

N1

CORSIA PREFERENZIALE

Supplemento al n° 6 del Nuovo Informatore di giugno/luglio 2006



TERZO FORUM
INTERNAZIONALE A LOSANNA

A BOLOGNA UNA RICERCA
SULLO STRESS FRA GLI AUTISTI

CONVENZIONE QUADRO CON LA
SOI PER LA SALUTE DEGLI OCCHI



Foto di copertina:
un "Ciclobus" in servizio a
Barcellona, ovvero come
noleggiare le bici dal bus

coordinatore editoriale
Roberto Bertocchi

direttore responsabile
Primo Mingozzi

comitato di redazione
Luigi Martino Torri
Luciano Battistini
Roberto Bertocchi
Francesco Caroprese
Mirko Grimandi
Libero Merighi
Primo Mingozzi
Luca Molinari
Giorgio Tonelli
Franco Vannini

segretaria di redazione
Maria Esmeralda Ballanti
Elena Pasi

ricerca iconografica
Giancarlo Cerè

responsabile pubblicità
Marino Mattei

referente polisportiva
Claudio Zini

editrice
Al.sa.ba Edizioni

stampa
Al.sa.ba Grafiche srl
Loc. Belvedere
Colle di Val d'Elsa - SI

Proprietario
Cooperativa "Giuseppe
Dozza A.T.C." a r.l.

Scritti, foto, disegni e/o
qualsiasi altro materiale
consegnato per uso
redazionale non è restituibile.

Questo numero è stato
chiuso in tipografia
il 20/07/2006
ed è stato stampato
in 1.500 copie

Registrazione presso
il Tribunale di Bologna
n. 6093 del 31/03/1992

Sped. Abb. Postale
D.L. 353/2003 (conv. in
legge 27/02/2004 n.46) Art.
1 comma 1 D.C.B. Ufficio
Bologna

Redazione presso il
Circolo G. Dozza A.T.C.
Via San Felice 11/e
40122 Bologna
tel. 051/231003
fax 051/222165

www.circolodozza.it
e-mail: info@circolodozza.it
informatore@circolodozza.it

CONVENZIONI

FITEL

Licenza agevolata per la gestione di bar e spacci, convenzione Siae, copertura RCT dirigenti e collaboratori, tesseramento per gli associati. Per informazioni rivolgersi alla segreteria Ancam.

GENSAN

Integratori alimentari per lo sport. Sconto del 32+5%. Per informazioni rivolgersi alla segreteria Ancam.

CRE RATP

Possibilità soggiorni presso le strutture del Cre Ratp di Parigi sia nei dintorni di Parigi che in altre località francesi. Per informazioni e dettagli rivolgersi alla segreteria Ancam.

TISSOT

Per ordini di almeno 5 orologi sconto del 15% sul listino. Per informazioni rivolgersi alla segreteria Ancam.

DOLCE TOSCANA

Prezzi agevolati per i soci Ancam. Per informazioni rivolgersi alla segreteria Ancam.

SOI

Possibilità per le strutture di aderire alla convenzione nazionale quadro. Sconti su visite mediche degli oculisti aderenti ed anche sugli interventi. Per informazioni rivolgersi alla segreteria Ancam.

LIBRI

Sconto del 15% sul testo "La gestione delle flotte di veicoli per il trasporto pubblico locale" volumi 1 e 2. Moduli ordine in fondo al periodico.

INFO

QUOTE ASSOCIATIVE

La quota associativa è annuale e varia a seconda delle dimensioni delle aziende a cui il Circolo è legato.

QUOTE 2005 -2006

TIPO	DIPENDENTI		QUOTA EURO
	DA	A	
A	1	100	160
B	101	300	313
C	301	600	625
D	601	800	938
E	801	1.000	1.250
F	1.001	1.500	1.562
G	1.501		1.875

IL TERZO FORUM RILANCIAM IL PROGETTO EUROPA DELL'ANCAM



SOMMARIO

Forum Internazionale	4-13
Salute	14-16
L'intervista Il futuro passa dal welfare	17
Convenzioni	18
L'opinione	19
Manifestazioni 2006	20-22

Per la rilevanza che ha avuto anche la terza edizione del Forum svoltosi a Losanna lo scorso giugno, in questa edizione su sicurezza e tempo libero nel trasporto pubblico locale, abbiamo deciso di caratterizzare "Corsia Preferenziale" dando conto di questo evento che, a giudizio generale dei partecipanti, ha definitivamente assegnato un ruolo internazionale ai circoli aziendali di Italia, Francia, Svizzera e Croazia. Con questa formula i partecipanti hanno lavorato lungamente, fino al recente incontro in Svizzera dove, ribadiamo, a giudizio di tutti il Forum ha assunto la personalità di un soggetto trainante, la cui efficacia sta in un progressivo allargamento dei suoi protagonisti. Ringraziamo innanzitutto il GATU, sindacato autoferrotorvieri svizzero, per avere materialmente ben organizzato il Forum e per l'ospitalità riservata alle varie delegazioni. Siamo orgogliosi di questa attenzione in ambito internazionale, che dimostra come nella politica dei circoli aziendali sia cresciuta la consapevolezza di un ruolo anche in ambito internazionale e come il messaggio dell'Unione Europea sia presente nel terzo settore, dove si privilegia la solidarietà verso i più deboli e il volontariato come risorsa insostituibile nelle tradizionali attività di formazione culturale, sportiva e ricreativa. Con il Forum le nostre peculiarità hanno fatto un passo avanti fino a proporsi come soggetto autonomo e forza reale di un movimento che ha qualcosa da dire all'Unione Europea, soggetto sempre più decisivo anche nella sfera della tutela del lavoratore nei tempi di non lavoro.

E' a quella sede che i circoli aziendali d'Europa guardano con interesse e qualche aspettativa di vedere quanto prima una certa omogeneizzazione nella sfera dei diritti ad avere una sede, adeguate attrezzature e congrue risorse da investire nelle attività di recupero psico-fisico dei lavoratori del trasporto pubblico locale, da tutti considerato un lavoro usurante.

Il Forum come soggetto propositivo che ha come referente l'ETF, il sindacato europeo, il quale deve avere una maggiore conoscenza delle problematiche "inerenti l'economia e la gestione del tempo libero dei lavoratori dei trasporti pubblici locali e della mobilità". Il documento approvato a conclusione del Forum dice sostanzialmente che le aspettative delle strutture organizzate nella gestione del tempo libero confidano nel sindacato europeo, affinché lo sviluppo delle politiche sociali europee contempli misure idonee allo sviluppo delle attività socio-culturali, sportive e ricreative del tempo di non lavoro in un quadro di parità dei diritti. Poi la chiosa finale dove si dice che il Forum si impegna a coinvolgere aziende e istituzioni interessate per il prossimo incontro (Forum) poiché considerate parte fondamentale del "progetto Europa" che intendiamo portare avanti. Questi, grosso modo, i risultati di un evento politico internazionale di cui noi, unitamente alla delegazione francese guidata da Marc Grassullo, segretario generale del CRE-RATP, alla corposa delegazione del sindacato GATU, Presidente Joan Pain, e del sindacato del personale dei trasporti, (SEV), della rappresentanza croata con il suo responsabile Zdravko Barûsi, attivo partecipante ai lavori, anche se in veste di osservatore. Un Forum salutato da tutti come un evento credibile, svolto con grande senso di responsabilità e umiltà da parte dei proponenti. Dai testi che pubblichiamo emergono utili elementi di riflessione sulle "nuove direttive concernenti il trasporto di persone" inviate dal consiglio d'Europa ai governi aderenti alla Comunità Europea. La questione ha grande rilevanza poiché riguarda la professionalità del conducente dei mezzi pubblici. Con il Forum si è cominciato a parlarne. Ma il quadro non è chiaro; servono altri approfondimenti che sindacati e aziende dovranno fare.

Intanto, dopo il Forum, noi dei circoli aziendali ne sappiamo di più. E questo è già qualcosa.

A LOSANNA IL TERZO FORUM IN DISCUSSIONE PATENTE EUROPEA, TEMPO LIBERO E SICUREZZA

Cominciamo con il dir che grazie agli amici svizzeri del Sindacato GATU e del SEV, Sindacato del personale dei trasporti, per il Terzo Forum Europeo dei Trasporti Pubblici Locali dedicato ai temi della sicurezza sul lavoro ed al tempo libero dei lavoratori, che ha segnato un deciso passo avanti con l'approvazione di un "Ordine del Giorno" che, di fatto, ufficializza al mondo dei servizi di trasporto pubblico ed alla Comunità Europea la nascita di un nuovo soggetto fondato sul no-profit e sul volontariato quale presidio del tempo libero dei lavoratori per tutelarne il recupero psico-fisico attraverso lo sport, la cultura e il turismo sociale, come proposto dai circoli, dopolavori e fondazioni, ormai presenti e attivi nel mondo del lavoro, ed in particolare nelle aziende del trasporto pubblico locale.

I lavori del Forum, che il sindacato e il suo presidente Joan Pain hanno fortemente voluto in territorio svizzero, hanno rappresentato un evento di grande rilievo per la rilevanza delle questioni affrontate, tra cui le nuove direttive concernenti il trasporto di persone e merci che il 15 luglio scorso il Consiglio d'Europa ha emanato per tutti i paesi aderenti alla comunità. Si tratta delle procedure per la qualificazione del futuro conducente del mezzo di trasporto pubblico. Una procedura molto complessa: un esame da superare (teorico e pratico) di quattro ore e corsi di formazione di 180 ore. Prospettiva dalla deriva preoccupante poiché introduce il timore di rischiare di perdere l'abilitazione per il trasporto di persone. Un campanello d'allarme che allerta i futuri conducenti, anche se l'entrata in vigore del dispositivo è fissato al 2010. Quindi c'è tempo per riflettere, anche se il corso della futura patente europea è ormai delineato e non sarà privo di difficoltà. Ma non è il caso di fasciarsi la testa in anticipo; aggiornamento e formazione competeranno alle aziende e, per i contratti, allo stato.

La due giorni del Forum di Losanna è stata caratterizzata da una serie di contributi dall'impronta nazionale con il Presidente dell'ANCAM,

Roberto Bertocchi, che si è presentato con al seguito una nutrita delegazione, espressione delle grandi città italiane, come Bologna, Firenze, Venezia, Milano, Roma e Napoli, Parma solo per citare le maggiori. Corposa anche la delegazione della Francia e naturalmente della Svizzera. Attiva e partecipe anche una rappresentanza della giovane nazione croata.

Nella sua relazione, schieratissima per l'Europa dei popoli, Roberto Bertocchi ha dimostrato di credere ad un'intesa interaziendale, a livello europeo, per creare basi comuni per la tutela del diritto alla cultura, sport e turismo sociale per i lavoratori delle aziende del trasporto pubblico. Una rivendicazione necessaria per assicurare ai lavoratori spazi e attrezzature adeguati al recupero psico-fisico di chi opera professionalmente nei servizi del trasporto pubblico. Tesi, questa, accolta dai protagonisti del Forum che, a seguito della due giorni di dibattito, ha posto le basi per proseguire con la formula del Forum sull'approfondimento dei problemi che possono arricchire la sfera dello stare insieme ed affermare con maggiore forza e convinzione il ruolo del tempo libero organizzato che non è ancora una conquista in tutti i paesi della comunità europea. Dicevamo del contributo italiano ai temi del Forum, che si è giovato di un apprezzatissimo intervento del Segretario Nazionale UIL Trasporti, Santino Fortino, e del rappresentante europeo della UIL Trasporti, Nicola Settimo. In ambedue i contributi, la conferma del ruolo internazionale dell'ANCAM che allarga l'orizzonte all'Europa dei Cral, circoli, dopolavori e fondazioni "che manifestano l'impegno di trasferire la propria esperienza in una missione fuori dai confini nazionali".

Nel merito della "direttiva europea", Santino ha detto che la questione in Italia "non sconvolge il sistema". Obiezione invece per le responsabilità di controllo su bambini e passeggeri che si vuole addossare al conducente. Molto ampio il dibattito al riguardo con interventi di esperti come il francese Alain Sutour, che si dice curioso di ve-

dere "come questa formazione sarà applicata nei diversi paesi".

Bernard Mattet per la Svizzera preannuncia "una situazione complicata". Anche chi scrive ha dato il suo contributo, sostenendo che il Forum doveva accettare la direttiva poiché "si configurava come una grande qualificazione del ruolo del conducente"; una specializzazione per ottenere paghe più adeguate.

Per il Comité RATP di Parigi, Marc Grassullo precisa che in Francia è d'obbligo destinare una quota dell'1% alla formazione; pertanto "sì alla responsabilità dei datori di lavoro, no a quella degli autisti". Il dibattito appassiona la platea con interventi della delegazione di Torino, di Lonsanna e di Zagabria. C'è spazio anche per l'osservatore europeo della UIL Trasporti che considera "molto meritoria l'attività dell'ANCAM", che porta in primo piano argomenti come la direttiva europea che nasce per favorire una guida sicura e senza incidenti.

"Una direttiva che nell'accoglimento deve trovare spazio la mediazione del sindacato".

Anche per il francese Alain Sutour è il sindacato che deve togliere le asprezze che possono ostacolare la corretta applicazione della direttiva. Opinioni analoghe anche per il SEV, il sindacato svizzero del personale trasporti per il quale "qualificare un conducente costa e si deve trovare riscontro nel salario". Nell'animato dibattito intervengono Vito Coltella, Augusto Zualdi e Giancarlo Abrizi di Roma, Francesco Caroprese della Fondazione ATM di Milano, l'italo-svizzero Giorgio Tuti il quale, per sottolineare la tendenza del governo svizzero dice "chiaro e tondo" che vogliono socializzare i costi e privatizzare i profitti. Con l'intervento di Loris Mingarini, esponente della FITel Nazionale e del sindacato, entra nel dibattito anche la CGIL. E per Mingarini va riconosciuto che "il nostro futuro passa attraverso l'Europa". Ovviamente – spiega Mingarini – la direttiva non può rispondere a tutti i nostri localismi. C'è un problema culturale che si ripresenta e che dobbiamo adattare alla realtà europea. Infine, la sottolineatura che "la privatizzazione è un tema vero sotto l'aspetto economico e generale per il futuro dei trasporti".

La direttiva va bene, ma un'azienda di tremila dipendenti, sottolinea Giorgio Minto di Venezia, dove mette il personale non più idoneo?

Entra nel dibattito anche la sicurezza, dove violenze e aggressioni a personale e passeggeri, è

vissuto in Svizzera come un problema vero. Dice Didier, sindacalista del GATU: "dobbiamo interrompere queste violenze e dare più sicurezza a lavoratori e utenti". In Svizzera, il GATU ha lanciato una campagna con relativa raccolta di firme. Gli fa eco il Segretario della UIL Trasporti, che si dice disponibile ad un confronto, affinché si avvii a livello europeo un movimento di opinione che isoli i violenti e "si crei un sistema dove chi lavora abbia sempre più sicurezza".

L'argomento "sicurezza" ha stimolato più oratori a dare la propria integrazione come Louis Mousset del CRE-RATP che ha presentato uno studio sul tema con un'analisi particolareggiata sugli effetti che queste violenze hanno sul posto di lavoro. Altra analisi di spessore l'ha portata al dibattito Mehdi Mousset, impostata sulla prevenzione e la formazione dei giovani "per sedarne l'insofferenza verso le persone e i beni pubblici".

Interviene pure il Sindaco di Renens, la signora Anne Marie Depoisiev, accolta da un grande applauso, che porta il saluto della città.

Il Forum si avvia alla conclusione e dalla platea escono le voci di quanti vogliono – come aveva



Il tavolo dei relatori

chiesto Roberto Bertocchi con la sua relazione – di chiudere con un documento. Anche Santino Fortino dà man forte "rendere consapevoli le aziende, i sindacati e l'Europa dei problemi discussi al Forum, non fa mai male".

La consapevolezza si fa strada, la delegazione italiana traccia una bozza e fa una verifica con il capo delegazione francese Marc Grassullo, con lo svizzero Joan Pain e con un delegato croato si trova l'accordo e si conviene di proporre il documento sotto la forma di un "ordine del giorno".

Dopo due giorni di impegnativo confronto diretto e organizzato egregiamente dal Segretario del GATU e dai suoi collaboratori che hanno assicurato la traduzione simultanea e gli intrattenimenti in funzione della buona riuscita del Forum. Fra due anni, con ogni probabilità, tocca all'Italia ospitare il Forum.

L'esperienza di quest'anno costituirà un ottima base di partenza.

SALUTE E SICUREZZA

NEI TRASPORTI PUBBLICI URBANI

Relazioni di Roberto Bertocchi presidente dell' Ancam presentata al Forum

Cari amici,
voglio per prima cosa rivolgere un sentito ringraziamento agli amici svizzeri ed in particolare al sindacato GATU ed al suo presidente Johan Pain per aver ospitato questa terza edizione del Forum. Prima di entrare nel tema di cui si dibatte questo pomeriggio, voglio poi brevemente presentare Ancam, l'Associazione Nazionale dei Circoli Autotferrotranvieri e Mobilità di cui ho l'onore di essere presidente.

Ancam raggruppa le organizzazioni che si occupano del tempo libero dei lavoratori del settore trasporti pubblici urbani in Italia. Esiste infatti una tradizione nel nostro paese che risale ai primi decenni del '900 per cui nella maggior parte delle grandi aziende, sia pubbliche che private, i lavoratori, con il sostegno dei sindacati, potevano liberamente creare delle organizzazioni interne per la gestione del tempo libero e di tutte le attività ad esso collegate. Questa tradizione è ancora particolarmente viva tra i dipendenti delle amministrazioni pubbliche e con un rilievo particolare nel settore dei trasporti pubblici urbani. Questo è il motivo per cui a questo ed agli altri Forum partecipano sia Ancam che alcune delle varie realtà locali ad esso associate, che assumono denominazioni diverse ma che vogliamo qui per comodità chiamare Circoli.

Tra i molti aspetti di cui i Circoli si occupano rientra anche quello della salute. Fino agli anni '70 le tutele per i lavoratori del settore erano molto alte, le aziende più grandi affiancavano al Circolo anche la cosiddetta "Cassa Soccorso", ovvero un servizio di assistenza medica in vari campi (medico generico, dentista ecc.) riservato ai dipendenti ed alle loro famiglie. Con le riforme della sanità degli anni '70 queste forme di supporto sono stati assorbiti dal Servizio Sanitario Nazionale, scomparendo o restando in qualche caso in forme minori.

Occorre a questo punto fare un'analisi delle condizioni in cui il lavoratore del settore opera, con particolare riguardo a chi guida un mezzo, sia esso autobus, metropolitana ecc. e guardando quindi al mezzo come ad un ambiente di lavoro.

In Italia alcuni anni fa è uscita una legge, la 626, che riguarda la sicurezza nei luoghi di lavoro. Si tratta di una normativa molto complessa e che ha comportato un forte impegno per le aziende, ma che come tutte le leggi ri-

guarda una generalità di situazioni e quindi ha forte rilievo nelle fabbriche, negli uffici, nei cantieri, ma ha toccato solo in modo marginale autobus e metropolitane, visti come "attrezzi" e non come, appunto luoghi di lavoro.



ro. I dati disponibili dicono che in Italia a tutto il 2004 le aziende di trasporto di persone attraverso autobus nel settore pubblico servono: 5000 comuni attraverso 35.000 autobus su cui operano 70.000 autisti. Quelle private, che si occupano principalmente di collegamenti extra urbani, nazionali e internazionali hanno in servizio ulteriori 10.000 autobus e 15.000 autisti.

Gli infortuni registrati nel trasporto pubblico locale hanno avuto il seguente andamento:

2001: 6615 infortuni, 2002: 6697, 2003: 6778 e nel 2004: 6486.

E' evidente una diminuzione solo nel 2004, che però potrebbe essere legata ad una variazione della richiesta di servizio da parte dell'utenza. C'è però anche da sottolineare come in Italia i lavoratori del settore dei trasporti che operano sui mezzi siano per legge "controllati" periodicamente allo scopo di verificare l'idoneità alla guida. Una recente indagine effettuata nella provincia di Torino ha evidenziato come gli autisti vivano come "pericolosa" la propria professione. I maggiori condizionamenti vengono da fattori esterni, la possibilità di effettuare pause o ricevere aiuto in caso di necessità è ovviamente molto limitata ed il lavoro è visto come molto ripetitivo. Le malattie più riscontrate sono legate a problemi a schiena, spalle e gambe. Importante è inoltre lo stress legato alla situazione di lavoro.

Non siamo stati in grado di trovare dati relativi ad altri importanti fattori quali vibrazioni, rumore, microclima, inalazione di polveri fumi e gas, esposizione all'inquina-

mento, che siamo però convinti siano oggi davvero significativi.

Tutta questa premessa per farvi capire come un Circolo possa essere importante e di supporto anche in questa situazione.

Innanzitutto in Italia molti Circoli gestiscono all'interno delle proprie sedi le zone di sosta utilizzate dai lavoratori tra un turno e l'altro di lavoro. Da quanto detto prima è evidente come il sollievo di un luogo in cui poter sostare in tranquillità, utilizzare una toilette, accedere a locali climatizzati sia fondamentale per chi lavora su un mezzo. Molti Circoli sono inoltre riusciti a mantenere strutture di vacanza, al mare o in località montane, che sono altrettanto di supporto in merito alla salute dei lavoratori. Così come la possibilità di praticare attività sportive, come nella maggioranza dei casi viene offerto, non può che essere positiva. Voglio qui portare tre esempi, tra i tanti possibili, che possono dare il senso di quanto questo argomento sia importante per i Circoli.

Il Circolo dell'ATC di Bologna ha pubblicato nei primi anni '80 un libro, *Vivere la vita alla guida del bus*, che vi abbiamo omaggiato. Si tratta di un testo che tratta di medicina preventiva, realizzato con la collaborazione di alcuni specialisti in Medicina del Lavoro in cui vengono trattati argomenti quali aterosclerosi, alimentazione, sport, alcolismo, fumo e mal di schiena visto già come malattia professionale. In chiusura sono anche riportati una serie di esercizi di ginnastica specifici per chi conduce un autobus. Una pubblicazione ancora oggi utile ed attuale, al punto che nel 2000 è stata ristampata dall'azienda ACAP di Padova che l'ha regalata ai propri dipendenti e che anche in questi giorni ci è stata richiesta dal Circolo ATAF di Firenze.

Il Circolo della TT di Torino ha la propria sede all'interno di un centro sportivo, che l'azienda ha costruito ed affidato a loro in gestione, dove, a fianco di campi da calcio e tennis, è attiva anche un'attrezzatissima palestra.

Il Circolo dell'ATM di Milano, strutturato invece come Fondazione, ha tra i propri compiti statuari l'assistenza sanitaria ai dipendenti, pensionati e familiari dell'azienda. In questo settore credo di poter dire che sono oggi la punta di diamante nel nostro ambito in Italia. Propongono ai propri soci, che preferiscono chiamare beneficiari, rimborsi sulle spese mediche sostenute misurate al reddito, soggiorni alle terme ed in località di vacanza a costi abbassati grazie ad un contributo. Hanno mantenuto attive due colonie per ragazzi, di cui una in montagna ed una al mare, e gestiscono un proprio albergo in riviera ligure, località tra le migliori per chi soffre di problemi ai polmoni. Infine hanno appena inaugurato all'interno della loro sede un ambulatorio per le cure dentali, attrezzato con strutture all'avanguardia, e che consente

l'accesso a queste cure con costi dimezzati rispetto al mercato. Il successo dell'iniziativa è stato tale da portarli a considerare un prossimo ampliamento dell'ambulatorio per evitare liste di attesa troppo lunghe. Infine hanno già dato vita a due iniziative di screening per la prevenzione delle malattie legate al cuore, che hanno avuto anch'esse un grande successo. Ancam stessa, spronata da Milano, ha appena sottoscritto due importanti convenzioni nazionali per consentire ai lavoratori di accedere a medici specialisti di alto livello con costi scontati. La prima convenzione riguarda gli oculisti e la seconda gli andrologi. Abbiamo quindi aperto una strada che intendiamo seguire e siamo certi darà concreto aiuto ai lavoratori.

Non abbiamo volutamente parlato di sicurezza, anche se sappiamo che il problema è purtroppo ormai diffuso ed incide in modo importante sui lavoratori. Volutamente ribadisco, perché in questo campo i Circoli possono fare ben poco, occorre che intervengano altri soggetti, che sia coinvolta la società civile nel suo complesso.

Vogliamo concludere questo intervento riportando quanto emerge sul tema salute da un recente articolo pubblicato da Jeremy Rifkin della Foundation on Economic Trends. Come tutti sappiamo negli Stati Uniti l'assistenza sanita-



Santino Fortino legge il proprio intervento

ria non è garantita, ma viene prestata solo se coperta da polizze assicurative. Per chi ha un lavoro dipendente queste vengono pagate dal datore di lavoro.

Una ricerca svolta in 26 paesi ad alto reddito ha portato a scoprire come i problemi legati al cuore sono la prima causa di malattie nelle nazioni più ricche e che il tenore di vita porta i lavoratori ad ingrassare, fare meno attività fisica, fumare e bere troppo, essere stressati. Negli Stati Uniti inoltre un lavoratore su tre è sovrappeso, in Europa un bambino su quattro oggi lo è. L'obesità è un fattore di rischio di diabete e cardiaco e in Germania le statistiche dicono che un terzo di tutte le spese del servi-

8 **CORSIAPREFERENZIALE**

zio sanitario derivano da malattie legate a cattiva nutrizione. Per quanto riguarda il fumo ogni anno in Europa muoiono oltre un milione di persone per malattie ad esso collegate. La spesa sanitaria in America ed in Europa sta salendo alle stelle, in Italia nel 2003 ammontava già all'8,4% del Pil. Negli Stati Uniti ci si sta rendendo conto che, al di là dell'esorbitante aumento del costo che le aziende stanno subendo per sostenere le coperture sanitarie, una forza lavoro più malata porta anche ad una minore produttività. Al di là del problema delle assenze, nasce quello del cosiddetto "presentismo" ovvero la presenza sul lavoro con una prestazione di basso livello, con poca resistenza, poca concentrazione ed aumento quindi anche degli errori ed incidenti.

La soluzione che sta avanzando è per paradosso molto semplice. Come abbiamo detto il cattivo stato di salute spesso è causato da alimentazione errata, peso eccessivo, poco esercizio fisico, stress, fumo, alto consumo d'alcol, tutti fattori modificabili. Gli stati in questo senso fanno ben poco e quindi cominciano ad essere i datori di lavoro che promuovono ed investono su salute e benessere e con risultati molto positivi.

Per migliorare vita e salute dei propri dipendenti le

aziende si organizzano installando palestre al proprio interno, oppure pagando quote di iscrizione, proponendo cibi più sani nelle mense, offrendo servizi di consulenza medica preventiva e psicologica. Questo perché per ogni dollaro investito in questo modo si è visto un ritorno dai 3 agli 8 dollari in guadagno in minor spesa sanitaria e minori assenze.

Si innesca inoltre un effetto moltiplicatore. Un lavoratore sano tende a coinvolgere anche la famiglia in un stile di vita migliore e questo crea implicazioni a lungo termine, con figli, e quindi futuri lavoratori, più sani ed attivi. Inoltre il tutto va ad ovvio beneficio dell'umore, con una conseguente diminuzione di stress e problemi psicologici.

Conclude Rifkin: "Una forza lavoro più sana, mentalmente e fisicamente in forma, è uno dei principali fattori da prendere in considerazione se si vuole facilitare la crescita di una economia sostenibile."

Facciamo nostro e rilanciamo questo appello a tutte le forze coinvolte nel nostro settore. Ricordando che, almeno nell'esperienza italiana, anche i circoli, o in quella francese i cre, possono e debbono fare la propria parte in questo importante processo per miglior futuro di tutti.

RUOLO SOCIALE E FINANZIAMENTO DEL TEMPO LIBERO

Cari amici,
la delegazione dei circoli italiani condivide che il Forum sia la sede politica giusta per dibattere le problematiche attinenti la sfera del tempo libero, tema su cui era basato anche il primo Forum da noi organizzato a Roma nel 2002. E proprio da qui vorremmo partire per analizzare il tempo che più ci appartiene.

Il tempo libero soffre purtroppo in tutti i paesi europei. Una recente ricerca Eurostat ha confermato dati preoccupanti: rispetto al campione che include Belgio, Germania, Estonia, Francia, Ungheria, Slovenia, Finlandia, Svezia, Inghilterra, Norvegia ed Italia è emerso che gli italiani dedicano più tempo degli altri al lavoro retribuito. Questo incide negativamente sul tempo libero,

che vede ultimi i francesi, che dedicano meno tempo degli italiani al lavoro retribuito ma più tempo a quello familiare, seguiti dagli italiani. Il numero medio maggiore di ore di tempo libero è goduto da norvegesi, filandesi e tedeschi. Le donne sono poi ulteriormente penalizzate a causa del lavoro familiare.

La cosa ci riguarda da vicino e ci colpisce in modo particolare, in quanto sappiamo bene come i circoli italiani abbiano una forte capacità organizzativa, capace di soddisfare la domanda che viene dai rispettivi ambienti di lavoro.

Si tratta, come detto, in generale di strutture protette dalle organizzazioni sindacali, acquisite nel tempo attraverso contratti aziendali che assicurano locali e strutture ricreative per il recupero

dello sforzo psico-fisico dei lavoratori. In molti casi, il circolo aziendale, ripetiamo, in accordo con il sindacato e l'azienda, fornisce servizi e propone attività nel settore vacanze, cultura e sport.

Non dobbiamo però nasconderci che, accanto a questo panorama di servizi finalizzati all'aggregazione e al benessere di decine di migliaia di lavoratori e pensionati, che si caratterizzano come un'isola felice per lo status di servizi acquisiti (che alzano il livello di vita e di benessere) ci sono tantissimi altri lavoratori con scarse tutele o, addirittura, senza alcuna tutela nell'esclusivo ed unico rapporto "casa-lavoro-casa".

L'apparente ricchezza del paese Italia non deve trarre in inganno, poiché un terzo della sua popolazione vive nel disagio sociale e nella quasi indegenza economica. Anche nel nostro settore il ruolo dei cral sta diminuendo, per svariate e complesse situazioni contrattuali e sociali.

Si assiste ad un generale indebolimento delle tutele sociali e delle strutture che, come le nostre, si occupano del tempo libero dei lavoratori. Sempre più le aziende disconoscono accordi che prevedevano benefit a sostegno della vita dei circoli: si tagliano i finanziamenti, si tagliano le agevolazioni, privando dell'aiuto necessario quanti si impegnano nell'organizzazione del tempo libero, incuranti delle sorti future dei circoli, che da decenni si gestiscono in autonomia a favore della ricreazione dei lavoratori.

Come abbiamo già detto nella nostra relazione sul tema della salute, i lavoratori del settore trasporto pubblico, hanno inoltre particolari necessità e da certi punti di vista minori tutele. Strutture che, come le nostre, si occupano di tempo libero, di zone sosta, di sport, cultura, viaggi ecc. diventano, alla luce di quanto detto prima, sempre più importanti e necessarie per tutelare il lavoratore.

Una volta riconosciuto questo fatto, ne consegue per via naturale che questo tipo di strutture deve essere aiutato e sostenuto. Occorre quindi che in questa sede cominciamo a creare i presupposti per un riconoscimento di questi diritti fondamentali.

Ancam ritiene importante allargare il terreno del confronto, per aprirsi a nuove conoscenze, a nuove aggregazioni che portano allo scambio reciproco di esperienze, a nuove amicizie, nel campo più vasto della nuova Europa che da entità politica deve diventare sempre di più l'Euro-

pa dei popoli. In questo quadro, con alcuni protocolli d'intesa e tanta buona volontà, Ancam ha sviluppato un ottimo rapporto con il Comitato d'Impresa della RATP di Parigi. E da questa comune volontà, dall'idea di un'Europa unita e di migliori condizioni di vita nel rapporto "lavoro - tempo libero", nasce questo Forum, che rappresenta oggi un importante appuntamento biennale di incontro, di dibattito e di confronto sulle specifiche esperienze nazionali, con il proposito di arricchire riflessioni e strumenti che ci aiutino ad interpretare i segnali che ci giungono dalle nostre rispettive comunità e trasformarli in sentieri percorribili e condivisi per migliorare la condizione di vita dei lavoratori.

Crediamo che questo semplice messaggio, con una valenza di carattere europeo, debba e possa oggi evolversi, per affermare il diritto dei lavoratori del settore trasporti pubblici locali di poter godere di tutele nell'autogestione del tempo libero nell'ambito di tutte le aziende europee.

Si tratta di affermare il diritto a sedi per l'attività culturale sportiva e turistica ed ad un contributo da investire nell'autogestione di quelle iniziative che sono necessarie al recupero psico-fisico dei lavoratori impegnati professionalmente sui metrò,



Roberto Bertocchi, Santino Fortino e Marc Grassullo

sui tram, sugli autobus o filobus: un lavoro che va riconosciuto tra i lavori usuranti e come tale deve poter contare, ovunque in Europa, sull'attenzione della pubblica amministrazione.

Oggi possiamo creare le condizioni per avere ascolto in ambito europeo. Si tratta anche di proseguire il cammino intrapreso cercando nuove adesioni, facendo conoscere di più i risultati del nostro lavoro. Perché queste nostre attese si avverino proponiamo in questa sede la nascita di un organismo sovranazionale.

Questa organizzazione, raggruppando tutte le entità interessate al discorso trasporto pubblico locale, ovvero aziende, sindacati e organizzazioni autonome dei lavoratori quali possono essere circoli o cre o quanto altro esiste nel nostro settore, dovrebbe occuparsi di alcuni aspetti fondamentali.

Innanzitutto l'organizzazione del Forum, in appoggio ai paesi che di volta in volta allo scopo si candidarono, ed occuparsi di contattare e cercare di coinvolgere un numero sempre maggiore di realtà.

Altro punto che questa organizzazione dovrà curare, a nostro avviso, è la creazione di una "carta dei principi" condivisa, dove sia leggibile l'aspirazione ad avere le tutele del tempo libero al fine di armonizzare la gestione del tempo di non lavoro auto-gestito con sedi e strutture adeguate come parte integrante della vita di milioni di lavoratori. Questa "carta" potrebbe essere il punto di partenza e discussione per il prossimo Forum. Riteniamo inoltre che ulteriore compito di questo organismo sia quello di contattare gli opportuni referenti in ambito comunitario, per rappresentare le nostre richieste, le nostre speranze e le nostre aspettative e cercare un riconoscimento.

Il progetto è sicuramente ambizioso: si tratta di affermare come soggetto principale il lavoratore,

che per essere attivo e produttivo, ha bisogno di realizzarsi prima di tutto come uomo, con le sue esigenze educative, culturali e sociali. Quest'uomo, questo professionista è più utile all'azienda se, oltre a guidare, può esprimere anche altri valori, che sono dati sia dalla salute che da una buona organizzazione del tempo libero.

Questo è quanto vogliamo realizzare in Italia e quanto vorremmo poter vedere realizzato in Europa. Il mezzo noi crediamo possa essere questo organismo, che proponiamo si chiami European Forum of Urban Public Trasports. Proponiamo inoltre che costituenti siano gli organismi qui presenti e che per questo primo biennio la presidenza sia affidata al Cre Ratp di Parigi, sia per l'impegno in questo campo profuso in questi anni che per l'innegabile struttura organizzativa di cui dispongono.

Noi diamo la nostra adesione e per quello che potremo il nostro contributo, certi che questa sia la strada da percorrere per garantirci un futuro.

SALUTE E SICUREZZA NEI TRASPORTI PUBBLICI

Intervento integrale di Santino Fortino - Segretario Nazionale UIL Trasporti

Questa relazione, svolta a nome della Organizzazione Sindacale Confederale Italiana UIL Trasporti, intende portare un fattivo contributo a questo terzo Forum Internazionale di Losanna, per la sezione dei lavori che interessa "la salute e la sicurezza nei trasporti pubblici urbani" e che nel suo genere fa seguito ad una "international convention" tenuta sullo stesso tema a Napoli nel 2003, organizzata dall'UITF e con la partecipazione delle Aziende di Trasporto Europee e di tutti i continenti, dei sindacati, e di tutti gli operatori del settore, Istituzioni comprese. Quest'intervento, appunto, intende introdurre e discutere le problematiche di maggior rilievo sul tema della sicurezza, evitando ovviamente di proporre conclusioni che spettano al dibattito in atto dove sono a confronto anche diverse opinioni, valutazioni e volontà. E' nostro auspicio che alla fine si riesca a definire, con sufficiente chiarezza, il quadro dei problemi, le criticità da eliminare e, soprattutto,

gli impegni concreti che si rendono necessari perché si avvii, in modo significativo, un nuovo e diverso percorso per un lavoro sempre più sicuro. Ogni giorno, nel mio Paese e in tutta Europa, una enorme quantità di incidenti causa morti e feriti nel settore dei trasporti; questo denuncia la misera dello "stato di salute del sistema di sicurezza" sia del "lavoro trasporto", sia della circolazione. La situazione è particolarmente grave.

Nel mondo, ogni anno, per citare qualche utile dato fornito da enti specializzati, ci sono oltre 120 milioni di incidenti sul lavoro e oltre 220 mila sono i morti. In Europa, oltre 8000 lavoratori muoiono ogni anno e dieci milioni sono quelli che contraggono malattie professionali e invalidanti. In Italia, l'infortunistica sul lavoro è di circa 1000/anno con una media di 5,3 decessi ogni 100.000 lavoratori rispetto alla media europea di 4,0 lavoratori deceduti ogni 100.000.

Con questi dati, l'Italia ha in Europa il poco invi-

diabile e rassicurante primato per gli alti tassi di frequenza infortuni e l'elevata mortalità e, quello che maggiormente ci preoccupa, in tutto il nostro continente non si avvertono segnali tangibili di inversione di tendenza alla riduzione. Fanno certamente più clamore e più notizia le, purtroppo, numerose vittime della circolazione stradale che sempre in Europa hanno raggiunto cifre che superano di gran lunga i più terribili bollettini di guerra con oltre 42.000 morti all'anno e 1.700.000 feriti. In questo non può e non deve essere sottovalutata anche la dimensione dei costi di tutti gli infortuni ed incidenti sul lavoro pari a circa 30 miliardi di euro/anno. Il quadro ci sembra drammaticamente indicativo e ancor più drammaticamente stabile.

Occorre fare immediatamente di più sulla sicurezza.

E' necessario ricollocare, in ogni singolo Paese dell'Unione, la politica della sicurezza al centro delle strategie sindacali e pretendere contestualmente analogo comportamento da parte delle Istituzioni, delle Imprese, di tutti i datori di lavoro.

Deve diventare una nobile gara di civiltà e progresso. E' anche indubbiamente vero che la sicurezza costa e che "se nessuno la paga, nessuno la fa", ma non può essere accettabile che la si debba pagare con la vita e con la perdita dell'integrità fisica dei lavoratori. La mancanza di una coscienza sulla sicurezza, la scarsa applicazione delle norme e dei comportamenti permissivi ed omissivi di troppi soggetti e di tante istituzioni sono fatti negativi che, al di là di una doverosa, attenta e dura analisi delle condizioni di lavoro nel trasporto pubblico delle persone, devono essere eliminati; pena il fallimento di ogni obiettivo. Qual è dunque lo scenario dei comportamenti determinato dai vari soggetti coinvolti?

Si può così sintetizzare:

= da una parte i datori di lavoro, che sono preoccupati di applicare leggi che costano (in Italia la 196/1994), che esigono puntualità e organizzazione nella gestione della sicurezza, che chiedono un nuovo impegno in cui tutti siano coinvolti per dare vita ad un vero sistema-sicurezza. Ma ci risulta che i Datori di Lavoro non sembrano mirare a questo obiettivo.

= dall'altra i lavoratori che sentono ancora oggi il peso dei lunghi anni trascorsi in condizioni di insicurezza, e si attendono di poter vedere finalmente luoghi di lavoro sicuri, impianti, macchinari e mezzi messi a norma e, soprattutto, di poter

partecipare alle scelte e alla costruzione della sicurezza in cui debbono operare.

= infine i soggetti Istituzionali Pubblici che non hanno dato un buon esempio di rigore e tempestività concedendo deroghe, rinvii, ritardi.

Hanno dato l'impressione di non credere in queste nuove leggi e, riferendoci ancora di più al mio Paese, di avere una mentalità che trasmette il messaggio secondo il quale la sicurezza può at-



La sala dei partecipanti al Forum

tendere. Attenzione però che non è solo l'Italia in ritardo culturale, ripensiamo alle liberalizzazioni e privatizzazioni in Gran Bretagna o in Francia, per non parlare del Portogallo, e anche la Germania che oggi tiene, in questo, buona compagnia. E' stato, ed è ancora oggi, difficile armonizzare le leggi di carattere nazionale con le direttive emanate dalla Commissione Europea nel settore dei Trasporti. Non si è riusciti a far approvare una Direttiva comune e generalizzata; ci si è limitati ad emettere "raccomandazioni" sugli orari e, per ultimo, la normativa 2003/59 sulla formazione e titolarità di chi opera nel settore.

Figuriamoci ora con l'allargamento dell'Europa ai Paesi dell'Est, cosa può accadere, considerando che l'attenzione della sicurezza sul lavoro in quelle Nazioni è modesta e dove i Lavoratori accettano per necessità qualunque lavoro a qualunque condizione. Preferiamo però ricercare, nei limiti del possibile, le carenze più che i colpevoli, le cose da fare più che recriminare sulle cose fatte, non potendo da soli invertire il senso di marcia. Nel nostro mondo dei Trasporti pubblici esiste la particolarità che la non sicurezza del lavoro e sul

lavoro ha ricadute dirette e indirette anche sui passeggeri.

Basta pensare quali effetti dannosi possano produrre una serie di situazioni negative quali:

- = una inadeguata formazione in materia di trasporto pubblico;
- = una inadeguatezza dei titoli o abilitazioni necessarie per la conduzione dei mezzi;
- = una insufficiente sicurezza dei mezzi
- = una loro eccessiva vetustà
- = una organizzazione del lavoro che sia fisicamente troppo impegnativa e logorante;
- = una inesistente richiesta di possesso di giusti titoli e garanzie di sicurezza nelle gare e negli appalti
- = una segnaletica carente;
- = una inadeguatezza stradale;
- = una circolazione caotica e congestionata;
- = una assenza di sedi proprie o di corsie preferenziali;
- = ambienti igienicamente degradanti.

Dobbiamo dedurre che il problema della sicurezza non ha ancora, quindi, trovato una collocazione di primaria importanza nel quadro delle attività del T.P.L.

Timida ed insufficiente è stata ed è altresì l'azione sindacale quasi a voler significare che l'infortunio è un problema di chi lo subisce e che con la presenza dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (R.L.S.), il Sindacato abbia delegato ed esaurito il proprio impegno su questo tema.



Marc Grassullo, presidente del Cre Ratp, con Roberto Bertocchi, presidente Ancam, e Marino Mattei della delegazione dell'A.T.C. di Bologna

Sono un sindacalista e so che non è così!

Però dobbiamo abbattere, cancellare queste errate convinzioni sia in Italia che nei Paesi Membri, meglio se non separatamente, meglio se tramite la C.E.S. O l'I.T.F. che fanno della sicurezza una materia ancora "indeterminata", che stenta ad uscire da una visione nazionale, parziale ed episodica e che non è strutturata nelle scelte e nelle politiche sociali. Abbattere i costi della non sicurezza, anziché abbattere il lavoro, consentirebbe poi alle Imprese di rendersi più competitive sui mercati che si conquistano certamente con i

prezzi ma anche con la qualità del lavoro e del prodotto, senza citare l'immagine e l'affidabilità. L'obiettivo di questo terzo Forum Europeo dei Lavoratori dei Trasporti Pubblici, oltre a discutere di politiche inerenti all'associazionismo e alla tutela ed organizzazione del tempo di non lavoro mira a trasporti omogenei e coordinati a livello europeo, con più sicurezza e meno infortuni o incidenti, con minori costi e più competitività aperta e non tutelata da norme che, in contrasto con l'apertura dei mercati, tendono a salvaguardare interessi strettamente nazionali. Corre infine l'obbligo di richiamare l'importanza ed il ruolo della contrattazione sulla materia della sicurezza sul lavoro, nella quale si affrontano tutte quelle parti che le leggi demandano proprio alla definizione negoziale. Ci sembra pertanto maturo rivedere alcuni orientamenti in riferimento alle R.L.S. (Rappresentanza Lavoratori per la Sicurezza) e in Italia definiti dalla citata legge n. 626/94:

- = garantire il diritto di accesso in tutti i luoghi di lavoro;
- = formazione ed informazione;
- = dare un ruolo positivo alle R.L.S.;
- = fornire le mappe di rischio;
- = possibilità di avere più ore a disposizione.

Con una contrattazione attenta si possono determinare le condizioni favorevoli alla disciplina dell'esercizio di questi diritti sia a livello nazionale che regionale e su tutti i posti di lavoro; ma sarebbe auspicabile che si potesse definire il tutto a livello di Rappresentanza Sindacale Europea – Commissione Europea. In sostanza, come Organizzazione Sindacale Uiltrasporti, vorremmo sia resa tangibile una organizzazione apposita, con strumenti veri ed efficaci, per interventi, compresa la ricerca e la formazione, atti a favorire lo sviluppo delle coscienze e della cultura sulla sicurezza dei Trasporti.

Favorire altresì una esemplificazione delle normative nazionali con la rapida definizione di un Testo Unico Europeo per un mondo del lavoro, quello dei Trasporti Pubblici, che abbia sempre più caratteristiche d'integrazione dei lavoratori, per un'Europa dei Lavori.

Questo Forum, organizzato dai colleghi svizzeri, che vede la partecipazione di varie e qualificate Rappresentanze di molti Paesi della U.E., può riguardare a questi obiettivi, stilando un documento congiunto da inviare a tutte le Istanze Sindacali e Politiche della U.E., al fine di sensibilizzare ed omogeneizzare il problema della sicurezza.

LA VIA DELLO SVILUPPO DEL "TEMPO LIBERO"

*Intervento del Dopolavoro COTRAL/METRO di Roma e del Lazio al Forum
svolto da Augusto Zualdi*

Fin dalle sue origini il Sindacato e le sue emanazioni dopolavoristiche, hanno scoperto i valori e i diritti insiti nella nozione del tempo libero. Erano però valori considerati allora di secondo ordine rispetto a quelli forti del lavoro ma già ritenuti tanto importanti da meritare un impegno specifico sia sul versante delle lotte sindacali sia su quello dell'impegno operativo. Dunque "tempo libero" per le necessarie rigenerazioni psico-fisiche e per accrescere la propria cultura, per conoscere altre realtà, per socializzare, per ricrearsi. In questo quadro il Dopolavoro delle Aziende del TPL sia cittadino che regionale, ha svolto un importantissimo ruolo nella Categoria, dimostrando che il tempo di non lavoro può essere utilizzato per staccarsi dai problemi quotidiani collegati alla attività lavorativa, consentendo di recuperare uno spazio di libertà sempre più minacciato dalle tensioni e dalla esasperata competitività dei nostri giorni. Dalle esperienze maturate nel tempo dalle attività del Dopolavoro Cotral/Met.ro, si può affermare che il lavoratore autoferrotrenviere di Roma e del Lazio è un individuo abbastanza soddisfatto del proprio rapporto di lavoro, certamente migliorabile con rapporti gerarchici e interpersonali basati più sulla verità e meno sull'ipocrisia; lo stesso lavoratore non nega il ruolo delle Organizzazioni Sindacali e delle sue emanazioni come asse portante del tessuto lavorativo, ma è anche accertata l'esigenza che queste emanazioni come appunto i Dopolavori, debbano avere un ruolo diverso da quello tradizionale, in linea con i bisogni e le aspettative delle nuove dimensioni lavorative e sociali. Su queste esigenze di rinnovamento si gioca il consenso e la partecipazione dei lavoratori e il Dopolavoro COTRAL/METRO ne ha accettato la sfida. Lo scopo è far apprezzare di più l'attività dopolavoristica la cui attualità è quantomeno strategica nello spazio sociale in cui viviamo. Questa categoria si sta ringiovanendo e modernizzando, trascinandosi tutte le problematiche emergenti dal nuovo mercato del lavoro, che è necessario saper governare per creare spazi e sistemi di aggregazione e socializzazione e per valorizzare le potenzialità insite nei fenomeni aggregativi.

Il Dopolavoro COTRAL/METRO ha sempre posto in essere una campagna di sensibilizzazione dei Lavoratori e delle Aziende operanti nella Regione, affinché il Dopolavoro non sia considerato con sufficienza se non come

una "scoccatura" del sistema lavoro, e che in qualche modo rappresentino solo un "costo". E' necessario invece che i Dopolavoro del TPL sia visto come un organismo vivo e vitale e che possa rendere grossi servizi sia ai Lavoratori che alle loro Aziende. Nelle nostre proposte c'è l'elemento base che consiste nel favorire l'incremento delle adesioni; c'è poi la volontà di sviluppare sinergie tra i due Dopolavori Cotral/Metro e Atac/Trambus per poter offrire ai soci i migliori servizi alle migliori condizioni, in special modo riferite alle problematiche sociali dei giovani nuovi assunti; studiare e programmare la possibilità che contrattualmente i lavoratori di piccole Aziende operanti nel nostro settore, possano aderire a Dopolavori già esistenti. Questo assume particolare rilevanza in conseguenza delle nuove leggi, delle privatizzazioni, delle societizzazioni, del nuovo mercato. Il Dopolavoro COTRAL METRO propone, ove possibile, il tentativo di sviluppare sinergie anche con CRAL di altri settori merceologici, valutare l'opportunità di creare proprie strutture anche economico-finanziarie, per favorire direttamente ai soci lavoratori servizi sempre più vantaggiosi; affrontare e definire la questione inerente all'ingresso dei pensionati autoferrotrenviari e famigliari con un loro spazio e un loro ruolo; sviluppare studi e progetti con CRAL di altre città e Paesi Europei per scambiarsi esperienze e creare opportunità che vadano verso il traguardo di una Europa dei Lavoratori. Questi sono alcuni degli obiettivi nuovi e raggiungibili; alcuni di breve termine, altri necessitano di tempi più lunghi, nella consapevolezza che è assolutamente necessario dare una svolta alle attività istituzionali e tradizionali dei nostri Dopolavori.

La realizzazione di tali obiettivi si rifletterebbe positivamente nei comportamenti e nelle valutazioni che il Lavoratore fa nei confronti del Sindacato, dell'Aziende e dei Dopolavori in quanto le agevolazioni che ne deriverebbero sarebbero identificabili come fruizione di salario cosiddetto indiretto e svilupperebbero ancora di più il "senso di appartenenza". Per chi ha come professione la mobilità e la gestione del suo tempo libero, ha ancor di più sviluppato in se il tema della qualità della vita, e in questo ambito il Dopolavoro COTRAL/METRO, il suo Presidente il suo C.d.A. si pone come soggetto attivo per il raggiungimento di questi inderogabili traguardi.

LO STRESS FRA GLI AUTISTI DI AUTOBUS

Pubblichiamo con piacere un intervento sull'indagine conoscitiva della Uiltrasporti all'ATC di Bologna, che rappresenta un valido contributo alla conoscenza del particolare lavoro di chi opera nei trasporti pubblici locali

La Categoria degli autoferrotranvieri è notoriamente considerata tra le più esposte ai fattori in grado di favorire l'insorgenza di disturbi da stress da lavoro dovuti, in particolare, alle considerevoli pressioni derivanti dalle proprie condizioni lavorative (caos da traffico), dalle specifiche mansioni (rapporti con l'utenza) e dagli orari di lavoro. L'Accordo quadro europeo firmato dalle quattro maggiori Organizzazioni Europee di lavoratori e Datori di lavoro, tra cui la C.E.S. (Confederazione Europea dei Sindacati), sancisce che deve essere definito come stress uno stato di malessere "che si manifesta con sintomi fisici, psichici o sociali legati all'incapacità delle persone di colmare uno scarto tra i loro bisogni e le loro aspettative e la loro attività lavorative", non si tratta di una malattia, anche se "...una esposizione prolungata allo stress può diminuire l'efficienza lavorativa e causare problemi di salute". Affrontare e cercare di risolvere il problema dello stress può tradursi, quindi, non tanto e non solo in un aumento di efficienza e

produttività ma, soprattutto, in un deciso miglioramento delle condizioni di lavoro e di sicurezza, con conseguenti benefici economici e sociali per aziende, lavoratori e per chi quotidianamente utilizza il mezzo di trasporto pubblico. Il miglioramento della qualità nella vita lavorativa, rappresenta, per il nostro Sindacato, una "frontiera" di azione che affianca, e non esclude, le tradizionali azioni rivendicative. Per queste ragioni nel mese di Febbraio del 2006, grazie all'impegno del Segretario Aziendale Gian Luca Neri ed in collaborazione con un nutrito gruppo di ricercatori composto da sociologi, psicologi e diversi tecnici, la Uiltrasporti dell'Atc di Bologna ha svolto un'indagine conoscitiva sulla diffusione dello stress da lavoro tra gli Operatori di Esercizio al fine di accertare se, e in che modo, lo stress è un fenomeno diffuso tra il Personale Viaggiante dell'azienda bolognese.

Scopo di questa esperienza analitica è stato anche quello di favorire e migliorare la consapevolezza e



3° FORUM EUROPEO DEI TRASPORTI URBANI ORDINE DEL GIORNO CONCLUSIVO



Questo ordine del giorno conclude questo 3° Forum Europeo sui temi della Formazione, della Sicurezza e del Tempo Libero per i lavoratori dei trasporti pubblici urbani, organizzato dal Sindacato SEV/GATU dei lavoratori Svizzeri e la collaborazione del Comité Régie d'Entreprise de la RATP (Francia), dell'ANCAM (Associazione Italiana dei Circoli Autoferrotranvieri e Mobilità) e la partecipazione di una delegazione di lavoratori Croati (Zagabria) del Sindacato NEZAVISNI. Sono assenti giustificate le delegazioni Portoghese e Tedesca. Dopo un ricco scambio sulle analisi, i confronti delle diverse esperienze e realtà nazionali, il 3° Forum Europeo vuole portare a conoscenza dell'ETF e della Commissione Europea la problematica dell'incidenza dell'economia sulla gestione del tempo libero dei lavoratori dei trasporti pubblici urbani.

Questo 3° Forum Europeo desidera attirare l'attenzione dei sindacati affinché facciano da tramite sulla questione della gestione del tempo libero per iscrivere le attività socio-culturali, sportive e ricreative nel quadro del tempo libero per gli uomini e le donne lavoratori dei trasporti pubblici urbani. Il 3° Forum Europeo s'impegna ad interpellare le Aziende di trasporti pubblici urbani, le Istituzioni nazionali e comunitarie per alimentare la riflessione nella prospettiva del prossimo Forum (2008) e presentare un progetto di "principi" che vuol essere portato avanti.

Losanna, 13 e 14 giugno 2006

la comprensione dello stress da lavoro da parte dei Datori di lavoro, dei lavoratori stessi e dei loro rappresentanti, attirando l'attenzione di tutti sui sintomi e sui segnali che possono indicare l'insorgenza di questo tipo di problematiche, anche al fine di elaborare un modello che consenta di individuare, prevenire e/o gestire i problemi da esso derivanti. L'esperienza bolognese risulta essere significativa anche in ragione della notevole eterogeneità del Personale Viaggiante bolognese che, come vedremo, oltre svolgere servizio sia in ambito urbano che extraurbano, registra la presenza di una discreta componente femminile e di un ristretto gruppo di lavoratori a tempo parziale. Le interviste realizzate tramite un questionario anonimo auto-compilato sono state 741, un numero ragguardevole se rapportato al complesso degli Operatori di Esercizio di Atc in servizio nelle giornate in cui si è svolta l'indagine, circa 1120 agenti, facendo attestare il tasso di copertura del campione ben oltre il 66% della popolazione di riferimento, consentendo quindi statisticamente di estendere i risultati ottenuti all'universo di riferimento. Questa straordinaria partecipazione, che ha superato la barriera delle appartenenze ideologiche e sindacali, non solo è una ulteriore dimostrazione di quanto il tema della salute e del benessere psicofisico sia particolarmente sentito tra i lavoratori, ma rappresenta di per sé una prima risposta all'ipotesi di una condizione di sofferenza dei lavoratori. Il campione analizzato, gli Operatori di Esercizio dell'Atc di Bologna, presenta molte delle variabili socio-demografiche presenti nel Personale Viaggiante italiano, sia in relazione alle variabili individuali, sia alle diverse tipologie di servizio: per quanto riguarda le variabili personali emerge chiaramente, tra gli intervistati, una netta prevalenza di uomini, che costituiscono l'85,4% del campione raccolto; rispetto all'anzianità anagrafica quasi il 38% degli intervistati ha meno di 35 anni (l'11,4% non raggiunge i 30), mentre gli ultra cinquantenni sono meno del 13% e di questi solo il 3,4 del campione ha più di 54 anni; per quanto riguarda il titolo di studio è possibile rilevare che i soggetti in possesso della sola scuola media sono il 44% degli intervistati, mentre i diplomati rappresentano l'altra metà del campione intervistato (54%), del tutto residuale è, invece, l'incidenza dei soggetti con preparazione universitaria, pari a circa il 2% del campione; infine ulteriore elemento di sfondo importante per spiegare il livello di stress, è certamente rappresentato dall'anzianità di guida: quasi metà degli intervistati (45,7%) svolge questo lavoro da più di 10 anni; oltre il 23% svolge attività da 6 a 10 anni, il

19,6% da 3 a 5 anni e meno del 12% da meno di due anni. Per quanto riguarda la tipologia di servizio effettuato sono rilevabili la presenza di Operatori di esercizio che svolgono prestazioni a tempo parziale (il 14,3% dei lavoratori coinvolti) e la netta prevalenza di autisti che presta servizio esclusivamente sulle linee urbane (77,1%), mentre solo 14% degli intervistati presta servizio esclusivamente in ambito extraurbano. Venendo invece all'analisi dei risultati è possibile evidenziare sinteticamente come la netta maggioranza degli Operatori di Esercizio coinvolti nell'indagine (quasi l'80%) dichiara di essere stressato al termine del turno di lavoro; ci si aggiunga che, dovendo indicare il proprio grado di stress su una scala da 1 a 10 (dove 1 indica il livello minimo e 10 quello massimo), gli intervistati si sono mediamente posizionati assai vicino a 7, dunque significativamente spostati verso il polo rappresentativo di uno stato acuto di stress. A far percepire agli autisti la sensazione di essere stressati sono una pluralità di segnali e sintomi, in primis il fatto di perdere il controllo o, come spesso si dice, "di perdere la pazienza anche per le piccole cose", a cui si sommano condizioni generali di nervosismo, stanchezza e, più specificatamente, di ansia, insonnia, incapacità di comunicare con gli altri e via dicendo, tutti aspetti riconducibili a stati di stress. Per sintetizzare i dati relativi allo stress è stato creato un apposito indice che considera le sette dimensioni di dolore/disagio (tensione muscolare al collo, tachicardia, secchezza salivare, respiro affannato, tensione muscolare alle spalle, spasmi intestinali e ipersudorazione) utilizzato per verificare quali sono le variabili in grado di incidere sullo stress degli autisti, così da giungere all'elaborazione di alcuni profili significativi.

A questo proposito, esaminando i profili degli autisti che risultano risentire maggiormente di stati di stress, va certamente evidenziata la peculiarità degli autisti laureati che mostrano livelli di stress in assoluto più elevati, probabilmente a causa della frustrazione derivante dallo svolgere un'attività lavorativa che viene percepita come non corrispondente alle proprie competenze ed aspettative professionali. Condizioni di stress più frequenti di quelle mediamente registrate per il complesso degli intervistati si rilevano più fra gli uomini che fra le donne, ed in particolare fra gli agenti di età compresa tra i 35 ed i 44 anni che svolgono la propria mansione di autista in Atc da 3 a 5 anni. Se questo è il profilo degli autisti che presentano maggiore stress, esso non corrisponde a quello di coloro che più frequentemente ricorrono a farmaci contro lo stress (il 6,8% degli intervistati di-

chiara di aver fatto in tempi recenti ricorso a questa specifica categoria di medicine), tendenzialmente caratterizzati da una età maggiore di 54 anni e, strettamente correlato, dal fatto di svolgere l'attività di autisti da almeno 10 anni. Dalla ricerca effettuata, anche grazie alle verifiche incrociate con una serie di domande di controllo, è quindi emerso nettamente che il Personale Viaggiante di Atc soffre in linea generale di un alto livello di "stress" da lavoro. Se la fotografia scaturita dalla ricerca ha confermato le ipotesi circa la diffusione dello stress tra gli operatori di esercizio, più complesso appare il riuscire a fornire risposte concrete a questa vera e propria emergenza sociale. Troppo spesso, infatti, Datori di lavoro e Sindacati si sono interrogati sulle cause e sulle possibili soluzioni da mettere in atto fornendo proposte basate sull'erronea convinzione che l'unica soluzione possibile sia l'eliminazione delle fonti dello stress da lavoro. Si tratta di un errore di impostazione del problema: spesso, infatti, non solo è inutile ma addirittura impossibile eliminare le cause dello stress. Pensiamo ad esempio ad un genitore stressato dai figli, risulta quantomeno improponibile la soppressione della causa! Nello specifico caso lavorativo appare quantomeno complesso e poco credibile proporre come soluzione quella di eliminare il traffico o selezionare l'utenza che quotidianamente utilizza il mezzo pubblico. La verità è che non necessariamente le notevoli pressioni derivanti dall'attività lavorativa possono essere considerate negativamente: il meccanico Ferrari impegnato in un cambio gomme vive, in abito lavorativo, un momento di notevole pressione psicologica, ma è quanto mai evidente che difficilmente il lavoratore in questione percepirà questo momento come negativo e, per questo, stressante. D'altra parte è innegabile come a parità di condizioni di lavoro, anche tra Operatori di Esercizio della stessa azienda, vi siano differenze nel modo di vivere e percepire la propria condizione come una situazione di stress. Da questo è possibile dedurre che lo stress rappresenta, in primo luogo, un problema percettivo e quindi personale. La vera, possibile, risposta a questa problematica è individuata dagli specialisti nell'incanalare le difficoltà e la fatica del lavoro quotidiano verso binari più "positivi", in modo da rendere queste condizioni di fatica elementi propulsivi per un miglioramento della vita lavorativa. Il dato significativo è che lo stress accumulato porta, nella maggioranza dei casi, ad una notevole insoddisfazione lavorativa che, di conseguenza, induce ad accusare stanchezza, dolori vari, ma, soprattutto, favorisce una grande disaffezione (senso di non ap-

partenza) verso la propria azienda, percepita come una controparte sempre sfruttatrice e mai comprensiva. Lo scarso senso di appartenenza e la convinzione di essere del tutto ininfluenti ed estranei alle scelte aziendali porta ad amplificare ulteriormente la tensione nei rapporti gerarchici, facendo incrementare ancor di più il livello di stress percepito. La corretta risposta a quanto emerso dallo screening è una presa di coscienza da parte di tutti gli attori in campo (Azienda, Sindacati e Lavoratori) sull'importanza che riveste la reale percezione del senso di "appartenenza"; tutti devono operare in funzione di migliorare tale percezione, facendo in modo che gli autisti non si avvertano più, come invece è emerso dalla ricerca bolognese, soli e mandati allo sbaraglio in mezzo alla gente, ma possano sentirsi un collettivo efficiente fra i cittadini, a cui essere fieri di appartenere. Il compito è difficile ma deve realizzarsi attraverso un'opera di sinergia fra Azienda, Sindacati e lavoratori in modo tale che venga saldata quella frattura che ad oggi, è l'elemento discordante e negativo dell'immagine dell'azienda e degli addetti nei confronti della cittadinanza. In questa prospettiva, ancora una volta l'unica risposta può essere la riqualificazione professionale degli Operatori di Esercizio in funzione di una maggiore consapevolezza di ciò che realmente è il servizio che stanno offrendo alla popolazione della città, anche attraverso il miglioramento dei rapporti comunicativi fra operatori, Sindacati e Direzione aziendale, oltre che sulla diffusione e sulla conoscenza dei propri compiti e del proprio ruolo, nonché delle prospettive future dell'azienda. Il miglioramento della qualità del lavoro e la costante riqualificazione del personale deve rappresentare, per le Aziende, un investimento nel proprio capitale più importante. Occorre, come afferma Piero Trupia, "rendere le persone non oggetto ma soggetto, fine, ma non mezzo, attore ma non fattore di produzione". Il capitale umano diviene oggi soggetto centrale del successo, o dell'insuccesso, delle imprese di servizio, un imprescindibile generatore di valore aggiunto: si afferma finalmente la consapevolezza che anche nel lavoro occorre prestare attenzione a quelle dimensioni psicologiche e climatiche che fino ad oggi sono sempre state confinate alla dimensione privata e considerate in antitesi con il concetto di professionalità.

* Segretario autoferrottravvieri
Uiltrasporti Emilia-Romagna

IL FUTURO PASSA DAL WELFARE

Intervista, rilasciata dal Dott. Francesco Caroprese, Presidente uscente di Fondazione ATM, nonché Vice-Presidente di Ancam



In occasione del Direttivo Ancam abbiamo appreso che i beneficiari della Fondazione ATM negli anni della Sua Presidenza hanno visto la realizzazione di una serie di concreti ed efficaci interventi, sia in materia socio-sanitaria, sia in campo ricreativo. *Quali sono le Sue riflessioni al riguardo?*

In primo luogo, voglio sottolineare di sentirmi onorato di essere Vostro ospite, potendo così divulgare attraverso il Vostro periodico alcune tra le più significative esperienze ed iniziative intraprese da Fondazione ATM, al fine di renderle note a tutti coloro che possono essere interessati.

In questi anni, e soprattutto nel corso degli ultimi mesi, i beneficiari di Fondazione ATM stanno vedendo l'attuazione di alcuni progetti che sono immediata attuazione dei principi fondanti del nostro Ente.

Senza alcun trionfalismo ed eccessivo ottimismo, faccio presente che il Consiglio di Amministrazione dell'Ente ha - a titolo esemplificativo - creato (partendo sostanzialmente da zero) una nuova struttura, situata all'interno dei locali della Fondazione: si tratta di un ambulatorio dentistico con attrezzi e tecniche all'avanguardia, dove operano delle vere e proprie personalità del settore. E, senza tema di smentita, si può affermare che i beneficiari hanno compreso l'utilità di tale iniziativa, tant'è che i numeri degli interventi effettuati e da effettuarsi sono nell'ordine di diverse migliaia. Tale successo ci porta a pensare che a breve bisognerà riflettere su un importante incremento delle postazioni, da mettere a disposizione dei beneficiari, ed al riguardo ci si sta già attrezzando con un primo immediato intervento.

Incidentalmente voglio far presente che il Credito Artigiano, banca con noi convenzionata, propone per i nostri beneficiari la possibilità di accedere ad un finanziamento per il pagamento delle spese conseguenti agli interventi presso il centro dentistico ad un tasso veramente competitivo. Semplificando, possiamo dire di esserci presi cura in toto del problema e di averlo affrontato alla radice. Su questa falsariga provvederemo presto anche in altri ambiti fornendo il miglior servizio al costo minore di mercato. Poi, va sottolineato il successo dei soggiorni climatici e termali: i numeri parlano chiaro, sia per quanto riguarda la bella struttura recettiva di Bordighera, sia per quanto riguarda le proposte innovative realizzate in convenzione con l'operatore Oro Vacanze.

Non vanno dimenticate inoltre le iniziative che vedono coinvolti i minori: per loro vi sono in materia sanitaria i servizi di ortodonzia, mentre per le ferie, possono recarsi presso le case-vacanza, sia al mare, sia in montagna, così trascorrendo pe-

riodi di svago e serenità, consentendo ai genitori di realizzare cose che altrimenti non potrebbero realizzare.

Quale ruolo immagina nel futuro per Enti, quali la Fondazione Atm?

Per poter dare una risposta esauriente, ritengo che sia opportuno considerare da dove siamo partiti. Fondazione ATM è nata nel corso del 1999 dalla fusione di due enti preesistenti, che si occupavano rispettivamente di sanità integrativa e della gestione del tempo libero. La Fondazione, pertanto, negli anni si è fatta carico di questi due settori di intervento, ponendo in essere attività interessanti. A titolo esemplificativo, ci tengo a ricordare il successo che ha avuto lo screening cardiologico effettuato per soggetti che hanno determinati requisiti di età: è stata un'esperienza che ha reso nei fatti concreti quella che è una aspettativa di benessere, ossia ci si è mossi in un'ottica e con uno spirito di prevenzione. Per cui reputo che il futuro degli Enti, che hanno finalità analoghe alla Fondazione ATM sia già in parte scritto, almeno a livello di valori da realizzare ed obiettivi da perseguire, ossia occorre portare avanti queste efficienti realtà che forniscono servizi di eccellenza, che risultano di concreto ausilio e sostegno per i beneficiari, al fine di contribuire al loro benessere, così creando occasioni di serenità anche per le loro famiglie. In futuro occorrerà intervenire, quindi, sia direttamente in ambito sanitario, sia in ambiti connessi e collegati, soprattutto in ottica di prevenzione e, quindi anche di riduzione del costo - non solo economico - per la collettività. E, in concomitanza, bisogna ridare centralità alla qualità del tempo libero, coinvolgendo maggiormente le persone come protagonisti del loro tempo, ridando centralità ai centri sportivi, alle palestre, ai centri benessere, da un lato, ed a tutte le attività culturali, in senso lato, che diano una sensazione di benessere ed al contempo sia un impegno costruttivo per chi le esercita. Vi sono, inoltre, una serie di convenzioni, che vanno via via aumentando e che consentono ai beneficiari di ottenere sempre più importanti riduzioni di prezzo in relazione a momenti di svago e di vita sociale e su questa linea si potranno avere sicuri sviluppi positivi.

Signor Presidente, ma cosa la spinge così tenacemente a realizzare i progetti che si propone?

La ringrazio della domanda che mi ha formulato, in quanto è per me l'occasione per far presente soprattutto ai più giovani che ciascuno nel proprio operato deve agire sempre tenendo lo sguardo proteso al futuro, ma senza mai perdere i valori che ci si porta dentro. Questa è la mia ricetta.

E l'entusiasmo con cui porto avanti le attività quotidiane, non mi fa dimenticare mai le persone che hanno più bisogno, organizzando ad esempio eventi a scopo benefico.

ANCAM - SOC. OFTALMOLOGICA ITALIANA

UNA NUOVA CONVENZIONE PER VEDERCI CHIARO



E' stata presa una importante iniziativa sanitaria a salvaguardia della vista di tutti gli associati dei Circoli aderenti all'Ancam: il Direttivo ha infatti stipulato una convenzione con la Società Oftalmologica Italiana (Soi), associazione scientifica che conta, in tutta Italia, oltre 7 mila medici oculisti. Grazie a questo accordo, gli associati a tutti i Circoli aderenti all'Ancam che si recheranno presso i medici oculisti aderenti alla Soi beneficeranno di uno sconto del 30% sulle visite e del 20% sugli interventi di chirurgia oculistica ambulatoriale, rispetto alle tariffe normalmente praticate.

La qualità garantita

Questa convenzione ha inoltre un aspetto che la rende particolarmente innovativa sotto il profilo della qualità e della sicurezza: vale soltanto con quegli oculisti il cui ambulatorio ha ottenuto la certificazione di qualità. Per chi non lo sapesse, la certificazione di qualità è l'attestazione, secondo norme europee e quindi ufficialmente riconosciuta, che una certa struttura è perfettamente organizzata e attrezzata per dare al pubblico il servizio migliore possibile. Nel caso di strutture mediche questa attestazione è la garanzia che in esse i pazienti sono trattati correttamente, che esistono attrezzature adeguate ed efficienti, che tutto è organizzato in modo che le cure siano al più alto livello. La richiesta che alla convenzione potessero aderire solo gli ambulatori medico-oculistici con certificazione di qualità – che nel nostro Paese è una novità – è stata accettata dalla Soi, grazie al fatto che già da tempo si è attrezzata in questo senso. E questo è un punto qualificante dell'accordo: la certificazione di qualità delle strutture sanitarie è una garanzia in più che va oltre la serietà e capacità professionale del medico. E' la garanzia, per il paziente, di trovare la miglior accoglienza e il minimo rischio di inconvenienti perché è stato fatto tutto il possibile per prevenirli.

A ogni età è una visita che può evitare guai

Questa convenzione, inutile dirlo, interessa prati-

camente tutti, perché tutti prima o poi hanno bisogno dell'oculista. Nei bambini bisogna prevenire i difetti, negli adulti occorre correggere quelli esistenti – se ci sono - e dopo una certa età, in tutti o quasi, affrontare quelle alterazioni che insorgono col passare degli anni. Dopo i 50 anni nessuno sfugge alla presbiopia e occorrono gli occhiali per leggere; più avanti, poi, c'è la cataratta. Il problema è spesso sottovalutato e tanti, a tutte le età, quando si accorgono di non vederci bene, vanno in un negozio di ottico per farsi misurare la vista dal tecnico, cioè l'ortottista, e prescrivere un paio di occhiali. Ma è un errore limitarsi a questo: l'occhio è un organo complesso e quando non funziona bene bisognerebbe sempre farsi visitare da un medico oculista. Una visita medica a volte evita guai anche molto grossi. Per fare un esempio, il glaucoma. Prevenirlo è semplicissimo, basta appoggiare sull'occhio uno strumento che ne misura la pressione dell'umor acqueo dentro il globo oculare: se si scopre che è troppo alta, il più delle volte bastano delle semplici gocce da applicare tutti i giorni per ripristinare la normalità. O nei casi più seri, un piccolo intervento. Ma quando invece la cosa viene trascurata, si va incontro a un'alterazione della retina non più recuperabile, che può portare alla quasi cecità. Insomma, è solo l'oculista che può valutare non solo la capacità visiva ma l'occhio nel suo insieme e i suoi eventuali problemi: e così decidere quali tipi di occhiali usare, o eventualmente se sono consigliabili o meno le lenti a contatto. Oppure, stabilire se non sia opportuno, invece, un intervento: la chirurgia oculare per eliminare miopia, astigmatismo ormai è semplice, per niente traumatica e affidabile. E lo stesso vale per la cataratta, le cose sono molto cambiate negli ultimi vent'anni.

Vederci bene senza occhiali

Un aspetto particolarmente importante della nuova convenzione con la Soi è proprio quello della chirurgia oculistica, che viene praticata nei centri più attrezzati. Oggi, infatti, gli interventi di questo

tipo si fanno tutti ambulatorialmente, in pochi minuti e subito dopo si torna a casa senza particolari fastidi. Senza aver più bisogno di occhiali, di norma. Potervi sottoporre con uno sconto del 20% e per di più con la garanzia che offrono gli studi medici dotati di certificazione di qualità, è una agevolazione notevole.

Le operazioni ambulatoriali per vederci chiaro

Con le nuove tecniche, miopia, astigmatismo e anche la cataratta si possono eliminare con degli interventi ambulatoriali indolori e molto efficaci, eseguibili in molti centri oculistici di specialisti della Società Oftalmologica Italiana, e quindi accessibili a prezzi agevolati. Ecco come vengono eseguiti Miopia e astigmatismo: la prima è dovuta al fatto che il globo oculare è troppo allungato, la seconda al fatto che la sua superficie non è perfettamente sferica ma presenta irregolarità. In questi casi, dopo una serie di esami per avere una "mappa" precisa dell'occhio, il chirurgo oculista procede così: prima, instilla una goccia di anestetico nell'occhio, poi con un apposito strumento circolare "ritaglia" un tondino dell'epitelio che ricopre la cornea (lasciandolo attaccato per un piccolo lembo) e lo ribalta. A quel punto entra in azione il laser a eccimeri, che opportunamente programmato, con il suo raggio "lavora" la cornea, la modella in modo da darle la curvatura desiderata; questione di pochi secondi. Alla fine la cornea, risulta modificata in modo da comportarsi come una lente che mette a fuoco nel modo giusto. Ciò fatto, l'oculista riadagia l'epitelio sulla cornea, medica, e l'intervento è finito. Si può

tornare a casa. Nelle ore successive il fastidio è minimo e il giorno dopo finalmente ci si vede senza occhiali.

Cataratta. Consiste in un progressivo offuscamento della vista che solitamente comincia intorno ai 60 anni ed è dovuto all'opacizzarsi del cristallino, la "lente" naturale che si trova dietro alla pupilla. Il rimedio, oggi, è la sostituzione del cristallino stesso con un artificiale, perfettamente trasparente. Può sembrare un intervento complicato, ma con le tecniche di oggi non lo è affatto. Si svolge così: il chirurgo applica alcune gocce di collirio anestetico e poi fa una piccolissima incisione (due o tre millimetri) sul margine della cornea, vi introduce una minuscola sonda grande quanto un ago che, raggiunto il cristallino, in pochi attimi lo frantuma emettendo ultrasuoni e subito dopo ne aspira i frammenti. A questo punto, il medico ritira la sonda e attraverso l'incisione inserisce il cristallino "nuovo". Con un punto che si riassorbirà da solo richiude l'incisione. Si deve tenere una medicazione fino all'indomani, ma la visione è limpida da subito.

Quali sono gli oculisti Soi convenzionati

I Circoli aderenti all'Ancam e che hanno già accolto la convenzione con la Soi sono a disposizione dei loro associati che vogliono sapere quali sono i medici oculisti Soi nella loro città: chi è interessato può dunque rivolgersi al Circolo di appartenenza. In alternativa si possono consultare gli elenchi degli oculisti con studio dotato di certificazione sul sito Internet della Soi stessa: www.soiweb.com.



L'INTERVENTO

Abbiamo chiesto al Presidente di A.T.C. Bologna, Dott. Francesco Sutti, un breve commento su Ancam e la sua attività. Sarà il primo di una serie, in cui coinvolgeremo rappresentanti di realtà legate al nostro mondo per avere una visione più ampia di come il mondo circoli viene visto da chi opera sugli altri versanti.

Una categoria, gli autoferrotranvieri, che si allunga al di fuori del tempo di lavoro per rappresentare con iniziative e attività la volontà di acquisire e produrre cultura, di trasmettere a sé stessi e ad altri tutto ciò di cui si nutre quotidianamente nell'intenso rapporto sociale del proprio lavoro. Questo sono i Circoli che ANCAM raggruppa e

rappresenta, che connette in una fitta rete anche internazionale, dando vita ad un luogo in cui fa confluire e scambiare esperienze e da cui proporre nuova ricchezza.

Il mondo delle Aziende industriali è sempre più povero di questa capacità che gli autoferrotranvieri continuano ad esprimere; la disarticolazione delle imprese, la stessa precarietà diffusa del lavoro vanno in direzione opposta accompagnandosi a disagio sociale.

Rispetto a una tendenza che disaggrega il lavoro, isola i suoi interpreti, ANCAM ha un compito importante di contrasto, di produzione di occasioni per aggregare, unire, stare insieme.



Francesco Sutti,
Presidente dell'ATC
di Bologna

CAMPIONATO DI SCI

Bormio, 15-22 gennaio

Classifica Circoli Slalom gigante

1. Roma ATAC
2. Venezia ACTV
3. Pistoia COPIT
4. Milano ATM
5. Trieste ACT
6. Bologna ATC
7. La Spezia ATC
8. Torino TT
9. Savona ACTV
10. Piacenza ACAP
11. Ferrara ATF
12. Firenze ATAF



MARATONA DEI CASTELLI MEDIEVALI

Bologna, 25 aprile

Classifica generale

1. Lombardi Paolo
2. Fantappié Leonardo
3. Latuga Andrea

Bologna ATC
Firenze ATAF
Bologna ATC



Sopra il gruppo dell'ATC di Bologna alle premiazioni dello Sci, in mezzo il vincitore della Medio Fondo Stefano Poli dell'ATC di Bologna sotto il vincitore della Maratona Paolo Lombardi dell'ATC di Bologna



GRAN FONDO DIECI COLLI BOLOGNESI

Bologna, 1 maggio

Classifica generale

Percorso Lungo (primi 5 assoluti)

1. Brambilla Fiorenzo
2. Vanzanella Francesco
3. Milan Mirco
4. Civello Salvatore
5. Donadio Giancarlo

Classifica generale

Medio Fondo (primi 5 assoluti)

1. Poli Stefano
2. Borelli Eugenio
3. Mosconi Morris
4. Pagni Brunella
5. Puccetti Marcello



CAMPIONATO DI PODISMO

Bormio, 26-28 maggio

Classifica generale (primi 10 assoluti)

1. Lombardi Paolo	Bologna ATC
2. Contessi Ramiro	Roma ATAC
3. Piscopo Franco	Torino TT
4. Schiavon Damiano	Venezia ACTV
5. Flores Gianpiero	Torino TT
6. Vicario Leonardo	Torino TT
7. Fargione Vincenzo	Roma ATAC
8. Mocavini Renato	Roma ATAC
9. Baratta Franco	Parma TEP
10. Ferendeles Roberto	Bologna ATC



sopra il podio del
Podismo
in mezzo la partenza
del Podismo
sotto il gruppo del
Dopolavoro ATAC di
Roma campione nel
Tennis



CAMPIONATO DI TENNIS

Ortano Mare, 3-10 giugno

Squadra Campione d'Italia

Roma ATAC

Torneo Assoluti (primi 3)

1. Nazio Emiliano	Roma ATAC
2. Bei Alberto	Roma ATAC
3. Corda Antonio	Cagliari CTM

Torneo Veterani (primi 3)

1. Marzola Claudio	Parma TEP
2. Rosa Arterio	Roma ATAC
3. Rossi Gianni	Milano ATM

Torneo di Doppio

1. Zangarini Fabio - Turla Marco	Milano ATM
2. Rosa Arterio - Gneo Stefano	Roma ATAC



CAMPIONATO DI TIRO A VOLO

Pieve a Nievole, 15-18 giugno

Classifica a Squadre

1. Terni ATC
2. La Spezia ATC
3. Milano ATM
4. Palermo AMAT
5. Perugia APM

Primi classificati per categoria

Categoria "Prima A"

Fusco Francesco

Categoria "Seconda B"

Bordoni Emilio

Categoria "Terza C"

Santini Stefano

Categoria "Veterani D1"

Calosci Giancarlo

Categoria "Master D2"

Musiani Bino

Aggregati Categoria "Men"

Santandrea Moreno

Aggregati Categoria "Lady"

Marconi Danila



Milano ATM

Roma ATAC

Lucca CLAP

Firenze ATAF

Roma ATAC

Bologna ATC

Ancona CONEROBUS



CAMPIONATO DI MOUNTAIN BIKE

Col San Martino - Treviso, 30 giugno 2006

Classifica a Squadre (primi 5)

1. Milano Fondazione ATM
2. Treviso LA MARCA
3. San Donà di Piave ATVO
4. Verona AMT
5. Parma TEP

Classifica generale (primi 10 assoluti)

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1. Scarabello Pierluigi | Verona AMT |
| 2. Scarabello Fabio | San Donà di Piave ATVO |
| 3. Bertolini Omar | Parma TEP |
| 4. Rigotti Giuseppe | Milano ATM |
| 5. Capozzo Devis | Padova SITA |
| 6. Meucci Paolo | Lucca CLAP |
| 7. Canzi Massimo | Milano ATM |
| 8. Quercioli Marco | Firenze ATAF |
| 9. Gabrieli Luca | Venezia ACTV |
| 10. Serafin Federico | Castelfranco CTM |

CAMPIONATO DI CICLISMO SU STRADA

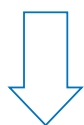
Col San Martino - Treviso, 2 luglio 2006

Classifica a Squadre (primi 5)

1. Roma ATAC
2. Lucca CLAP
3. Bologna ATC
4. Treviso LA MARCA
5. Firenze ATAF

Primi classificati per categoria

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| <u>Categoria M2</u> | Castelfranco Veneto CTM |
| Busatto Mauro | |
| <u>Categoria M3</u> | Lucca CLAP |
| Pierini Marco | |
| <u>Categoria M4</u> | Treviso LA MARCA |
| Cecchinel Silvio | |
| <u>Categoria M5</u> | Bologna ATC |
| Diegoli Walter | |
| <u>Categoria M6</u> | Roma ATAC |
| Carlioni Sergio | |
| <u>Categoria DM</u> | Lucca CLAP |
| Pagni Brunella | |



sopra momenti delle premiazioni del Tiro a Volo, sotto la partenza del Ciclismo e momenti delle premiazioni di Ciclismo e MTB



pitagora editrice

PITAGORA EDITRICE srl • Via del Legatore 3 • 40138 Bologna BO • Tel. 051 530003 • Fax 051 535301
E-mail: pit@pitagoragroup.it • http://www.pitagoragroup.it

MODULO D'ORDINE

da inviare via fax al n° 051/535301

Al soci dei circoli aziendali delle aziende di trasporto verrà riservato uno **sconto del 15%** sul prezzo di copertina

Il volume verrà spedito a mezzo posta con pagamento in contrassegno (spese di spedizione euro 4,85)

titolo
**LA GESTIONE DELLE FLOTTE DI VEICOLI
PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**
Volume II

*Definizione del posizionamento strategico della manutenzione mezzi,
strategie ecosostenibili, realizzazione organizzativa delle strategie,
dimensionamento delle infrastrutture deposito- officina*

autore
Andrea Bottazzi

(ATC spa Bologna - Fac. Ingegneria Università di Bologna)

contenuto
Il presente lavoro, relativo alla gestione di flotte di veicoli per il Trasporto Pubblico Locale (TPL), è pensato per una serie di fruitori: manager che si occupano di governance delle aziende TPL e per le agenzie della Mobilità, studenti in fase di formazione universitaria, per le materie del gruppo trasporti, con particolare riferimento all'Esercizio dei Sistemi di Trasporto. Terminati ed ingegneri dei trasporti e per i gruppi di Economia e di Organizzazione aziendale, per la pratica professionale relativa a tutte le attività di esercizio della aziende di TPL, relative ai veicoli, per i concorsi pubblici relativi alle aree aziendali della manutenzione ai veicoli, per gli appostamenti di veicoli per il TPL che possono conoscere le modalità gestionali utilizzate nelle aziende operatrici di TPL.
La collana di gestione delle flotte di veicoli per il TPL, è organizzata su tre volumi:

In questo Secondo Volume vengono trattati i seguenti temi:

- analisi del settore manutenzione flotte;
- sviluppo di una strategia eco sostenibile;
- i metodi di calcolo relativi al dimensionamento dei dispositivi per assicurare l'effettiva erogazione dell'offerta di trasporto e il dimensionamento delle infrastrutture (depositi, officine,...) necessarie.

caratteristiche
2006, pagg. 324, formato 17x24 cm., prezzo di copertina € 24,00, ISBN 88-371-1618-7

Vi preghiamo di inviare copie n. _____ del volume sopra indicato a:

NOOME/RAG. SOCIALE _____
INDIRIZZO _____
CAP _____ CITTÀ _____ PROV. _____
P. IVA _____ TEL. _____
FAX _____ E-MAIL _____
DATA _____ FIRMA _____



pitagora editrice

PITAGORA EDITRICE srl • Via del Legatore 3 • 40138 Bologna BO • Tel. 051 530003 • Fax 051 535301
E-mail: pit@pitagoragroup.it • http://www.pitagoragroup.it

MODULO D'ORDINE

da inviare via fax al n° 051/535301

Al soci dei circoli aziendali delle aziende di trasporto verrà riservato uno **sconto del 15%** sul prezzo di copertina

Il volume verrà spedito a mezzo posta con pagamento in contrassegno (spese di spedizione euro 4,85)

titolo
**La gestione delle flotte di veicoli
per il trasporto pubblico locale**
Vol. I: Scenari, metodologia e processi organizzativi

autore
Andrea Bottazzi

(ATC spa Bologna - Fac. Ingegneria Università di Bologna)

contenuto
Il presente lavoro nasce dalla sinergia creata tra l'attività lavorativa dell'Autore, quale responsabile della flotta di ATC Spa di Bologna e l'esperienza didattica come professore a contratto dell'Università di Bologna, facoltà di Ingegneria. Lo scopo è di fornire un utile strumento per coloro che già operano nelle aziende e un fruibile materiale di studio per gli studenti delle materie del gruppo trasporti. Il presente lavoro può essere letto, in termini trasportistici, economici, organizzativi, dall'inizio alla fine, ma può essere anche consultato per parti. In particolare i top manager ed i manager gestori di flotte possono seguire il percorso di lettura costituito dai capitoli 1,3,4 e 5. I responsabili di staff, tanto per il Settore Esercizio quanto per quello Manutenzione, possono rivolgere la loro attenzione alla lettura completa del testo. I responsabili di Linea manutenzione, infine, possono essere interessati prioritariamente ai capitoli 4 e 5. Nel primo volume si richiamano gli aspetti metodologici strettamente necessari ed alcuni scenari che stanno emergendo dell'ambiente macro e micro economico. Nel volume 2 (di prossima pubblicazione) saranno invece riportati gli strumenti operativi, le procedure ed alcuni supporti per applicare i concetti illustrati nel presente lavoro. **Indice:** Fondamenti. La manutenzione di flotte. La gestione della flotta di autobus: tipologie e caratteristiche. La gestione della flotta secondo la metodologia L.C.C. Strategie di gestione delle attività di manutenzione. Appendici.

caratteristiche
2003, pagg. 244, formato 17x24 cm., prezzo di copertina € 17,50, ISBN 88-371-1370-6

Vi preghiamo di inviare copie n. _____ del volume sopra indicato a:

NOOME/RAG. SOCIALE _____
INDIRIZZO _____
CAP _____ CITTÀ _____ PROV. _____
P. IVA _____ TEL. _____
FAX _____ E-MAIL _____
DATA _____ FIRMA _____



PASTICCERIA - DOLCI TIPICI
BISCOTTI DEL MATTINO
BISCOTTI SENZA ZUCCHERO
Qualità e genuinità

*Dolce
Toscana*



COLLE VAL D'ELSA (SIENA)