

# SEV N.12

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



**EDITORIALE** di Vivian Bologna

## Un pezzo da collezione tra le mani

**Q**uanta fierezza nel mostrarvi il nuovo giornale. E per sottolineare l'evento, tutti i membri ne ricevono una copia nella loro bucalettere.

Dal prossimo numero, comunque, coloro che hanno scelto il supporto digitale, continueranno a leggere il giornale secondo le loro abitudini.

Se siamo fieri di questo nuovo prodotto, è perché si tratta del frutto di una collaborazione a più livelli all'interno del SEV, membri compresi. Colgo dunque l'occasione per ringraziare tutti quanti, perché - davvero - abbiamo cercato di tenere conto nella misura del possibile di tutti gli spunti emersi nella giornata della comunicazione del 2016 e dal test sul numero 0 dello scorso autunno.

Il risultato è qui da vedere, poiché il menabò proposto da Helen Ebert -

una grafica sempre all'ascolto - è più arioso rispetto a prima.

Il nuovo formato consente una migliore valorizzazione delle foto e delle illustrazioni. Abbiamo inoltre introdotto cambiamenti e nuove rubriche che sapranno conquistarvi. Lo scopo è di favorire un maggiore dialogo. Come? Per esempio rivolgendosi direttamente al presidente del SEV Giorgio Tuti domande su temi che vi stanno a cuore, che vi interpellano o che vi disturbano. E potete, in ultima pagina, seguire i/le nostri/e associati/e nella loro quotidianità.

Ma le trasformazioni della nostra comunicazione non finiscono qui: la nostra identità visiva sarà illustrata nel corso dell'autunno e la comunicazione digitale sarà rafforzata. Nell'era dove le reti sociali influenzano e invadono la nostra vita quotidiana, il SEV

si adatta senza tuttavia voler andare dappertutto. Anche in questo caso le riflessioni e i bisogni dei nostri membri ci hanno guidato per orientare la nostra strategia. Miglioreremo così il nostro sito internet sul piano del contenuto e della veste grafica; rafforzeremo la nostra presenza su Facebook e utilizzeremo con maggiore frequenza la newsletter, che ci permette di avere un contatto diretto e costante con voi.

Novità, queste, tutte previste per l'anno prossimo. Un momento ideale, diciamo, per rinnovarsi poiché il SEV nel 2019 commemorerà il proprio centenario. Un anniversario con uno sguardo rivolto al passato, ma anche con gli occhi puntati risolutamente sull'avvenire.

### Revisione LdL

Che cosa cambia? Quali gli elementi salienti? Una breve panoramica.

2

### CCL FFS

Ed è accordo: dopo nove mesi di difficili trattative, finalmente alla meta.

3

### Se la foresta muore

In Francia l'industrializzazione ha conseguenze sull'ambiente e su chi lavora.

9



## USS: UNIA sceglie Maillard

Sarà Pierre-Yves Maillard il candidato di UNIA nella corsa alla presidenza dell'Unione sindacale svizzera (USS). Il comitato centrale si è pronunciato «con una chiara maggioranza» in favore del consigliere di Stato socialista vodese.

## USS: le donne per le donne

Dopo 20'anni di presidenza al maschile, ora la carica spetta a una donna: a questa conclusione è giunta la commissione femminile dell'USS dopo aver ascoltato le consigliere nazionali Marina Carobbio e Barbara Gysi, entrambe candidate alla successione del missionario Paul Rechsteiner.

## La scuola che verrà

C'è anche l'Unione sindacale svizzera sezione Ticino e Moesa tra i sostenitori della sperimentazione del progetto «La scuola che verrà», in votazione in Ticino il prossimo 23 settembre, che mira a «rafforzare i momenti di insegnamento con due docenti in una classe e i momenti di insegnamento a classi dimezzate». Secondo il sindacato, i «referendisti che si oppongono alla sperimentazione fanno un discorso contrario alla giustizia sociale e opposto agli obiettivi della scuola media ticinese», con l'intenzione di «fissare al termine della scuola elementare l'età per la selezione tra gli allievi che si indirizzano all'apprendistato e gli allievi che si indirizzano verso studi post-obbligatori». «L'accesso alla cultura e l'uguaglianza delle possibilità di riuscita per i figli dei lavoratori - conclude l'USS - passano da un sistema scolastico accessibile e attento ai bisogni di tutti. L'obiettivo della scuola dell'obbligo deve essere in particolare di portare tutte le ragazze e tutti i ragazzi a possedere le necessarie basi culturali per poi conseguire con successo un diploma superiore o un attestato federale di capacità».

## Rispetto per tutti

La discriminazione di persone omosessuali, bisessuali, transidentitarie o intergender va vietata esplicitamente nel diritto penale al fine di tutelarle meglio. Durante la seduta del 15 agosto 2018, il Consiglio federale ha preso atto della pertinente proposta della competente Commissione del Consiglio nazionale.



La legge sulla durata del lavoro disciplina le condizioni di lavoro nelle imprese di trasporti pubblici.

### REVISIONE LDL

# Che cosa cambia?

**Karin Taglang**  
karin.taglang@sev-online.ch

**La legge sulla durata del lavoro (LDL) è pane quotidiano per la maggior parte del personale dei trasporti pubblici. A seguito della revisione totale della legge e della rispettiva ordinanza, le nuove disposizioni entreranno in vigore a partire dal cambiamento d'orario del 2018. Una panoramica.**

Il 17 giugno 2016 si è svolta la votazione finale al Consiglio nazionale e al Consiglio degli Stati. Successivamente, ha dovuto essere adattata la rispettiva ordinanza (OLDL). Due anni più tardi, il 29 agosto 2018 il Consiglio federale ha posto in vigore la legge, con effetto dal cambiamento d'orario del 9 dicembre 2018. La revisione è stata elaborata da una commissione tripartita composta da rappresentanti delle imprese, dall'UFT e dai rappresentanti dei lavoratori, tra cui Martin Allemann del SEV.

Dopo le premesse, la domanda più importante è: cosa cambierà per il personale dei trasporti pubblici? L'obiettivo dell'intera revisione era quello di rendere più flessibili le normative, consentendo ad esempio alle imprese attive nel turismo di gestire al meglio sia i giorni di traffico intenso sia quelli di minor traffico. La revisione dovrebbe tenere conto anche dei cambiamenti sociali. Queste le principali modifiche:

#### Tempo di lavoro

In questo capitolo è regolato tra le altre cose il tempo di lavoro senza prestazione lavorativa. Come novità verrà aggiunto al tempo massimo di lavoro il tempo di viaggio senza prestazione lavorativa, necessario per il regolare svolgimento del servizio. Questo vale anche per la formazione e il perfezionamento in virtù dell'attività professionale svolta per legge.

A volte, per motivi di servizio, è necessario prolungare la durata massima del lavoro. Questo è il caso, ad esempio, quando non è possibile rientrare entro la consueta durata massima del lavoro da un luogo di servizio fuori dal luogo di servizio assegnato. Fino ad ora, la durata gior-

naliera media del lavoro poteva essere prolungata di 40 minuti al massimo, ad eccezione dei tempi di viaggio per seguire formazioni e perfezionamenti, dove il limite era di due ore. Ora è consentito prolungare la durata massima del lavoro per motivi di servizio a 60 minuti - previo accordo con i lavoratori o i loro rappresentanti - addirittura di 120 minuti. Se il prolungamento supera 60 minuti è immediatamente seguito da un turno di riposo, la durata di quest'ultimo deve essere almeno di 11 ore e in nessun caso può essere ulteriormente ridotto. Anche se questa disposizione rende possibile una pianificazione più flessibile, protegge comunque i lavoratori da carichi di lavoro eccessivi.

Con la revisione, sono stati regolamentati meglio anche i supplementi di tempo per il servizio tra le ore 22 e le 6: se questi supplementi non sono computati nella durata massima del lavoro, la compensazione dev'essere convenuta. Questa disposizione tutela la protezione della salute, in quanto una compensazione pecuniaria non fornisce il recupero fisico necessario.

La revisione della LDL permette forti oscillazioni nell'orario di lavoro giornaliero durante tutto l'anno. Ciò è particolarmente necessario per quelle aziende in cui il carico di lavoro dipende in larga misura dalle frequenze stagionali. Anche dopo la revisione della legge, bisognerà definire in un accordo scritto se il tempo di lavoro può essere svolto in maniera regolare o deve essere effettuato in maniera oscillante.

#### Lavoro straordinario e pause

Gli straordinari sono usuali in molte aziende. La novità per tutte le aziende: il lavoro straordinario compiuto deve essere oggetto di una distinta mensile e compensato entro i due mesi successivi con un periodo di tempo libero della stessa durata. Il termine può essere prolungato previo accordo con i lavoratori. Per garantire la protezione della salute è importante che la compensazione avvenga in tempi brevi. Il periodo di compensazione può quindi essere esteso ad un massimo di un anno.

Le norme riguardanti le pause hanno assunto un ruolo importante nella revisione. Non si

può negare la tendenza della società a volere pause più brevi. Tuttavia, le pause devono essere abbastanza lunghe per consentire ai lavoratori di rigenerarsi in maniera adeguata. In determinate condizioni, la pausa può essere ridotta a meno di un'ora. Per i lavoratori, ciò significa: una riduzione da 59 minuti fino a 45 minuti dopo consultazione con il personale. Una riduzione da 30 a 44 minuti deve obbligatoriamente essere convenuta con i lavoratori. Ulteriore novità: la pausa dev'essere garantita anche in caso di forza maggiore o perturbazioni d'esercizio. Tuttavia, è consentito posticiparla fino alla fine della fase di perturbazione. La nuova legge tutela maggiormente la protezione della salute durante le pause notturne, soprattutto in termini d'opportunità e infrastrutture per riposarsi.

Sono stati ridefiniti anche i supplementi di tempo per le pause: in futuro verranno sommati tutti i tempi delle pause trascorse fuori dal luogo di servizio. Il supplemento del 30% sarà accordato a partire dal 61° minuto. Questo vale anche per i turni di servizio con più di due pause, indipendentemente dal luogo in cui si trascorre la pausa.

Oltre a questi cambiamenti significativi, la revisione della LDL contiene varie piccole modifiche e chiarisce maggiormente le disposizioni legali in molti settori. Ad esempio, per motivi validi come la forza maggiore, il turno di riposo minimo deve ammontare senza eccezioni a otto ore, oppure l'aumento a 7 del numero dei giorni festivi cantonali. Per quanto concerne i piani di servizio e la distribuzione dei turni di servizio, sono state introdotte migliori disposizioni per la protezione del personale e regolamentazioni per le aziende.

#### «Nel complesso, un risultato accettabile»

Martin Allemann, rappresentante del personale nella commissione LDL, che ha partecipato alla revisione, traccia un bilancio positivo: «Nel complesso, un risultato soddisfacente», dice. «Ovviamente come SEV, chiediamo che vengano restituiti al personale i guadagni dall'aumento di produttività, derivanti dalla nuova regolamentazione delle pause».



**GIORGIO TUTI** risponde  
 «*Ci vuole una figura combattiva*»

**? Guidata per 20 anni da un uomo, l'USS dovrebbe eleggere una donna ai vertici?**

Prima di tutto, è importante menzionare che sono membro della commissione di selezione istituita dall'USS in vista dell'elezione del/della presidente, in agenda al Congresso USS il 1° dicembre. I commenti qui espressi li formulo nella mia veste di presidente del SEV. Nel nostro sindacato, è il comitato che deciderà sul candidato o sulla candidata da sostenere. E il Comitato SEV prenderà la sua decisione dopo aver ascoltato tutti coloro che sono interessati al mandato.

Ora, è necessario specificare che nulla – né negli statuti, né nei regolamenti dell'USS – definisce il profilo esatto della persona da sostenere. D'altra parte, è chiaro che criteri quali il genere, l'età o la provenienza regionale influenzano la riflessione. Ma qualunque sia l'importanza di questi elementi, sarà decisiva la personalità del/la candidato/a. Quando si è alla guida di un'organizzazione di 16 sindacati che difendono

380.000 salariati/e, occorre mostrare spirito combattivo e in grado di affrontare molte sfide tra cui, secondo me, quattro priorità.

In primo luogo, è essenziale difendere le condizioni di lavoro e le retribuzioni dei lavoratori e delle lavoratrici. Ciò implica ovviamente la parità salariale. In secondo luogo, il/la presidente dell'USS dovrà impegnarsi sul fronte del sistema della previdenza vecchiaia e delle condizioni di vita dei/delle pensionati/e, così come per le protezioni sociali in generale.

Il/la candidato/a deve avere una visione chiara riguardo le trasformazioni del mondo del lavoro legate alla digitalizzazione. Infine, lui o lei, dovrà ovviamente avere come obiettivo lo sviluppo dell'USS. È sulla base delle discussioni e delle risposte dei/delle candidati/e su questi argomenti che il Comitato SEV deciderà.

Puoi porre le domande a Giorgio o a un altro membro della direzione scrivendo a: [giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**CCL FFS/FFS CARGO**

# L'accordo c'è

Il nuovo CCL FFS/FFS Cargo è stato approvato dopo quasi nove mesi di difficili trattative. «Arriviamo a un buon risultato nonostante posizioni iniziali ben lontane. Questo traguardo è stato raggiunto grazie alla mobilitazione dei membri del SEV che hanno sostenuto la delegazione dei negoziati e difeso con risolutezza il loro CCL» commenta Manuel Avallone, vice presidente del SEV e capo della comunità di trattativa.

Il CCL entrerà in vigore il Primo maggio 2019 per un periodo di tre anni. Deve tuttavia essere convalidato dal Consiglio di amministrazione delle FFS e dalla Conferenza CCL FFS/FFS Cargo per quanto riguarda il SEV. I delegati e le delegate si pronunceranno il prossimo 17 settembre a Berna.

**I principali punti negoziati**

Digitalizzazione: le trasformazioni legate alla digitalizzazione del lavoro sono prese seriamente in considerazione. Le FFS finanziano le analisi della situazione per il personale e la formazione continua allo scopo di man-

tenere le competenze e restare quindi agganciati al mercato del lavoro in continua evoluzione. Il diritto alla disconnessione è stato inserito nel CCL.

Partecipazione ai costi di malattia: il personale appena assunto contribuisce nella misura del 40% all'assicurazione per indennità giornaliera in caso di malattia (60% per il datore di lavoro). Il personale attualmente impiegato non subisce alcuna riduzione, poiché le detrazioni salariali sono compensate dall'aumento del salario di base.

Aumenti individuali: le FFS investono lo 0,8% della massa salariale negli aumenti individuali. Nel 2021, sarà addirittura dello 0,9%. Ciò permette in particolare di favorire la progressione salariale.

Le garanzie salariali legate alla passata introduzione del sistema salariale ToCo, sono incluse nel salario per gran parte dei circa 3800 dipendenti interessati. Per quasi 700 dipendenti, le garanzie ToCo verranno ridotte gradualmente in due tappe fino a un livello negoziato.

**Previsti miglioramenti**

I miglioramenti comprendono per esempio il congedo paternità di 20 giorni (contro i 10 attuali); tra gli aspetti comunque positivi va menzionata la protezione contro il licenziamento, il cui principio rimane lo stesso, poiché coloro che hanno almeno quattro anni di attività non possono essere licenziati per motivi economici. I premi fedeltà e le indennità regionali non sono stati toccati.

La revisione della Legge sulla durata del lavoro (LdL) viene parzialmente implementata a partire dal cambio di orario 2018/2019. Il personale che effettua turni di servizio, gode ancora della garanzia di 115 giorni liberi all'anno e le persone di 60 anni e oltre conservano la settimana di ferie in più.

*Vivian Bologna*



In Svizzera, il salario è sempre un enorme tabù. Questo tabù è un problema perché favorisce la discriminazione salariale. Se non parliamo apertamente del nostro stipendio, non possiamo sapere se è corretto ed equo. La cultura della **discussione sui salari** deve cambiare grazie a una nuova piattaforma: [zeigdeinenlohn.ch](http://zeigdeinenlohn.ch). Uomini e donne di tutte le età e settori professionali si presentano con nome, foto e salario. Mostrano così di essere pronti a rompere il tabù e prevenire la discriminazione salariale. [zeigdeinenlohn.ch](http://zeigdeinenlohn.ch) è un progetto promosso dalle Unioni sindacali cantonali di Zurigo e Sciaffusa. Gode dell'appoggio di molte organizzazioni, tra cui SEV.

**Operazione trasparenza!**

Anche tu puoi dare il tuo contributo contro le discriminazioni salariali. Partecipa anche tu e pubblica il tuo salario. Il codice QR ti indirizza direttamente al formulario, basta scansionarlo.



La mobilitazione degli affiliati e delle affiliate del SEV è servita: finalmente ecco l'accordo sul CCL

Il 31 agosto l'UDC ha presentato la sua iniziativa popolare «per un'immigrazione moderata (**iniziativa di limitazione**)». Incarica il Consiglio federale di negoziare l'abolizione dell'accordo sulla libera circolazione delle persone con l'UE al più tardi entro dodici mesi dall'accettazione dell'iniziativa. Se non è possibile trovare un'intesa, l'accordo sulla libera circolazione delle persone deve essere disdetto entro 30 giorni. L'UDC si attacca quindi al comprovato sistema di libera circolazione delle persone e alle misure di accompagnamento ad esso collegate. Attacca anche il diritto dei lavoratori e delle lavoratrici di scegliere il loro posto di lavoro senza discriminazioni, con la protezione dei salari e delle condizioni di lavoro in Svizzera.





Grazie al sistema dei subappalti, FlixBus guadagna segmenti di mercato a tutta velocità (Foto:Daimler)

## IL LOW COST MINACCIA IL TRASPORTO SVIZZERO

# FlixBus, ovvero l'altra versione di Uber

### Yves Sancey

FlixBus ha divorato la concorrenza in pochi anni. In cinque anni, la società con sede a Monaco di Baviera, è passata dall'essere una start-up fino a diventare l'operatore numero uno in Europa di autobus a lunga percorrenza. E avendo a disposizione un solo veicolo!

Nel 2018, l'azienda collega 1700 destinazioni in 28 paesi, da Stoccolma a Madrid passando per Varsavia. Nel 2017, 40 milioni di passeggeri sono stati trasportati da FlixBus. FlixBus è sbarcato sul mercato svizzero lo scorso mese di giugno unendo le forze con Eurobus. Vale perciò la pena capire le ragioni di questa ascesa. E occorre tenere presente che la sua strategia aggressiva ed espansionistica minaccia il sistema dei trasporti svizzero.

#### Partenariato o subappaltatori

FlixBus è stata dunque fondata a Monaco nel 2013 da tre giovani imprenditori. Non è una compagnia di autobus convenzionale ma è più vicina a Uber o Airbnb che non possiedono rispettivamente né auto, né appartamenti. FlixBus non possiede infatti nessun veicolo – a parte uno per poter essere riconosciuto legalmente come compagnia di autobus – e non impiega direttamente nessun conducente. Funziona con 250 vettori privati distribuiti in tutta Europa. Il suo modello economico si basa su ciò che definisce «partnership» – ma si dovrebbe piuttosto parlare di subappaltatori – con le compagnie di autobus locali che sono spesso a conduzione familiare e attive sul territorio da tempo. Questi subappaltatori guidano con propri autobus e impiegano quasi 7000 conducenti di autobus che, a differenza di Uber, non sono considerati

auto-imprenditori. Il trasportatore titolare del subappalto, intasca i tre quarti del prezzo del biglietto, mentre l'ultimo quarto torna a Monaco. L'acquisto di autobus per gli standard FlixBus (vernice verde, accesso wi-fi gratuito, posti a sedere comodi, ecc.) è tuttavia a suo carico e si parla di spese che possono raggiungere 400 mila euro, che non sono noccioline. Se FlixBus fissa il prezzo del biglietto, che può variare molto, è il subappaltatore a stabilire lo stipendio degli conducenti. Questo modello non è nuovo. È stato copiato sulla base del britannico English National Express, che si è imposto in Inghilterra dopo la deregolamentazione degli autobus negli anni '80.

#### Piattaforma di mobilità

FlixBus è responsabile della pianificazione della rete, dello sviluppo delle linee, dell'assistenza ai clienti, delle vendite e del marketing, nonché della prenotazione e della biglietteria, che descrive come «intuitiva». L'obiettivo è quello di piacere a un pubblico target giovane e desideroso di nuove tecnologie, meno attento alla qualità del trasporto e alla durata del viaggio rispetto al prezzo, basso, del biglietto. Per fare questo, FlixBus punta tantissimo sulle applicazioni per smartphone, al Wi-Fi gratuito a bordo dei mezzi e al monitoraggio GPS dei bus in tempo reale. L'operatore tedesco può vantare un'alleanza senza precedenti tra la tecnologia start-up, lo spirito imprenditoriale di Internet e l'industria dei trasporti.

#### Fusioni e acquisizioni

La liberalizzazione degli autobus a lunga percorrenza inizia in Germania nel 2013.

FlixBus inizia a gestire quattro linee in Ba-

viera e affronta 12 concorrenti. In che modo FlixBus ha ingoiato questa competizione per conquistare il 93% della quota di mercato in Germania in quattro anni? I tre fondatori hanno capito che era necessario andare rapidamente a costruire una rete nazionale. E per questo, fusioni e acquisizioni hanno contribuito a bruciare le tappe.

Nel 2015 l'azienda acquista la start-up rivale Berlin MeinFernBus. Si estende in Italia, Belgio, Scandinavia e Paesi dell'Est. In vista della liberalizzazione del mercato degli autobus a lunga percorrenza previsto dalla legge Macron, lancia una filiale a Parigi che serve gradualmente più di 120 città francesi. Nel 2016, acquista le attività continentali di Megabus per espandere la sua rete europea. Integra persino le attività del bus postale tedesco. E fa lo stesso nel 2017 in Austria con Hellö e nel 2018 in Svezia con Swebus.

#### L'arrivo di fondi di investimento

Come ha potuto FlixBus realizzare queste acquisizioni con un'attività che è diventata redditizia in Germania solo dal 2016? Il responsabile della transazione con MeinFernBus è Jörn Nikolay, che guida in Germania «General Atlantic», un fondo di investimento statunitense che ha investito in 250 aziende, di cui ... Uber e Airbnb. «General Atlantic» ha investito un importo milionario a tre cifre in FlixBus, che da allora è di sua proprietà nella misura del 30%. Investimenti giunti anche da parte di altri attori, come il fondo di investimento americano Silver Lake o il produttore Daimler. Con potenti partner finanziari che condividono una strategia di crescita della cifra d'affari, prima degli utili, comprendiamo meglio la forza e l'appetito

di FlixBus. Altri concorrenti come la Deutsche Bahn hanno abbandonato il campo dopo due anni di deficit. Dal momento in cui la società ha rappresentato l'80% del mercato tedesco, nel 2016 è diventata beneficiaria.

#### USA, treni e... aerei

Nel 2016, FlixBus è diventato un marchio di una società che lo ingloba: FlixBus. Il cambiamento non è banale perché mostra l'interesse dell'azienda per nuovi mercati nel settore della mobilità. Ad agosto 2017, la sua filiale FlixBus ottiene una licenza di compagnia ferroviaria. Quindi prende il controllo della rotta Berlino-Stoccarda e, nel marzo 2018, della linea Amburgo-Colonia. Per uno dei direttori di FlixBus, «il treno è solo un autobus più grande».

FlixBus vuole estendere il modello del bus al treno ricorrendo a partnership con subappaltatori privati esperti. Nella sua corsa verso nuovi territori, FlixBus si diversifica anche geograficamente e dal maggio 2018 parte alla conquista del mercato degli autobus a lunga distanza negli Stati Uniti. Altro scenario, altra diversificazione: FlixBus è in contatto con varie compagnie aeree tra cui Lufthansa in vista di una cooperazione affinché con un solo biglietto si possa andare da casa fino al luogo delle vacanze. Quest'ultima è anche in trattativa con la Deutsche Bahn.

#### Arrivo di FlixBus in Svizzera

FlixBus si è interessata al mercato svizzero da alcuni anni, ma fino a poco tempo fa non aveva trovato la chiave per gestire le linee di autobus nel nostro Paese. Certo, dispone di basi nelle grandi e piccole città svizzere. Ma a causa del divieto di cabotaggio, poteva solo trasporta-

re passeggeri in Svizzera da una destinazione straniera e viceversa. Tuttavia in seguito a un rapporto del Consiglio federale risalente ad ottobre 2017, le maglie per gli autobus a lunga percorrenza in Svizzera si sono allentate. Il SEV ha subito denunciato questo «importante cambiamento di paradigma». In febbraio, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha concesso a Domo Swiss Express una prima concessione per servire, a partire dal 10 giugno, le prime tre linee di autobus a lunga percorrenza a prezzi bassi. Ad aprile, la compagnia argoviese Eurobus (vedi riquadro) ha sborsato circa due milioni per prendere la maggioranza del capitale del suo concorrente Domo.

Da giugno, FlixBus è entrata in campo. Grazie ad un partenariato con Eurobus, accede al mercato svizzero con tre linee che collegano le principali città del paese. FlixBus fornisce il suo sistema di prenotazione e biglietteria online. Eurobus fornisce il materiale rotabile e il personale e si occupa delle tariffe e degli itinerari. Attualmente sei autobus standard servono le città svizzere e a metà dicembre entreranno in servizio sei nuovi autobus a due piani. Eurobus ha intanto inoltrato altre richieste di concessioni e non c'è dubbio che FlixBus si espanderà rapidamente anche in Svizzera. A meno che il Parlamento metta il suo veto.

#### Le critiche si moltiplicano

Per il SEV, l'arrivo di FlixBus rappresenta un «vero pericolo per il trasporto pubblico svizzero e per la ferrovia in particolare. Le condizioni sociali e salariali dei subappaltatori della multinazionale tedesca rendono più che necessaria la conclusione di un contratto collettivo di lavoro». Il SEV vede in questa espansione degli autobus a lunga distanza una «concorrenza inaccettabile per la ferrovia» per la quale la Confederazione ha investito miliardi. Un argomento ripreso anche dall'Associazione traffico e ambiente (ATA). Nonostante gli sforzi di marketing di FlixBus per promuovere la dimensione ecologica del trasporto attraverso i suoi autobus verdi, l'ATA ricorda che «a parità di capacità, gli autobus principali evacuano CO2 fino a dieci volte più dei treni».

Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, critica la scelta dell'UFT di concedere delle linee, «una scelta adottata senza che alcuna decisione di principio sia stata presa a livello politico». Per lei, a medio termine, il sistema di trasporto pubblico svizzero – regolato da un rigoroso sistema tariffario – non solo sarà scalfito dalla domanda di maggiore concorrenza, ma «andrà letteralmente a pezzi. Perché la ferrovia potrebbe rimanere senza quelle entrate che le consentono sovvenzioni incrociate a favore di linee non redditizie». Il partenariato tra FlixBus e Eurobus preoccupa anche il presidente del Consiglio di Stato Vaud e membro della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici, Nuria Gorrit: «Questa collaborazione rappresenta per FlixBus un modo di implementare in Svizzera un servizio senza bisogno di un'autorizzazione. Ora gli autobus a lunga percorrenza non si inseriscono nel sistema di trasporto pubblico e lo indeboliscono abbattendo i prezzi» («Bilan», 20.6.18).

I danni potenziali al sistema del trasporto svizzero deve essere preso molto sul serio. Data la strategia aggressiva ed espansionista di FlixBus, non v'è dubbio sulla sua volontà di imporsi ancora di più in Svizzera, «un mercato interessante» secondo il capo di FlixBus André Schwämmlein citato dalla «Luzerner Zeitung» (2018/02/19 ). Occorre del resto tener presente che la richiesta di concessione presentata a dicembre da Eurobus per sette linee interne, segue il suo corso.

## Eurobus

**Eurobus è il più grande operatore di autobus privato in Svizzera. Appartenente al gruppo Argovia Knecht, impiega 500 persone e genera un fatturato di 125 milioni di franchi. Creato nel 1909 dalla famiglia Knecht a Brugg (AG), il gruppo Knecht Voyages è il 4° più grande tour operator in Svizzera. Eurobus ha una flotta di 260 minibus, autobus e pullman. All'inizio di luglio una delegazione del SEV era stata ricevuta dalla direzione, intenzionata a concludere un CCL nel campo degli autobus a lunga percorrenza.**

### EDITH GRAF-LITSCHER SUI BUS A LUNGA PERCORRENZA

## «Trasporto pubblico: modello svizzero da salvaguardare»

I bus a lunga percorrenza sono pure d'attualità con la legge sull'Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF). L'11 settembre, il Consiglio nazionale ha accolto la modifica di legge precedentemente approvata dal Consiglio degli Stati, che prevede che il traffico regionale sia meglio protetto contro le aziende di bus a lunga percorrenza. Con 52,9% di voti favorevoli, tra cui quelli di PS e Verdi, il Nazionale ha recepito le raccomandazioni del SEV. Edith Graf-Litscher, consigliera nazionale e presidente della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, illustra gli aspetti principali del dossier.

**Edith, OIF è soprattutto una questione ferroviaria. Perché riguarda anche i bus?**  
Ammettere trasporti paralleli nel traffico regionale viaggiatori è problematico. In as-

senza di una concezione globale del trasporto pubblico per i bus a lunga percorrenza, vi è il grosso rischio che le offerte dei privati si concentrino sulle corse con le maggiori prospettive di guadagno. A lungo termine, saremmo confrontati con aumenti delle richieste di indennità da parte di cantoni e Confederazione, tagli dell'orario, aumenti di prezzi e pressioni sui salari. La questione dei bus a lunga percorrenza è uno degli aspetti più controversi di questo progetto.

#### Quali le raccomandazioni?

La Commissione ha deciso con 14 voti contro 10 di seguire l'orientamento degli Stati, per evitare che le aziende private di bus si concentrino sulle tratte redditizie. La Commissione ha poi apportato alcune precisazioni al testo degli Stati, introducendo anche la

### EUROBUS SWISS EXPRESS

# Ma chi circola, in effetti?



Arrivo a Berna Neufeld: 09.50

### Karin Taglang

karin.taglang@sev-online.ch

Venerdì mattina, otto meno dieci. Di solito a quest'ora prendo posto nell'IC con un caffè in mano e un'ora dopo sono a Berna. Oggi invece mi ritrovo, un po' persa, alla fermata degli autobus sul Sihlquai di Zurigo e lo cerco: l'autobus a lunga percorrenza che deve portarmi a Berna. Si chiama Swiss Express ed è gestito dall'impresa svizzera EUROBUS. Puntuale, il grosso veicolo supera la barriera del parcheggio e si arresta. Sulla fiancata campeggia ben leggibile la scritta «EUROBUS», verso la coda – più piccolo – il logo verde di «FlixBus». Subito si forma una piccola coda di una quindicina di clienti, il conducente scende e controlla i biglietti. Gli mostro la mia prenotazione, lui non apre bocca. Cerco nella borsa il mio SwissPass e glielo metto sotto il naso. Di nuovo niente. L'autista sembra perplesso, studia brevemente la carta di plastica rossa poi con un'alzata di spalle mi fa cenno di passare.

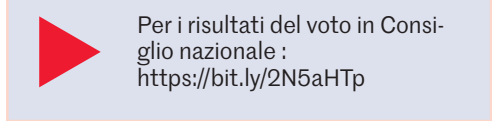
Alla fine anche lui sale, chiude la porta e parte. Verso Berna, credo, visto che sul vetro fuori era appeso un cartello con le varie destinazioni. Nessuno dice niente, né un saluto, né l'annuncio della prossima fermata, tanto meno l'invito ad allacciare le cinture. Niente di niente. Dagli altoparlanti esce musica

classica, seguita da un dibattito su guerra, arte e società. Mi infilo le cuffiette e mi guardo attorno: i miei compagni di viaggio hanno fatto lo stesso.

#### Il «partenariato»

A bordo, del gestore EUROBUS non vi è traccia alcuna. La stoffa dei sedili è nel classico colore verde di FlixBus, un avviso plastificato incollato ai finestrini, sempre di FlixBus, spiega il sistema di posti a sedere. Dalla prenotazione che tengo ancora in mano non si capisce che quella su cui stiamo viaggiando non è una relazione FlixBus. Comincio lentamente a diffidare di quel che effettivamente comporti la cooperazione fra EUROBUS e FlixBus. Stando ai comunicati delle due aziende del 5 giugno 2018 si tratterebbe solo di un partenariato: «Per l'esercizio dei collegamenti a lunga distanza in concessione, l'impresa svizzera di autobus utilizzerà il collaudato sistema di prenotazione dell'operatore di mobilità FlixBus. La concessione, l'offerta, i percorsi e le tariffe sono gestiti e fissati da EUROBUS.» Sul nuovo sito web www.flixbus.ch si legge qualcos'altro: «Con gli autobus verdi a lunga percorrenza di FlixBus si viaggia in modo comodo, conveniente e sostenibile». E «ora FlixBus circola anche all'interno della Svizzera». Inutilmente cerco sul sito Internet un rimando a chi realmente

separazione tra traffico regionale e a lunga percorrenza. La linea rossa è costituita dal traffico regionale viaggiatori (TRV) che ha diritto alle indennità. I bus sono ammissibili solo nella misura in cui riguardano il traffico a lunga percorrenza oppure vanno a completare l'offerta di TRV. La concessione deve invece essere negata laddove si pongono in concorrenza con il TRV. Il voto di oggi (martedì 11, ndr) mi fa dunque piacere.



#### E qual è il tuo parere personale?

Dobbiamo evitare di mettere in pericolo il modello svizzero di trasporto pubblico, che funziona benissimo su tutto il territorio. A prima vista, l'introduzione di alcuni elementi di concorrenza può apparire innocua, ma dobbiamo evitare a tutti i costi che essi si ripercuotano negativamente sul personale, sulla sicurezza e sulla densità dell'orario. Nella fattispecie, dobbiamo anzitutto fissare a livello politico le regole e i limiti in una visione globale per i bus a lunga percorrenza.

kt

gestisce i collegamenti sulla lunga distanza nel nostro Paese. Per questo non mi stupisco, una volta scesa, ricevo un'e-mail nel tipico verde FlixBus, con la quale mi si chiede di dare un giudizio sul mio viaggio con FlixBus.

#### L'alternativa di facile utilizzo?

Procediamo con ordine: sono seduta in un autobus e mi auguro che mi porti davvero a Berna. Lo ammetto, il veicolo a due piani è moderno e piuttosto confortevole, non fosse altro che con soli 15 passeggeri è anche desolatamente sottoutilizzato. Calcolando che senza l'AG il metà-prezzo il viaggio da Zurigo a Berna costerebbe 16 franchi e 10, oggi l'azienda avrebbe incassato non più di 241.- franchi.

È noto che la politica dei prezzi super scontati è il principale elemento con cui FlixBus si è lanciata sul mercato. Quanto sia pagato il conducente è una questione a parte. Proprio in questa politica dei prezzi l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) vede una grossa chance, soprattutto per il turismo svizzero, dal momento che ad utilizzare la rete interna di autobus a lunga percorrenza sono in particolare i passeggeri stranieri: «Gli autobus a lunga percorrenza sono un'alternativa interessante di trasporto per un pubblico sensibile al tema dei costi. Per la Svizzera quale destinazione turistica, questi collegamenti sono molto importanti perché portano ospiti supplementari nel Paese.» Lo scrive lo stesso UFT sulla sua pagina web, rubrica Attualità, a febbraio 2018. I turisti rappresentano dunque uno dei principali target cui l'Ufficio federale punta per le autolinee nazionali. Peccato solo che l'offerta non sia la più azzeccata per questa specifica categoria di utenti: vantaggiosa forse, ma non proprio di facile utilizzo per i clienti.

Nemmeno quando l'autobus arriva a destinazione, con venti minuti di ritardo, il conducente si deigna di aprire bocca. E questo sebbene il terminal al Neufeld di Berna non sia riconoscibile all'istante come fermata. Il parcheggio si trova nelle immediate vicinanze dell'uscita autostradale, non esattamente in centro città. Di primo acchito, quando il pullman si ferma penso che il conducente voglia fare una breve sosta per lasciarsi andare in bagno. La piccola costruzione con i WC è infatti l'unico elemento che mi salta all'occhio nel parcheggio vuoto. Scendo comunque, in fin dei conti so bene dove mi trovo e che dobbiamo essere a destinazione. Per i turisti che erano a bordo le cose sono diverse: fermi davanti all'autobus, si guardano in giro come spaggiatti. Mi chiedono se siamo a Berna, per poi smarrirsi di nuovo alla fermata degli autobus di Bernmobil – stavolta però davanti all'automatice dei biglietti. Che sia questa l'offerta «user friendly»?

Alla fine, circa un'ora e mezza dopo il solito orario arrivo alla stazione di Berna e mi avvio verso l'ufficio – felice di poter riprendere l'IC, stasera, con in tasca il mio AG. Gli autobus a lunga percorrenza di FlixBus, pardon, EUROBUS, non fanno per me e nemmeno per i turisti.



## TRASPORTO DEI PACCHI NON PIÙ VIA FERROVIA

# La Posta sbaglia strada

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

A partire dal 15 ottobre, i pacchi non saranno più trasportati in treno dal centro di distribuzione di Härkingen a Thun, bensì in camion. La Posta tace sul numero di camion che circoleranno giornalmente al posto dei circa 14 vagoni ferroviari.



Camion circoleranno giornalmente al posto dei circa 14 vagoni ferroviari

Per il Sindacato del personale dei trasporti SEV, è incomprensibile che un' ex-regia federale trasferisca il trasporto su strade sempre più intasate e nonostante il riscaldamento climatico. Questo indebolisce inoltre il trasporto merci a carri completi come pure FFS Cargo, di proprietà della Confederazione. Il SEV chiede pertanto alla Posta di sospendere la decisione e di cercare una soluzione con FFS Cargo in modo che almeno una parte di questo traffico rimanga sulla rotaia.

Il 23 agosto i manovrati di Thun sono stati informati sulla cessazione delle spedizioni postali. «Anche noi siamo rimasti sorpresi dall'annuncio», ha scritto la direzione della produzione regionale Cargo di Thun. «Fino a ora, partivamo dal presupposto che avremmo continuato a garantire le spedizioni postali da e per Thun». La Posta vuole ora gestire i trasporti da Thun agli uffici postali tramite una sede «hub» di un partner di trasporto e apparentemente trasportare la merce con i camion direttamente da Härkingen all'Oberland bernese. Per i manovrati di Thun, la perdita delle spedizioni postali significa meno lavoro e quindi un futuro incerto.

## Per i pacchi la Posta!

«Posta e FFS Cargo devono cercare una soluzione per continuare a gestire con la ferrovia il trasporto di pacchi e lettere tra Härkingen e l'Oberland Bernese in modo ecologico, anche se la soluzione stradale è più economica», afferma il segretario sindacale SEV Philipp Hadorn. «La maggior parte del traffico postale deve essere effettuato su rotaia. In questo modo la Posta fornisce un contributo all'utilizzo e alla futura redditività del sistema di trasporto delle merci a carri completi. Oggi la Posta trasporta dai centri pacchi circa il 60% dei pacchi su rotaia e tra i centri pacchi e i centri di distribuzione circa il 40%. Per soddisfare l'esigenza del cliente, la Posta desidera trasportare i pacchi il più velocemente possibile tra il luogo di spedizione e la destinazione senza fermate inter-

mediarie in altre regioni. «Insieme a FFS Cargo, la Posta sta lavorando per sviluppare soluzioni», ha scritto la Posta al SEV. «FFS Cargo è chiamata a offrire un traffico di carri merci a carri completi veloce e conforme ai tempi». «Sembra che lo smantellamento di FFS Cargo abbia anche un impatto a lungo termine sulle relazioni con i clienti» afferma preoccupato il segretario sindacale Philipp

Hadorn, che aggiunge: «Se un partner storico come la Posta si ritira dal trasporto ferroviario, le domande sono più che legittime. È preoccupante vedere che aziende di proprietà della Confederazione mettono in pericolo l'occupazione e il successo delle loro aziende togliendo incarichi. Il DATEC deve proteggere le proprie aziende e salvaguardare gli interessi dei soldi pubblici».

## Risparmi sulle spalle del personale

La Posta non vuole esprimersi su quanti soldi risparmia con il trasferimento sulla strada. A seconda della compagnia di trasporto, tutt'ora non nota, si può presumere che le condizioni di impiego e di lavoro saranno nettamente peggiori rispetto a quelle di FFS Cargo, questo a causa della mancanza di un CCL.

## La replica a Cargo

La strategia di smantellamento di FFS Cargo nell'Arco giurassiano, non piace per nulla ai politici della regione. Dopo le interpellanze di Vincent Hennin nel Giura e di Doris Angst a Neuchâtel, spetta ora ai giurassiani bernesi farsi sentire. Il CEO di FFS Cargo, Nicolas Perrin, ha appena ricevuto una lettera dalla deputazione francofona del canton Berna. I deputati sottolineano che «nella nostra regione questa ristrutturazione avrà conseguenze importanti (...). Il nostro desiderio è ovviamente di riuscire a mantenere queste opportunità di trasporto e gli impieghi, il più possibile, per non trasferire i diversi trasporti sulla strada». La deputazione esorta Cargo a prorogare il termine per i negoziati alla fine del 2020, invece della fine del 2018. Il Consiglio del Giura bernese, dal canto suo, ha espresso preoccupazione al Consigliere di Stato titolare dei trasporti e alla Camera del commercio e dell'economia del Giura bernese, che teme ripercussioni negative per l'economia regionale. vbo

## COLPI DI DIRITTO

# I problemi della malattia



Servizio di protezione giuridica

Raffreddore, tosse, mal di gola; chi non li ha mai avuti? Ci schiaffano a letto, obbligandoci a rispolverare i rimedi della nonna, oppure a trangugiare medicine. Se la situazione non migliora, non resta poi che rivolgersi al medico e trasmettere il certificato al nostro datore di lavoro.

Se la malattia riguarda la lavoratrice o il lavoratore, la questione del riconoscimento del tempo di guarigione viene regolata dal certificato medico, secondo i principi noti. Il conteggio del tempo indicherà quindi «malattia» o «infortunio» e, se del caso, il datore di lavoro potrà richiedere una conferma al proprio medico di fiducia. Il salario viene comunque versato, almeno in ragione dell'80 per cento e vi è una protezione dal licenziamento.

Ma cosa capita nel caso in cui la malattia ha colpito un familiare e questo ha bisogno di cure? In linea di principio, la legge del lavoro riconosce alla persona che assiste sino ad un massimo di tre giorni per la cura di bambini sino ai 15 anni, del o della partner e di parenti stretti che vivono nella stessa economia domestica. Questi tre giorni dovrebbero permettere di organizzare eventuali ulteriori cure, per esempio tramite lo Spitex, i servizi sociali o altri parenti. CCL o regolamenti aziendali possono prevedere regole più generose. Anche questi casi dipendono tuttavia dalle circostanze. Per esempio, vengono considerati il legame tra le persone e la qualità delle cure necessarie, ma anche le conseguenze della malattia o dell'infortunio del parente sulla persona che assiste. Se quest'ultima dovesse giungere al limite delle proprie condizioni psicofisiche, dovrà a sua volta far ricorso al medico. Va inoltre considerato che il datore di lavoro non è tenuto ad accettare un certificato medico che si riferisce allo stato di salute della persona da assistere, ma solo a quello della o del proprio di-

pendente. In questi casi, è evidentemente anche possibile convenire un periodo di vacanze o di congedo non pagato. Il datore di lavoro può comunque richiedere un certificato medico della persona ammalata o infortunata e deve pagare lo stipendio per il periodo della cura. Se questa si protrae nel tempo, può esserci una riduzione, al massimo tuttavolta all'80 per cento.

Figlio malato o infortunato: i genitori hanno un obbligo di assistenza nei confronti dei figli, in particolare in caso di malattia, per cui devono essere riconosciuti tre giorni. Nel caso in cui entrambi i genitori lavorano, hanno entrambi diritto al congedo. Nel caso in cui occorra più tempo, ci si deve rivolgere al datore di lavoro.

Malattia o infortunio del o della coniuge: anche in questo caso vi è il diritto sino a tre giorni, ma solo se non è possibile organizzare altrimenti l'assistenza. Nel caso di un'operazione o una cura prevista da tempo, l'assistenza deve essere organizzata in modo diverso, in quanto i giorni vengono concessi solo in caso di infortunio o di malattia acuta. Un colloquio con il superiore può comunque essere utile, soprattutto quando la persona bisognosa si occupava solitamente della cura dei figli.

Infortunio o malattia dei genitori o di altri parenti: non vi è alcun diritto particolare per l'assistenza a parenti che non vivono nella stessa economia domestica, nemmeno se si tratta dei genitori. Se proprio non vi sono altre persone che possono prestare assistenza e si tratta di un caso acuto, è comunque possibile ottenere un congedo di tre giorni. CCL e regolamenti aziendali possono prevedere altre regole.

Malattie e infortuni costituiscono sempre un periodo difficile, non solo per la persona direttamente interessata. Organizzare l'assistenza necessaria è pure spesso molto complicato. Un colloquio aperto con il superiore è sempre utile e permette alla persona che presta assistenza di evitare spiacevoli conseguenze finanziarie o il licenziamento.

## I NOSTRI MORTI

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

**Agnese Baechtold, 98 anni, Colla**  
**Norberto Barelli, 80 anni, Prato Leventina**  
**Caterina Cavanna, 85 anni, Faido**  
**Elisabeth Franchi, 75 anni, Thun**  
**Edgar Furter, 78 anni, Camorino**  
**Siro Gambaudo, 65 anni, Castel San Pietro**

**Giorgio Gianinazzi, 88 anni, Gentilino**  
**Miriam Grassi, 81 anni, Leggia**  
**Elvira Mantegazzi, 87 anni, Riva San Vitale**  
**Carla Medolago, 91 anni, Besazio**  
**Eraldo Righetti, 92 anni, Bellinzona**  
**Norma Rivera, 84 anni, Piotta**

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e queste care colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato SEV

## IMPRESSUM

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.  
**Editore:** SEV, www.sev-online.ch  
**Redazione:** Vivian Bologna (caporedattore), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang  
**Indirizzo della redazione:** SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona,  
e-mail: giornale@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15  
**Tiratura:** edizione italiana: 3591 copie; totale: 40'995; certificata il 6. 2. 2018  
**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, div. amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi  
**Pubblicità:** Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch  
**Prestampa:** AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch  
**Stampa:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch  
**ISSN** 1662-8470  
**Prossima edizione: il 27 settembre.**  
**Chiusura redazionale: il 20 settembre, ore 10**



L'OPINIONE Giovanni Barella, comitato di iniziativa

## Un Ticino laico

Nel canton Ticino la questione dei rapporti tra lo Stato e la Chiesa cattolica è sempre stata di grande attualità, a partire dalla formazione, nel 1830, del nostro ordinamento democratico. La prima costituzione ticinese prevedeva, all'art. 1, che «la Religione cattolica apostolica romana è la religione del Cantone». Nonostante le intense e promulgate lotte politiche che caratterizzarono il XIX secolo e buona parte del XX, questo articolo rimase in vigore fino alla modifica costituzionale del 1997, il cui articolo 24 prevede che «La Chiesa cattolica apostolica romana e la Chiesa evangelica riformata hanno la personalità di diritto pubblico e si organizzano liberamente». Questa disposizione fu il frutto di un compromesso tra il mondo cattolico e il mondo laico ticinesi. Ai nostri giorni, si deve constatare una profonda modifica nel sentimento religioso della popolazione, nel senso che, da noi come in tutto l'occidente, è gradualmente subentrato un processo di secolarizzazione, per cui l'appartenenza a una religione, o il rifiuto di appartenervi, è diventata sempre più una questione personale e privata, perdendo quel carattere pubblico che la caratterizzava in passato. La presenza di nuove componenti, che

esprimono culture provenienti da altri paesi, anche lontani, e con conseguenze anche sulla pratica delle religioni, ha pure contribuito a mutare l'approccio al problema. In questo contesto, appare sempre più ingiustificato il fatto che vi sono, nel nostro Cantone due religioni che godono di un privilegio: quella cattolica e quella protestante; di conseguenza vi sono dei cittadini (quelli che fanno parte dei due credi) che godono di favori rispetto ad altri. Questo trattamento di favore si esprime soprattutto nel fatto che le due Chiese (e in particolare quella cattolica, visto il numero preponderante di membri) possono ricevere sussidi e contributi da parte degli enti pubblici, provenienti, tramite le imposte, da soldi di tutti, anche di chi non crede. Accanto a questo privilegio finanziario, le due Chiese godono poi di un trattamento privilegiato nei media del servizio pubblico, di un accesso all'istruzione pubblica con l'ora di religione (facoltativa, con insegnanti designati dalla Curia vescovile ma pagati dallo Stato), nonché un'attenzione particolare nelle istituzioni. Tutto ciò porta a una chiara discriminazione a carico di chi non si riconosce in nessuna fede, rispettivamente di chi ha una fede diversa dalle due costituzionalmente riconosciute. Una discriminazione si-

gnificativa anche numericamente: chi non è credente rappresenta il 18 % della popolazione ticinese (e bisognerebbe aggiungere anche la percentuale di coloro che sono credenti solo formalmente, ma in realtà senza nessuna pratica della religione): si tratta della porzione più alta dopo i cattolici formalmente tali.

L'iniziativa per la separazione dello Stato dalle Chiese vuole porre rimedio a questa situazione non corrispondente a una democrazia che tenga conto della realtà odierna: essa prevede l'abolizione dell'attuale articolo 24 della costituzione cantonale e la sua sostituzione con una norma che preveda la laicità dello Stato e la neutralità religiosa, escludendo la promozione e le sovvenzioni ad attività legate a un culto. Con ciò si vuole realizzare uno Stato laico, che tuteli i diritti religiosi ma anche la libertà di coscienza individuale, considerando uguali le persone indipendentemente dal loro credo. Lo Stato laico protegge e garantisce i diritti di tutti allo stesso modo.

▶ La raccolta firme è partita l'8 settembre. Le firme vanno consegnate entro il 25 ottobre a: Giovanni Barella. Via Borsatt 3, 6965 Cadro.



MANIFESTAZIONE IL 22 SETTEMBRE

## In piazza per i diritti delle donne e verso lo sciopero

Françoise Gehring

Le donne ne hanno abbastanza di aspettare: sono 37 anni che il popolo ha votato un articolo costituzionale sull'uguaglianza. Sono 22 anni che è entrata in vigore la legge sulla parità dei sessi. Ma i salari delle donne e le loro pensioni sono più basse. Le donne che lavorano a tempo parziale si fanno carico dei due terzi del lavoro domestico, educativo e di cura. Questo lavoro, senza il quale la Svizzera semplicemente non funzionerebbe, non è retribuito, ma produce della ricchezza. Questo lavoro deve essere valorizzato! La parità salariale non

è un regalo alle donne, ma bensì un chiaro mandato costituzionale! La discriminazione salariale costituisce un furto di 7,7 miliardi di franchi all'anno e malgrado il problema sia conosciuto, le cause per disparità salariale sono respinte dai tribunali nel 76% dei casi!

Per non parlare dei numerosi episodi di violenza contro le donne, aumentati anche in Svizzera. È ancora vivo nella nostra mente il caso del pestaggio di alcune donne a Ginevra, fuori da una discoteca. La polizia svizzera ha constatato purtroppo che le violenze sulle donne sono sempre più brutali e immotivate: «Il numero degli attacchi non

è aumentato, ma le aggressioni diventano più brutali. Spesso nascono dal nulla, senza motivo apparente».

Non possiamo continuare a tollerare tutto questo e le donne intendono ribellarsi. È necessaria una mobilitazione generale. Facciamoci sentire sabato 22 settembre a Berna! Facciamo sentire la nostra voce e la nostra volontà di scioperare l'anno prossimo.

Perché, come diceva lo slogan del primo sciopero delle donne in Svizzera (1991) «Se le donne vogliono, tutto si ferma».

**Appuntamento alla Schützenmatte alle 13.30**

SOTTOFEDERAZIONE RPV

## Cargo: maggiore sensibilità

Servizio stampa SF RPV

Durante la riunione di giugno della Commissione Centrale, sono stati trattati i seguenti temi: nel trasporto dei carri completi isolati verranno rivisti entro il 2023 circa 170 punti di carico. A marzo di quest'anno nell'Oberland bernese sono stati rivalutati 14 punti di carico. Con l'accordo dei clienti, in 12 dei 14 punti di carico si sono trovate soluzioni soddisfacenti per il mantenimento del servizio. Nel Giura ne sono stati rivisti 14, ma questa offerta è deficitaria a causa degli elevati costi delle locomotive e del personale.

Tutto questo però fa parte del servizio pubblico - non può essere l'obiettivo di Cargo di gestire unicamente i punti redditizi e soddisfare unicamente le esigenze dei clienti importanti. In tutta questa tematica, ci aspettiamo che FFS Cargo mostri più sensibilità.

A partire dal 1° gennaio 2019, il sito web della sottofederazione

RPV sarà gestito dal SEV. Sono inoltre giunti i rapporti annuali della cooperativa SCHL e dell'archivio sociale svizzero. La Commissione Centrale ha passato in rassegna l'ultima assemblea dei delegati: siamo in particolare delusi che non sia stato discusso il preventivo 2019. La sezione sud-est ha eletto un nuovo presidente, si tratta del collega Beat Buol. La Commissione Centrale si congratula per la nomina.

Il 22 settembre si terrà a Berna una grande manifestazione nazionale organizzata dall'USS. Uomini e donne marceranno assieme per rivendicare la parità salariale e contro la discriminazione. Il raduno è previsto alla Schützenmatte e si concluderà con i discorsi finali sulla piazza di palazzo federale. Trovate ulteriori informazioni, in particolare sui treni speciali e i bus gratuiti dal Ticino, sul sito dell'USS: [www.uss.ch](http://www.uss.ch)

PREVIDENZA VECCHIAIA

## Lavoro dopo i 65 anni

**Il prossimo anno compirò 65 anni, ma vorrei proseguire la mia attività lavorativa per almeno due o tre anni. Quali ripercussioni può avere questa decisione sulla mia previdenza di vecchiaia?**

Allo stato attuale, circa una persona su otto lavora anche dopo aver raggiunto l'età di pensionamento ordinaria (65 anni per gli uomini e 64 per le donne). Lei pertanto non è la prima persona a contemplare tale possibilità. Beneficerà inoltre dei vantaggi derivanti dall'ottimizzazione della sua previdenza di vecchiaia, potendo scegliere fra diverse varianti. A seconda delle circostanze è pertanto consigliabile procedere a una pianificazione attenta rivolgendosi a uno dei nostri esperti in materia di previdenza.

Nell'ambito del primo pilastro può rinviare la riscossione della rendita AVS da un minimo di un anno ad un massimo cinque anni. L'importo del supplemento alla rendita di vecchiaia oscilla fra il 5,2% nel primo caso (un anno), e il 31,5% nel secondo (cinque anni). Se è coniugato/a, il rinvio della riscossione da lei deciso non ha alcun effetto sulla rendita AVS dell'altro coniuge, che potrà in ogni caso già riscattare la propria parte. Volendo, lei può anche continuare a lavorare e contemporaneamente riscuotere la rendita AVS. In questo caso tuttavia il reddito imponibile, che sarà così composto dalla rendita e dal salario percepito, potrà risultare più elevato rispetto al solo salario imponibile e pertanto la tassazione sarà sensibilmente maggiore.

A prescindere dalla sua decisione di riscattare subito la sua rendita o di posticiparne il prelevamento, dovrà comunque continuare a

versare i contributi per l'AVS. È stato tuttavia fissato un limite di esenzione fino a CHF 1400 mensili, ossia CHF 16 800 all'anno, per datore di lavoro. Tali versamenti però non influiscono più in alcun modo sulla sua rendita AVS. Invece non dovrà più corrispondere i contributi per l'assicurazione contro la disoccupazione e, ovviamente, non avrà più diritto al relativo sussidio.

Nell'ambito del secondo pilastro è il regolamento della cassa pensioni di riferimento a stabilire se lei ha la facoltà di posticipare la riscossione della sua rendita e continuare a versare i contributi. In questo caso anche il datore di lavoro continua a pagare gli importi previsti. Dovrebbe tuttavia verificare quali possano essere le ripercussioni del rinvio sul tasso di conversione in base al quale viene calcolata la sua pensione. Molte casse pensioni consentono anche un prelievo parziale della rendita o del capitale e una prosecuzione del versamento dei contributi. Tuttavia, se dovesse cambiare datore di lavoro, non avrà più la possibilità di passare a un'altra cassa pensioni.

Nell'ambito del pilastro 3a potrà versare i contributi e detrarli dal reddito imponibile, fintanto che continuerà ad esercitare la sua attività professionale. Se ha ripartito il suo avere di vecchiaia fra diverse fondazioni di previdenza, può ad esempio farsi versare gli importi dovuti relativi a una determinata soluzione previdenziale (ad es. conto o polizza) e continuare ad effettuare i versamenti relativi agli altri prodotti sottoscritti.

In partenariato con

**helvetia**   
La Sua Assicurazione svizzera



## Pensionati

**18.10.**  
PV Ticino e Moesano

14.30 **Castagnata a Castione** Vista la bella esperienza e la buona partecipazione dell'anno scorso ripropiamo una castagnata unica in luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici. Il luogo scelto è il Ristorante Meridiano di Castione, a soli 100 m dalla stazione FFS, dove vi attendiamo, giovedì 18 ottobre, a partire dalle ore 14.30.

Gli addetti alle caldaie faranno il possibile per preparare al meglio le caldaroste. Oltre alle castagne vi sarà servito del lardo e formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. Non è necessario iscriversi.

Treni consigliati: per Castione-Arbedo: da Airolo pt 13.13 - Faido 13.31 - Biasca 13.54, Castione-A. arr 14.04.  
da Locarno pt 14.05 - Cadenazzo 14.19 - Giubiasco 14.25 - Bellinzona 14.31 - Castione-A. arr 14.34  
da Chiasso pt 13.20\*(cambio a Mendrisio) - Mendrisio 13.35 - Lugano 13.56 - cambiare a Giubiasco arrivo 14.22 X S20 pt 14.25 - Castione-A. arrivo 14.34

Treni consigliati per il rientro: per Airolo pt 16.55 - per Locarno pt 16.52 per Chiasso pt 17.04

A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio. Alle colleghe e ai colleghi che vorranno onorarci della loro presenza porghiamo già sin d'ora il più cordiale benvenuto. *Il comitato sezionale*

## Sezioni

**8.11.**  
ZPV RhB

**Assemblea regionale** L'assemblea avrà luogo a Summaprada presso il ristorante Reich, con inizio alle 9.15. Dalle 8.45 benvenuto con caffè e cornetto, offerti dalla sezione. Sono cordialmente invitati tutti i membri, gli apprendisti e i pensionati. Verranno trattati temi di attualità, come per esempio lo sviluppo del contratto aziendale; presenti vari ospiti, come P. Peyer e T. Caviezel.

Dopo l'assemblea è previsto il pranzo, al quale bisogna iscriversi. Iscrizioni (e maggiori informazioni) per mail a: roger.tschirky@zpv.ch o per telefono: 079 331 81 17.

## Migrazione

**26.10.**  
Hotel Olten, Olten

**Giornata della migrazione** Non esitate ad iscrivervi alla giornata della migrazione sul tema «razzismo e xenofobia» che avrà luogo a Olten. Vi prenderanno parte i seguenti oratori e oratrici: Kijan Espahangizi, docente Università di Zurigo, Lelia Hunziker, ufficio integrazione di Argovia e Zoltan Doka, settore migrazione Unia. Informazioni e iscrizioni: [www.sev-online.ch/migrazione](http://www.sev-online.ch/migrazione)

## Donne

**23.11.**  
Berna

**La giornata di formazione** avrà luogo presso l'hotel Ador a partire dalle ore 09.45 e tratterà il tema: «Cambiamenti, digitalizzazione, flessibilità». Informazioni e iscrizione: [bildung@sev-online.ch](mailto:bildung@sev-online.ch)

## GIOVENTÙ SEV Sempre attiva



**Andrenalina e divertimento allo Seilpark, ma non mancate l'appuntamento a Bellinzona**

**Stefan Bruderer** La Gioventù SEV ha dato il benvenuto a 20 giovani colleghe e colleghi nel parco delle funi delle cascate del Reno a Neuhausen, per trascorrere un pomeriggio all'insegna dello sport. Sotto la guida di esperti abbiamo trascorso assieme una giornata emozionante. Dopo un breve viaggio sull'autobus a guida autonoma a Neuhausen, la gita si è conclusa con la visita al Lindlifäsch di Sciaffusa.

La gioventù SEV rimane sempre attiva e segue da vicino gli sviluppi della digitalizzazione.

## Incontro a Bellinzona

**Il prossimo 6 ottobre** è previsto invece un incontro a Bellinzona. A dipendenza della meteo faremo un'escursione o ci recheremo allo Splash e & Spa di Rivera. Portate quindi costume e scarponi! Ritrovo alle 9.20 sulla piazza della stazione di Bellinzona.

**Iscrizioni e maggiori informazioni:** [jugend@sev-online.ch](mailto:jugend@sev-online.ch)

# Agenda 12/18

ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA DEL SERVIZIO PUBBLICO

**MARTEDÌ**  
**25**  
**SETTEMBRE**  
**ORE 20.00**

## FINANZE PUBBLICHE

**SFIDE, SGRAVI, CONCORRENZA FISCALE, IMPATTO SUL SERVIZIO PUBBLICO E LA SOCIETÀ**

Da anni è in corso un dibattito e un confronto sulle finanze pubbliche tra le forze politiche e sociali del nostro Paese. Per cercare di capire meglio quanto sta succedendo, nonché il valore e la portata delle diverse scelte, l'Associazione per la difesa del servizio pubblico ha deciso di organizzare un incontro con due esperti di finanze pubbliche. Esso offrirà le basi per comprendere meglio quanto i vari attori dovranno inevitabilmente proporre nel prossimo futuro.

### INTERVERRANNO

#### Sergio Rossi

Professore di macroeconomia all'Università di Friburgo  
*Sgravi fiscali e servizio pubblico*

“Gli sgravi fiscali danneggiano il servizio pubblico, perché ne riducono la portata e la qualità a discapito dell'economia e della società nel loro insieme”.

#### Mauro Jametti

Professore di economia all'Università di Lugano  
*Concorrenza fiscale*

Aspetti positivi e aspetti negativi.  
Un'applicazione al caso della Svizzera.

**ENTRATA LIBERA**

**EX-CONVENTO DELLE AGOSTINIANE, MONTE CARASSO**

**PV TICINO E MOESANO (E PENSIONATI VPT TICINO)**

## Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2018 al 6 gennaio 2019

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme e sempre a prezzi vantaggiosi:

camera doppia CHF 1'100.- p.p.  
camera singola CHF 1'250.- p.p.  
comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

NB. Non sono ammesse modifiche del pacchetto (ad es. data andata o ritorno)!

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. Il numero massimo di camere singole è fissato a 20 e farà stato il timbro postale!

Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 30 settembre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!)

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- p.p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Sono benvenuti anche i colleghi e le colleghe pensionati della VPT Ticino! Per informazioni su viaggio e vacanze: Eliana Biaggio, resp. vacanze, tel. 091 857 49 19, e-mail [eliana.biaggio@hi-speed.ch](mailto:eliana.biaggio@hi-speed.ch). Per informazioni sul pagamento: Renato Bomio, casiere, tel. 091 743 80 66

Cedola di iscrizione - vacanze a Abano Terme 2018/2019

### ISCRIZIONE ABANO 2018 / 2019

| Dati personali     | 1. persona  | 2. persona  |
|--------------------|---|---|
| Cognome            |   |   |
| Nome               |   |   |
| Indirizzo          |   |   |
| CAP/Località       |   |   |
| Telefono casa      |   |   |
| Telefono cellulare |   |   |
| Data di nascita    |   |   |
| Tipo di camera     | <input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola *) | <input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola *) |

\*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Luogo e data: .....

Firma: .....



AMBIENTE

# Le mani sulla foresta



**Françoise Gehring**  
francoise.gehring@sev-online.ch

**La foresta francese sta vivendo un momento di industrializzazione senza precedenti con conseguenze su chi lavora.**

«Ora qui ci sono solo abeti, piantati anche nei prati. È diventata una foresta cupa. La mattina è scuro, la sera è scuro e non ci sono più gli uccelli che cantano». È la voce fuori campo di un'anziana sconsolata che accompagna le prime immagini del documentario. Altro che natura incontaminata, luogo a volte magico dove rigenerare corpo e spirito, dove assaporare tranquillità, ritrovare energie nella natura contemplativa tra quei giganti verdi che ci proteggono. In Francia la foresta è al centro di una fase d'industrializzazione senza precedenti.

Con una pesante meccanizzazione, monoculture, fertilizzanti e pesticidi, la gestione fo-

restale segue il modello agricolo intensivo a un ritmo accelerato. Dal Limousin alle Landes, dal Morvan ai Vosgi, il film «Le Temps des Forêts» di François-Xavier Drouet offre un viaggio nel cuore della silvicoltura industriale e delle sue alternative. Ben sapendo che le scelte di oggi disegneranno il paesaggio di domani. Con le inevitabili conseguenze sull'essere umano e l'ecosistema. Il documentario del regista francese ci racconta la storia di una foresta come ancora non l'abbiamo mai vista o sentita. È un lavoro senza compromessi, va dritto al cuore del problema: foresta viva o deserto verde? Una domanda che in realtà è una forma di denuncia contro lo sfruttamento della foresta e contro nuove modalità della produzione di legname. «Si ha tendenza a pensare - afferma un interlocutore nel film - che il solo problema della foresta sia la deforestazione. Ma in Francia il problema è piuttosto legato a una mala gestione della forestazione. Dobbiamo chiederci che cosa vogliamo: un campo di alberi artificiale o uno

spazio naturale vivo? Ed è in fondo la domanda che torna ad ogni immagine nel documentario. Il regista parte da un'esperienza personale al centro della Francia, sulla costa ovest, in Borgogna e nella catena montuosa dei Vosges. Il viaggio comincia nel Plateau de Millevaches nella regione del Limousin. Nonostante la sua superficie sia occupata da bosco al 70%, questa regione è in realtà un deserto verde, una zona di coltivazione assegnata all'industria forestale. «Ho subito visto che queste monoculture non avevano nulla di spontaneo e che la biodiversità sotto queste conifere era povera. Attorno ai sentieri - racconta il regista - ho scoperto ettari di alberi tagliati al piede, paesaggi saccheggianti, suoli e fiumi devastati dalle macchine. Qualche settimana dopo, su questo campo di rovine sono stati piantati piccoli abeti pieni di concime e pesticidi, che ne accelerano la crescita mentre il suolo viene sfinito dalla monocultura».

**Pressioni inaudite sui lavoratori**

Ettaro dopo ettaro, gli abeti si espandono a righe serrate, la monocultura ha vinto sulla biodiversità, la foresta esiste solo per essere sfruttata. Incollati alla sedia, nel film vediamo enormi macchine, veri e propri mostri di metallo, che segano incessantemente i tronchi. Cresce l'ansia alla vista di questa inutile distruzione pianificata. O meglio utile per fare soldi su soldi, in barba ai costi ambientali che sono indubbiamente anche costi economici.

La storia che racconta François-Xavier Drouet è dunque una storia di deserto boscoso, di monoculture, di pesticidi e altri veleni, di produzione, redditività e d'ingiustizia sociale. Nel suo film dà infatti la parola a numerose persone che lavorano con e nella foresta. Persone che ne traggono profitto, certo. Ma anche persone che preferiscono sfruttarla in maniera sostenibile.

«I forestali subiscono pressioni inaudite - denuncia l'autore - e il loro lavoro si riduce in fondo

a quello di raccoglitori di legna. Questa pressione genera su chi resiste allo sfruttamento intensivo una grande sofferenza etica, il cui volto visibile è l'ondata di suicidi che ha scosso l'Ufficio nazionale delle foreste dagli anni Duemila. Un ufficio che non scuce una parola imponendo il silenzio ai propri collaboratori. C'è una sorta di omertà. Siccome il mondo dei forestali è molto maschile, criticare o mostrare la propria sensibilità è mal visto. Si è subito etichettati di poveri sognatori o, peggio, di ecologisti». Nel film le parole, importanti, interagiscono con il paesaggio. E le immagini sono volutamente prosaiche, lontane dai documentari naturalistici dove l'estetica molto curata porta quasi alla mitizzazione, alla cartolina idilliaca. In fondo il cuore del film non è la foresta, ma chi lavora, con tutte le contraddizioni. Filmato ad altezza d'uomo, il documentario non esprime giudizi diretti, ma invita il pubblico a riflettere.

Un lavoro coraggioso perché l'industria della selvicoltura non ama che ci si interessi a lei, pre-occupata com'è a curare la propria immagine. «Nell'immaginario urbano - fa notare il regista - piantare un albero è un atto positivo. Ma piantare una monocultura al posto di una foresta viva e naturale rasata al suolo dai bulldozer, è qualcosa

Presentato al Locarno Festival nella sezione Settimana della critica:  
<http://www.sdjc.ch/>

di molto diverso». In Francia la selvicoltura intensiva e il commercio del legno hanno assunto delle proporzioni inimmaginabili. E viene in mente lo scrittore Luis Sepúlveda quando dice che «I coloni rovinavano la foresta costruendo il capolavoro dell'uomo civilizzato: il deserto». Eppure le alternative esistono. «Le Temps des forêts» mostra infatti come è possibile produrre legna e soddisfare i bisogni senza saccheggiare l'ecosistema.

Ho scoperto ettari di alberi tagliati al piede, paesaggi saccheggianti, suoli e fiumi devastati dalle macchine.

FRANÇOIS-XAVIER DROUET  
regista



**SPAZIO INTERIORE**

Anne Voeffray

«Consentendo il passaggio da un mondo all'altro, i treni - proprio come la pratica della fotografia - sono per me strumenti di libertà, viaggio interiore e sogno. Lì, circondata da estranei, rumori e

odori, mi perdo nei paesaggi attraversati mentre assaporo una riunione con me stessa. Poetica di spazio e tempo, la fotografia consente la scrittura soggettiva di un umore passeggero».

Info/contatto:  
[www.annevoeffrayphoto.ch](http://www.annevoeffrayphoto.ch)  
[info@annevoeffrayphoto.ch](mailto:info@annevoeffrayphoto.ch)



?

QUIZ

## Segui il SEV attraverso i numeri

Per chi legge regolarmente il nostro giornale sarà un gioco da ragazzi: rispondete alle seguenti domande e scrivete la soluzione giusta (esempio: ABCCD)

1. Il SEV festeggia quest'anno il suo ... compleanno  
**A** 100      **B** 99      **C** 49      **D** 51
2. La BLS ha ricevuto la concessione per ... linee di lunga percorrenza  
**A** 5      **B** 2      **C** 3      **D** 4
3. Quest'anno lo sciopero generale viene ricordato per la ... volta  
**A** 90.      **B** 100.      **C** 70.      **D** 120.
4. Quante/i ferrovieri hanno partecipato all'azione di protesta SEV del 18 giugno 2018?  
**A** 1000      **B** 600      **C** 1400      **D** 1800
5. Le donne guadagnano in media mensilmente ... franchi in meno degli uomini  
**A** 200      **B** 800      **C** 600      **D** 50

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 19 settembre 2018**;

**inviando una cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;  
**per e-mail:** a [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch);  
**via internet:** su [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

In palio vi sono **buoni Reka del valore di 40 franchi**, che verranno sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto del photomystere dell'ultima edizione di contatto.sev n. 11 mostra la vecchia stazione di Cama (GR) non più in uso.

Il fortunato vincitore del set di scrittura Caran d'Ach è: **Michele Kessler, Bioggio. Membro AS Ticino.**

SULLE ORME DI ...

## Pascal Eichenberger, operatore in automazione



Pascal Eichenberger

**Testo e foto: Markus Fischer**  
[markus.fischer@bluewin.ch](mailto:markus.fischer@bluewin.ch)

Alla Aargau Verkehr AG (AVA), Pascal Eichenberger si occupa di elettronica dei veicoli della ferrovia Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden (BDWM) e presiede la sezione SEV VPT BDWM.

Il trentenne lavora da quattro anni nell'officina di Bremgarten, pochi minuti a piedi da casa sua. Nel gruppo di undici persone – compresi il capo e due apprendisti – egli è responsabile, con un collega, del settore elettronica: ripara ad esempio i comandi dei macchinari utilizzati nel deposito (come il tornio sottopavimento per le sale montate) o dà una mano ai meccanici. Lavora all'80% e due volte la settimana, il venerdì sera e il sabato, frequenta la Scuola specializzata superiore di tecnica a Winterthur (stfw). Nel 2019 intende affrontare l'esame professionale superiore per ottenere il diploma federale in automazione. Questa formazione lo porta al più recente stato della tecnica e gli è tornata più volte utile nella pratica.

### Tra officina e cabina di guida

Di norma Pascal Eichenberger lavora dalle 7 alle 16.45. Le sue giornate sono più lunghe quando, il mattino o la sera, deve lavorare come macchinista. Durante alcuni fine settimana è impegnato con il servizio di picchetto. Questo significa rinunciare al consumo di alcolici, fatto che personalmente non trova così difficile.

Prima della nostra visita ha già ricoverato un treno diretto e consultato i rapporti di perturbazione e le mail. Il capo macchinista chiede i dati della protezione automatica di un treno che ad un segnale ha reagito in modo errato. Per questo accompagniamo Pascal in cabina di guida dove, mentre scarica i dati sul suo PC portatile, osserva che una delle 14 videocamere del treno non funziona. Presi gli attrezzi, un cavo, una scala e una nuova videocamera, sostituisce quella difettosa. Per poter configurare il nuovo dispositivo, lo collega con un cavo al banco di comando poi connette il suo Laptop, dal quale può vedere l'inquadratura e regolare la videocamera. Infine sul PC dell'ufficio aggiorna il libro di bordo del treno e la contabilità del magazzino.

### Un lavoro multiforme

Al momento gran parte del lavoro consiste nella revisione dei treni DIAMANT, vecchi di otto anni: posa di nuove antenne per la rete WLAN dei passeggeri, rimozione e pulizia del Controller (per la velocità e la direzione di marcia), revisione dell'intera elettronica di guida, caricamento del

software e verifica di tutti gli aggregati prima della rimessa in esercizio, corse di prova con la verifica dei freni, aiuto ai meccanici nello smontaggio e montaggio dei carrelli.

Tuttavia, il giorno della nostra visita Pascal Eichenberger è ancora impegnato con il nuovo tachimetro, che un paio di settimane prima ha montato su un veicolo di soccorso Diesel del 1967: progetta e installa un collegamento diretto con la batteria, affinché l'apparecchio sia ancora alimentato da corrente quando viene staccato l'interruttore principale. Non vogliamo rubargli troppo tempo nel suo lavoro. Però prima di lasciarci beviamo ancora un caffè insieme.

«La ferrovia mi ha sempre affascinato», racconta Pascal, che è cresciuto a Uezwil, un piccolo villaggio vicino a Bremgarten, «a casa avevamo un plastico». Da principio sarebbe voluto diventare macchinista, ma a causa degli occhiali ha seguito la formazione di operatore in automazione. Nel 2009 è passato da ABB al deposito dei tram Irchel delle aziende di trasporti di Zurigo. Mentre viaggiava in un treno della BDWM, nel 2014, ha visto l'annuncio del suo attuale posto di lavoro, e da allora non ha mai rimpianto la scelta fatta. «Il nostro è un lavoro multiforme e variato. Quando arrivi al mattino non sai mai quel che ti riserva la giornata. In un team ristretto come il nostro non ci sono burocrazia o complicazioni: se mi serve qualcosa lo ordino.» Nemmeno la recente fusione fra la Bremgarten-Dietikon e la Wynental- und Suhrentalbahn nella Aargau Verkehr AG potrà cambiare molto, anche perché le rispettive reti non sono collegate. Collaboravano già prima, ad esempio nella revisione delle sale montate. L'accresciuto scambio di esperienze e la cooperazione, in particolare riguardo agli investimenti, sono positivi anche per il personale.

### Buon partenariato sociale

Nel 2016 Pascal Eichenberger è diventato vicepresidente della sezione SEV VPT BDWM, con l'ex presidente Fritz Winterberger al suo fianco, per riprenderne le redini nel 2017. La direzione dell'impresa tiene molto ad un partenariato sociale costruttivo e onesto. «Sorprensamente abbiamo raggiunto un buon CCL aziendale e la direzione è disposta a correggere eventuali errate valutazioni.» Resta ancora da negoziare una soluzione comune per la cassa pensione. «Alla BDWM abbiamo investito molto nella previdenza professionale e non vorremmo perdere quanto ottenuto.» Nel tempo libero, Pascal Eichenberger va in giro con la sua moto e collabora nel comitato dell'associazione Kellertheater di Bremgarten. È in buone mani.

SEV APPEAL

François Maret

