l'ha sperimentato sulla propria pelle. Nell'agosto del '64, l'editore americano Norman Cousins venne colpito da una gravissima forma di artrite che aggredisce i tessuti connettivi delle ossa. Aveva 1 probabilità su 500 di guarire, ma in ogni caso avrebbe subito dolorose devastazioni fisiche che l'avrebbero comunque condotto ad una progressiva paralisi. Lui però rifiutò di credere che il suo male fosse incurabile, attribuendo l'infermità alla conseguenza di un forte stress psicofisico accumulato durante un faticosissimo viaggio nell'allora Unione Sovietica. Pertanto pensò di poter controbilanciare le emozioni negative che aveva subito con un'overdose di buonumore. Tormentato da atroci dolori articolari che non gli lasciavano chiudere occhio, Cousins si mise così a guardare tutti i più spassosi spettacoli che passavano in tv e poté presto constatare che un quarto d'ora di sane risate gli garantivano almeno un paio d'ore di sonno tranquillo. Successivamente si trasferì dall'ospedale ad una camera d'albergo, dove continuò la sua terapia del buonumore con la lettura di opere umoristiche. Sta di fatto che nel giro di una settimana il dolore era diminuito e il suo sonno si era fatto più sereno. Tre settimane più tardi correva su una spiaggia a Puerto Rico e il processo di rigenerazione nei tessuti della sua spina dorsale e delle articolazioni era cominciato a pieno regime. Tant'è che, nel giro di pochi mesi, tornò al lavoro. Morì quasi ottantenne, nel 1990, dopo essere sopravvissuto alla sua malattia per oltre un quarto di secolo, e morì d'infarto, eppure la sua cardiopatia gli era stata diagnostica ben 36 anni prima! La sua incredibile esperienza sta alla base di quella che oggi si chiama «risoterapia». Cousins era convintissimo che il rifiuto di cedere, abbinato alla cura della risata, sia stato fondamentale per la sua guarigione. «In fondo - diceva - il buonumore rientra nella composizione chimica della voglia di vivere».

Nuovo presidente della commissione del personale del gruppo FFS

Marcel Ruoss – sempre sotto pressione

Da inizio anno è subentrato a Fridolin Disler e ha presentato la sua candidatura per un nuovo mandato. *contatto.sev* ha incontrato il nuovo presidente della Cope del gruppo a Zurigo.

I membri della Cope FFS hanno uffici e locali di riunioni allo stabile Sihlpost, a 100 metri dalla stazione principale di Zurigo. I non addetti ai lavori hanno però qualche difficoltà a reperire l'entrata 95 dello storico stabile. Dobbiamo quindi chiamare il presidente sul cellulare per farci accogliere sull'uscio, celato da un ascensore, e farci guidare tra i lunghi corridoi e per una scala in acciaio per raggiungere finalmente il suo regno.

L'ufficio però è moderno e luminoso. Marcel Ruoss si congeda brevemente dai membri della Cope, con i quali ha appena avuto una riunione e, dopo averci offerto un bicchier d'acqua, si concede alla nostra intervista, mentre dalla finestra si vedono i riflessi del sole sulla Sihl.

Pioniere della partecipazione

Le risposte alle nostre domande sono sempre molto esaurienti e, alla fine, Marcel Ruoss ribadisce ancora i concetti principali, ciò che facil-



I fili della partecipazione presso le FFS si congiungono nella funzione di presidente della commissione del personale del gruppo.

ta il nostro compito. Il nostro interlocutore ha un eloquio molto chiaro, che denota lunghi anni di riunioni, trattative, ma anche di militanza in organi politici.

Marcel Ruoss fa parte della Cope della divisione P da quando è stata costituita, nel 2001, unitamente al primo CCL FFS. Ne è subito stato eletto copresidente e ha fatto

parte dall'inizio anche della Cope del gruppo. Dall'ottobre 2010 è il solo presidente della Cope P e da inizio anno presiede anche la Cope del gruppo. Incarichi che bastano e avanzano ad occupare tutto il suo tempo. Anche se risulta ancora impiegato presso la pianificazione della offerta del management del traffico, «grazie a superiori

comprensivi» non svolge praticamente più alcuna attività ferroviaria.

Colloqui da mane a sera

Il lavoro del capo della Cope è composto da innumerevoli riunioni a Berna, Zurigo e nelle varie regioni. Ne risente anche il tempo per il pranzo, per il quale si deve spesso accontentare di un sandwich. Oltre alle riunioni interne alla Cope, vi sono incontri regolari con i responsabili del gruppo e della divisione P, riunioni di commissioni speciali e commissioni d'accompagnamento, colloqui con capi progetto e capisettore ecc. Per il futuro, Marcel Ruoss si è ripromesso di visitare più spesso anche le colleghe e i colleghi al fronte, soprattutto laddove si prospettano riorganizzazioni o altri progetti.

Negli ultimi mesi, ha inoltre avuto spesso la possibilità di presentare la Cope agli organi dirigenziali delle FFS, riscontrando una crescita di interesse che valuta molto positivamente. A fine gen-

BIO

Marcel Ruoss (51) è cresciuto a Buttikon SZ, dove vive tuttora con la moglie Claudia, sposata nel 1984 e i due figli Marc und Patrick. Nel 1978 ha iniziato l'apprendistato di conduttore presso le FFS, dove in seguito ha svolto anche una seconda formazione quale dirigente d'esercizio.

Ha poi assunto la funzione di specialista nel servizio carrozze (l'attuale pianificazione della offerta P-VM), anche se dal 2001 la sua attività principale sono le commissioni del personale.

Dal 1996 è anche presidente della sezione SBV Rapperswil-Glarona. Ha fatto parte sino al 2009 del comitato federativo SEV e sino al 2010 della conferenza CCL.

È stato consigliere comunale di Schübelbach, gran consigliere e ha fatto parte della commissione tutoria.

Nel tempo libero pratica calcio e jogging.

naio ha avuto un colloquio di inizio di mandato con il CEO Andreas Meyer, svoltosi su «basi molto piacevoli». Per il futuro, sono previsti colloqui regolari ogni sei mesi e il boss delle FFS gli ha garantito che, per casi urgenti, la sua porta sarà sempre aperta. Nelle prossime settimane, Marcel Ruoss conta di incontrare anche la nuova capodivisione P, la signora Jeannine Pilloud.

La frequenza di queste riunioni mette Marcel Ruoss sotto costante pressione. In genere parte da casa, a Buttikon SZ, tra le 5.30 e le 7.30. Quando può, rientra per le 18, in modo da cenare con la famiglia, ma dopo cena deve spesso lavorare ancora al PC, sino alle 22 o alle 23, cosa che evidentemente non fa piacere alla moglie. Così è soprattutto lei ad occuparsi della casa e del giardino, mentre Marcel nel suo tempo libero allena una squadra di juniores del FC Uznach e dirige anche la sezione SBV Rapperswil-Glarona.

Markus Fischer

TRE DOMANDE A MARCEL RUOSS

contatto.sev: perché hai voluto riprendere la presidenza della Cope del gruppo?

Marcel Ruoss: Sono state le esperienze raccolte nella Cope P e del gruppo ad indurmi a presentare la mia candidatura e sono stato incoraggiato anche dai colleghi della Cope P, considerato poi come questa divisione conta il maggior numero di dipendenti. La Cope P aveva già promosso un progetto per migliorare e rendere più professionale la propria attività, appoggiato anche da un consulente

esterno. Si tratta di un processo che vorrei introdurre anche nella Cope del gruppo. Abbiamo approvato un nuovo modello di gestione che dovrebbe strutturare in modo più chiaro la collaborazione e i flussi d'informazione tra le Cope a livello di gruppo, di divisione e di superficie, nonché coinvolgerle meglio nella pianificazione delle attività.

Ti presenti quindi anche per un nuovo mandato.

Si. La questione era già stata affrontata prima della mia desi-

gnazione e la mia disponibilità era stata considerata una premessa fondamentale.

Cosa vorresti dalle FFS, dal SEV e dai dipendenti?

Dalle FFS vorrei essere coinvolto prima in progetti e mi aspetto sincerità, apprezzamento e fiducia. Dal SEV vorrei collaborazione, rispetto delle competenze reciproche e supporto dei suoi specialisti, per esempio nel diritto del lavoro. E vorrei che i colleghi si facessero avanti con la Cope o con i sindacati quanto hanno problemi. *FI*