

## Franz Steinegger

Il presidente della VAP e moderatore della tavola rotonda fa il punto su traffico merci e Officine.

Pagine 6 e 7



## Toco: continuano le difficoltà

Il nuovo sistema salariale delle FFS continua a suscitare malumori e incertezze, legati alla portata delle sue conseguenze e alla scarsa trasparenza del procedimento.

Pagina 3



## Tra treni e cinepresa

Hansjürg Oesch coniuga le sue due passioni: il cinema e i treni.

Pagina 16

## Sondaggio sulla salute degli autisti di bus

# Professione a rischio

Le cifre derivanti dal sondaggio svolto dal SEV dimostrano che quella di autista di bus è una professione da considerare a rischio per la salute di chi la pratica. Fisico e psiche sono messi a

dura prova dalle sollecitazioni della circolazione stradale, dal traffico intenso, dall'aggressività degli altri utenti della strada e della propria clientela e da giornate di lavoro lunghissime, che

spesso terminano 11, 12 ore, o anche oltre, dopo aver preso servizio.

Pagine 8-10



Guidare un bus in città è molto stressante: ingorghi, pedoni distratti, ciclisti imprevedibili, cantieri, automobilisti aggressivi e altro ancora.

## FIRMATE SUBITO!

È stata lanciata una nuova iniziativa, che il SEV sostiene: si tratta dell'iniziativa che chiede di tassare le successioni milionarie e di destinare gran parte dei proventi al finanziamento dell'AVS. A pagina 5 troverete maggiori indicazioni, mentre al centro di questo numero troverete una cartolina per la raccolta di tre firme, che il SEV vi chiede di riempire e rispedito. Uno sforzo piccolo per una rivendicazione che merita il nostro sostegno per le conseguenze positive sul nostro stato sociale.

## Risoluzione consegnata all'ambasciatore dell'UE

# Le richieste SEV all'Europa

■ Il congresso del 24 maggio ha accolto una risoluzione in cui il SEV ha preso posizione sulla politica dei trasporti europea.



Settimana scorsa, questo testo è stato rimesso da una delegazione dei vertici SEV, composta dal presidente Giorgio Tuti, dai vice Manuel

Avallone e Barbara Spalinger e dal presidente del comitato Andreas Menet, all'ambasciatore dell'Unione europea a Berna, Michael Reiterer.

pmo

Pagina 2

## EDITORIALE

*A ver dormito male può condizionare negativamente anche la giornata lavorativa successiva, in particolare quando si è chiamati a svolgere un'attività che richiede attenzione e concentrazione costanti. È il caso degli autisti di bus che, seduti al loro posto di lavoro, sono sotto costante pressione, in particolare nel traffico urbano che esige reazioni prontissime, che si alternano ad atte-*

**» La vita delle autiste e degli autisti di bus non è facile. «**

Barbara Spalinger,  
Vicepresidente SEV

*se snervanti, magari dovute e colonne ed ingorghi ai semafori. Oltre agli utenti della strada, gli autisti sono sollecitati dai passeggeri, spesso irritati per conto loro, con le loro domande strane o, ancora, con gli atteggiamenti aggressivi e intimidatori che hanno, specie di notte. La vita delle autiste e degli autisti di bus non è facile. Star seduti procura dolori alla schiena e al collo, le pause sono a volte troppo corte per prendere un pasto caldo, o persino per far fronte alle esigenze fisiologiche e altre volte molto lunghe, con conseguenze negative sulla durata della giornata lavorativa, senza tuttavia permettere di rientrare a casa. I membri del settore Bus Gatu del SEV VPT hanno raccolto sistematicamente tutti gli aspetti difficili del loro lavoro, con risultati che devono dare da pensare. Un lavoro che dà al SEV indicazioni molto preziose per la sua attività futura.*

## IN BREVE

NUOVI POSTI DI  
«SORVEGLIANZA  
VIAGGIATORI»  
ALLE FFS

■ Dal 1° agosto, le FFS hanno inserito sui marciapiedi delle stazioni di Basilea, Zurigo centrale e Ginevra collaboratore, riconoscibili dal giubbotto di colore giallo o arancione con la dicitura «Sorveglianza Viaggiatori» per potenziare il servizio alla clientela, garantire la puntualità dei treni e migliorare l'informazione ai clienti, fungendo da supporto al personale dei treni nello svolgimento di compiti come il licenziamento dei treni e la prova freno. Dal 1° dicembre, questo servizio sarà esteso anche alle stazioni di Bellinzona, Chiasso, Losanna, Visp, Bienna, Berna, Olten, Lucerna e Coira. Vuoi vedere che qualcuno si è accorto delle difficoltà dei viaggiatori ad orientarsi nelle odierne stazioni, soprattutto dopo la soppressione del personale sui marciapiedi?

TRA APPENDERE E  
IMPICCARE

■ La gatta frettolosa fa i gattini ciechi, si suol dire per indicare i risultati infelici che si ottengono facendo le cose di fretta (e magari tentando di risparmiare laddove non si dovrebbe). Un esempio: le pagine italiane dello shop online delle FFS, ottenute presumibilmente affidandole alle cure di qualche traduttore online e nelle quali possiamo trovare uno splendido «nécessaire» da toilette molto ben accessoriate, tanto da essere dotato di pratico «gancio per impiccagione». A scanso di equivoci, ci sentiamo di dover precisare che il gancio è ovviamente destinato ad appendere l'articolo al muro, in modo da accedere facilmente al suo contenuto, senza compromettere l'osso del collo. Non è del resto l'unica perla. Le pagine offrono per esempio anche un «trendy caso difficile» che altro non è che una valigia rigida, dotata di manico estraibile, rotelle e tutto quanto serve per un trasporto agevole, per esempio di dizionari...

La risoluzione approvata dal congresso è stata trasmessa all'ambasciatore UE a Berna Michael Reiterer

# Le preoccupazioni della liberalizzazione

Il congresso SEV ha accolto una risoluzione che esprimeva le preoccupazioni del personale sulla politica dei trasporti dell'Unione europea. I vertici del SEV hanno consegnato questo testo direttamente all'ambasciatore dell'Unione europea a Berna.

L'ambasciatore UE ha tenuto a ricevere personalmente la delegazione del SEV e a garantire che provvederà a trasmettere le rivendicazioni della risoluzione alle competenti istanze di Bruxelles, di-

mostrando anche molto interesse per le preoccupazioni del personale dei trasporti pubblici svizzeri e respingendo le preoccupazioni secondo le quali la politica dei trasporti dell'UE sia contraria

alla ferrovia e al suo personale. A riguardo, ha fatto riferimento al recente libro bianco sulla politica europea dei trasporti in cui si sottolinea l'importanza del personale per un trasporto ferroviario affidabile.

La delegazione del SEV ha ribadito la convinzione che la liberalizzazione promossa dall'Unione europea vada a scapito della qualità del trasporto ferroviario, in particolare per il vincolo di suddividere infrastruttura e tra-

sporto, che andrebbe a incrinare il buon funzionamento di un sistema come quello svizzero. L'ambasciatore ne ha preso atto, replicando comunque che nessuno in Europa vuole mettere in discussione il sistema ferroviario svizzero, in quanto viene giudicato come un esempio.

pmo



Foto di gruppo con ambasciatore: il presidente del comitato SEV Andreas Menet, il presidente SEV Giorgio Tuti, i vicepresidenti Barbara Spalinger e Manuel Avallone con Michael Reiterer, al quale hanno rimesso il testo della risoluzione.

Manifestazione dell'Unione Sindacale Svizzera davanti alla sede della Banca Nazionale

## Il franco minaccia i posti di lavoro

Una manifestazione spontanea dei sindacati ha chiesto alla Banca Nazionale maggiore attività nella politica finanziaria.

Nonostante la lieve ripresa tratteggiata negli ultimi giorni, i sindacati restano del parere che i corsi del dollaro e dell'euro restino insopportabilmente bassi. Essi si sono pertanto dati appuntamento sulla piazza federale, davanti alla Banca Nazionale, per una breve azione di protesta.

L'analisi dell'USS dà un risultato drammatico: «sono in gioco oltre 100.000 posti di

lavoro e il corso del franco ha scavato voragini anche nei conti delle casse pensioni,

causando perdite per circa 59 milioni, pari a oltre 10.000 franchi per ogni assicurato».

Euro a 1.40

La BNS deve stabilire e difendere un corso minimo dello euro, astenendosi dalle speculazioni sulle valute estere. Un valore adeguato potrebbe essere di 1.40 franchi. L'USS è convinta che la BNS abbia gli strumenti per raggiungere questo obiettivo, in quanto è l'unico ente con la facoltà di immettere importi praticamente illimitati sul mercato.

pmo/uss



Anche il SEV ha sostenuto le richieste dell'Unione Sindacale.

Ancora un mese per reagire al nuovo sistema salariale FFS

## Insistere per avere documenti corretti

Il numero complessivo dei casi di garanzia salariale non è ancora stato del tutto chiarito. Vi è poi un altro aspetto che preoccupa: molte collaboratrici e collaboratori delle FFS hanno grosse difficoltà a entrare in possesso della documentazione richiesta.

In maggio, la procedura appariva chiarissima: collaboratrici e collaboratori potevano rivolgersi al proprio superiore per ottenere la descrizione del posto di lavoro, aggiornata e corredata dal numero della catena di funzione, nonché l'organigramma attuale della propria unità e verificare sulla base di questi documenti l'attribuzione della sua funzione al livello di esigenza. In pratica, però, si è presto constatato che questi documenti spesso non venivano consegnati, perché non disponibili o con altre giustificazioni. A volte, la loro consegna è persino stata esplicitamente rifiutata.

**Se del caso richiedere la visione degli atti**

«È una questione molto irritante ed anche molto poco sensata. Se la o il collega contestano la loro classificazione, hanno in ogni caso diritto a verificare gli atti. Le FFS potrebbero quindi risparmiarsi tutta questa procedura» com-

menta il vicepresidente SEV Manuel Avallone.

«Viene da chiedersi sino a che punto questo atteggiamento delle FFS possa essere giustificato: evidentemente, alcuni superiori delle FFS dubitano che il loro personale sia in grado di analizzare questi documenti. Ovviamente, si tratta di una preoccupazione ingiustificata in quanto al SEV abbiamo abbastanza specialisti per elaborare e valutare queste informazioni».

Per il SEV, il fatto che numerose persone debbano ancora rincorrere i documenti, invece di potersi dedicare alla valutazione della propria funzione, è particolarmente irritante.

La raccomandazione resta pertanto la stessa: non firmare la comunicazione delle FFS fintanto che le informazioni ottenute non saranno sufficienti a far chiarezza, chiedere la documentazione necessaria e, se del caso, chiedere l'assistenza del SEV.

**Non farsi mettere sotto pressione**

Il termine per il rinvio della comunicazione FFS firmata, in caso di accordo, oppure per inviare una richiesta motivata contro l'attuale classificazione, scade il 15 settembre.

Si tratta di un diritto riconosciuto a tutti. Chi viene messo sotto pressione dal proprio superiore dovrebbe pertanto in ogni caso rivolgersi al SEV!

Peter Moor

## Candidati cercasi per le Cope Infra FFS

Le elezioni del 1° luglio 2011 non hanno permesso di completare tutte le commissioni del personale della divisione infrastruttura. Si cercano ancora candidati per sette commissioni, di cui tre riguardano anche la Svizzera italiana:

- I-AT (vacanti 2 seggi su 4)
- I-FN (vacanti 2 seggi su 3)
- I-PJ (vacanti 2 seggi su 5)

**I membri SEV interessati ad una candidatura possono annunciarsi per iscritto** indicando cognome e nome, unità organizzativa, luogo di lavoro, indirizzo privato, e-mail, telefono e cellulare

**entro l'8 settembre a: SEV, Urs Huber**, casella postale, 3000 Berna 6; urs.huber@sev-online.ch. Per domande, SEV Bellinzona, 091 825 01 15.

Sono eleggibili collaboratrici e collaboratori dei rispettivi circondari elettorali, assoggettati al CCL FFS, che hanno un grado di impiego di almeno il 50% e un rapporto di lavoro a tempo indeterminato e con periodo idi prova concluso. I candidati presentati dal SEV non devono raccogliere firme di proponenti

Segretariato SEV

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### RUMORS

Basta una voce per far crollare i mercati finanziari? La recente buriana che ha colpito le borse lascia allibiti per la forza che ha travolto la fiducia un po' di tutti: delle borse stesse, degli investitori, delle banche, dell'industria, degli Stati e della gente in generale. E quali voci? Nel gergo della finanza sono i cosiddetti «rumors» dei commentatori, degli operatori di borsa, delle banche centrali e dei loro portavoce. Basta insomma una voce messa in giro con arguzia per far girare il mercato? Prima di rispondere a queste domande bisognerebbe rispondere a un'altra ben più diretta: chi sono le persone che hanno interesse a mettere in giro queste voci? Sono null'altro che gli speculatori che giocano al ribasso per vendere tutto quanto ciò che potranno poi eventualmente ricomprare a prezzi nettamente più bassi. Lo possono fare con i cambi, con i titoli, persino vendendo allo scoperto, ossia senza essere in possesso di ciò che vendono, ma semplicemente per guadagnare il differenziale di una caduta dei valori quasi certa. Basta una convinzione appena sussurrata, un timore iniettato nel mercato da voci più o meno autorevoli per generare il panico e la corsa alla vendita di questi stessi valori. L'occasione è data dai debiti pubblici fortemente in crescita, dai dati sulla disoccupazione, dalla chiusura di qualche grossa azienda mondialmente conosciuta, dalla scarsa produttività dell'industria, da una recessione continuamente annunciata per far accadere ciò che tutti, all'infuori ovviamente degli speculatori, vorrebbero invece evitare. E l'occasione bisogna ammettere può essere particolarmente ghiotta. La pressione sui cambi non fa altro che accelerare la caduta delle monete deboli e il rialzo di quelle forti, arrecando grossi profitti a coloro che organizzano e gestiscono queste pressioni. Stessa cosa per i debiti pubblici, mai tirati tanto in scena come in queste settimane di mezza estate. Non si capirebbero d'altra parte e in altro modo certe cadute e certi rialzi repentini delle borse tutte assieme. Purtroppo le borse hanno smarrito il loro compito primario, ossia quello di creare e raccogliere capitale per le aziende. Gli alti e bassi degli indici sono spesso provocati. I mercati finanziari sono diventati delle piattaforme da sfruttare con ogni mezzo tecnologico. Non è più possibile investire in un'azienda in cui credi, perché le incognite superano di gran lunga le certezze. Così va il mondo, dobbiamo prenderne atto.



Tappa importante per le Officine di Bellinzona

## Consegnate le prime due Re 420 «Lion»

Mercoledì 27 luglio è stata una data importante per le officine di Bellinzona, che hanno presentato alla stampa le prime due Re 420 interamente rinnovate per la S-Bahn di Zurigo.

Le due locomotive sono le prime di un contingente di 30 che le FFS hanno affidato alle Officine di Bellinzona per un rinnovamento completo interno ed esterno. I lavori vengono svolti in concomitanza con la revisione principale, adeguando il comando multiplo alle due estremità, sostituendo i cablaggi per la corrente forte e di comando, dotando le cabine di banchi di visualizzazione e di manovra ed equipaggiandole con tutti i comandi per la gestione delle carrozze a due piani (freni, comando porte, domanda di freno d'emergenza, sorve-

glianza e visualizzazione delle perturbazioni ecc.).

Inoltre, viene risanata anche la carrozzeria, sottoposta a riverniciatura e dotata di illuminazione frontale a Led.

Dal Ticino a Zurigo

In questo modo, le Re 420, entrate in servizio una quarantina di anni fa come Re 4/4 II, saranno in grado di rispondere alle sollecitazioni imposte dalla rete suburbana di Zurigo nel prossimo ventennio. Stando a informazioni pubblicate sul numero 8-9/2011 dell'«Eisenbahner Revue», i costi del rinnovo delle locomotive sono in un rapporto di 1:3,5 - 3,8 rispetto a quelli di acquisto di una locomotiva nuova.

Tutti gli interventi ufficiali tenuti alla cerimonia di presentazione, da quello della direttrice del traffico regionale Anna Barbara Remund, a quello del capoprogetto Lion Yves Marclay e a quello del direttore ad interim delle Officine Ferruccio Bianchi han-

no sottolineato l'importanza del contributo delle officine di Bellinzona all'estensione sostenibile di una delle reti più importanti delle FFS.

Non solo Cargo

«Per Bellinzona è il primo progetto di ammodernamento quale azienda di Operating Viaggiatori – ha detto in particolare Bianchi – e non sarà l'ultimo. E non lo dico solo guardando i rappresentanti di FFS Cargo presenti. Bellinzona si sta attrezzando per il futuro».

Indicazioni molto importanti, che sottolineano e confermano aspetti molto diversi da quelli sentiti negli ultimi tempi.

6 locomotive l'anno

Le R2 420 saranno risanate al ritmo di circa sei unità l'anno. L'incarico dovrebbe pertanto concludersi a fine 2016.



Gi Durante e dopo la revisione e il «lifting».

Comuni e Cantone confermano il ruolo dell'Autolinea Mendrisiense

## Tanto tuonò che non piove

A fine luglio, il gruppo di lavoro costituito dagli azionisti pubblici dell'Autolinea Mendrisiense SA ha deciso di declinare l'offerta di ripresa della maggioranza delle azioni da parte di AutoPostale Svizzera SA.

La conferma è giunta lo scorso 26 luglio. Il comune di Mendrisio, a nome degli azionisti pubblici, ha riferito la decisione di non accogliere la proposta di AutoPostale e di voler concordare, nelle settimane successive alla decisione, d'intesa con il Consiglio d'amministrazione di AMSA, «le misure necessarie per rendere ancora maggiormente efficiente l'azienda di trasporto pubblico. In un secondo tempo, saranno pure esaminate le condizioni per un eventuale aumento del

capitale azionario della società». Pochi giorni dopo, il Municipio di Chiasso, pur condividendo la decisione del gruppo di lavoro, ha comunicato di aver chiesto precisazioni sulla situazione finanziaria dell'azienda, soprattutto in merito ai costi della realizzazione della nuova sede, che dovrebbero essere fornite da una perizia.

Tra i provvedimenti menzionati dal comunicato del gruppo di lavoro per migliorare l'efficienza, vi dovrebbero essere, secondo nostre informazioni, una ridefinizione degli statuti e del Consiglio di amministrazione della società.

Soddisfazione in azienda

La decisione è stata accolta con molta soddisfazione dal personale di AMSA che, nonostante le rassicurazioni fornite a suo tempo da AutoPostale, seguiva con appren-

sione la vicenda. «Stiamo bene in AMSA, ci conosciamo tutti e vi è un buon ambiente» ci conferma Massimo Martinelli. «Abbiamo accolto questa decisione con sollievo. Qui lavoriamo bene e la prospettiva di trovarci confrontati ad una realtà molto più grande ci inquietava un

po'» aggiunge Mauro Capelletti.

Soddisfatta evidentemente anche la direzione di AMSA che, poco dopo aver festeggiato i 100 anni della azienda e nonostante le attuali difficoltà si è vista confermare il mandato dei propri azionisti, i quali hanno

anche sbloccato la procedura di nomina del nuovo direttore, resa necessaria dalle dimissioni dell'attuale, signor Fredy Flückiger. Quest'ultimo ci ha confermato di essere a disposizione dell'azienda sino a fine anno.

Pietro Gianoli



Le strade del distretto continueranno ad essere percorse dai bus dell'Autolinea Mendrisiense.

Iniziativa popolare federale

# Tassare le eredità milionarie per finanziare l'AVS

Il 16 agosto è stata lanciata una nuova iniziativa popolare per l'imposizione delle successioni superiori ai 2 milioni di franchi in favore del finanziamento dell'AVS.

L'iniziativa è promossa da un comitato composto da esponenti di diversi partiti e diverse categorie d'età e gode del sostegno dell'Unione sindacale svizzera e del SEV.

Nel dettaglio essa prevede:

- la riscossione di un'imposta sulle successioni e sulle donazioni.
- L'aliquota dell'imposta è del 20%.
- Due terzi del gettito sono da destinare al fondo di compensazione dell'AVS, in modo da permettere a questa assicurazione sociale di far fronte ai suoi compiti futuri senza gravare con ulteriori contributi sulle spalle di tutti e di prevedere una possibilità di pensionamento flessibile anche alle persone con un reddito modesto.
- L'ultimo terzo del gettito ai cantoni, per compensare le possibili perdite derivanti dalla soppressione delle imposte di successione cantonali.
- Sono esentate dall'imposta le successioni sino a 2 milioni (ossia la maggior parte) e le donazioni sino a 20000 franchi l'anno.
- Regole meno rigide ed eccezioni per piccole e medie imprese a conduzione familiare, per non pregiudicare l'esistenza e preservare i posti di lavoro.

**Basta con i privilegi fiscali**

Chi si arricchisce cede alla comunità una parte del denaro ottenuto attraverso le imposte. È quanto avviene per le vincite al lotto, i salari, le rendite e gli interessi maturati sui conti di risparmio, come pure per gli onorari, gli utili d'esercizio, il ricavo delle vendite... Ma ciò non si applica alle eredità: nel no-

stro Paese un numero ristretto di donne e di uomini ottiene miliardi senza aver lavorato o investito per il denaro conseguito. E senza dover pagare alcuna imposta per quanto ottenuto. Non è giusto!

**Ripartizione più equa della ricchezza**

In Svizzera, la disparità nella ripartizione della ricchezza è particolarmente accentuata: l'1% della popolazione possiede da solo l'equivalente del

restante 99%, come emerge da uno studio realizzato dal CS. E molti di questi immensi patrimoni non sono frutto del lavoro dei loro proprietari, ma sono stati semplicemente ereditati. Un'imposta federale sulle successioni permetterebbe di attenuare un poco quest'ingiusta ripartizione della ricchezza.

**Tutela dei piccoli e medi patrimoni**

L'iniziativa popolare «Tassare le eredità milionarie per fi-

nanziare la nostra AVS» non si applica alla successione di piccoli e medi patrimoni. I risparmi depositati in banca o la casa unifamiliare non saranno soggetti a tassazione. L'imposta sulle successioni verrà unicamente riscossa sui patrimoni di oltre 2 milioni di franchi ad un'aliquota unica del 20%. Ciò è molto meno rispetto a quanto applicato nella maggior parte dei paesi limitrofi. Il patrimonio di un'impresa familiare o di una PMI beneficerà inoltre

di condizioni ancora più favorevoli. La successione di aziende agricole sarà ad esempio esente da imposte.

Il SEV raccomanda a tutti i suoi membri di firmare e far firmare la cartolina allegata al presente numero di *contatto.sev* e di inviarla al più presto.

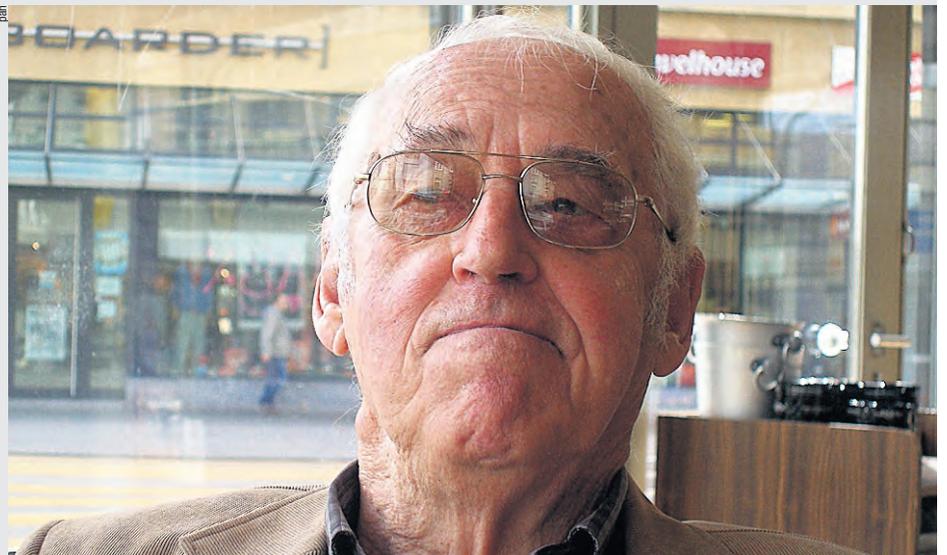
## INTERVISTA A HELMUT HUBACHER

### Un'imposta che non toglie soldi a nessuno, ma ne dà a molti!

*Contatto.sev* ha intervistato Helmut Hubacher, già segretario sindacale della VPOD, consigliere nazionale per 34 (!) anni e presidente del partito socialista svizzero per 15 in merito a questa iniziativa.

**contatto.sev: Come valuti il lancio di questa iniziativa in questo particolare momento?**

**Helmut Hubacher:** Affronta un argomento molto attuale, correggendo un'evidente stortura del nostro sistema. Quand'ero ancora al Nazionale, l'idea era stata lanciata dal consigliere federale Villiger, ma era stata demolita dai partiti borghesi. Un libro di Hans Kissling ci indica che nei prossimi 30 anni 178 000 persone erediteranno 969 miliardi. 95 000 di queste eredità sono inferiori ai 2 milioni, mentre 80 000 persone riceveranno 8000 miliardi. 50 patrimoni in successione sono superiori al miliardo. Deducendo il 20% dalle eredità superiori a 2 milioni, in questi 30 anni si incasserebbero 160 miliardi, ossia 5,3 miliardi l'anno, che farebbero molto comodo all'AVS. Per una volta non sarebbe la maggioranza della popolazione a dover soffrire, ma verrebbero chiamati a contribuire i ricchi e i super ricchi. Da anni si parla di «stati snel-



li», ma l'unico risultato è stato un gigantesco indebitamento a livello mondiale, per ripianare il quale si attacca lo stato sociale.

**Nella tua attività politica, hai mai affrontato le questioni di eredità?**

Non in particolare, ma piuttosto con questioni di equità sociale. Vi sono eredi che si ritrovano un bel mattino con svariati milioni in più e penso che sia ragionevole chiedere loro di mettere un quinto di questo importo a disposizione della comunità.

**Ma è vero che in Svizzera sono le persone anziane ad**

**avere meno problemi economici?**

L'anziano che dispone di mezzi finanziari, stava già bene come attivo. È per contro vero che sempre più spesso si eredita in età avanzata, magari già in AVS. In questi casi, si cumulano capitali e situazioni agiate.

**Come valuti le possibilità di riuscita di questa iniziativa? Riuscirà a raccogliere le 100 000 firme e a superare lo scoglio della votazione popolare?**

Penso che questa iniziativa non sia legata ad umori momentanei come altre, per esempio quella sulle banche. Riguarda una situazione costante e chiamerà in

causa solo una minoranza delle successioni. In Svizzera, il 3% dei contribuenti posseggono la metà del patrimonio globale.

**Oggi vi sono però anche problemi che potrebbero essere ritenuti più urgenti...**

Certo, come quello della forza del franco, oppure il problema costante dell'assicurazione malattia o la politica d'asilo e di tutti i profughi. Ciononostante, l'iniziativa si inserisce molto bene nell'odierno quadro politico e affronta un tema di grande attualità, che deve trovare e mantenere il suo posto nell'agenda politica di questo paese.

*Intervista: Peter Anliker*



»L'articolo costituzionale di protezione delle Alpi deve essere interpretato in modo coerente dal punto di vista ecologico, stabilizzando e possibilmente riducendo le immissioni globali del trasporto merci.«

Franz Steinegger, Altdorf

Franz Steinegger dirige la Tavola Rotonda delle Officine di Bellinzona e presiede la VAP

# «Abbiamo bisogno di trasportare le merci per ferrovia»

Per permettere a FFS Cargo di gestire il trasporto merci nazionale coprendo le proprie spese bisogna migliorare le condizioni quadro. Ad affermarlo è Franz Steinegger, presidente della VAP, l'associazione dei proprietari di vagoni privati e di binari di raccordo. Nella sua qualità di moderatore della Tavola Rotonda degli stabilimenti industriali di Bellinzona auspica invece provvedimenti per favorire la reciproca fiducia.

**contatto.sev:** Lei è presidente della VAP, ossia dell'organizzazione dei clienti che fanno capo al trasporto merci per ferrovia. Qual è la vostra richiesta principale?

**Franz Steinegger:** Stiamo tentando di migliorare le condizioni quadro per il trasporto ferroviario merci in Svizzera, in quanto siamo convinti che negli ultimi anni siano andate peggiorando.

**Nella vostra risposta alla procedura di consultazione sul finanziamento delle ferrovie, avete sottolineato la parità di importanza della ferrovia e della strada. Secondo lei, come potrebbe evolvere questo rapporto in futuro?**

I nostri membri sono clienti della ferrovia, ma anche della strada, alla quale anche chi dispone di un binario di raccordo deve ogni tanto far capo. Sono i nostri membri ad affermare di aver bisogno di entrambe le offerte. In questo modo si riconosce anche l'importanza delle ferrovie e la necessità del loro ruolo nel trasporto merci.

**Ma perché FFS Cargo non riesce ad uscire dalle proprie difficoltà?**

Probabilmente, non ha dato fondo a tutte le possibilità di ottimizzazione, ma devo difendere un po' FFS Cargo, in quanto le condizioni in cui deve agire non sono molto

favorevoli. In Svizzera si fa un gran parlare di trasferimento del trasporto merci, ma in realtà ci si concentra sul corridoio Nord-Sud.

»Al di là di tutte le declamazioni, il trasporto merci in Svizzera dispone di condizioni quadro tutt'altro che ottimali.«

Il trasporto tra Germania e Italia viene sussidiato in modo massiccio, in parte con contributi provenienti persino dal trasporto interno.

**Vede altri problemi?**

La rete ferroviaria è molto sfruttata. Da una parte, ciò è positivo, ma toglie sempre più spazio al traffico merci, anche a causa delle priorità che vedono dapprima il traffico viaggiatori a lunga distanza, redditizio per le FFS, poi quello regionale, dipendente dai Cantoni e infine il traffico merci, che deve attendere la disponibilità di tracce, molto scarse tra la Svizzera orientale e quella occidentale a causa della strozzatura di Oerlikon.

Dato che il prezzo delle tracce dipende in gran parte dalle tonnellate chilometro, evidentemente maggiori nel trasporto merci, il prezzo risulta troppo elevato. Il trasporto merci deve poi anche contribuire alle installazioni di sicurezza del

traffico veloce, che dovrebbero invece andare a carico del traffico viaggiatori. Nel complesso, al di là di tutte le declamazioni, il trasporto

merci dispone di condizioni quadro tutt'altro che ottimali.

**L'iniziativa delle Alpi ha conferito un incarico di trasferimento che lei ritiene valido anche per il traffico interno. Mi sembra però che il Parlamento eviti con cura questo argomento.**

È vero. Quando incontro Parlamentari, mi rendo conto che sono tutt'altro che consapevoli di questo problema. Da cinque anni cerchiamo di convincere che il trasporto merci non è solo quello di transito. L'articolo costituzionale di protezione delle Alpi deve essere interpretato in modo coerente dal punto di vista ecologico, stabilizzando e possibilmente riducendo le immissioni globali del trasporto merci. Anche come Urano mi sento di dire che non è sufficiente concentrarsi sull'asse Nord-Sud. Occorre un'ottica globale.

**A FFS Cargo non si possono quindi fare rimproveri?**

Vi sono state senz'altro decisioni discutibili, anche se non sono in grado di giudi-

care sino a che punto esse siano addebitabili solo a FFS Cargo. Sono comunque del parere che ci si sia concentrati troppo a lungo su di un'offerta ferroviaria, trascurando aspetti di una azienda generale di trasporto. Le ferrovie tedesche si sono mosse meglio.

**Anni fa, è stato deciso di affidare alle FFS il trasporto merci interno. Col senno di poi, non sarebbe stato meglio prevedere una certa concorrenza?**

In alcuni settori, abbiamo condizioni di concorrenza. I treni completi possono essere affidati anche a terzi. Solo nel sistema di traffico a carri completi abbiamo un monopolio. L'economia che fa capo alla ferrovia è comunque interessata a questo sistema, senza il quale i binari di raccordo potrebbero essere utilizzati solo al massimo per un quarto. Il sistema è necessario anche per preservare gli investimenti svolti dai clienti privati ed esso può essere gestito solo grazie ad un certo monopolio.

**FFS Cargo non riesce però a gestire in modo redditizio questo sistema. Occorrono sussidi, oppure vi è del margine anche nei prezzi?**

I prezzi non offrono più alcun margine, perché la strada ha incrementato la propria efficienza, non da

## INFO

**Franz Steinegger**, 68 anni, è avvocato con un proprio studio ad Altdorf. Dal 1980 al 2003 è stato Consigliere nazionale e dal 1989 al 2001 presidente del PLR svizzero. Presiede anche l'associazione dei proprietari di vagoni privati e di binari di raccordo. Nel 2008 ha ricevuto dal Consigliere federale Moritz Leuenberger l'incarico di dirigere la Tavola Rotonda indetta dopo lo sciopero delle Officine di Bellinzona.

ultimo a causa della TTPCP. Non vedo neppure come si possa sussidiare alcune forme di trasporto. Si dovrebbero invece sostenere gli investimenti necessari per lavorare sulla rete in modo efficiente. Un esempio: sull'asse Est-Ovest sono aumentate le velocità di percorrenza e bisogna di conseguenza sostituire gli scambi. Nonostante la causa sia imputabile al traffico a lunga percorrenza, si chiede ai proprietari di contribuire a questi costi. Bisogna rivedere questi finanziamenti, creando le basi per permettere a FFS Cargo e a eventuali altri attori di lavorare in modo più efficiente. Disporre di impianti in ordine e di tracce a sufficienza dovrebbe permettere di ge-

# INTERVISTA



«I buoni non sono mai tutti da una parte e i cattivi dall'altra»: Franz Steinegger nel suo ufficio di Altdorf.

stire tutto il traffico in modo redditizio.

**La direzione della Tavola Rotonda delle Officine di Bellinzona le permette di avere anche un altro punto di vista sulle FFS. I problemi risultano gli stessi?**

Alcune conoscenze del trasporto merci mi hanno aiutato ad affrontare l'incarico di Bellinzona, che a sua volta mi ha fornito esperienze utili per svolgere il mio mandato di presidente della VAP. Ho anche potuto approfondire la storia di FFS Cargo. Dapprima, si pensava vi fosse un «problema Bellinzona», circoscritto e tutto sommato abbastanza marginale. Dopo mi è però apparso evidente, e lo è divenuto anche per le parti, che la separazione rigida voluta a suo tempo tra traffico Cargo e Viaggiatori, estesa a locomotive e stabilimenti di manutenzione, era esagerata. Adesso,

la manutenzione è stata riunita nella divisione viaggiatori, constatando che può essere svolta in modo più economico.

**Come mai ha accettato questo incarico di mediazione?**

Bellinzona aveva bisogno di un forum di discussione che permettesse di acquisire

**» La decisione di concentrare tutto a Yverdon era quindi piuttosto discutibile. «**

reciproca fiducia. È poi occorso un periodo relativamente lungo per capire quali fossero i problemi, anche dal punto di vista aziendale ed economico. Essenzialmente, occorre una nuova organizzazione, diversa dalla suddivisione a suo tempo prevista. Le maestranze, dal canto loro, dovevano essere disponibili ad entrare nel merito di un aumento dell'efficienza del 10%.

**A che punto siamo oggi?**

La catastrofe di Viareggio ha provocato un'intensificazione della manutenzione del materiale rotabile presso tutte le aziende, con un aumento degli incarichi anche a Bellinzona. L'occupazione è buona, anche nel reparto loc e vi sono anche incarichi da privati. Ciò conferma che

vi sono gli impianti e il know-how per questi lavori. La decisione di concentrarli a Yverdon era quindi piuttosto discutibile.

**Le sue risposte sono tanto pragmatiche da far pensare che in fondo si sarebbe potuto fare a meno di lei. Ma come ha contribuito all'evoluzione di Bellinzona?**

Per risolvere un conflitto, occorre che le parti si prendano sul serio. Le FFS conside-

ravano i rappresentanti di Bellinzona dei «rompiscatole» e hanno dovuto convincersi dell'esistenza di problemi concreti. Ho quindi dovuto attivarmi in favore di una considerazione seria e reciproca, scevra da pregiudizi che vedono i buoni da una parte e i cattivi dall'altra.

**Si tratta però anche di una questione quasi filosofica, con le maestranze che vogliono affidare tutte le decisioni alla democrazia di base e l'azienda che preferisce preparare tutto dietro porte chiuse.**

Questo conflitto è tutt'ora in corso, condizionato anche da un certo folklore sindacale, con tanto di pugno chiuso e lo sviluppo di sentimenti comunitari. Non è però possibile gestire un'azienda secondo la democrazia di base. Nel frattempo, la necessità di una direzione aziendale è stata accettata, ma vi è l'esigenza di discutere alcune questioni

ad un certo livello. Le FFS hanno adesso accettato di continuare con una piattaforma istituzionalizzata. Una volta all'anno (o se del caso anche più spesso) vi sarà pertanto un incontro che permetta al personale di esprimere le sue preoccupazioni a rappresentanti almeno del secondo livello gerarchico e di ricevere risposte in merito.

**È fiducioso per il futuro?**

A Bellinzona vi è ancora un problema, comune a tutte le sedi che lavorano anche per terzi e per le quali non è ancora stata trovata l'organizzazione ottimale. Chi lavora per terzi deve infatti disporre di maggior autonomia rispetto a chi opera esclusivamente per le FFS.

Intervista: Peter Moor



Il problema principale è quello legato a giornate lavorative molto lunghe, che a volte raggiungono le 11-12 ore. «

Johan Pain, presidente della sezione VPT ti

Il settore Bus-Gatu della VPT ha svolto un ampio sondaggio sulla salute degli autisti

# Autista di bus: professione ad alta tensione

Diverse centinaia di colleghe e colleghi hanno risposto al sondaggio del Gatu, i cui risultati evidenziano la portata di alcuni problemi che affliggono la categoria, confermando che la professione è esposta a pesanti rischi per la salute. Il sondaggio indica anche alcune priorità per migliorare le condizioni di lavoro. Prima fra tutte è la riduzione della durata del turno di lavoro.

Orari di lavoro, lavoro notturno, traffico stradale, l'aggressività dei clienti, l'ergonomia del posto di lavoro ... sono alcuni degli elementi che hanno un influsso diretto sulla salute dei conducenti di bus. Il SEV ha appena pubblicato i risultati del sondaggio svolto dal suo settore Bus-Gatu in tutta la Svizzera, raccolti in fascicoli redatti in italiano, tedesco e francese.

La dimensione nazionale di questo lavoro ha permesso

di constatare come non vi siano differenze molto importanti tra le regioni: «autisti giovani e anziani condividono le stesse preoccupazioni, indipendentemente dal fatto che lavorino a Ginevra, a Lugano o nell'Oberland bernese» ha confermato la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger.

Altro aspetto importante di questo sondaggio è il fatto che le domande sono state elaborate da persone impiegate in prima persona nella

professione. Le domande risultano quindi assolutamente mirate alla realtà quotidiana degli autisti di bus.

Le oltre 800 risposte pervenute hanno permesso di individuare chiaramente alcune priorità, tra le quali la principale è quella legata dall'estensione delle giornate lavorative.

«Il sondaggio riporta come giornate lavorative di 11 o persino 12 ore siano molto mal sopportate dalle colleghe e dai colleghi interessati» in-

dica Johan Pain, presidente della sezione VPT ti (trasporti pubblici della regione di Losanna).

## Giornate interminabili

A seconda delle ore di punta, le giornate sono suddivise in due o tre spezzoni, con pause piuttosto lunghe, ma spesso comunque insufficienti per permettere di rincasare per un periodo apprezzabile. Un problema che viene poi ampliato anche dalle distanze crescenti tra luogo di domicilio e di lavoro. «Sempre più spesso, gli autisti non abitano più nei dintorni della rete sulla quale lavorano. Da noi abbiamo colleghi che, a causa della crisi del mercato degli alloggi sull'arco del lago Lemano, per trovare un appartamento a prezzi abbordabili a Friburgo o in Vallese. Ciò ha un impatto notevole anche sulla vita familiare e

sociale, con giornate che iniziano alle 4 del mattino per terminare verso le 20» spiega Pain.

Il problema della durata del turno di lavoro non si presenta però nelle stesse dimensioni in tutte le aziende: «tutto dipende dalla rete e dagli orari di punta. Il problema è più acuto sulle linee regionali, per esempio quelle della rete dei trasporti di Friburgo».

Spesso, queste giornate spezzettate comportano turni relativamente brevi. La grande disponibilità richiesta dal datore di lavoro non viene così ricompensata dal punto di vista dell'orario conteggiato e retribuito.

## Ciclisti e orari tirati ...

Un'altra indicazione importante del sondaggio riguarda lo stress derivante dal traffico, unito alla pressione per rispettare gli orari «nel

## UNA PROFESSIONE MOLTO ESIGENTE PER LA SALUTE

Guidare un bus dei trasporti pubblici è una professione che mette a dura prova la propria salute, sia dal punto di vista fisico che da quello nervoso. Numerosi autisti, giovani e anziani, si lamentano infatti di mal di testa o dolori alla schiena, di disturbi del sonno, di sintomi di stress e di angoscia. Il sondaggio del SEV VPT-Gatu dimostra così come la professione di autista di bus sia una di quelle più gravose per la salute di chi la pratica.

Da punto di vista fisico, i problemi provengono dalle lunghe ore trascorse seduto al volante, a volta aggravati da un posto di guida mal concepito dal profilo ergonomico.

Essi si manifestano sotto forma di dolori alle articolazioni, ai tendini, ai nervi o all'apparato

muscolare oppure a reazioni ai vari fattori di stress con i quali gli autisti sono confrontati giornalmente: problemi di circolazione stradale, aggressività dell'utenza ecc.

Nel complesso, oltre la metà degli autisti soffre di questi disturbi. Una quota nettamente superiore a quella ravvisata dalla segreteria di stato per l'economia (SECO) che, nel suo rapporto del 2009 su «lavoro e salute», riportava una quota del 34% di lavoratori che soffrivano di questo genere di disturbi. Questa realtà non è comunque un'esclusività del nostro paese. «I problemi di salute sono stati all'ordine del giorno del forum europeo dei trasporti pubblici del 2008, svoltosi a Bologna, che ha presentato due inchieste svolte in Italia e presso la RATP di

Parigi» ci spiega Johan Pain, presidente della sezione VPT ti. I risultati di queste inchieste hanno indotto il GATU a svolgere una analoga, dapprima in Svizzera romanda, per poi estenderla al resto del paese. Ciò ha dimostrato come i problemi derivanti dalla professione siano effettivamente uguali in tutta la Svizzera. Johann Pain ci conferma che le inchieste svolte all'estero hanno dato gli stessi risultati. «Le inchieste svolte in Italia e presso la RATP riportano infatti risultati simili, con gli stessi disturbi (mal di schiena, dolori muscolari e stress) che insorgono in proporzioni analoghe».

hk



L'opuscolo è disponibile in italiano, francese e tedesco.

# DOSSIER



Cantieri, code, clienti aggressivi. Le fonti di stress per gli autisti sono numerose, specie in città.

contempo, ci riducono i tempi di percorrenza e gli orari di presa e di passaggio di consegne». Una delle conseguenze è che spesso gli autisti non dispongono più nemmeno del tempo per soddisfare le esigenze fisiologiche quando giungono ai capolinea. Vi sono persino linee sui quali viene mantenuta la cadenza anche quando vi è in circolazione un bus in meno.

Uno dei fattori di maggior stress sono poi i ciclisti: «hanno spesso un comportamento imprevedibile, come quando si mettono a zigzagare tra le auto, oppure quando passano con il rosso» si lamenta Pain. I progetti di diverse città di aprire le corsie preferenziali anche ai ciclisti non sono pertanto visti di buon occhio: «ci opponiamo all'adozione generalizzata di simili norme e in genere abbiamo le aziende dalla nostra parte» precisa

Pain, mentre Barbara Spalinger fa notare come «circolare nel traffico urbano è molto difficile, con tutti i fattori di cui si deve tener conto: ciclisti, pedoni, auto, la fretta generale ecc. Da questo punto di vista, risulta persino più esigente della professione di macchinista, che per lo meno ha davanti a sé la via tracciata dai binari».

Come detto, il sondaggio non rileva differenze di peso tra le regioni. Per contro, vi sono risposte differenziate secondo l'età. «Gli anziani sono ormai abituati alle difficoltà della professione» nota Johann Pain «e, in particolare, accettano più facilmente di dover lavorare la domenica. Solo il 12% delle risposte date da 55-65enni lo giudica particolarmente gravoso, mentre questa percentuale sale al 30% nei giovani tra i 23 e i 35 anni».

I più giovani sopportano invece meglio il lavoro serale

e notturno, dal quale recuperano con maggior facilità. Il riconoscimento di indennità e di supplementi di tempo costituiscono inoltre incentivi molto apprezzati.

#### Lotta alle assenze

Oltre a tutte le condizioni che minacciano la loro salute,

espressa da conteggi dei numeri di giorni annui di malattia. Questo approccio viene aggravato dal fatto che gli autisti soffrono spesso di mali molto poco specifici e poco definibili, come dolori dorsali o mal di testa.»

Johann Pain riferisce un esempio della sua azienda, i

**«Nei trasporti urbani constatiamo un aumento dei controlli e della sfiducia nei confronti delle assenze per malattia. Accusare tutti solo perché magari c'è qualcuno che ne approfitta non è però giusto!»**

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

te, gli autisti sono esposti ad un'altra fonte di stress, generata dalla lotta che molte aziende di trasporto urbano stanno conducendo contro le assenze per malattia: «vi sono molti controlli e spesso constatiamo un clima di sfiducia», indica Barbara Spalinger, «che viene

ti: «basta che un autista abbia avuto due o tre assenze in un anno per essere convocato ad un colloquio, in cui gli vengono poste un'infinità di domande». Evidentemente, le aziende presentano questi procedimenti, seguiti anche al di fuori del settore dei trasporti, come

un modo per manifestare il loro interesse allo stato di salute dei dipendenti. Questi ultimi li vivono però spesso come un'ulteriore forma di pressione. «Gli autisti vivono queste convocazioni come una molestia e un modo per farli sentire in colpa» precisa Johan Pain.

Ai tl, il sindacato ha ottenuto di accompagnare i colleghi che ne fanno richiesta a questi colloqui. «Adesso i responsabili sono un po' più moderati, ma ci sono state anche osservazioni piuttosto pesanti del tipo: la troviamo piuttosto ingrassato, oppure: se ha dei problemi, quella è la porta».

Continua a pagina 10

Continua dalla pagina 9

Un altro esempio proviene da Zurigo, dove la VBZ intendeva sottoporre gli autisti alla misurazione del proprio indice di massa corporea (BMI, che indica la proporzione tra peso e statura), con la prospettiva di rimuovere dai compiti di guida chi risultasse con un peso superiore ad un determinato limite. «Sarebbe molto meglio offrire alle persone la possibilità di nutrirsi in un modo più sano» osserva Barbara Spalinger, rilevando comunque che il datore di lavoro deve rispettare alcuni limiti nei consigli che intende dare per lo stile di vita dei suoi dipendenti, per evitare di interferire con la loro sfera privata.

Barbara Spalinger sottolinea che i datori di lavoro hanno l'obbligo legale di sorvegliare la salute fisica e psichica dei loro dipendenti. Vi sono provvedimenti che

vanno nella buona direzione, come i corsi di ginnastica offerti da alcune aziende in Svizzera tedesca, ma risultano comunque insufficienti.

La volontà di ridurre ad ogni costo le assenze può risultare controproducente, inducendo autisti a presentarsi sul posto di lavoro anche se ammalati, in quanto non vogliono esporsi alle ritorsioni delle aziende. «Vi sono più autisti che lavorano anche quando non dovrebbero che casi di abuso. Quando ci sediamo al volante, la legge ci chiede di essere nel pieno possesso delle nostre facoltà! È una questione di sicurezza» afferma Johan Pain. «Oltretutto, questa politica è inutile, in quanto nessuno è al riparo da malattie. Conosco un responsabile delle risorse umane, che aveva fama di essere molto duro con certi collaboratori, e che ora è lui stesso in malattia da diversi mesi, in quanto soffre di depressione».

### Le priorità

I risultati del sondaggio permettono di definire le priorità d'intervento per migliorare le condizioni di lavoro. «La rivendicazione principale riguarda la durata del turno di lavoro, che vorremo portare in media attorno alle 10 ore,

invece delle 11-12 applicate in molte aziende» spiega Johan Pain. «Un altro punto è di prevedere tempi di sosta sufficienti tra una corsa e l'altra, rispettivamente quando si rientra al deposito».

La concretizzazione di queste rivendicazioni passa

attraverso le trattative per il rinnovo dei CCL. Ne deriveranno anche spese supplementari, per cui il SEV si sta preparando in modo adeguato.

Hélène Koch

## PRIMO PUNTO: SICUREZZA D'IMPIEGO

Il questionario del Gatu dava anche agli autisti la possibilità di citare tre elementi positivi del loro lavoro.

Il fattore più votato è di gran lunga la sicurezza del posto di lavoro. Sono in particolare i più giovani, da 23 a 35 anni, a menzionare in ragione del 25% questo punto, mentre presso i più anziani, da 56 a 65 anni, resta importante ma viene indicato solo dal 17% delle risposte.

I più anziani sono tra l'altro coloro che manifestano la maggior soddisfazione sul proprio posto di lavoro, menzionando questo fattore al 21%, contro l'11-13% delle altre categorie d'età.

Nel complesso, al secondo rango dei fattori positivi si colloca la solidarietà tra i colleghi. Una considerazione che fa molto piacere ai promotori del sondaggio: «siamo molto lieti che i colleghi

citino la solidarietà tra di loro come un fattore positivo. È senza dubbio un elemento da mettere in relazione anche con l'attività sindacale svolta». Interessante notare che sono soprattutto i più giovani a citare maggiormente questo aspetto (18%), mentre la percentuale scende al 16% presso i 46-55 anni e persino al 14% tra i 56-65 anni.

In terza posizione troviamo, poco staccato, il fattore «indipendenza e libertà», anche se viene osservato come il lavoro venga «regolato in modo sempre più stretto con orari sempre più serrati» e in città vi siano interventi sempre più frequenti dei servizi di gestione del traffico.

Il salario viene citato in misura quasi analoga, salvo presso le categorie dei più giovani.

hk

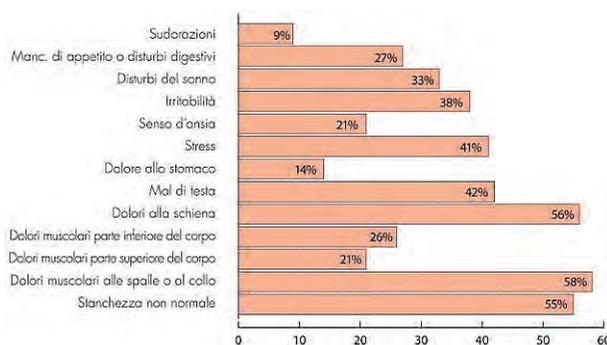
## La salute degli autisti in cifre

La domanda posta dal questionario era la seguente: «avete sofferto almeno una volta al mese di problemi di salute?» con la possibilità di indicare più fattori.

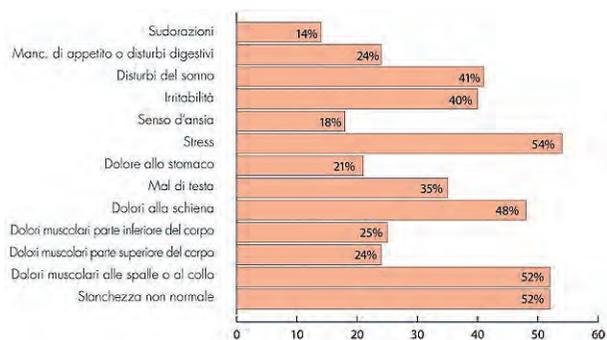
Esaminando i grafici delle risposte, balza all'occhio come le stesse si somiglino, indipendentemente dalla categoria di età. Tutti gli autisti tendono a soffrire di stanchezza anomala, dolori alle spalle e al collo, mentre risentono molto meno di altri, come i dolori alle gambe.

hk

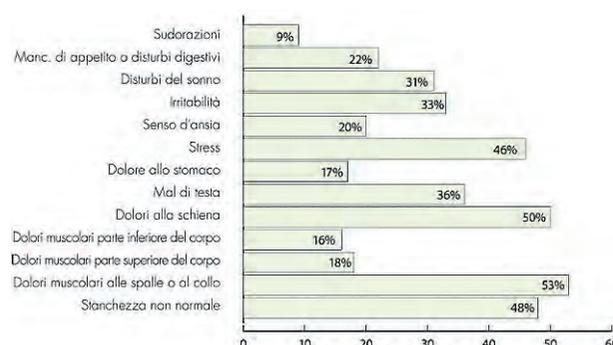
L'opuscolo della ricerca del GATU «La salute nel lavoro dei conducenti d'autobus» può essere scaricato dal nostro sito: [www.sev-online.ch/it/bus](http://www.sev-online.ch/it/bus)



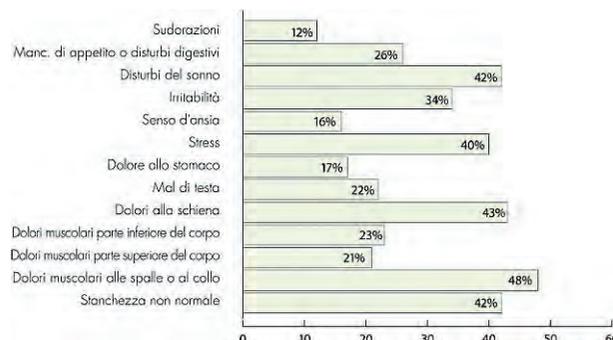
Salute 23-35 anni



Salute 46-55 anni



Salute 36-45 anni



Salute 56-65 anni

Soluzione particolare per fronteggiare una possibile emergenza a Domodossola

## Locomotive quali riserva di energia

L'incendio nella galleria del Sempione ha richiesto uno sforzo creativo per garantire l'esercizio.

L'incendio del 9 giugno nel secondo cunicolo della galleria del Sempione ha danneggiato una delle condotte di trasmissione da 132 kV tra Massaboden e Varzo, mettendo a rischio l'alimentazione delle due sottocentrali mobili da 21,8 MVA di Varzo.

### Misure di sicurezza

Se dovesse interrompersi anche il collegamento residuo, tutta l'alimentazione dei 46 chilometri della rampa sud del Sempione da Briga a Domodossola risulterebbe compromessa. La linea di contatto può infatti trasmettere solo una piccola parte dell'



Le due locomotive Railpool 185 704-4 e 705-1 a Domodossola pronte a fornire energia reattiva alla rete da 15 kV in caso di perturbazione alle due sottocentrali mobili di Varzo.

energia prodotta a Massaboden. Ne deriverebbero quindi pesanti limitazioni dell'esercizio sull'asse nord-sud.

Quale misura precauzionale, le FFS hanno pertanto noleggiato due locomotive Traxx della serie 185 dalla

Railpool di Monaco, giunte in traino lo scorso 3 luglio a Domodossola. Queste due locomotive non sono omologate per la Svizzera, ma solo per la Svezia e la Norvegia e verranno impiegate solo per compensare eventuali cali di energia a 15 kV qualora a Varzo venisse a mancare l'approvvigionamento a 132 kV grazie alla produzione di energia reattiva.

### Locomotive ferme

Una riprogrammazione del comando digitale dei convertitori statici di frequenza permette infatti alle locomotive moderne di essere impiegate quali produttrici di energia reattiva. Quelle della serie 185 stazionate a Domodossola sono in grado di produrre ognuna sino a 3,75 megavar di potenza reattiva, sufficiente per migliorare di

circa il 40 % la disponibilità di energia effettiva sui 24 chilometri tra Iselle e Domodossola.

Questa soluzione è la prima del genere adottata dalle FFS. L'incidente al Sempione ha comunque dimostrato come la struttura della rete debba tener conto di tutte le eventualità, compresa la realizzazione di convertitori mobili con una potenza unitaria di 10 megavar da poter impiegare sui punti più discosti della rete in caso di perturbazioni.

Roland Kallmann

# suissetraffic

Internationale Fachmesse  
des öffentlichen Verkehrs

Bern, 6.-9.9.2011

Messeplatz Bern

Veranstalter

**BERNEXPO**<sup>+++</sup>  
GROUPE

Sparen Sie mit dem  
SBB RailAway-Kombi.

Mit Symposium  
und Fachtagungen

[www.suissetraffic.ch](http://www.suissetraffic.ch)

Colpi di diritto

# Attacco e difesa

*Succede purtroppo sempre ancora che viaggiatori aggrediscano gli agenti del treno. Spesso, ciò avviene quando vengono trovati sprovvisti di un biglietto valido. Il SEV è quindi preoccupato per la sicurezza di queste colleghe e questi colleghi in vista degli importanti aumenti dei supplementi per l'acquisto di biglietti in treno, annunciati per il mese di dicembre.*

*I viaggiatori che vengono denunciati alla polizia per aver aggredito gli agenti del treno, non di rado ricorrono ad una controdenuncia.*

Lo scorso mese di settembre, un collega accompagnatore treno, che chiameremo Reto, ha chiesto di verificare il biglietto di un viaggiatore, constatando che quest'ultimo era sprovvisto di un titolo di viaggio valevole per la tratta che stava percorrendo. Reto gli ha illustrato la situazione e la procedura prevista per questi casi. Il viaggiatore ha reagito in malo modo, finen-

do per perdere il controllo e aggredire il nostro Reto, il quale è comunque riuscito a prendere nota delle generalità e del numero dell'abbonamento dell'energumeno, nonché del nome e dell'indirizzo di un testimone.

In seguito, ha però dovuto interrompere il lavoro e recarsi dal medico, che fortunatamente non gli ha riscontrato lesioni tanto gravi da richiedere ulteriori assenze dal lavoro. Circa un mese dopo, Reto, rispettivamente le FFS, hanno sporto denuncia per l'accaduto.

#### Contrattacco dell'aggressore

In gennaio, Reto ha però avuto la sorpresa di vedersi

recapitare un mandato di comparizione per la stesura di un verbale d'interrogatorio da parte della polizia, in quanto un cliente aveva sporto denuncia nei suoi confronti per vie di fatto. Reto ha quindi contattato la protezione giuridica del SEV per avere sostegno.

Il SEV ha accolto la richiesta, affidando l'assistenza di Reto ad un suo legale di fiducia, il quale ha subito incontrato Reto, dandogli precise istruzioni sul come comportarsi durante l'interrogatorio di polizia.

Quest'ultimo si è svolto in febbraio, senza particolari problemi, grazie anche alla meticolosa preparazione.

#### Ritorsione mancata

La palla è quindi passata al procuratore, che nel corso del mese di marzo ha svolto un confronto fra le parti, a seguito del quale il cliente ha ritirato la denuncia nei confronti di Reto.

In maggio è quindi seguita la decisione di abbandono della procedura, che però non è stata accompagnata dal riconoscimento di un indennizzo al nostro collega, ingiustamente accusato. I costi di consulenza e di assistenza da parte del legale, dell'ordine di circa 1000 franchi, hanno dovuto quindi essere assunti da parte del SEV, che ha comunque ricevuto l'attestazione di gratitudine da parte del collega: «Il sindacato mi ha fornito il sostegno che mi sarei aspettato di ricevere dal servizio giuridico delle FFS. Grazie!» SEV

## SECRETARIATO SEV BELLINZONA: GLI ORARI DELL'ESTATE

Fino al 26 agosto compreso, il segretariato regionale SEV di Bellinzona è aperto tutti i pomeriggi dal lunedì al giovedì. Il venerdì rimane chiuso tutto il giorno.

## Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri

### La digestione in equilibrio

#### Stomaco e intestino

Se qualcosa «ci sta sullo stomaco» o «ci fa venire la nausea», questo ci dimostra che lo stomaco è un organo sensibile. Quindi non solo le cattive abitudini alimentari, ma anche lo stress possono provocare problemi di stomaco e di conseguenza di digestione. Affinché l'intestino possa portare a termine i suoi svariati compiti, ha bisogno di:

- ▶ Ritmo: svuotare, se possibile, regolarmente l'intestino.
- ▶ Fibre alimentari: per mantenere un intestino sano, mangiare regolarmente prodotti integrali, verdura e frutta ricchi di fibre alimentari che favoriscono la digestione.
- ▶ Liquidi: per funzionare bene, l'intestino necessita di almeno un litro e mezzo di liquidi al giorno, preferibilmente acqua o tè.
- ▶ Movimento: muoversi sufficientemente sollecita l'attività intestinale.



### Luvos Argilla medicinale Micro

**Si purifichi ed elimini le tossine adesso. Ideale per pulire l'intestino.**

Legga il foglietto illustrativo o chieda consiglio al suo droghiere.

**BUONO  
10%**

Presentando questo buono otterrà il 10% di sconto all'acquisto di una confezione di Luvos Argilla medicinale Micro. Valido per un acquisto nella sua drogheria. Sconto non cumulabile. Valido fino al 30 settembre 2011.

in piena salute



Buoni consigli dalla **drogheria**

### L'intestino: sede del sistema immunitario

L'intestino ha un'importanza primordiale per la nostra salute: la mucosa dell'intestino crasso contiene infatti oltre il 70 per cento delle cellule difensive del sistema immunitario. E oltre 100 milioni di cellule nervose presenti nell'intestino guidano la digestione. Questo sistema nervoso autonomo – una specie di cervello della pancia – analizza la composizione del cibo, organizza la difesa dai batteri, controlla gli ormoni e le secrezioni e, se scopre la presenza di sostanze tossiche, invia un segnale d'allarme al cervello.

**Ulteriori informazioni sul tema (in tedesco e in francese):**  
[vitagate.ch/bessersgund.aspx](http://vitagate.ch/bessersgund.aspx)



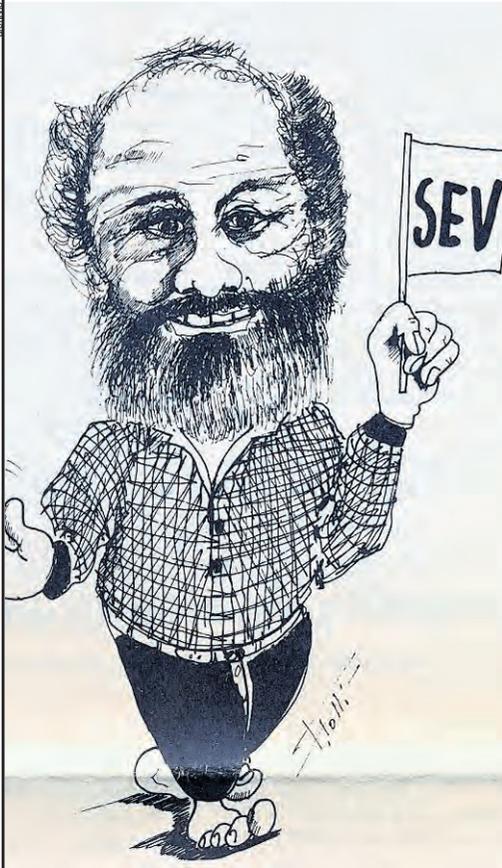
Associazione svizzera dei droghieri  
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3  
Telefono 032 328 50 30



Semplicemente ben assicurati.

La CPT è partner esclusiva di SEV per le assicurazioni malattie complementari. Ulteriori informazioni sulle prestazioni della CPT sono disponibili sul sito Internet: [www.sev-online.kpt.ch](http://www.sev-online.kpt.ch)

## IN RICORDO DI FRANCO TOTTI



Il collega Franco Totti non è più tra noi. Il male implacabile che ha combattuto con tutte le sue forze alla fine lo ha sconfitto. A noi rimarranno la «sua arte istintiva», le sue vignette, o schizzi come amava chiamarle, a volte graffianti, a volte bonarie, spesso ammirate sul «Ferroviere», accanto alle stupende poesie dell'indimenticato Giovanni Selle. Uniti al suo solare sorriso e a quello sguardo arguto e penetrante, indelebili permarranno nelle nostre menti. Ciao Franco e grazie.

(Qui la vignetta pubblicata nel 1991, in occasione dei 60 anni dell'allora redattore del «Ferroviere» Franco Robbiani, scomparso pochi mesi dopo, 20 anni fa.)

## CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze al nostro collega **Alberto Cesaretti**, colpito negli affetti familiari per la perdita del padre Giorgio.

Sezione LPV Ticino

Presentiamo le nostre sincere condoglianze al collega **Massimo Campo-**  
**novo**, in lutto per il decesso della madre.

Partecipiamo commossi al lutto che ha colpito il nostro collega **Cristiano Gellio**, per la prematura scomparsa della moglie Gabriella ed esprimiamo il nostro cordoglio ai familiari.

Sezione SBV Ticino

**SEV** Versicherungen  
Assurances  
Assicurazioni

**3.0 pilastro A**

## Offerta speciale

**Per ogni polizza sottoscritta dal 1. giugno al 1. dicembre 2011 vi offriamo :**

**Un buono acquisto Coop di Fr. 100.-- per la conclusione di una somma assicurata di 49'999.-- franchi o meno (minimo 15'000.--)**

**Un buono acquisto Coop di Fr. 200.-- per la conclusione di una somma assicurata di 50'000.-- franchi o più**

Informazioni allo 061 225 22 22

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

## Sconfitta annunciata

*Dieci anni (il prossimo 7 ottobre) di guerra, tanti quanti portarono alla distruzione della mitica città di Troia. Ma la guerra in Afghanistan durerà più a lungo e alla sua fine a esultare per la vittoria non saranno di certo le truppe d'invasione. Se ne andranno come, nel corso dei secoli, era successo a tante altre, da quelle di Alessandro Magno, attorno al 310 a. c. a quelle sovietiche, rimaste a Kabul dal gennaio del 1980 al febbraio del 1989.*

*Dieci anni di guerra che, a sentire le cronache televisive e a scorrere i resoconti delle agenzie, sembrerebbero essere passati lasciando inalterati i termini del confronto armato. Gli uomini che si oppongono alle truppe della coalizione coordinate dai comandi americano e della NATO, sono invariabilmente qualificati come «terroristi», anche quando combattono sul terreno aperto. I «terroristi», va da sé, non attaccano, ma compiono «attentati». Una bomba che fa saltare in aria un carro armato e ne uccide qualche occupante non è dunque un'azione di guerra, ma un atto terroristico. Al contrario di un razzo sparato da un elicottero contro un «covo di ribelli», considerato a tutti gli effetti un obiettivo militare, come se un carro armato non lo fosse. Quando invece i raid aerei colpiscono civili innocenti, si è davanti a un tragico errore e se fra le vittime ci sono bambini, come quasi sempre accade, allora i comandi NATO si dicono costernati e annunciano severe inchieste. Così i rastrellamenti effettuati dalle truppe dell'ISAF sono tesi a «liberare» il territorio dalla presenza dei «ribelli». I quali, guarda caso, sono nati in quel territorio, ne parlano la lingua, ne seguono usi e costumi. Insomma, sono a casa loro.*

*Così la guerra va avanti, giorno dopo giorno. Da noi torna ad essere di attualità quando a perdere la vita sono soldati occidentali, specie se si è davanti a un numero elevato di vittime, come in occasione dell'abbattimento, giorni or sono, di un elicottero statunitense, con la morte di 38 soldati, 30 dei quali nord-americani.*

*Una guerra d'occupazione, senza futuro, come ci ricordano le parole d'una vittima del conflitto, il caporal maggiore italiano Martino Miotto, ucciso il 31 dicembre scorso, apparse sul «Gazzettino veneto» poco prima della sua scomparsa.*

*«... questi popoli hanno saputo conservare le loro radici, dopo che i migliori eserciti, le più grosse armate hanno marciato sulle loro case: invano. L'essenza del popolo afgano è viva, le loro tradizioni si ripetono immutate, possiamo ritenere sbagliate, arcaiche, ma da migliaia di anni sono rimaste immutate. Gente che nasce, vive e muore per amore delle proprie radici, della propria terra e di essa si nutre. Allora riesci a capire che questo strano popolo, dalle usanze a volte anche stravaganti, ha qualcosa da insegnare anche a noi...»*

*Ma il conflitto non è più lo stesso. L'alleanza occidentale ha rinunciato alla «vittoria» sul terreno e combatte lo stretto necessario per supportare i negoziati aperti con i talebani. Quest'ultimi sarebbero pronti a fare ponti d'oro al nemico in fuga, ma devono prima trovare l'intesa con Karzai per la spartizione delle spoglie.*

## 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, Héléne 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*, *kontakt@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 1° settembre. Termine di chiusura redazionale: giovedì 25 agosto alle 10.00.**

**PROGRAMMA DI FORMAZIONE****Corso di formazione SEV:  
«Comunicare, reclutare e organizzare  
in una sezione o gruppo»****Contenuti:**

- comunicazione: come parlare con i possibili nuovi membri e essere all'ascolto
- organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse
- riorganizzare ed effettuare delle azioni
- il ruolo della comunicazione
- scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale

**A profitto dei partecipanti:**

Conoscenza degli strumenti di lavoro per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla. Conoscere gli strumenti di lavoro per reclutare ed organizzare.

Come comunicare in maniera convincente, semplice ed efficace.

Come leggere tra le righe e smascherare formule di comunicazione per non dire niente o eludere altri problemi.

**Partecipanti:** Presidenti sezionali, membri di comitato e fiduciari

**Relatori:**

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV  
Gehring Françoise, giornalista e segretaria sindacale SEV

Sergio Savoia, giornalista e politico cantonale

**Data e luogo:** **Mercoledì 28 settembre 2011**, presso la Casa del Popolo a Bellinzona

**Costi:** membri SEV gratuito, non membri 600 franchi

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

**VPT Servizi ferroviari****Passeggiata pensionati 30 agosto**

La sezione invita tutti i pensionati di elvetico, di tutte le aziende di ristorazione ferroviarie e dei treni notturni, nonché i loro coniugi, a partecipare alla gita annuale.

Partenza con il battello da Thun in direzione Interlaken, da qui si prosegue con la ferrovia del Brünig per Lucerna. Pranzo in comune sul battello.

La sezione parteciperà alle spese. Stiamo comunque cercando altri sponsor.

Il programma dettagliato verrà spedito per posta. Iscrizione obbligatoria!

Maggiori informazioni presso:

Calogero F. Noto, presidente sezionale, e-mail c.f.noto@bluewin.ch, telefono 079 461 05 37.

**RPV Ticino****GIORNATA DEL MANOVRISTA  
18 settembre, Rovio, ore 10.30**

La giornata, organizzata dalla nostra sezione, si terrà presso il campo dell'ala materna a Rovio a partire dalle 10.30, con il seguente programma:  
10.30: ritrovo con aperitivo  
12.00: grigliata mista con contorno  
13.30: breve intervento da parte dei principali ospiti invitati.

La partecipazione è aperta

a tutti i membri SEV RPV Ticino con le loro rispettive famiglie.

Per ovvi motivi organizzativi è d'obbligo confermare la presenza entro e non oltre domenica 10 settembre 2011 ad uno dei seguenti numeri:

076 567 4007, Yuri de Biasi  
079 542 55 49, Giuseppe Lupica

**PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati****COMUNICAZIONE GITE****«Errata corrige» della cronaca  
«Vacanze estive a Torre Pedrera»**

La coppia finalista della gara di bocce era formata da Pina Fontana e Mario Bianchi e non da Massimo Minini, come erroneamente scritto.

In compenso ecco una foto-ricordo della gita a Bellaria a bordo del traballante ma romantico trenino che collega le due località.

**Gita autunnale del 13 settembre – ANNULLATA**

Comunichiamo inoltre che la gita autunnale del 13 settembre non avrà luogo causa difficoltà organizzative. Vi attendiamo però numerosi alle castagnate di Vacallo e di Biasca.

*Il Comitato*

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**ZPV****La ZPV cerca il suo duemillesimo membro**

Il 21 giugno si è riunita nuovamente la commissione centrale ZPV dopo l'AD dello scorso 23 maggio. Andreas Menet, presidente centrale, si è congratulato con il nostro collega Pascal Fiscalini per l'ottima riuscita dell'assemblea dei delegati. Andreas ha anche apprezzato la partecipazione attiva dei delegati alle discussioni.

Thomas Walther è stato ufficialmente salutato nella commissione centrale nella sua qualità di rappresentante Cope del personale treno. Il nuovo rappresentante regionale est, Robert Eisenring non ha invece potuto pre-

senziare alla seduta per motivi professionali.

La ZPV fa un grosso sforzo per reclutare il suo membro numero 2000. Colui che lo recluterà come pure lo stesso membro numero 2000 saranno entrambi premiati con un omaggio.

Per l'annuale azione estiva la commissione centrale prevede quest'anno delle bottiglie per l'acqua per i propri membri. Esse saranno distribuite dai presidenti sezionali negli appositi spazi creati per questo scopo.

Il nuovo sistema salariale fa sempre e ancora molto discutere. Andreas Menet pre-

para in merito una Info ZPV. Dopo difficili trattative è stato raggiunto un risultato positivo per quanto concerne le strutture team. Sarà ora possibile formare anche team da 24 con cambiamento dei turni ogni 6 mesi.

Il 22 giugno si è svolto a Neuchâtel il Workshop «Intégration Romandie» sotto la direzione di Andreas Menet.

Michel Zollinger, presidente sezionale traffico regionale est, lascerà per motivi privati la commissione centrale i cui membri hanno preso congedo da lui.

**CORSO DI FORMAZIONE PER LE DONNE SEV**

**La salute delle donne nei posti di lavoro!**



**Venerdì 25 novembre 2011, Hotel Bern a Berna**

**Informazioni e iscrizione** entro il 1° novembre per posta, fax o mail

a: SEV, Jris Piazzoli, Steinerstrasse 35, 3000 Berna 6,  
fax 031 357 57 58, e-mail: jris.piazzoli@sev-online.ch.

Sul prossimo numero maggiori dettagli!

**GIORNATA DEGLI IMMIGRATI****Sabato 19 novembre a Olten**

La giornata avrà luogo all'hotel Olten, dalle ore 09.00 alle 17.00 e avrà quale tema l'integrazione nella morsa tra naturalizzazione ed espulsione.

Il modulo di annuncio segue sul prossimo numero di *contatto.sev*. Sono invitati immigrate, immigrati e simpatizzanti (anche non affiliati al SEV).

Per maggiori informazioni: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Georges Debons ci conduce sulle alture di Sion

## Brividi lungo il «bisse» di Savièse

Originario di Savièse, Georges Debons non poteva che consigliare ai nostri lettori una passeggiata lungo lo spettacolare «bisse» (canale artificiale d'irrigazione) di Savièse, chiamato anche «bisse du Torrent-Neuf».

Georges Debons, 61 anni, è stato un pilastro della sottofederazione APV. Ha presieduto per molti anni la sezione APV-RPV Sempione. In seguito alla fusione della sua sottofederazione, è diventato membro della sezione TS Romandia sud-ovest. Presso le FFS, ha lavorato per Handicap Service; aiuta i clienti con mobilità limitata a salire e scendere dai treni tra Leuk e Aigle. «Vale davvero la pena fare una passeggiata lungo il «bisse». Perché è un'esperienza spettacolare. L'associazione per la salvaguardia del Torrent-Neuf e il comune di Savièse svolgono un immenso lavoro per ripristinare questo canale costruito nel XV secolo.»

### Sezioni sul fianco della roccia

Georges Debons si ricorda che da bambino andava a giocare lungo il «bisse». «Con gli amici ci divertivamo a so-

spenderci nel vuoto.» Brrr, un brivido scorre lungo la nostra schiena. Alcune sezioni del canale sono sul fianco della roccia. Spettacolare! Persone sensibili o sofferenti di vertigini, meglio astenersi. Ma il nostro collega è rassicurante. «Ora tutto il percorso è perfettamente sicuro. Non c'è davvero nessun pericolo.»

### Facile passeggiata

Per andare sulle alture di Savièse con i mezzi pubblici, occorre utilizzare l'autopostale sulla piazza della stazione di Sion, verso Mayens-de-la-Dzour. Dopo circa 40 minuti, scendere alla fermata dei Biniis. Il luogo offre una bella vista panoramica sulla valle del Rodano. C'è anche un ristorante-chalet che propone specialità del Vallese.

Dai Biniis dopo mezz'ora di cammino si raggiunge, lungo un percorso segnalato, il rifugio dei Vouasseurs, punto di partenza per effettuare il viaggio di andata e ritorno lungo il «bisse» Torrent-Neuf. «Ci vogliono due ore per l'andata e il ritorno», precisa Georges Debons. Lungo la strada, attraversiamo delle passerelle sospese nel vuoto ad un'altezza di 40-60 metri. Tornati al rifugio dei Vouasseurs, per chi vuole ancora camminare, è possibile costeggiare il canale fino a Prafirmin; il giro dura

un'ora. Qui nessuna passerella mozzafiato, il paesaggio è più morbido. Vicino alla «buvette» dei Vouasseurs, la cappella alpina di Santa Margherita merita uno sguardo.

Il tratto più spettacolare lungo le pareti rocciose è arricchito di pannelli che rac-



contano la storia del «bisse» di Savièse, canale artificiale costruito per l'irrigazione dei vigneti e dei campi. Ciò che colpisce i visitatori è il coraggio degli uomini che costruirono il canale lungo le rocce.

L'associazione per la salvaguardia del Torrent-Neuf ha lavorato dal 2005 per ripristinare il «bisse» rendendolo accessibile. La trasferta regala una montagna... di meraviglie.

Informazioni:  
[www.torrent-neuf.ch](http://www.torrent-neuf.ch)

Alberto Cherubini/frg

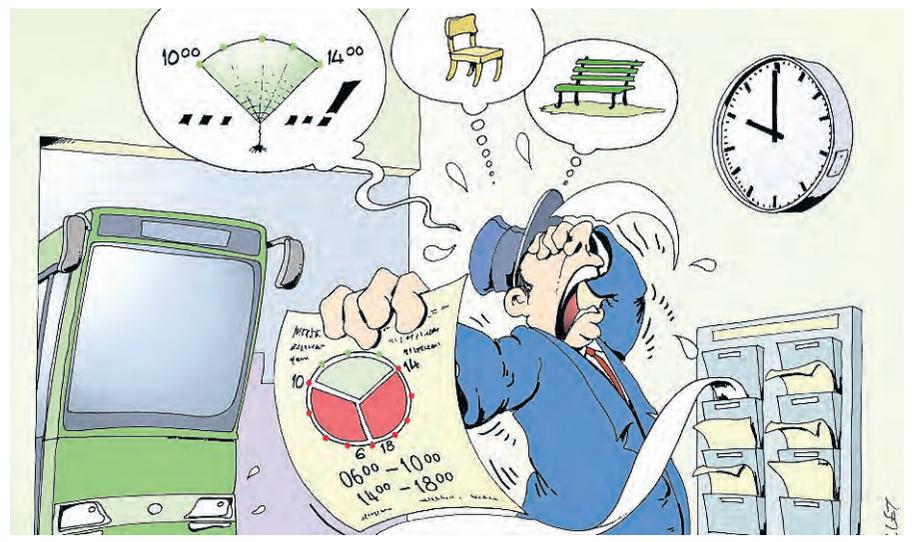
## A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

## SAPER VENDERE

Il commercio è sempre alla ricerca di nuovi sistemi per massimizzare i profitti e chi ha una buona idea che consenta di aumentare le vendite, di attirare gli avventori e di risparmiare sui costi, inevitabilmente si arricchisce. A Utica (nello stato di New York, USA) un commerciante di 27 anni cominciò a (s)vendere ogni articolo del suo negozio a 5 centesimi di dollaro. Ognuno poteva scegliere ciò che voleva tra la merce in esposizione. Fu un fiasco: il pubblico diffidente girava alla larga, ritenendo che quello che costava così poco dovesse valere altrettanto poco. Il giovane commerciante però non si arrese e aprì un altro negozio a Lancaster (Pennsylvania) in cui offriva tutta la sua merce a 10 centesimi. Fu un successone. Quando Frank Winfield Woolworth morì, nel 1919, lasciò un patrimonio personale di qualcosa come 27 milioni di dollari! Nel 1912 la sua ditta possedeva negli USA quasi 600 di questi negozi a prezzo unico; ma alla metà del secolo il loro numero sarebbe salito a ben 2000, con un volume d'affari di oltre mezzo miliardo di dollari. Nel XVIII secolo in Francia venivano ancora inflitte pene ai dettaglianti che distribuivano volantini coi quali offrivano la loro mercanzia «a prezzo fisso»: era ritenuto contrario all'etica dei commercianti e non era pertanto tollerato dalla loro corporazione. Il prezzo fisso, infatti, era accusato di togliere ogni fascino alle compere, allo abilissimo gioco di adulazioni, di lamentele, di richieste fra negoziante e acquirente, che era un po' l'anima del commercio dell'epoca. Era, dunque, considerato perlomeno «poco galante» rifiutare a priori ogni discussione sul prezzo. Ma un commerciante francese osò confutare questo dogma. Mentre i negozianti parigini maggioravano il prezzo di costo del 40%, lui si accontentò della metà. Il suo calcolo era semplicissimo: se con un forte volume d'affari poteva ridurre le spese generali del 15%, gli sarebbe pur sempre rimasto un guadagno netto del 5%; così avrebbe potuto vendere a prezzi inferiori del 20% rispetto alla concorrenza. Quell'uomo aveva fatto bene i suoi calcoli e la sua idea fu un successo strepitoso. Nel 1852 Aristide Boucicaut aprì nel cuore di Parigi il primo emporio «Bon Marché»: prezzi fissi, niente contrattazioni; la merce era provvista di cartellini con i prezzi bene in vista: prendere o lasciare! «Le chiacchiere non servono a niente e, anzi, sono controproducenti» - diceva Boucicaut - «Quando una cliente, dopo aver abilmente mercanteggiato col commesso, è riuscita a ottenere a prezzo veramente più basso un bellissimo tessuto, esce sì soddisfatta dal negozio. Poi però la voce si sparge e arriva subito indignata l'amica o la vicina che reclama lo stesso sconto. Ed ecco che bisogna perdere ore ed ore a mercanteggiare anche con loro. Così non va. Anche il tempo è denaro...». Boucicaut, insomma, pescò la clientela con l'amo del prezzo basso e del prezzo fisso. Non bisognava sprecare troppe parole. «Entrino, Signori, entrino!». Nessun obbligo d'acquisto; ciascuno poteva esaminare tranquillamente la merce e i prezzi, senza essere infastidito da commessi troppo appiccicosi. «Scegliete, prendete, pagate! Se vi pentite dell'acquisto, se siete insoddisfatti della merce o se l'avete vista altrove ad un prezzo inferiore, tornate pure da noi e ve la cambieremo!» Da principio non mancarono le ironie da parte degli altri commercianti; poi vennero le proteste e infine in molti si decisero a imitarlo. Diceva Boucicaut: «Tutti quelli che pagano hanno diritto allo stesso identico trattamento. È la massa che conta e la clientela è fatta soprattutto di migliaia e migliaia di persone semplici, che spendono insieme più di pochi esigenti ricconi. Quando Boucicaut morì, nel 1877, i suoi negozi erano i più grandi al mondo, con quasi duemila dipendenti. «Bon Marché» divenne così il modello dei grandi magazzini moderni e vi presero spunto persino i commercianti americani.

## ORARI PESANTI NEI TRASPORTI PUBBLICI ...SECONDO PELLET



Hansjürg Oesch ha la passione dei video. Ha raggiunto un livello da professionista anche se continua a lavorare alle FFS

# Agente del treno e regista

I ferrovieri sono noti per essere persone coscienziose. Per Hansjürg Oesch vale lo stesso per la sua passione, in cui mette un sacco di energie.

Hansjürg Oesch è una persona che ha saputo cambiare rotta. Il suo percorso professionale inizia con un apprendistato di cuoco. Un soggiorno linguistico di tre mesi a Parigi all'inizio del 1979, risveglia in lui l'amore per la Ville Lumière e la Francia. La sua attrazione per il TGV, che risale al 1976, rappresenta un ulteriore collegamento con questo paese. Hansjürg ha saputo in seguito unire queste due passioni, diventando agente del treno presso le FFS. Scelta davvero legata alla passione – dal momento che è cresciuto nel canton Turgovia, lontano dalle linee ferroviarie – che il primo aprile del 1979 lo porta a fare ufficialmente parte della grande famiglia dei ferrovieri.

## Una passione per il video

Hansjürg lavora in diversi depositi e partecipa anche a uno scambio nella Svizzera romanda, dove a Losanna lavora per 15 mesi. Poi ecco che una terza passione fa capolino e conquista la sua vita: il video. Gira il suo primo film a Losanna con una videocamera presa in prestito dal fratello. E non lo fa senza pensare, così per gioco, ma con un concetto ben definito.

## Da dilettante a professionista

Nel 1982, nelle sue vesti di agente del treno, Hansjürg Oesch si trasferisce a Romanshorn, dove vive tuttora. Continua a lavorare sui treni ma, come ama dire lui stesso, con «contratto speciale». Il suo grado di occupazione è al 90% e all'interno di questa percentuale assume dei mandati per la comunicazione delle FFS fino ad un massimo del 30%. Il suo datore di sa che può trarre beneficio dal suo talento. E Hansjürg Oesch sa di avere spiccate competenze sia co-



Hansjürg Oesch ha girato il 26 luglio 2009 un film in un TGV, con Maja Hanselmann ai comandi (macchinista e affiliata al SEV)...



... prima di elaborare il suo film nel suo atelier al proprio domicilio (su computer).

me ferroviere, sia come regista.

Gli esordi come cineasta sono piuttosto modesti. Ma con la macchina da presa Hansjürg Oesch (come molti altri) vuole andare oltre i primi passi delle sue figlie. Per 10 anni fa parte dell'EFFVAS, l'associazione dei ferrovieri e degli appassionati di foto e video. Nel 1984 vince per la prima volta un premio per uno dei suoi video. Nel 1986 realizza il suo primo mandato, non per le ferrovie, ma per la compagnia di navigazione del Lago di Costanza. In seguito premi, riconoscimenti e mandati si moltiplicano.

Lascia l'EFFVAS quando diventa professionista; per un'associazione che raggruppa degli appassionati non è

## INTERNET

Hansjürg Oesch è presente anche su Internet al seguente indirizzo:  
[www.bahnfilm.ch/Oesch](http://www.bahnfilm.ch/Oesch).

Non solo vende i suoi film, ma offre anche molte informazioni sugli argomenti che lo interessano, tra cui il TGV. Chi vuole vedere i video di Oesch può semplicemente ordinarli attraverso il suo sito. Attualmente è possibile acquistare il DVD «30 anni di TGV», che racconta il TGV, da quello del sud-ovest a quello del Reno-Rodano, passando da storie e aneddoti sull'esercizio. Cinque film (82 minuti), in tedesco, francese e inglese. Prezzo: CHF 38 più spese di spedizione.

infatti divertente vedere che i premi dei concorsi vengono sempre attribuiti a chi ha più esperienza e un equipaggiamento migliore.

## Una passione costante negli anni

In trent'anni di attività Hansjürg Oesch realizza molti film spaziando in diversi campi: dalla presentazione di villaggi alle genealogia, dai film per la formazione delle FFS alla registrazione di concerti e musical. La lista, insomma, è lunga. Nel frattempo il suo equipaggiamento è diventato sempre più sofisticato, tanto che oggi realizza i suoi lavori in HD. Dopo aver lavorato per la televisione locale Sulgen, oggi collabora per diverse emit-

tenti televisive, tra cui la Televisione della Svizzera tedesca (SF/SSR).

C'è un tema al quale Oesch rimane fedele nel corso degli anni: il TGV, di cui segue tutti gli sviluppi e i progressi. La sua profonda conoscenza di questo treno gli consente di realizzare interviste con i piloti che eseguono i test per il TGV oppure con il macchinista che detiene il record mondiale di velocità (574,8 km/h). Ha un archivio di 60 ore di materiale visivo e sul tema realizza nel corso degli anni diversi documentari. Potrebbe raccontare un sacco di aneddoti e persino produrre un lungometraggio. E poco ci manca. Nel 1997 Westrail-International mette a concorso la realizzazione di una promozione cinematografica per la commercializzazione di TGV Thalys TGV in Francia, Belgio, Olanda e Germania. E chi ottiene il mandato? Oesch, naturalmente!

Sul suo sito personale è attualmente disponibile un nuovo film sul TGV (vedi riquadro), in connessione con l'anniversario e l'inaugurazione del TGV Reno-Rodano. Per i mandati importanti e lunghi periodi di riprese, Oesch sacrifica le sue vacanze, gli straordinari e i congedi ottenuti per gli anni di servizio. A volte una delle sue figlie assume il ruolo di assistente, mentre per quanto riguarda la voce del narratore nelle diverse versioni linguistiche, fa capo a un lettore/attore professionista.

## Sindacalista attivo

Oesch è molto impegnato come regista, ma rimane attivo nell'accompagnamento dei treni. Ciò gli tiene aperte diverse porte, perché i ferrovieri, come è noto, sono tra loro solidali al di là delle frontiere. I suoi partner sanno che è uno di loro. Oesch non è solo membro dell'«Associazione dei conducenti di treni ad alta velocità», ma anche del SEV. Dal 1987 al 1993, ha fatto parte del comitato ZPV Romanshorn, di cui cinque anni come presidente.