

Parità salariale

L'USS desidera rilanciare il progetto «Dialogo sulla parità salariale». Anche il SEV in evidenza.

Pagina 4



Intervista a Daniela Lehmann

È la responsabile della politica dei trasporti in seno al SEV. In questa intervista spiega di che cosa si occupa e quali sono gli obiettivi del SEV, che gode di un'ottima rete di contatti.

Pagine 6 e 7



Ritratto

Maya Wirz, una conducente di autobus con la grande passione per la canzone.

Pagina 16

La prossima settimana il Parlamento europeo discuterà la riforma del primo pacchetto ferroviario

Appello del SEV all'UE

Con una giornata di azione in tutta Europa, i sindacati delle ferrovie hanno ammonito l'UE sui pericoli legati alla separazione di infrastruttura e trasporto.

Martedì 8 novembre, con un mega striscione nell'atrio della stazione di Berna, il Sindacato del personale dei trasporti SEV ha lanciato un appello ai deputati e alle deputate europei con un semplice messaggio: «Ferrovia di successo = Ferrovia integrata».

In vista, la settimana prossima, del dibattito al Parlamento europeo sugli insidiosi progetti di liberalizzazione della ferrovia, il SEV ha fatto sentire la sua voce.

Alle pagine 2, 3, 8, 9 e 10



Con un mega striscione alla stazione di Berna, il SEV fa sentire la sua voce sui progetti di liberalizzazione dell'UE.

EDITORIALE

Nei documenti che accompagnano la procedura di consultazione del progetto FAIF, sta scritto: «Grazie a un buon sistema di trasporti, aumentano l'offerta di manodopera e il bacino di reclutamento per tutto il settore economico.» Tuttavia nel messaggio del Consiglio federale, si cerca invano il settore economico tra le parti coinvolte dalla simmetria dei sacrifici.

«È preoccupante che l'economia venga sgravata da ogni responsabilità.»
Daniela Lehmann, coordinatrice SEV politica dei trasporti

È vero che l'Ufficio federale dei trasporti, in base ai risultati della consultazione, aveva proposto al Consiglio federale un compromesso nei confronti dei cantoni e degli/le automobilisti/e e di adattare il contributo federale e la deduzione per i/le pendolari. Verso i e le clienti, simili concessioni non sono state fatte e preoccupa che l'economia venga sgravata da ogni responsabilità con argomenti tirati per i capelli.

Il SEV saluta naturalmente la direzione che sta prendendo il controprogetto all'iniziativa popolare sui trasporti pubblici (TP). Da tempo, secondo noi, in Svizzera i trasporti pubblici dovrebbero disporre di mezzi adeguati, non limitati nel tempo, né legati a progetti precisi. Per questo, appoggeremo una soluzione equilibrata che coinvolga tutti i beneficiari, economia compresa. E la Confederazione deve fare la sua parte, sgravando il fondo dai debiti attuali.

STOP ALLA XENOFOBIA

Se non ci fossero i migranti, la Svizzera non sarebbe quella che è. Nelle prossime settimane, il SEV promuoverà una campagna contro la xenofobia con un appello alla tolleranza e alla comprensione nei confronti degli stranieri, con il motto «Senza di noi – niente trasporti pubblici». Ecco alcune date importanti: la giornata dei migranti del 19 novembre, l'azione del 13 dicembre, in vista delle giornate internazionali della migrazione.

a pagina 2

Iniziativa popolare in Ticino contro la pressione sui salari

Fermiamo il dumping



Esposto, come regione di frontiera, ad abusi sul lavoro e al dumping salariale, il Ticino deve dotarsi di armi adeguate per combattere il fenomeno. È quanto chiede l'iniziativa popolare cantonale (formulario per le firme allegato in questo numero del giornale) «Basta con il dum-

ping salariale in Ticino». In particolare si chiede di rafforzare mezzi e ruolo dell'Ispettorato cantonale del lavoro per combattere il grave peggioramento delle condizioni di lavoro in vari settori economici. Si vuole anche potenziare i diritti di salariati/e sul posto di lavoro, attraverso la figura di delegati eletti dai dipendenti.

a pagina 5

IN BREVE

LPP, CRITICHE USS

La decisione del Consiglio federale di ridurre dal 2% all'1,5% il tasso di remunerazione minimo degli averi di vecchiaia fa insorgere la sinistra e i sindacati. L'Unione sindacale svizzera (USS) parla infatti di «regalo all'economia assicurativa», sottolineando che la diminuzione all'1,5% «avviene senza un reale bisogno» e si traduce solo in una diminuzione delle future pensioni. «Invece di pensare alle pensioni dei lavoratori – scrive l'USS – il governo ha dato seguito ai piagnistei del ramo degli assicuratori, che temeva che i suoi cospicui guadagni nel settore previdenziale fossero in pericolo a causa delle attuali turbolenze finanziarie». Il Partito Socialista ritiene «ripugnante» che la diminuzione dei tassi minimi sia decisa sempre molto più rapidamente rispetto agli adattamenti verso l'alto. In tal modo il governo garantisce guadagni ai gruppi assicurativi, ma lo scotto è pagato dai futuri pensionati che dovranno vivere con meno soldi.

CCL LOGIN

Dopo diverse trattative con i partner sociali, finalmente è stato concluso un nuovo CCL per login, che entrerà in



vigore dal primo gennaio 2012. Il nuovo CCL contempla diverse novità per il personale. Ve le illustreremo sul prossimo numero di contatto.sev (n. 23 del 24 novembre).

RINCARO

L'indice nazionale dei prezzi al consumo calcolato dall'Ufficio federale di statistica per il mese di ottobre 2011, ha segnato una flessione dello 0,1%, portandosi a 99,6 punti. Su base annua il rincaro è stato del -0,1%, a fronte di quote annue dello 0,5% nel mese di settembre 2011 e dello 0,2% nel mese di ottobre del 2010. Se alcune voci hanno registrato un calo dei prezzi, per abitazione e energia si riscontra un aumento.

I ferrovieri europei mettono in guardia contro la separazione dell'infrastruttura dall'esercizio e contro una

Il SEV invita i parlamentari

Giornata d'azione europea martedì 8 novembre: i sindacati delle ferrovie hanno lanciato un appello al Parlamento europeo, affinché la prossima settimana prenda decisioni in favore del trasporto pubblico.

Sui banchi del Parlamento europeo la settimana prossima spicca un progetto di direttiva sulla «riforma del primo pacchetto ferroviario» che sarà sottoposto a votazione. Si tratta di una questione estremamente importante. Se il progetto dovesse essere accolto così come presentato, la separazione dell'infrastruttura e del trasporto, come pure la liberalizzazione del traffico viaggiatori, beneficerebbero di una notevole spinta. Ecco i cambiamenti più importanti previsti:

- i servizi legati alle attività ferroviarie (officine di manutenzione, stazioni di smistamento, terminali, stazioni



Giorgio Tuti, presidente del SEV, in piena azione nella stazione di Berna.

ecc.), devono essere separati a livello giuridico, organizzativo e decisionale dall'impresa di trasporto ferroviario (ITF) se questa ha una posizione dominante sul mercato;

- accesso maggiormente generalizzato all'infrastruttura per le imprese di trasporto non ferroviario;
- limitazione del diritto di sciopero attraverso l'instaurazione di un servizio minimo;

la Commissione dei trasporti propone inoltre al plenum di invitare la Commissione europea a presentare entro la fine del 2012 un progetto legislativo per una separazione completa tra i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie e un secondo progetto legislativo per la liberalizzazione del traffico ferroviario viaggiatori interno. Su questo secondo

punto, la Commissione ha già annunciato un progetto.

Proprio per questa ragione, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (*European Transport Workers' Federation ETF**) ha organizzato martedì 8 novembre una serie di azioni in tutta Europa.

Obiettivo: evidenziare i grandi pericoli insiti nei progetti attualmente in discussione al Parlamento europeo.

CAMPAGNA «SENZA DI NOI»

Insieme con tolleranza

Nelle prossime settimane, il SEV promuoverà una campagna contro la xenofobia, lanciando un appello alla tolleranza e alla comprensione nei confronti degli stranieri, con il motto «senza di noi – niente trasporti pubblici». L'azione è stata presentata al comitato dal segretario SEV Arne Hegland e sarà condotta contemporaneamente da diversi sindacati con striscioni,

bandiere e cartoline (vedi sotto). Il comitato SEV ne ha approvato i contenuti e le scadenze principali, che per il SEV saranno la giornata dei migranti del 19 novembre, le cartoline allegate al no. 24 di contatto.sev e l'azione di distribuzione del 13 dicembre, in vista delle giornate internazionali della migrazione della settimana successiva. pmo



Il comitato SEV ha analizzato le recenti elezioni

Più impegno

«Dobbiamo cominciare l'impegno in vista del 2015» è stato uno degli appelli del comitato dopo l'analisi del risultato delle elezioni del 23 ottobre.

Il comitato si è dapprima felicitato per l'elezione al Consiglio nazionale di Edith Graf-Litscher e di Philipp Hadorn, per poi analizzare il secondo turno agli Stati.

Il SEV ha deciso di rinnovare il sostegno a Paul Rechsteiner, che vuol contendere un seggio nel canton San Gallo al presidente dell'UDC Toni Brunner.

Ampie critiche ha suscitato la strategia del PPD che ha optato per una candidatura di basso profilo e priva di possibilità, anziché farsi da parte in favore dei due candidati maggiori.

Più attivi nel 2015

Diversi interventi hanno richiesto un impegno ancora maggiore nel 2015 per informare i membri SEV sui candidati e i partiti che sostengono le posizioni del SEV nella politica sociale e in quella dei trasporti.

Il SEV e gli altri sindacati dovranno però intensificare i propri sforzi anche per marcare la propria posizione nei temi di fondamentale importanza per lavoratrici e lavoratori, come quelli delle assicurazioni sociali.

Peter Moor

liberalizzazione completa del traffico viaggiatori

UE in Svizzera

Le proposte della Commissione europea mettono anche in pericolo il sistema svizzero di trasporto pubblico.

Invito nel paese modello della ferrovia

Un sistema, quello svizzero, che conosce un successo eccezionale. Il SEV ha quindi deciso di invitare i parlamentari della Commissione europea dei trasporti in Svizzera, poiché la stessa Unione europea descrive la Svizzera come il paese modello della ferrovia. L'anno prossimo (la data non è ancora stata fissata) potranno così convincersi della bontà del funzionamento del nostro sistema ferroviario integrato, guardando direttamente la realtà con i loro occhi.

Il modello svizzero funziona come una ferrovia integrata, ciò significa che il trasporto e l'infrastruttura fanno parte della stessa azienda. Questa modalità di funzionamento è ben collaudata e permette una pianificazione coordinata e ottimale degli investi-

menti, dell'orario e dell'esercizio dell'infrastruttura. Il tutto si traduce nell'uso ottimizzato della rete al più alto livello. Nella ferrovia integrata, troviamo in primo piano stabilità e sviluppo continuo della rete, invece della difesa di interessi particolari. Gli effetti della sinergia nel campo della sicurezza e dell'innovazione, sono tangibili. I piani dell'UE – con la separazione dell'infrastruttura e del trasporto – vanno in senso contrario e non preludono a vantaggi concreti.

Il sistema svizzero funziona quasi senza discriminazioni. Gli eventuali problemi si risolvono generalmente attraverso il dialogo. Le «discriminazioni» legate ai problemi di capacità, hanno un'origine politica. Non è separando il trasporto dall'infrastruttura che si sciolgono i nodi. Il sistema attuale ha potuto aumentare la produttività del 59% tra il 1996 e il 2008. Gli obiettivi fissati alle aziende attraverso contratti di prestazioni, continueran-

no a fare aumentare la produttività anche in futuro.

Siamo convinti che il modello svizzero di successo, mostri che la ferrovia integrata è efficace e apprezzata. Ciò che conta è il finanziamento a lungo termine e una comune volontà politica orientata sul funzionamento del sistema, con una priorità sulla capacità. Le chiavi del successo svizzero risiedono anche nella motivazione del personale, nella pianificazione e nel finanziamento a lungo termine, nell'orario cadenzato e nel servizio diretto.**

*Daniela Lehmann,
coordinatrice SEV per la politica dei trasporti*

* L'ETF conta oltre 2,5 milioni di lavoratori di 231 sindacati della maggior parte dei paesi europei.

** Possibilità di viaggiare sui trasporti pubblici svizzeri con un solo titolo di trasporto.

Maggiori info sulla riforma del primo pacchetto ferroviario dell'UE nel dossier.

NUOVI AGENTI DEL TRENO, UNA RIVENDICAZIONE DEL SEV



Alla fine del mese di ottobre, le FFS hanno consegnato i diplomi a 19 nuovi agenti del treno del traffico a lunga percorrenza, in maggioranza donne. L'aumento dell'organico, sottolineano le FFS, permette di migliorare l'assistenza alla clientela sull'asse del San Gottardo. Il SEV si congratula con le neodiplomate e i neodiplomati. E sottolinea che la doppia scorta è stata una rivendicazione sindacale. «Ed è stata dettata – ricorda il sindacalista del SEV Angelo Stroppini – per motivi di sicurezza in seguito al grave episodio dell'11 aprile 2006, quando nella galleria dello Zimmerberg si era prodotto un principio di incendio. In quell'occasione l'ex Cisalpino aveva potuto essere evacuato rapidamente perché sul treno c'erano due agenti di scorta. La formazione di personale qualificato in Ticino è dunque un buon segnale anche in vista dell'apertura di Alptransit.»

IL COLORE DEI SOLDI

FABRIZIO FAZIOLI

IL FESTIVAL DEI DEBITI

Il G20 di Cannes è oramai diventato secondo il sarcasmo popolare il festival dei debiti. Si è parlato molto di Grecia e di Italia, di Euro e di tassi, ma forse non si è approfondito a sufficienza il vero problema, la causa, se non proprio di tutti i mali, perlomeno per buona parte di essi. Si ricorderanno le lezioni di economia che Ronald Reagan negli USA e Margaret Thatcher in Europa credevano di dare a proposito di liberalismo economico. Le paternali, alimentate dalle rispettive scuole di nuovi e pretenziosi economisti consideravano l'industria un bastione economico oramai superato. L'avvenire era tutto rivolto ai servizi e all'alta tecnologia. La vecchia industria, peraltro assolutamente indispensabile, poteva essere abbandonata ad altri paesi del Sud o d'Estremo Oriente. Il valore aggiunto, quello vero si diceva, era altrove e non nella produzione di oggetti come scarpe, orologi, vetture o apparecchi elettronici. A supporto del nuovo credo si propugnava il completo libero scambio delle merci e dei capitali senza più ostacoli né frontiere, in nome della decrepita teoria classica dei vantaggi comparativi. Quali vantaggi? Innumerevoli industrie del nord delocalizzarono a sud. Più di altri ne approfittarono i paesi dell'Asia con centinaia di milioni di uomini e di donne pronti a uscire dalla miseria più totale. Fu così che l'Occidente a poco a poco si disindustrializzò, mentre i servizi e la finanza non riuscirono a compensare in salari e in occupazione il terreno perso. L'apparato sociale fu messo a dura prova, erodendo risparmi e riserve, a beneficio di un immenso accumulo finanziario improduttivo in poche mani e a dispetto di un indispensabile accumulo di capitale produttivo. Sotto questo aspetto, la globalizzazione non ha unificato né pacificato, ma è divenuta una delle chiavi di lettura del nuovo grande squilibrio mondiale: il sud (quello emergente) che risparmia troppo e produce molto, mentre il nord che non produce più abbastanza e spende troppo, addossando tutti i mali della deriva agli enti pubblici. I grandi debiti, pubblici e privati, non sono altro che la brutta faccia di questo processo che viene da lontano e che ci getta ora in un pantano economico, congiunturale e occupazionale che non si sa come andrà a finire.



Il progetto «Dialogo sulla parità salariale» coinvolge anche l'Unione sindacale svizzera e il SEV

La parola all'uguaglianza

In base al bilancio effettuato nel mese di ottobre 2011, sono sei le aziende che hanno concluso il progetto mentre sono dieci le aziende che l'hanno avviato. Il prossimo 14 novembre, in presenza della consigliera federale Simonetta Sommaruga, titolare del Dipartimento di giustizia, si cercherà di dare nuovo slancio a un dialogo, per ora, deludente.

Sì, perché quando si parla di parità salariale tra donne e uomini, è piuttosto il dialogo tra sordi ad essere particolarmente diffuso. Una situazione ampiamente insoddisfacciente che non garba affatto alle donne, che lo scorso 14 giugno – in occasione dei vent'anni del primo sciopero nazionale delle donne – hanno rivendicato una reale parità. Basta parole e promesse, ma fatti concreti. È quanto chiede anche l'Unione sindacale svizzera partner del progetto (cfr. box) che desidera contribuire a dare un nuovo impulso al progetto, a cui purtroppo poche aziende si interessano.

L'impegno del SEV

All'interno delle federazioni dell'Unione sindacale svizzera (USS), su sedici aziende che hanno aderito al Dialogo, la metà di esse ha concluso una convenzione con un sindacato membro dell'USS:

SEV, UNIA, Syndicom, SSM, Associazione degli impiegati di banca. Per quanto riguarda il SEV, da segnalare l'adesione delle FFS. Le ferrovie retiche hanno preso una decisione di principio favorevole al progetto, ma si riservano di aderirvi dopo i negoziati del nuovo contratto collettivo di lavoro e dopo l'introduzione del nuovo sistema salariale. Anche le BLS sono state invitate per lettera a compiere il passo, ma per ora nessun segnale. Il SEV è determinato a prendere contatto con altre realtà aziendali nelle altre regioni linguistiche, in Ticino e a Ginevra (per la Romandia).

Preoccupante sordità

Per quanto riguarda il Sindacato svizzero dei mass media (SSM), l'intenzione è di coinvolgere la SSR, mentre la VPOD ha preso o prenderà contatto con diverse aziende sovvenzionate nei cantoni Zurigo, Grigioni, Berna e Basilea Città. Nel mese di novembre il progetto sarà presentato al personale del Kunsthaus di Zurigo. Difficoltà per Syndicom e UNIA. Il primo ha chiesto a Viscom (l'organizzazione mantello per la comunicazione visiva) di sollecitare i propri membri ad aderire al progetto. Il colosso Ringier, per esempio, ha declinato l'invito. Mentre l'industria grafica è totalmente sorda.

UNIA tenterà una nuova offensiva nell'industria alimentare e orologiera, come pure nel settore terziario. Silenzio nel commercio al dettaglio e nella grande distribu-

zione. Sul fronte bancario, l'orizzonte non è più chiaro. A parte la Banca cantonale di Berna, che sta seriamente valutando una possibile adesione al progetto, le altre banche sono contro.

Il quadro generale è a dir poco desolante. È vero che tra il mese di gennaio del 2010 e il mese di aprile 2011, si è manifestato qualche timido segnale. Ma la realtà che pesa è una sola: la propensione delle aziende a controllare i salari dall'angolazione della disuguaglianza nel quadro del partenariato sociale, è piuttosto debole.

Non far finta di non sentire

La discriminazione salariale è una violazione della legge: questo è il messaggio che farà passare il prossimo 14 novembre l'USS davanti alla ministra della giustizia Simonetta Sommaruga. Se la via del «Dialogo» non porterà frutti, allora occorrerà inasprire la legge e attribuire alle autorità competenze di inchiesta, mediazione ed esecuzione sulla base di precisi rapporti salariali da parte delle aziende. «Le associazioni padronali – lamenta l'USS – si impegnano in modo troppo poco vincolante rispetto ai propri associati, che non si sentono nell'obbligo di controllare i salari.» Se la tattica del sordo dovesse continuare, allora occorre rendere visibili quelle aziende che continuano a violare la legge sulle spalle delle donne. La parità è un diritto per cui le donne, e non solo loro, continueranno a lottare.



L'OBIETTIVO DEL PROGETTO

La valutazione della Legge federale sulla parità tra i sessi (LPar) ha evidenziato che le misure finora adottate sono insufficienti per adempiere il mandato costituzionale «salario uguale per un lavoro di uguale valore». Per risolvere questa situazione diverse associazioni mantello dei datori di lavoro e dei lavoratori e delle lavoratrici, l'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo, l'Ufficio federale di giustizia e la Segreteria di Stato dell'economia (seco) hanno avviato un dialogo sulla parità salariale. Il «Dialogo sulla parità salariale» è un progetto efficace basato sull'adesione volontaria e sulla collaborazione. La partecipazione è aperta a tutte le imprese svizzere. Verificate anche voi se la vostra azienda versa salari uguali a uomini e donne! Il principio

secondo cui uomini e donne percepiscono un salario uguale per un lavoro di pari valore sembra scontato, tanto più che la Costituzione federale e la legge sulla parità dei sessi obbligano i datori di lavoro a rispettarlo. Eppure, ancora oggi sono numerose le donne che subiscono disparità salariali. Di norma, tali discriminazioni non sono intenzionali, ma piuttosto dovute al fatto che le imprese interessate non hanno mai messo a confronto i salari versati a uomini e donne. La partecipazione al progetto è facoltativa ed è aperta a tutte le aziende private, unità delle amministrazioni pubbliche e istituzioni di diritto pubblico svizzere. L'obiettivo è di eliminare le eventuali disparità riscontrate entro quattro anni.

La Commissione della sicurezza sociale e della salute del Consiglio nazionale ha percorso una nuova tappa sulla strada dello smantellamento dello Stato sociale, approvando lo scorso 14 ottobre un' iniziativa parlamentare tesa a fissare l'età del pensionamento delle donne a 65 anni. Senza prevedere la minima compensazione per chi, con redditi medi o modesti, volesse andare in pensione anticipatamente. Spetta ora all'analoga commissione del Consiglio degli Stati il compi-

L'aumento dell'età pensionabile delle donne è uno dei segnali

AVS, attacchi programmati

to di elaborare un progetto, che verosimilmente potrebbe essere già pronto nel 2012 per essere messo in consultazione. Ma la commissione potrebbe decidere di inserire l'iniziativa nella 12a revisione dell'AVS. Comunque, vada, osserva giustamente l'Unione sindacale svizzera, il dossier è

e rimane esplosivo. L'innalzamento dell'età pensionabile delle donne è semplicemente inaccettabile, tanto più se non prevede neppure alcuna compensazione.

Presentata, in fondo, come una misura di uguaglianza tra i sessi – argomento che seduce, a torto, anche a sini-

stra – l'innalzamento dell'età della pensione non è una questione di parità, ma di smantellamento sociale. L'aumento dell'età significa, per cominciare, una riduzione delle rendite: le donne dovrebbero lavorare e dunque pagare i contributi AVS un anno supplementare, ma ri-

ceverebbero la rendita solo dall'anno successivo, quindi perderebbero un anno. Forse agli autori del progetto, varrebbe la pena rinfrescare la memoria: l'età differenziata della pensione è stata introdotta nel 1950 in segno di riconoscimento del sovraccarico di lavoro delle donne. Ricordate, il lavoro non remunerato? Su quali spalle pesa? Le donne, che garantiscono con questo impegno funzioni e servizi per tutta la comunità.

Il SEV invita a firmare un'iniziativa cantonale presentata in Ticino

Basta con il dumping salariale

A metà ottobre è stata presentata un'iniziativa cantonale per combattere la piaga del dumping salariale in Ticino. Ne abbiamo discusso con due promotori, Raoul Ghisetta, segretario cantonale VPOD, e Matteo Pronzini, granconsigliere e segretario di UNIA.

contatto.sev: È possibile combattere fenomeni come il dumping salariale?

Matteo Pronzini: Bisogna avere gli strumenti giusti, che la legislazione attuale non fornisce. Siamo convinti di aver individuato tre punti cruciali che abbiamo ripreso nella nostra iniziativa.

Raoul Ghisetta: La lotta contro il dumping dipende anche dalla sensibilità dell'opinione pubblica e dei datori di lavoro. Anche da questi punti di vista, l'iniziativa svolge un ruolo molto importante.

Potete riassumere il contenuto dell'iniziativa?

RG: Essa verte su tre punti fondamentali:

- un potenziamento dell'ispettorato cantonale del lavoro (ICL) grazie all'assunzione di un ispettore ogni 5000 persone attive

sul mercato del lavoro cantonale, per intensificare i controlli;

- l'obbligo per i datori di lavoro di notificare tutti i contratti di lavoro, indicandone i dati fondamentali (tipo, funzione, retribuzione ecc.). Ciò permetterà di svolgere un primo controllo e di pubblicare una statistica aggiornata della situazione salariale nel nostro cantone, fornendo così indicazioni fondamentali sul mercato del lavoro e sulla sua evoluzione;
- l'ICL dovrà anche istituire presso ogni azienda dei delegati al controllo delle condizioni salariali e di lavoro, eletti tra il personale in ragione di 1 delegato ogni 50 dipendenti. Questi delegati sarebbero considerati collaboratori dell'ICL, beneficiando quindi di uno statuto particolare, liberati dal lavoro per svolgere la loro attività e retribuiti dall'ICL sulla base di rapporti mensili.

L'iniziativa si concentra quindi sulle funzioni di controllo ...

MP: Non solo. La figura del delegato assume un'importanza particolare anche a livello di prevenzione, dato che la loro presenza capillare in seno alle aziende permetterà di percepire potenziali abusi. D'altra parte, è

innegabile che dobbiamo rafforzare il controllo.

ta dal 7 al 14%. Si tratta di fenomeni da arginare e



L'iniziativa chiede anche maggiori controlli sui posti di lavoro.

Gli esempi venuti a galla negli ultimi tempi lo dimostrano e questa esigenza è ormai sentita a tutti i livelli, per contenere gli effetti degli accordi bilaterali. Tutta l'impalcatura dell'iniziativa permetterà di oggettivare anche sensazioni di degrado che tutti percepiscono, ma che pochi riescono a definire compiutamente. Nell'edilizia, dove questi strumenti esistono, abbiamo constatato che la quota del personale meno qualificato, i «manovali», è passa-

combattere, ma per farlo devono essere circostanziati e precisati.

L'Unione sindacale sta raccogliendo le firme per instaurare un salario minimo di 4000 franchi al mese.

RG: le due iniziative si integrano perfettamente. Anche potenziato, l'ICL può verificare solo il rispetto delle basi legali esistenti e sanzionare eventuali infrazioni. Laddove la base legale non esiste, ha però le mani legate. La creazione di un

salario minimo legale permetterebbe di essere molto più incisivi nella lotta contro il dumping.

Che riscontro avete con questa iniziativa?

MP: Le persone che contattiamo la firmano molto volentieri, confermandoci che si tratta di un tema molto sentito. Il problema viene semmai dai tempi molto stretti previsti per la raccolta di 7000 firme a livello cantonale e la decisione di introdurre il voto per corrispondenza alle recenti elezioni federali non ci ha certo aiutato, dato che è mancato l'afflusso di persone ai seggi. Siamo però fiduciosi.

Pietro Gianolli

FIRMATE SUBITO

Il SEV sostiene l'iniziativa «Basta con il dumping salariale in Ticino!» e invita quindi tutti a firmare e far firmare il modulo inserito tra le pagine 8 e 9 e rispedirlo al più presto, ma in ogni caso entro il 25 novembre al seguente indirizzo: Comitato iniziativa popolare «Basta con il dumping salariale in Ticino!», Casella postale 2320, 6501 Bellinzona.

Sinistra e sindacati concordano: il segnale politico deve essere forte

Salario minimo, ultimi mesi per firmare

A fine ottobre le firme registrate erano 116 mila, di cui oltre 80 mila vidimate. L'obiettivo dell'Unione sindacale svizzera (USS) è di raccogliere ancora 10 mila firme entro la metà di dicembre, per avere il tempo necessario per le necessarie verifiche. L'USS intende consegnare le oltre 100 firme entro la fine del mese di gennaio 2012. Ma la data esatta sarà decisa verso la fine dell'anno, dopo

aver verificato con le rispettive federazioni agende e disponibilità di tempo. Da qui alla fine dell'anno in tutta la Svizzera si terranno altre giornate di mobilitazione (il segretario SEV di Bellinzona ha organizzato una giornata di raccolta firme a Bellinzona, proprio oggi, 10 novembre, giorno di consegna del giornale). Giornate che sono anche l'occasione per un lavoro politico di prossimità,

specialmente in quelle regioni dove la destra ha guadagnato terreno in occasione delle ultime elezioni nazionali. Sul nostro sito si possono scaricare i moduli per firmare l'iniziativa; presso il segretario SEV sono disponibili anche le cartoline.

Tematizzare nuovamente il salario minimo significa riportare di attualità anche i problemi dei bassi salari, la pressione verso il basso dei

salari (dumping salariale) e le realtà degli abusi che fanno gridare vendetta al cielo. Purtroppo i casi più eclatanti si verificano proprio nei cantoni di frontiera, come il Ticino particolarmente esposto allo sfruttamento e a condizioni salariali vergognose. Situazione che in Ticino si vuole combattere con l'iniziativa popolare cantonale «Basta con il dumping salariale in Ticino» (cfr art. sopra).

L'opinione pubblica deve rendersi conto che un po' ovunque ci sono realtà lavorative che si contraddistinguono per la negazione dei diritti di lavoratori e lavoratrici. Oggi come oggi non è più possibile pensare al proprio orticello e non guardare oltre gli steccati.

red



»Su numerosi temi cerchiamo un'intesa con le FFS e altre imprese di trasporto, dato che vi sono diversi interessi in comune, eccezion fatta naturalmente per le trattative sui CCL.«

Daniela Lehmann, coordinatrice politica del SEV

La coordinatrice della politica dei trasporti SEV ci illustra la sua attività

«La rete del SEV è ottima»

Da oltre un anno e mezzo, Daniela Lehmann si occupa della politica dei trasporti per il SEV, redigendo prese di posizione, svolgendo attività di lobby presso parlamentari, curando i contatti con alleati e autorità. Non ha però molti contatti diretti con i membri del SEV, per cui le abbiamo fatto questa intervista.

contatto.sev: Hai appena organizzato l'azione con un manifesto esposto nell'atrio della stazione di Berna (cfr. pag. 2) Di cosa si trattava?

Daniela Lehmann: Volevamo partecipare alla giornata d'azione della federazione europea del personale dei trasporti (ETF) contro la separazione completa tra infrastruttura e trasporto delle ferrovie proposta dalla commissione dell'UE. Abbiamo rivolto un invito ai

membri della sottocommissione trasporti di venire in Svizzera ad esaminare il nostro sistema integrato, prima di decidere di smantellare quello europeo. Il nostro paese dispone di trasporti pubblici eccellenti, di cui può andare giustamente fiera.

Ma perché un'azione con uno striscione?

In queste azioni, bisogna riuscire a catturare l'attenzione visiva. Uno striscione non è evidentemente nulla di rivoluzionario, ma è un mezzo molto semplice per trasmettere il nostro messaggio.

Durante la tua attività al SEV, hai già organizzato anche altri eventi?

Al congresso del SEV mi sono per esempio occupata del collegamento dal vivo con la manifestazione dell'ETF che si svolgeva in contemporanea a Bruxelles. Ho poi collaborato con l'ATA e la CITRAP (comunità d'interesse per i trasporti pubblici) e l'associazione degli utenti dei trasporti pubblici alla cerimonia di consegna delle 34 000 firme della petizione contro le misure di risparmio nel trasporto regionale, che tre mesi dopo sono state accantonate dal Consiglio federale. Nel settembre 2010, sempre assieme all'ATA e ad altre organizzazioni alleate, abbiamo consegnato l'iniziativa popolare per i trasporti pubblici, corredata da oltre 140 000 firme. L'iniziativa chiede di ridurre alla metà la quota de-

gli introiti dei dazi sugli oli minerali destinati alla realizzazione di strade, invece del tre quarti attuale, aumentando di riflesso da un quarto alla metà la quota riservata alle ferrovie. Questa iniziativa ha poi indotto il Consiglio federale a presentare il controprogetto indiretto «Finanziamento ed ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria» (FAIF), posto in consultazione lo scorso mese di marzo. Il SEV vi ha partecipato, investendo molto tempo ed energie per proporre alcune soluzioni.

Ma vale la pena di impegnarsi così tanto nelle procedure di consultazione?

È vero che la risposta del SEV è solo una fra le tante. Si tratta però di un progetto fondamentale per il futuro dei trasporti pubblici e quindi l'impegno è senz'altro giustificato, tanto più che permette di chiarire le posizioni al nostro interno. Il nostro team di politica dei trasporti, composto dalla presidenza, dall'addetto stampa, dal nostro rappresentante nel CdA FFS, dalla consigliera nazionale Edith Graf-Litscher e dalla sottoscritta ha elaborato un progetto che è poi stato sottoposto alla direzione del SEV, alla riunione dei segretari e infine al comitato SEV. Si è quindi trattato di un processo lungo ma che ha permesso di consolidare le nostre opinioni e di prepararci al meglio per presentarle ai parlamentari la prossima primavera, quando saranno chiamati a esaminare il progetto FAIF.

Non era la prima posizione che hai elaborato per il SEV.

No, ho esaminato anche gli obiettivi strategici delle FFS e l'organizzazione della polizia ferroviaria nell'ambito della riforma 2.2 delle ferrovie. Ci siamo inoltre preparati scrupolosamente in vista dell'hearing condotto da un gruppo di esperti del DATEC lo scorso mese di settembre per esaminare in particolare la questione della separazione tra infrastruttura ed esercizio.

Quali temi intravedi in futuro?

Ci sarà senz'altro quello del trasporto merci interno. La commissione trasporti e telecomunicazioni del Consiglio degli Stati dell'ottobre 2010 ha richiesto al Consiglio federale di presentare un progetto per la sua promozione da parte della Confederazione. La mozione è stata accolta da entrambe le camere, ma non è ancora chiaro se vi sarà una consultazione in merito.

Ci potresti spiegare come si svolge l'attività di lobby presso i parlamentari?

Posso prendere l'esempio del messaggio sul risanamento della cassa pensioni, per il quale, considerata la sua im-

portanza, ci siamo impegnati a fondo. La commissione finanze del Consiglio degli Stati ci ha invitati ad un hearing, risparmiandoci di contattare personalmente i suoi membri. Abbiamo poi inviato ad ogni senatore un opuscolo, organizzando un incontro con una nostra delegazione di tre persone (un segretario SEV, un assicurato attivo e uno pensionato). Nel dicembre 2010, il Consiglio degli Stati ha quindi approvato con 40 voti a favore e un'astensione l'importo di 1,148 miliardi di franchi. Abbiamo poi chiarito alcuni punti del nostro opuscolo, prima di inviarlo a tutti i consiglieri nazionali. Abbiamo in seguito concentrato i nostri contatti con gli esponenti dei partiti di centro, dando per acquisito il sostegno del fronte rosso-verde e ritenendo una perdita di tempo contattare l'ala dura dell'UDC. Il Nazionale ha poi finito per approvare il contributo a larga maggioranza nel marzo del 2011.

Quali sono i nostri principali alleati nell'attività di lobby?

In genere, possiamo fidarci del PS e dei Verdi, sempre molto vicini alle posizioni del SEV, come ha dimostrato anche il rating del SEV pubblicato poche settimane fa. Su numerosi temi cerchiamo un'intesa con le FFS e altre imprese di trasporto, dato

»Per noi, avere una doppia rappresentanza in Parlamento sarà molto utile.«

che vi sono diversi interessi in comune, eccezion fatta naturalmente per le trattative sui CCL. Costituiamo poi anche altri fronti con l'ufficio federale dei trasporti, con

BIO

Daniela Lehmann (44) è cresciuta a Langenthal e ha seguito una formazione di designatrice edile, per poi studiare architettura. In seguito ha abbandonato questo settore, per lavorare per 14 anni presso l'ATA, dapprima come responsabile della sicurezza del traffico, con numerose assistenze telefoniche e poi come capoteam per le campagne. Dal 2007 al 2009 ha svolto il compito di responsabile della sede e delle campagne per l'associazione per l'amicizia tra Svizzera e Tibet. Dal giugno 2010 lavora all'80% quale coordinatrice politica al SEV e ha seguito una formazione collaterale di consulente ambientale presso il WWF e una di scenografia all'università di Zurigo. Convive con l'amico e con la figlia 17enne a Langenthal. Nel tempo libero le piace il cinema, il teatro e l'architettura.

INTERVISTA



Daniela Lehmann (a destra nella foto), ripresa il 24 agosto 2010 alla consegna della petizione contro i progetti di risparmio del Consiglio federale che minacciavano 160 linee di trasporto regionale. Con lei Bea Heim, presidente Citrap, Edwin Dutler, presidente Pro Bahn e Franziska Teuschler, presidente ATA, che hanno raggiunto Palazzo federale in autopostale, dato che 130 di queste linee riguardavano La Posta.

l'Unione dei trasporti pubblici e con le associazioni del traffico attive nei trasporti pubblici, comprese le ditte che trasportano per ferrovia. Il presidente del SEV Giorgio Tuti è vicepresidente dell'alleanza per l'iniziativa sui trasporti pubblici, mentre io rappresento il SEV nei comitati della Citrap e dell'Iniziativa delle Alpi. Abbiamo infine un alleato politico naturale nell'Unione sindacale svizzera, che funge da capofila nelle questioni di politica sociale. Il SEV ha quindi relazioni molto sviluppate nella politica dei trasporti ed è riconosciuto per la sua competenza.

Sinora il SEV era rappresentato in Parlamento dalla sua segretaria sindacale Edith Graf-Litscher. Adesso è stato eletto anche il segretario SEV Philipp Hadorn. Come valuti questo risultato?

Molto bene. Per noi, avere una doppia rappresentanza

sarà molto utile. Inoltre, Edith Graf-Litscher fa anche parte della commissione trasporti e telecomunicazioni del Consiglio nazionale.

In Parlamento vi sono però anche molti nuovi arrivi. Durante la prossima sessione ti aspetta quindi una serie di manifestazioni di incontro, oppure preferisci presentarti nei corridoi di palazzo?

In genere, noi contattiamo i parlamentari quando abbiamo richieste concrete da sottoporre. Dopo le elezioni, abbiamo inviato una lettera per presentarci e presentare la nostra attività. Già nel corso della prossima sessione, il Consiglio nazionale sarà chiamato a discutere la riforma 2.2 delle ferrovie, che ci darà lo spunto per incontrarli personalmente. In quella primavera, continueremo poi con FAIF e in seguito organizzeremo il nostro ormai

tradizionale incontro con i parlamentari SEV.

Ti occupi di politica dei trasporti anche a livello europeo e cantonale?

Devo naturalmente seguire anche cosa succede a questi livelli, ma mi concentro prevalentemente sulla politica federale.

In maggio hai concluso anche una formazione quale scenografa. In che misura può servirti anche al SEV?

Le origini della scenografia risalgono alla preparazione dei palchi dei teatri. Oggi invece copre un campo molto più vasto, che spazia dalla messa in scena di in-

terventi alla loro collocazione in diversi spazi. Il mio lavoro di diploma ha analizzato le possibilità di organizzare un'azione, una manifestazione o un evento politico in modo da essere ripreso dai media. Nozioni che possono senz'altro servire anche alla mia attività presso il SEV.

Prima di arrivare al SEV, hai svolto attività politiche presso l'ATA e l'associazione per l'amicizia tra Svizzera e Tibet. Che differenze hai trovato tra le tre organizzazioni?

Tra le tre, il SEV viene considerato in misura maggiore come un'associazione specializzata e di conseguenza invitato più spesso a degli hearing. L'ATA deve invece

popolare, se vuole cambiare qualcosa.

Ci puoi dare un esempio di azioni che hai ripreso dai tuoi precedenti impieghi per utilizzarli presso il SEV?

In vista dei giochi olimpici organizzati in Cina, l'associazione Svizzera-Tibet ha rinunciato a fare appelli in favore di un boicott, in quanto questi avrebbero avuto un seguito scarso. Ha invece optato per la presentazione di una squadra di atleti presso il comitato olimpico, che ha beneficiato di molta attenzione, con tanto di interviste nei giornali sportivi. Si tratta di un approccio in positivo che il SEV ha adesso ripreso nei confronti dell'UE, invitandone i rappresentanti a visitare il nostro sistema di ferrovie integrate, del quale siamo giustamente fieri.

Markus Fischer

“Il SEV viene considerato in misura maggiore come un'associazione specializzata e di conseguenza invitato più spesso a hearing.”

far ricorso più spesso allo strumento dell'iniziativa

”Secondo la federazione europea del personale dei trasporti (ETF), quanto proposto dalla commissione va ben al di là di una semplice revisione delle direttive vigenti, per assumere la portata di un vero e proprio quarto pacchetto ferroviario.“

Presa di posizione dell'ETF del 17 novembre 2010.

L'UE vuole rafforzare la ferrovia nei confronti della strada, ma rischia di usare modi sbagliati

Una riforma eccessiva

Le istanze dell'Unione europea stanno riflettendo ad una revisione del primo pacchetto ferroviario per chiarire le basi legali, migliorare il funzionamento dei meccanismi di mercato nel settore ferroviario e renderlo così più competitivo nei confronti di quello stradale. Le proposte sono però molto più radicali e prevedono, oltre a una separazione completa tra aziende di trasporto e infrastruttura, anche una loro separazione da diversi servizi di carattere ferroviario e la liberalizzazione del traffico viaggiatori interno, che smantellerebbero il sistema ferroviario integrale.

La commissione europea intende rielaborare le tre direttive del primo pacchetto ferroviario, raggruppandole in una sola nuova direttiva. Essa ritiene che gli scopi del primo pacchetto di fermare il declino delle ferrovie in Europa e di rilanciarne l'attrattiva nei confronti degli altri vettori meno rispettosi dell'ambiente, come la strada e l'aviazione, siano stati raggiunti solo in modo molto parziale.

Nella sua proposta di direttiva COM (2010) 475 del 17 settembre 2010, la commissione indica: «Grazie alla maggiore efficienza energetica del trasporto ferroviario (soprattutto in confronto a quello stradale), uno spostamento della quota modale dal trasporto su strada a quello per ferrovia consentirà di ridurre le emissioni di CO2 e gli altri agenti inquinanti.» La quota dei trasporti per ferrovia è però rimasta stagnante e le imprese ferroviarie

non hanno saputo mantenere il passo degli altri vettori, risultando poco interessanti per nuovi investimenti. Secondo la commissione, questa situazione ha tre cause principali:

- Il livello di investimento nello sviluppo e nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria rimane insufficiente in gran parte degli stati membri. In molti casi la qualità dell'infrastruttura continua a peggiorare. L'insufficienza di

investimenti a livello nazionale è in parte dovuta all'assenza di piani chiari di investimento e di strategie a lungo termine.

- La concorrenza fra imprese ferroviarie è limitata da diversi fattori: le nuove imprese vengono discriminate nell'accesso all'infrastruttura (per esempio nell'attribuzione delle tracce e nella struttura dei prezzi di queste) e ad altre prestazioni spesso erogate dalle imprese «storiche», (smistamento, terminali merci, impianti di manutenzione, erogazione di corrente di trazione ecc.). La commissione critica anche la scarsa trasparenza delle condizioni di mercato e il cattivo funzionamento dei meccanismi istituzionali.
- Le difficoltà degli organismi di regolamentazione nell'espletare i loro compiti, dovute in vari casi all'insuf-

ficiente indipendenza dai gestori dell'infrastruttura dall'impresa ferroviaria storica o dal ministero titolare dei diritti di proprietà sull'operatore storico. Spesso vi sono anche difficoltà dovute a mancanza di personale qualificato e di altre risorse.

La commissione attribuisce queste situazioni all'applicazione errata o incompleta delle direttive del primo pacchetto e ha intrapreso passi contro alcuni stati per infrazioni ai contratti, in modo da ristabilire il rispetto delle direttive.

Proposte della commissione UE

La commissione ravvisa però nell'attuale quadro legale anche carenze e lacune da colmare e ambiguità da chiarire e ha quindi presentato le seguenti proposte:

- Gli stati membri dovranno

I TRE PACCHETTI FERROVIARI DELL'UNIONE EUROPEA

I primi due pacchetti ferroviari dell'Unione europea comprendono direttive che stabiliscono requisiti tecnici e organizzativi per una circolazione continua, transfrontaliera e sicura dei treni sull'intera rete ferroviaria europea. **Nel 2001** il Parlamento europeo e il Consiglio dei ministri dell'Unione europea (EU) ha approvato il **primo pacchetto ferroviario**, composto da tre direttive. Definisce uno spazio ferroviario europeo unico per il traffico merci e prevede dal marzo 2003 modalità non discriminatorie di accesso alla rete ferroviaria per tutti gli Stati membri. Prevede la separazione tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, la regolamentazione d'accesso all'infrastruttura, l'allocatione della capacità, le tariffe per l'uso dell'infrastruttura; i certificati di sicurezza e le licenze ferroviarie. Scopo di questa li-

beralizzazione: il rafforzamento della concorrenza tra servizi per essere più competitivi con la strada e risparmiare l'ambiente. **Nel 2004** è stato approvato il **secondo pacchetto ferroviario** che riguarda l'interoperabilità, la sicurezza e lo sviluppo del settore ferroviario europeo, nonché l'istituzione di un'Agenzia ferroviaria europea, situata a Valenciennes, in Francia. Mira a portare nel gennaio 2007 la completa liberalizzazione del trasporto merci nell'Unione europea, ma il principio di non discriminazione non è ancora stato applicato in tutti i paesi. Il **terzo pacchetto** ferroviario, approvato **nel 2007**, porta cambiamenti in tre diversi settori. A partire dall'inizio del 2010 ha luogo una prima apertura del mercato nel traffico viaggiatori ferroviario internazionale: alle imprese è consentito effettuare trasporti

transfrontalieri, ma non interni a un Paese estero (divieto di cabotaggio). Si introducono determinati diritti per i viaggiatori e si migliorano altri: le imprese di trasporto avranno degli obblighi nei confronti di passeggeri e bagagli come pure in caso di ritardi e nell'assistenza alle persone con mobilità ridotta. A livello europeo è introdotta una licenza unitaria per i macchinisti, che quindi non dovranno più essere sostituiti alle frontiere. Secondo l'accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera è tenuta a esaminare la legislazione dell'UE e a recepirla sul lungo termine. Diversamente da quanto accaduto con i due primi pacchetti ferroviari dell'UE, la Svizzera non si è tuttavia ancora pronunciata in merito al terzo pacchetto.

INFRASTRUTTURA SVIZZERA ALLALENTE DI UN GRUPPO DI ESPERTI

Nell'ottobre 2010, il capo del Dipartimento dell'ambiente, trasporti, energia e comunicazione Moritz Leuenberger ha incaricato un gruppo di esperti guidato da Paul Blumenthal, già direttore della divisione viaggiatori delle FFS, di presentare entro il 2012 proposte per una futura organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria «che rispecchi le esigenze della Svizzera, sia eurocompatibile e costituisca un modello aziendale e di trasporto in grado di garantire l'accesso alla rete privo di discriminazioni (attribuzione delle tracce / organizzazione del trasporto e dell'infrastruttura)». Il rapporto degli esperti dovrebbe servire all'UFT per elaborare un progetto che verrebbe posto in consultazione nel 2013.

DOSSIER



Alexander Enger

L'incendio del 9 giugno scorso nella galleria del Sempione dà un esempio della complessità di determinare le responsabilità in un contesto liberalizzato.

pubblicare strategie di sviluppo del settore ferroviario a medio e lungo termine.

- Una separazione contabile, legale e organizzativa più pronunciata. Il gestore dell'infrastruttura potrà continuare a far parte di una holding, ma deve cedere la definizione delle tariffe e l'attribuzione dell'uso dell'infrastruttura. Le disposizioni dovranno rendere obbligatoria la separazione contabile fra le attività che fruiscono di un monopolio giuridico e quelle soggette a concorrenza, per evitare che fondi pubblici riservati ad attività non redditizie vadano a sovvenzionare attività commerciali, generando distorsioni della concorrenza.
- Servizi ferroviari, quali l'accesso all'approvvigionamento di carburante, ai binari di raccordo, oppure alle stazioni viaggiatori con biglietteria e informazioni, devono essere resi indipendenti dal profilo giuridico, organizzativo e decisionale dalle imprese che detengono una posizione dominante sul mercato. Se que-

sti servizi non sono utilizzati per almeno due anni consecutivi, il proprietario deve rendere pubblico che la loro gestione è data in locazione o in leasing.

- La pubblicazione delle condizioni dettagliate per l'erogazione e la retribuzione di servizi ferroviari, da pubblicare gratuitamente anche sul portale internet dell'Agenzia ferroviaria europea.
- L'accesso all'infrastruttura potrà essere riconosciuto anche ad imprese che non sono ferroviarie (sino ad ora questa possibilità era limitata a corridoi merci prioritari o a singoli stati).
- Gli organismi di regolamentazione dovranno essere resi indipendenti da qualsiasi altra autorità pubblica e riceveranno maggiori competenze, mentre i gestori dell'infrastruttura avranno obblighi di informazione più precisi ed estesi sulla loro contabilità.
- In caso di sciopero dovrà essere garantito un servizio minimo.

Il 17 settembre 2010, la commissione ha inoltre comuni-

cato di voler pubblicare entro la fine del 2012 una proposta di legge per la liberalizzazione del trasporto viaggiatori interno.

La commissione trasporti punta ad una separazione integrale dell'infrastruttura

La proposta di direttiva è attualmente all'esame delle due istanze legislative dell'UE: il parlamento europeo e il consiglio dei ministri. Il plenum del parlamento dovrebbe trattarla la settimana prossima. La sua commissione trasporti ha emesso un preavviso in cui chiede alcune modifiche, tra le quali:

- la soppressione dell'obbligo di un servizio minimo in caso di sciopero;
- i servizi ferroviari non devono essere separati dal profilo giuridico, ma devono essere ceduti in caso di loro dismissione già dopo un anno, anziché due;

Continua a pagina 10

INCENDIO AL SEMPIONE: INTRECCIO DI RESPONSABILITÀ

Il 9 giugno 2011, un incendio ha coinvolto 20 dei 15 vagoni carichi di prodotti siderurgici, di ceramica e apparecchi domestici, coperti da teloni di un treno partito da Novara Boschetto per il porto di Rostock (D) e che stava percorrendo la galleria del Sempione. Il responsabile del servizio d'inchiesta sugli incidenti SII ha poi spiegato al settimanale «Le Matin Dimanche» di poter escludere il materiale rotabile, 12 vagoni appartenenti all'AAE e immatricolati in Olanda e Germania, quale causa dell'incidente. L'inchiesta si è quindi concentrata sul telone del sesto carro, sospettato di essersi sciolto e di aver toccato la linea di contatto, prendendo fuoco. Il SII ha poi rimesso i suoi accertamenti agli inquirenti italiani, dato che l'incidente è avvenuto in territorio italiano. Sino a settimana scorsa, il SII non aveva ricevuto alcuna conclusione, che risulta di indubbio interesse, dato che i danni agli impianti ferroviari sono stati quantificati dalle FFS in 12 milioni di franchi. La gestione della galleria, anche per il troncone su suolo italiano che appartiene a RFI, compete infatti alle FFS. Vi potrebbero essere responsabilità, eventualmente parziali, del proprietario del telone, del trasportatore che ha fornito il vagone a Novara, dei gestori del Terminal, o della BLS Cargo SA che gestiva il treno. Il treno ha cambiato locomotive alla stazione di smistamento di Domodossola II, svolgendo di conseguenza solo una prova freno supplementare. Trattandosi di un treno in fiducia, esso non è più stato controllato dal punto di vista tecnico. È anche vero che il telone avrebbe comunque potuto sciogliersi in tratta. In questo caso, l'irregolarità avrebbe potuto essere individuata da un sensore di controllo del profilo e delle antenne, di cui il portale sud della galleria non è però ancora dotato. Le FFS hanno confermato che lo stesso è previsto. Attualmente, in Svizzera sono in servizio 110 dispositivi di controllo dei treni ZKE. Secondo indicazioni delle FFS, il numero di irregolarità riscontrate non ha subito alcun aumento negli ultimi anni.

Continua dalla pagina 9

- i gestori dell'infrastruttura devono disporre di strutture informatiche e di personale proprio, onde impedire lo sviluppo di sinergie con altre aziende dello stesso gruppo;
- richiesta alla commissione UE di presentare entro due anni una proposta legislativa per la creazione di un organismo di regolazione europeo;
- richiesta alla commissione UE di presentare entro fine 2012 una proposta legislativa per una suddivisione integrale tra infrastrutture e imprese di trasporto;
- richiesta di una proposta legislativa per la liberalizzazione del trasporto viaggiatori interno, già preannunciata dalla commissione UE.

Ministri UE più prudenti

Il consiglio dei ministri dell'UE, invece, non chiede alcuna proposta legislativa per la separazione tra trasporto e infrastruttura, né per liberalizzare il trasporto viaggiatori, mentre ha cancellato l'obbligo di offerta minima in caso di sciopero.

Il consiglio dovrebbe decidere sulla direttiva nel corso del prossimo mese di dicembre.

Fi

ULTERIORI SUDDIVISIONI CONTROPRODUCENTI

Suddividere ancora le ferrovie farebbe più male che bene:

- Le aziende che ancora possono sfruttare sinergie al loro interno dovrebbero incrementare le loro strutture amministrative e non potrebbero più impiegare congiuntamente personale e mezzi.
- Infrastruttura e trasporto costituiscono un tutt'uno dal punto di vista tecnico. Le interfacce necessarie per il coordinamento tra aziende separate non riescono a evitare perdite di efficienza e di qualità (per esempio nell'informazione ai clienti).
- Le ferrovie di maggior successo al mondo sono integrate. La suddivisione non ha mai portato miglioramenti, ma ha avuto spesso conseguenze negative, come ha dimostrato l'esempio inglese.
- Gli interessi globali del sistema ferroviario vengono trascurati: le imprese di trasporto merci sarebbero per esempio indotte ad acquistare carrelli a miglior mercato per i loro vagoni, a scapito di una possibile maggior usura per le rotaie, mentre i gestori dell'infrastruttura potrebbero trascurare le esigenze del trasporto per la definizione degli intervalli di manutenzione.
- I gestori delle reti, in particolari quelli privati, sono più che altro interessati dai guadagni a breve termine e sono meno disposti ad investire negli ampliamenti e nell'eliminazione delle ristrettezze se già conseguono buoni utili sulle loro linee

principali. L'infrastruttura deve quindi rimanere di proprietà dello stato, in modo che il suo sviluppo giovi a tutti gli interessati.

- Aziende separate comportano maggiori rischi per la sicurezza. Le aziende di trasporto potrebbero speculare sulla manutenzione del materiale rotabile, dato che difficilmente in caso di incidente sarà possibile applicare un nesso di causalità diretto.
- Le aziende integrate hanno maggior interesse per innovazioni che coinvolgono tutto il sistema (p. es. TGV e ICE).
- La suddivisione complicherrebbe per contro ulteriormente i trasferimenti interni del personale, magari dettati da forza maggiore (anzianità, malattia ecc.).
- L'impossibilità di pareggiare i conti tra settori in perdita e altri in utile, obbligherebbe l'ente pubblico ad assumersi l'integralità del disavanzo del trasporto viaggiatori, mentre gli utili di altri settori andrebbero agli azionisti.

In conclusione: la posizione delle ferrovie nei confronti della strada verrebbe indebolita. Il suo rafforzamento passa invece attraverso un ampliamento dell'infrastruttura e la lotta al dumping sociale nel trasporto stradale.

Fi (fonte: ETF)

È possibile suddividere infrastruttura e impianti di servizio delle ferrovie?

FFS scettiche, BLS pragmatiche

Le istanze dell'UE stanno discutendo l'opportunità di una suddivisione completa tra infrastruttura, trasporto ferroviario e dei servizi. *contatto.sev* ha chiesto anche il parere di FFS e BLS.

Le FFS hanno un atteggiamento molto critico nei confronti della suddivisione completa: «Il sistema integrato è alla base del nostro successo, che verrebbe seriamente minacciato da un cambiamento di orientamento», ci ha risposto il servizio stampa delle FFS. Una stretta collaborazione tra infrastruttura e trasporto è decisiva per far fronte ad un elevato volume di traffico, garantendo puntualità e un livello elevato di servizi. Ferrovie integrate, orario cadenzato e servizio diretto sono i fattori principali del buon funzionamento di tutto il sistema sviz-

zero di trasporti pubblici.

Sistema in pericolo

La divisione tra infrastruttura e trasporti interromperebbe utili sinergie, come dimostra l'esempio inglese degli anni '90. «Ironia della sorte, adesso nel regno unito si prendono provvedimenti in favore della reintegrazione delle imprese ferroviarie per ridurre i costi del sistema.»

Le FFS temono che il disgregamento porterebbe anche alla creazione di numerose interfacce, che ostacolerebbero i vari flussi informativi e andrebbe a scapito delle evoluzioni tecniche che la ferrovia integrata ha sempre perseguito.

Mantenere aperte diverse possibilità

Le FFS sono anche del parere che non vi debba essere solo un modello da applicare a tutte le ferrovie, che inevitabilmente trascurerebbe le differenze in fattori come i

volumi di traffico, le caratteristiche delle reti e le qualità del servizio.

Oltre a ciò, le direttive dogmatiche dell'Unione europea vengono applicate in modo molto differenziato nei vari paesi.

Le FFS sottolineano poi l'assenza di indicazioni che il sistema integrato abbia portato ad una discriminazione di altri potenziali attori sul mercato. I sondaggi presso la clientela hanno per contro confermato la loro soddisfazione nei confronti dell'infrastruttura FFS, mentre la commissione arbitrale per il trasporto ferroviario, competente per un accesso indiscriminato alla rete svizzera, non ha sinora mai dovuto ricorrere a sanzioni contro le FFS.

BLS: interventi necessari

Le BLS non condividono invece quest'ultima valutazione: una ferrovia che gestisce un'infrastruttura sulla quale circolano anche imprese fer-

rovie in concorrenza con la propria, si trova in un evidente conflitto di interessi ed ha a disposizione numerose possibilità per trarre profitto da questa situazione, per esempio influenzando sullo sviluppo della rete. Oppure girando alla propria impresa di trasporto informazioni confidenziali ricevute dalle altre in qualità di gestore dell'infrastruttura. Le BLS giudicano anche molto concreto, anche se poco oggettivabile, il pericolo di discriminazioni nell'accesso a servizi ferroviari (stazioni di smistamento, terminali ecc.).

Secondo le BLS, le perdite di sinergie derivanti da una separazione vanno verificate e soppesate attentamente.

BLS Netz AG, la società responsabile della rete, non è totalmente indipendente, ma appartiene al 33,4% alle BLS, che provvedono alla gestione dell'infrastruttura.

«Gestire le interfacce tra le imprese è uno dei fattori de-

cisivi per il trasporto pubblico, indipendentemente dalla suddivisione tra infrastruttura e trasporto. Fondamentale è invece la definizione di processi e di standard applicabili a tutte le imprese: le BLS svolgono già oggi oltre il 50% del proprio traffico regionale sulla rete FFS, senza che i clienti abbiano ad accorgersene.»

Per questo, le BLS vedrebbero di buon occhio regolamentazioni chiare e poco burocratiche per l'accesso alla rete, anche se sarebbe prematuro esprimere una valutazione su singoli provvedimenti. Hanno quindi un approccio pragmatico: «L'importante è avere per obiettivo un sistema ferroviario efficiente, innovativo e di alta qualità. Le BLS sono disposte ad una riflessione scevra da preconcetti ideologici e tabù su riforme che vadano in questa direzione.»

Fi

Colpi di diritto

Formazione – diritto o dovere?

La formazione permanente non è solo un obbligo, ma può costituire anche un diritto e giovare a lavoratrici e lavoratori.

Il mondo del lavoro cambia sempre più velocemente. Le nuove tecnologie rivoluzionano anche le condizioni di lavoro e bisogna restare aggiornati.

La posizione di lavoratrici e lavoratori sul mercato del lavoro non dipende ormai più solo dalla formazione e dall'esperienza professionale, ma anche dai passi fatti per migliorare e ampliare le proprie conoscenze. Una situazione che li pone però sotto una certa pressione, fonte di incertezze e stress. Il team di assistenza giuridica del SEV si ritrova quindi sovente confrontato con domande del tipo: «Devo veramente seguire questa formazione e per giunta assumermene i costi?»

Il lavoratore ha l'obbligo di svolgere bene il proprio lavoro. Ciò implica anche l'aggiornamento sulle tecniche di svolgimento dello stesso. Vi sono

numerose professioni in cui vige un obbligo legale di formazione permanente, certificata da esami periodici il cui mancato superamento preclude la possibilità di continuare a svolgerla (p. es. macchinisti di linea e di manovra). Altre professioni, tra le quali per esempio giuristi, ingegneri e medici, prevedono un obbligo per chi le esercita di adeguare le proprie conoscenze all'evoluzione del settore e a quella tecnologica. Ma qual è la situazione in altri campi?

Svariate possibilità di formazione

Si sarebbe tentati di pensare di non aver bisogno di ulteriori formazioni, sino a quando le proprie conoscenze risultano sufficienti per svolgere il proprio lavoro secondo lo stato attuale dell'arte. Ognuno è però responsabile per il mantenimento del proprio valore sul mercato del lavoro, soprattutto nelle professioni in cui non vige un vero e proprio obbligo di aggiornamento. Nei casi in cui la profes-

sione vede modificate le condizioni di lavoro, per esempio dall'avvento di nuove tecnologie, al datore di lavoro compete un obbligo di introdurre i propri dipendenti a queste e ai lavoratori di seguire la formazione, che non deve essere necessariamente svolta sotto forma scolastica, ma essere anche un'istruzione interna o una presentazione del produttore. Generalmente, i costi di queste formazioni devono andare a carico del datore di lavoro, in quanto necessarie per l'attività professionale. Numerose ditte regolano queste questioni in un CCL o in un regolamento sulla formazione, elaborando le basi costituite dagli art. 327a e 328 CO.

Chiarire la ripartizione delle spese

Cosa significa in concreto? In linea generale, i lavoratori che vogliono mantenere più porte aperte sul mercato del lavoro devono seguire diverse formazioni, che possono essere costituite anche da piccoli provvedi-

menti. Una partecipazione del datore di lavoro deve spesso essere negoziata e la possibilità di ottenerla è spesso direttamente proporzionale all'interesse diretto del datore di lavoro. È comunque fondamentale chiarire in anticipo le questioni inerenti: le spese, la durata della formazione e lo stipendio. Il datore di lavoro può senz'altro chiedere una formazione, se la stessa appare necessaria per l'attività lavorativa, ma deve a questo punto assumersene i costi e la struttura della formazione deve essere concordata con il personale.

La formazione permanente è un tema delicato. Il team dell'assistenza giuridica è a disposizione per i casi in cui non si riesce a giungere a un accordo con il datore di lavoro. Bisogna infatti prestare grande attenzione alla stesura di convenzioni per l'assunzione delle spese. Torneremo comunque su questo particolare argomento.

Team di assistenza giuridica SEV

Comitato centrale della sottofederazione ZPV

La riunione del comitato centrale del 23 settembre si è svolta a Schenkon e ha avuto come ospite il capo progetto «Dell'obbligo di disporre di un biglietto» Jost Diethelm, al quale i presidenti sezionali hanno rivolto diverse domande ed espresso le preoccupazioni di tutti i membri. Diethelm ha però illustrato la regolamentazione di tolleranza e dei casi eccezionali che è stata negoziata con la ZPV, permettendo di risolvere diversi dubbi. Restiamo però a vedere al momento dell'applicazione. Sabrina Tessmer, della gioventù ZPV,

ha illustrato la struttura organizzativa che prevede persone di contatto per la gioventù in diversi depositi.

Grazie ad una procedura di concorso, la sottofederazione ha potuto designare tutti i membri della conferenza CCL. Hanspeter Kropf ha lasciato il suo posto in commissione centrale a Denis Babey, per avere un rappresentante francofono in più.

Tutti i partecipanti hanno poi ricevuto il calendario delle attività dell'anno prossimo, che prevede solo tre sedute di comitato centrale. Il presidente

Andreas Menet ha quindi rivolto un appello a tutti di informare tempestivamente i distributori, onde potervi partecipare. Il calendario comprende poi anche i corsi di formazione.

Azione estiva

Dopo diverse riflessioni, la commissione centrale ha avuto l'idea di distribuire a tutti i membri della ZPV una confezione di sei bottigliette di acqua minerale con la dicitura «La ZPV ti disseta». L'azione ha posto non pochi problemi logistici ma alla fine ha potuto essere



Il sindacato vi disseta ... ma non solo!

svolta con successo, grazie all'impegno del cassiere René Furrer e di tutti i presidenti sezionali, ed ha avuto un'eco molto positiva dai membri.

La commissione sta pertanto riflettendo sulla prossima azione.

I NOSTRI MORTI

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

Branca Franco, 80 anni, San Nazzaro

Cippà Massimo, 79 anni, Gnosca

Conconi Ubaldo, 86 anni, Mezzovico

Dafond Hedy, 86 anni, Castione

De Berti Dante, 83 anni, Novazzano

Fasana Ines, 95 anni, Chiasso

Franzi Floriano, 96 anni, Castione

Galli Maria, 89 anni, Locarno

Moretti Rinaldo, 88 anni, Arbedo

Muggiasca Plinio, 90 anni, Bellinzona

Pellegrini Giovanni, 78 anni, Morbio Inferiore

Rossini Ermanno, 77 anni, Cresciano

Walker Alfonso, 94 anni, Bellinzona

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

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

SEV Versicherungen
Assurances
Assicurazioni

3.0 pilastro A

Offerta speciale

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

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

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

Informazioni allo 061 225 22 22

■ Commissione centrale RPV

Confermare la fiducia al SEV

L'11 ottobre si è svolta la nona seduta di commissione centrale, della quale vorrebbe far parte anche Fritz Zimmermann. Per le prossime tre riunioni sarà lui a stendere il verbale, mentre Oymak Abdurrahman ha deciso di rinunciare.

La commissione ha discusso il problema della permeabilità delle giacche da pioggia con il signor Degen, responsabile per gli abiti professionali,

al quale possono essere rispedite le giacche difettose. La loro sostituzione deve essere richiesta al superiore.

La commissione centrale è delusa dalla sfiducia che i colleghi hanno manifestato nei confronti del SEV a causa di Toco. La responsabilità per le attribuzioni, i declassamenti e le descrizioni dei posti di lavoro mancanti va attribuita alle FFS, che hanno curato l'introduzione del

nuovo sistema salariale senza coinvolgere il SEV.

Inoltre i collaboratori che hanno inoltrato una presa di posizione collettiva non avrebbero dovuto ricevere un richiamo, al quale non devono quindi dar seguito.

A fine settembre, l'effettivo della sottofederazione è aumentato di tre unità, raggiungendo quota 1305 soci, ossia il livello del settembre 2009.

Bruno Kirchhofer

■ Conferenza dei presidenti RPV

Un occhio di riguardo per i giovani

Il presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha aperto la conferenza dei presidenti RPV, svoltasi al Brenscino, criticando gli innumerevoli progetti in atto presso le FFS e la mole di statistiche che comportano. L'esperienza acquisita sul campo viene sempre più soppiantata da considerazioni teoriche. Non abbiamo bisogno di superiori che passano il loro tempo a calcolare quanto lavora un manovrante, dove si ferma più spesso, con quanta efficacia si muove ecc. Tutta questa isteria da risparmio ci induce a chiederci se siamo proprio solo un fattore di costo. Nel corriere FFS abbiamo letto che il direttore Perrin non esclude nuovi tagli presso la manovra, mentre sinora ci hanno sempre ripetuto che i team RCP sono piuttosto sottodotati in termini di personale. Verosimilmente, vi sono ancora «reucci», come li ha definiti il capo del personale Markus Jordi, che

temono per il loro potere e tentano di salvare il loro posto a scapito di altri. Così si rimettono in dubbio la redditività e gli effetti delle ristrutturazioni precedenti, che sono costate il posto a centinaia di colleghi, senza che si siano mai potuti dimostrare i risparmi milionari che pure ne sarebbero dovuti derivare. Vi è quindi stato uno spostamento dei costi dal basso verso l'altro, verso proprio questi reucci.

La conferenza ha poi affrontato il suo tema principale, ossia i «compiti, le esigenze e le aspettative dei presidenti sezionali». Questa carica implica compiti di fiduciario, di persona di contatto verso il SEV, le CoPe, le FFS e i membri, ma anche di visitare i membri ammalati, di partecipare alle assemblee dei delegati, i congressi, le conferenze dei presidenti, nonché di stendere rapporti di attività e annunci mortuari. Infine, di occuparsi del-

l'affissione di comunicati, di visite sul posto, di aiutare colleghi in difficoltà a diversi livelli. Il presidente sezionale dovrebbe pertanto seguire il corso per presidenti, eventualmente quello per i membri della commissione di revisione, disporre di talento organizzativo e saper accettare le critiche. La discussione ha evidenziato le difficoltà nel reperire subentranti, confermata anche dai due seggi vacanti in comitato centrale, dei tre in conferenza CCL per rappresentanti Cargo e da uno per le FFS.

Il reclutamento sta dando buoni frutti, anche grazie al concorso in vista dell'11.11.11 che ha riportato alla crescita gli effettivi della RPV. La conferenza ha poi fatto un appello alla partecipazione alla conferenza dei migranti che si terrà il 19 novembre a Olten. Iscrizioni presso il proprio presidente sezionale.

Commissione centrale RPV

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Due pesi e due misure

E venti. Per la ventesima volta l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha condannato il blocco imposto dagli Stati Uniti a Cuba. Ben 186 paesi hanno votato per l'abolizione del blocco economico, commerciale e finanziario che strangola l'isola da quasi cinquant'anni. Si sono espressi per il suo mantenimento solo in due, vale a dire Stati Uniti e Israele mentre tre altri Paesi si sono astenuti: Isole Marshal, Micronesia e Palau. Per l'esattezza va anche notato che due Paesi, Libia e Svezia, non hanno partecipato alla votazione. Centottantasei stati, vale a dire la quasi totalità di quelli rappresentati all'Assemblea generale. Una maggioranza che in questi venti anni è cresciuta di volta in volta. La prima votazione ebbe luogo nel 1992 e allora i voti di condanna del blocco furono 59, quelli contrari tre e le astensioni 71. Già allora dunque la volontà della comunità mondiale era stata chiara e inequivocabile. Ma a Washington, passano i presidenti e i segretari di stato, possono essere democratici o repubblicani, bianchi o neri, ma la politica aggressiva nei confronti di Cuba non cambia. Al di là di certe operazioni di maquillage, resta sostanzialmente la stessa.

Eppure il «bloqueo» non è una pura questione di rapporti bilaterali, fra Stati Uniti e Cuba. Esso coinvolge gli interessi di tutti i Paesi che hanno relazioni commerciali e finanziarie con Cuba. In base alla legge americana, via via inasprita, viene vietato a tutte le ditte, nord-americane o no, di esportare nell'isola castrista qualsiasi prodotto che si avvalga di manufatti d'origine statunitense o fabbricati su licenza statunitense. Le ditte, indipendentemente dalla loro sede, che infrangono questo divieto si vedono fortemente penalizzate nel loro commercio con gli Stati Uniti. Lo stesso vale al contrario, e cioè vengono colpite tutte le ditte che importano merci o si avvalgono di prodotti provenienti da Cuba.

Sul piano finanziario la musica non cambia. Cuba non può utilizzare i dollari per i pagamenti esteri e non può fruire di crediti da parte di istituzioni internazionali come il Fondo Monetario. E le banche che violano il blocco finanziario vengono multate. Non solo ma, come denunciato dall'Avana, le autorità statunitensi cercano addirittura di bloccare le donazioni delle organizzazioni internazionali, come hanno fatto recentemente con i 4 milioni di dollari offerti dal Fondo mondiale della lotta contro l'aids.

Si sa che la Casa Bianca sostiene da sempre che in questo modo cerca di combattere un regime liberticida e antidemocratico. Ma si dà il caso che, anche con Obama, lo sguardo sia sempre monocolo. Mentre al palazzo di vetro si votava su Cuba, al Congresso veniva approvato il trattato di libero commercio con la Colombia, fra l'esultanza generale per il futuro commerciale degli USA. Un fatto è certo. La Colombia è probabilmente il paese dell'America Latina dove maggiore è la violazione dei diritti umani. Per non parlare di quelli dei lavoratori, considerato che detiene il record mondiale degli omicidi di sindacalisti. Ma la Colombia è un alleato fedele, «strategico», come si vuol dire. Il resto non conta.

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Hélène Koch, Henriette Schaffter

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

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

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

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

Prossima edizione il 24 novembre. Chiusura redazionale: giovedì 17 novembre alle 10.00.

Sezione Lavori Ticino

**Assemblea straordinaria autunnale
Venerdì 11 novembre 2011, ore 18.00
Ristorante Casa del Popolo, Bellinzona**

Trattande:

1. Saluti e appello
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Relazione
 - a) del presidente
 - b) del cassiere
5. Dimissioni
6. Nomine
- 6a. Elezione della co-presidenza anno 2012
7. Situazione membri Sottofederazione Ticino Lavori 2011
- 7a. Onoreficenze 2011
8. Relazione di Manuel Avallone, vicepresidente SEV (attualità sindacale)
9. Relazione di Christian Suter, presidente centrale Bau (attualità sindacale)
10. Relazione del rappresentante sindacale segretario SEV (attualità sindacale)
11. Relazione di Daniela Lehmann, coordinatrice politica del SEV

- (Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria)
12. Eventuali e comunicazioni da parte della Cope

Seguirà un aperitivo offerto dalla sezione.

Cari colleghi, l'insoddisfazione per il nuovo CCL e il sistema Toco è molto diffusa. Adesso dobbiamo sorvegliare la corretta applicazione del nuovo sistema e limitare i danni, restando vigili e pronti alle sfide che l'azienda ci presenterà in futuro, al più tardi con il prossimo rinnovo del CCL nel 2014. Sono solo alcuni dei temi che discuteremo alla nostra assemblea dell'11 novembre, con il presidente centrale Christian Suter, per la quale ci aspettiamo una numerosa partecipazione. Venite e fate sentire la vostra voce. Tante voci insieme si sentono!

Davide Perini, cassiere

Sezione PV Vallese

**Assemblea autunnale, Briga-Glis
Giovedì 17 novembre, alle 10.30**

L'assemblea avrà luogo nella sala del Ristorante River Side, con apertura delle casse dalle ore 10.00 per il versamento del contributo di 20 franchi per il pranzo, compresi ¼ di litro di vino, acqua minerale e caffè. Per facilitarci l'organizzazione è obbligatoria comunque la pre-iscrizione presso il collega: Rudolf Luggen, CP 493, 3900 Briga.

L'assemblea avrà come ospite Ricardo Loretan, presidente centrale della sottofederazione PV, con il quale discuteremo l'eventuale creazione di due sezioni, una di lingua tedesca per l'Alto Vallese e una romanda per il Basso-Vallese, al posto dell'attuale. La traduzione è assicurata dal collega Patrick Rouvinez.

Dalla stazione di Briga si arriva a piedi al Ristorante River Side in 10 minuti dalla rue de la Gare oppure con il bus Briga-Visp, con partenza dalla stazione alle ore 9.45, arrivo a Glis Saltina alle 9.47. Comunque dei membri di comitato saranno presenti alla stazione di Briga per accompagnarvi.

Sono cordialmente invitati anche le vostre compagne e compagni e i vostri coniugi.

Vi attendiamo numerosi!

Per il comitato: Frédy Imhof

Sezione LPV Ticino

**Assemblea macchinisti Divisione Viaggiatori
Ticino: pernottamenti fuori sede?
Decidiamo insieme le nostre rivendicazioni!**

La questione dei pernottamenti fuori sede continua a far discutere. LPV Ticino e segretario SEV di Bellinzona vi invitano ad un incontro sul tema, con l'obiettivo di preparare insieme le nostre rivendicazioni.

**Lunedì 14 novembre, 20.00;
Casa del popolo di Bellinzona**

Ordine del giorno:

1. Presentazione della problematica
2. Discussione
3. Decisioni / Presa di posizione

Saranno presenti dei membri di comitato della locale sezione LPV e il segretario sindacale Angelo Stroppini.

Sezione ZPV Ticino

**Assemblea regionale Centro a Bellinzona
Giovedì 17 novembre, dalle 10.15**

La sezione ticinese della ZPV ha l'onore e il piacere di organizzare questo importante evento che ricorre a sud delle alpi circa ogni 5 anni e al quale invita tutto il personale treno.

L'assemblea si terrà **presso la sala del Consiglio Comunale di Bellinzona.**

Avremo come graditi ospiti il presidente centrale ZPV Andreas Menet, il presidente SEV Giorgio Tuti, il segretario sindacale Angelo Stroppini e il presidente della Cope PT Thomas Walther.

L'assemblea tratterà temi d'attualità e argomenti specifici quali:

- la liberalizzazione nel traffico ferroviario e il ruolo del sindacato in questo ambito;

- Alptransit 2016, rischi e opportunità per il personale;
- introduzione dell'obbligo del biglietto sui treni del traffico lunga percorrenza.

L'incontro avrà anche una componente conviviale e dopo i lavori avremo l'occasione di passare assieme alcuni momenti in allegria.

Tutta la documentazione, compreso l'ordine del giorno e la lista d'iscrizione per il pranzo sono esposti nei vari depositi del personale treno. La riuscita e il successo della giornata dipende molto anche da voi, dal vostro interesse e dalla vostra presenza!

Vi aspettiamo numerosi.

Sezione ZPV Ticino

■ Sezione VPT Lugano TPL

**Cena annuale 2011
Venerdì 18 novembre
ore 19.30 a Massagno**

La cena avrà luogo presso il Ristorante – Pizzeria ABC a Massagno (fermata bus Vicolo Vecchio) e sono invitati a prendervi parte tutti i soci delle imprese di trasporti pubblici TPL/ SNL/FLP/ARL e AMSA.

La serata sarà accompagnata dalla consueta lotteria a premi. Vi aspettiamo numerosi!

ISCRIZIONI: entro il **13 novembre** a mezzo del talloncino sottostante.

Il comitato sezionale



Partecipo alla cena della sezione VPT Lugano TPL del 18 novembre 2011

Nome

Cognome

Firma.....

Compilare e imbuicare entro il 13 novembre presso il deposito Ruggi nella casella numero 34, Bernet Peter. Oppure spedire a: Peter Bernet, casella postale 513, 6942 Savosa

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

**PRANZO DI NATALE MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2011
ORE 10.45, MERCATO COPERTO MENDRISIO**

Ritorna l'annuale appuntamento prenatalizio del Mercato coperto di Mendrisio, occasione propizia per compattare le file, ritrovare colleghi vecchi e nuovi, scambiarsi gli auguri, non solo di Natale, ma anche quelli per il Nuovo Anno. Stiamo facendo del nostro meglio per presentare ai cortesi ospiti un'accoglienza calorosa con ambiente adatto alla circostanza, sia per quanto riguarda la tavola sia e specialmente per la scelta delle pietanze. Vogliamo che sia un giorno di festa, d'incontri, d'amicizia e divertimento; perciò a rallegrare il passare delle ore avremo, non la solita pianola, ma il collega fisarmonicista Giorgio Jelmorini, supportato da un'altra «spalla» musicale. Il segretariato di Bellinzona sarà rappresentato dal redattore di «contatto.sev» Pietro Gianolli, che tratterà temi di attualità sindacale. Il ritrovo è fissato a partire dalle ore 10.45 e poco più tardi sarà servito l'aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa, ci si potrà mettere a tavola per il menù qui elencato:

Antipasto diplomatico: spuma di salmone, crevettes in salsa rosa su foglia d'insalata, involtino di prosciutto con asparagi, uova alla russa, bresaola valtellinese con caprino

Cannelloni di magro con salsa tartufata

Saltimbocca alla romana, patate al burro, verdure miste alle erbe

Semifreddo «Grand Marnier» con panna montata, caffè espresso corretto

Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di Fr. 40.– a persona.
Bevande: Merlot del Ticino da 7,5 di e acqua minerale.

Treni consigliati:

Da Airolo 9.01 – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arr. 9.53 – cambiare treno Bellinzona pt. 9.57 – Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Mezzovico 10.13 – Taverne 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Paradiso 10.31 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – Arrivo Mendrisio 10.47.

Da Locarno 9.33 – Cadenazzo 9.49 – Giubiasco arr. 9.53 cambiare treno Giubiasco pt. 10.00 – arrivo Mendrisio 10.47.

Per quanti arriveranno con mezzi propri vi sarà ampia possibilità di posteggio.

Facciamo sempre affidamento sulla vostra puntualità nell'inoltrare l'adesione al pranzo, per facilitarci l'organizzazione dell'evento.

Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente.

Annunciatevi entro mercoledì 7 dicembre utilizzando il cedolino di iscrizione sottostante da spedire al seguente recapito: Biagino Gioli, Via ai Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com.

Il comitato sezionale

**Pranzo di Natale di mercoledì 14 dicembre 2011: tagliando di iscrizione**

Nome:

Cognome:

Firma: Numero di persone che si iscrivono:

CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze, al nostro collega **Sergio Müller**, colpito negli affetti familiari per il decesso del padre Roberto. *Sezione VPT Locarno*

■ VPT Servizi ferroviari

Permanenze a Domodossola

GIOVEDÌ:

- **10 novembre (16.30–20.00)**
- **24 novembre (13.00–16.00)**

MERCOLEDÌ:

- **7 dicembre (10.00–14.00)**
- **21 dicembre (10.00–16.00)**

(Presso il «Dopolavoro ferroviario FS» bacheca e possibilità consegna/ritiro documenti in busta chiusa.) Ci scusiamo per i continui cambiamenti, dovuti a problemi organizzativi. Nel frattem-

po è stata assicurata non solo la stabilizzazione della permanenza, ma anche il suo ulteriore potenziamento. Maggiori dettagli seguiranno. Per info e appuntamenti (consigliato preannunciarsi): C. F. Noto, tel. +41 (0)79 461 05 37 o e-mail: c.f.noto@bluewin.ch, oppure: membro di Comitato Vinicio Sabetta, tel. 348 796 04 30, e-mail: vinicio.sabetta@tin.it

Sezione VPT Locarno**Cena di Natale FART/NLM
Lunedì 12 dicembre, ore 19.45, Locarno**

La cena avrà luogo presso il Ristorante Stella, Via Mantegazza 5, con inizio alle ore 20.30, preceduta alle ore 19.45 dall'aperitivo. La cena è aperta a tutti i dipendenti FART/NLM!

Menù: maccheroni salsa rosa, arrosto di vitello, patate al forno e verdura, macedonia con gelato alla vaniglia, vino rosso «Antares» Sangiovese-Mer-

lot, acqua minerale, caffè. Per gli affiliati al Sindacato SEV, la cena è offerta dalla sezione. Per i non affiliati il prezzo è di 28 franchi (invece di 43 franchi). La differenza viene offerta dalla sezione.

Iscrizioni:

entro giovedì 1° dicembre al segretario Andrea Sabetti: tel. 076 464 80 00.



Die Thurbo AG ist die innovative Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 420 Mitarbeitenden. Wir suchen per September 2012

Lokomotivführer(innen) zur Umschulung**Ihre Aufgaben**

Sie führen nach erfolgreicher Umschulung Regionalzüge mit unseren neuen, modernen Gelenktriebwagen durch die Ostschweiz.

Ihr Profil

Sie sind bereits Lokomotivführer(in) mit einem BAV-Ausweis und sind bereit, sich auf die Kategorie B umschulen zu lassen. Hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft zählen ebenso zu Ihren Stärken wie Ihre Freude und Motivation, unseren Kunden die Reise mit Thurbo zu einem Erlebnis werden zu lassen. Absolute Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein sind weitere Eigenschaften, die Sie auszeichnen.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem dynamischen Unternehmen.

Unser Kontakt

Urs Sennhauser, Oberlokomotivführer, Tel. 051 223 49 45
Nicola Natterer, Leiterin Personal, Tel. 051 223 49 82

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung (mit Kopie BAV-Ausweis),
Thurbo AG, Personalabteilung
Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

www.thurbo.ch



Chablais vodese

Luci e ombre tra Ollon e Aigle

Sébastien Zonca, membro della sezione VPT Plaine du Rhône, ci fa scoprire una passeggiata tra le linee ferroviarie dell'AOMC e dell'ASD.

Quando abbiamo chiesto a Sébastien Zonca di suggerire una passeggiata ai nostri lettori, ci ha risposto che nel Chablais c'è l'imbarazzo della scelta. Vero appassionato di ferrovie, Sébastien ci ha proposto un itinerario che collega due linee ferroviarie appartenenti ai Trasporti Pubblici di Chablais (TPC), società per la quale lavora nella manutenzione del materiale rotabile.

Si parte dalla stazione FFS di Aigle dove si deve salire sul treno dell'AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) per scendere, dopo sei minuti, a Ollon. Dalla stazione di Ollon, due opzioni: a sinistra si percorre la strada fino a Verschiez (come indicato sulla cartina), a destra si seguono i cartelli gialli dei sentieri pedestri che vi faranno attraversare il bellissimo e antico borgo di Ollon, con le fontane fiorite e le case opulenti. Percorrendo il «Sentiero della Provenza», dopo un'oretta di cammino di giunge a Verschiez.

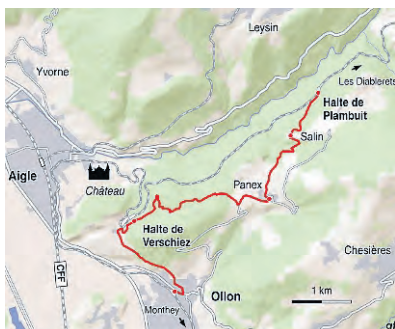
Sia attraverso il «Sentiero della Provenza» o la strada, passerete tra il magnifico vigneto di Ollon, che sovrasta la valle del Rodano.

Un tocco di Provenza

Se il cielo è sereno, vi potrete godere una splendida vista sulle Alpi vallesane e le maestose Dents-du-Midi.

Verschiez è un borgo splendidamente soleggiato, con un microclima mediterraneo – molti i pini – che gli è valso la denominazione «Sentiero della Provenza». Dopo Verschiez, passerete sotto il ponte della linea della ASD (Aigle-Le Sépey-Les Diablerets). Accanto alla fermata del treno, si apre un largo sentiero pedestre che si inoltra nel bosco oscuro; dopo un'ora di cammino ecco di nuovo la luce a Panex, un piccolo villaggio di fronte alla stazione invernale di Leysin, con i suoi edifici imponenti, ex sanatori ora trasformati in scuole internazionali.

Da Panex, si imbecca la strada che porta, in un'ora di cammino, a Salin, dove vi attende di nuovo un fitto bosco. A Salin non si può non vedere un altro edificio imponente, testimone di un'



epoca caratterizzata dall'estrazione del sale. Arrivati a Salin, vi immergerete nella valle, sempre attraverso un fitto bosco, per poi raggiungere in poco meno di mezz'ora la fermata dell'ASD a Plambuit. Per questo ultimo pezzo, si raccomanda di calzare buone scarpe, poiché il sentiero è ripido. C'è un treno ogni ora per tornare a Aigle. Se dopo tre ore e mezza di cammino avrete ancora voglia di muovervi, c'è un sentiero sul lato opposto della linea dell'ASD, che vi conduce a Aigle in un'ora e un quarto. Sébastien Zonca ricorda che i TPC hanno pubblicato un opuscolo che suggerisce 56 itinerari nel Chablais, che partono e arrivano sempre a una fermata del treno o dell'autobus. L'opuscolo si può ordinare sul sito www.tpc.ch.

Alberto Cherubini

A SPROPOSITO DI...

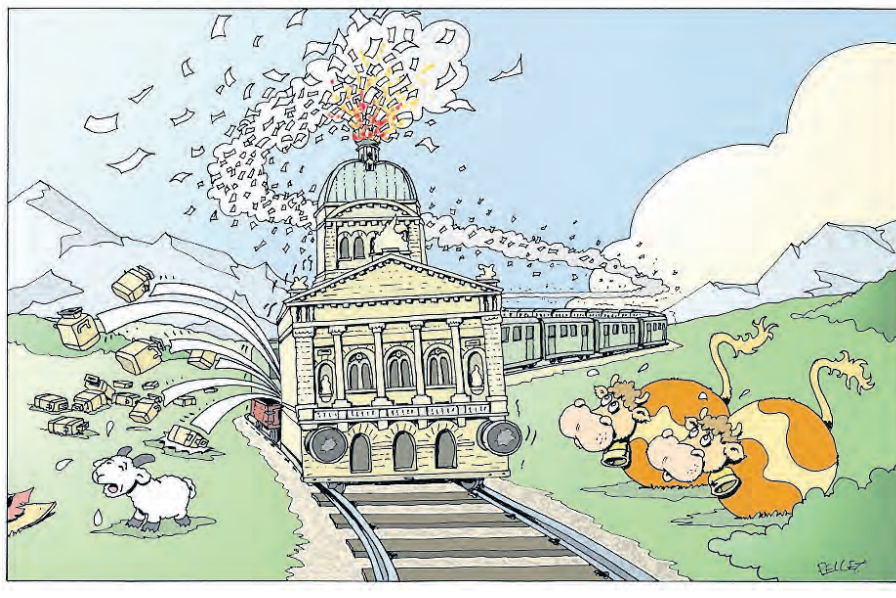
DI ROBERTO DE ROBERTIS

Leggende

Da tempo girano storie assurde, come quella dell'automobilista che, in una sera invernale, dà un passaggio a una ragazza tutta infreddolita, prestandole anche il suo maglione. Si scambiano i numeri di telefono e il giorno dopo il tipo si accorge che il maglione se l'era tenuto lei. Telefona, ma risponde sua madre che gli dice che la figlia è morta un anno prima proprio lungo quella strada. Allora va al cimitero ed effettivamente trova la tomba della ragazza ma, cosa ancora più incredibile, la foto sulla lapide la ritrae con indosso proprio il maglione che lui le aveva prestato! Un'altra, non meno inverosimile, racconta la vicenda di una donna che, avendo urgente bisogno di una toilette, entra nel primo negozio che trova: un negozio di pompe funebri. Usufruisce del gabinetto e, mentre sta per uscire, scorge in una sala attigua una bara aperta nella penombra con un morto dentro. Sentendosi in colpa per aver usato la toilette senza chiedere il permesso, entra nella camera ardente, si fa un segno della croce, recita l'«Eterno riposo», firma il registro delle partecipazioni e se va. Non molto tempo dopo una telefonata la informa che il deceduto, persona sola al mondo, aveva lasciato nel suo testamento tutto il proprio ingentissimo patrimonio a chiunque fosse andato al suo funerale, e lei era stata l'unica persona!

Ma dove nascono queste leggende? Quando si fanno ricerche serie, la maggior parte degli indizi svanisce semplicemente nel nulla. Eppure queste leggende moderne continuano a sopravvivere e, anzi, al giorno d'oggi trovano in Internet un formidabile mezzo di diffusione a livello planetario. Anche perché i milioni di persone che interagiscono quotidianamente nei «social network», come Facebook, sono sempre alla spasmodica ricerca di argomenti che possano in qualche modo attirare l'attenzione dei loro tanti «amici» virtuali. Sono storie che generalmente prima si raccontavano alle feste, durante le vacanze più goliardiche, oppure in quelle riunioni fra amici, in cui si tende solitamente a spiarle grosse per fare colpo sulla comitiva. Una delle leggende più articolate e intriganti riguarda, per esempio, l'automobilista ubriaco. Un'auto della stradale, notando il suo strano modo di guidare, lo ferma; ma prima di poter procedere a qualsiasi controllo, un incidente sulla corsia opposta richiede l'intervento urgente dei poliziotti. Nel frattempo l'automobilista ubriaco, approfittando della situazione, rimonta in auto e se la squaglia raccomandando alla moglie, qualora la polizia fosse venuta a cercarlo in casa, di spergurare che non fosse lui alla guida dell'auto e che aveva passato tutta la notte in casa con lei senza toccare neppure mezza goccia di alcol. Sennonché la mattina dopo i due poliziotti effettivamente si presentano alla sua porta. La moglie racconta loro la versione concordata; ma quelli le chiedono semplicemente di aprire il garage e... dentro ci trovano l'auto della polizia con ancora i lampeggianti accesi! Pare che non sia invece una leggenda, ma un fatto assurdo realmente accaduto, quello del prete denunciato alle autorità perché al mercato che si tiene a Intra tutti i sabati, per vendere le sue uova, aveva gridato: «Uova di Cicogna!». Una signora, prendendolo alla lettera, aveva messo a covare quelle uova dalla sua chioccia; ma ne erano usciti solo dei pulcini normali e non di cicogna! Alla fine si scoprì che Cicogna era il nome del paese del prete: si tratta di una frazione del comune di Cossogno e sta nel Parco Nazionale della Val Grande, nella provincia del Verbano Cusio Ossola.

I NUOVI SCENARI DEL DOPO ELEZIONI... SECONDO PELLET



A Maya Wirz piace cantare ed essere la prima donna non solo alla guida di un bus

«Cantare: il sogno della mia vita»

Maya Wirz lavora come autista di autobus presso l'Autobus AG Liestal (AAGL), ma avrebbe preferito essere una cantante. Il suo sogno è diventato realtà quando ha vinto il premio del programma «I migliori talenti della Svizzera», l'equivalente elvetico della trasmissione «Britain's Got Talent» che ha lanciato Susan Boyle.

Maya Wirz non era solo una bambina musicista, cantare per lei era come respirare: avrebbe dunque voluto diventare cantante. Ma i suoi genitori hanno ritenuto che prima doveva imparare un «vero mestiere». Così Maya Wirz è diventata venditrice di dischi. Non solo perché i dischi sono legati al mondo della musica, ma soprattutto perché si era presentata la possibilità di svolgere un apprendistato.

Musica in TV

Maya è di origine modesta, suo padre lavorava come autista indipendente di uno scuola-bus. Un conducente con la passione dell'opera e del teatro. Sin da piccina, Maya canta in famiglia e con la mamma e, davanti alla te-

levisione, ammira le trasmissioni di intrattenimento: cantanti come Caterina Valente e Vico Torriani sono rimasti impressi nella sua memoria.

All'età di 13 anni, un conoscente la porta per la prima volta a vedere un'operetta; un'esperienza che per Maya Wirz si rivela fondamentale. E sogna di potere un giorno salire su un palcoscenico. Ma non c'erano soldi per prendere lezioni di canto. Dopo aver lasciato il negozio di dischi, Maya comincia a lavorare come autista nell'azienda di suo padre. Investe i soldi che risparmia in corsi di canto e comincia a interpretare i suoi primi ruoli in diversi teatri musicali.

Il lavoro successivo per guadagnarsi la pagnotta la conduce presso il quotidiano Basler Zeitung (baz) dove si occupa della distribuzione dei giornali. Nel frattempo coltiva la sua passione artistica conseguendo presso il Conservatorio di Lucerna un diploma, solo parziale per la mancanza di tutta la parte teorica e di altri criteri. Alla baz ottiene la licenza di guida per i camion e dal 1995 canta come corista nel «Fantasma dell'Opera». I risparmi accumulati le permettono di conseguire la patente di autista di bus. Segue poi un brutto periodo di due anni di disoccupazione, in cui si rende conto di non aver nessuna possibilità di tentare una carriera musicale solo con le referenze del «Fantasma dell'opera». Abbandona quindi il canto e trova un lavoro come conducente di autostopista.

Il ritorno

Nel 2001 viene assunta dall'«Autobus AG Liestal». Il suo capo, Hansruedi Bieri, si rende subito conto che canta bene e le chiede di esibirsi in occasione dell'assemblea generale della società, che festeggia il giubileo dei 100 anni. Per Maya è una rivelazione: «Non avrei mai dovuto abbandonare il canto.» Riprende i corsi di canto e interpreta dei piccoli ruoli con il pianista Heinz Berger. Grazie a una collega di lavoro



Maya Wirz è stata riscoperta dal suo capo che è diventato uno dei suoi fans più affezionati. L'azienda ha ora un bus che fa propaganda al suo disco.

inglese, guarda la trasmissione «Britain's Got Talent» e Susan Boyle diventa il suo modello. In Boyle vede riflessa la sua vita e si dice: «Intraprendi qualcosa eppure non hai fortuna. Se ci fosse qualcosa del genere qui da noi, mi piacerebbe partecipare.»

Tenta quindi la fortuna presentandosi alle audizioni per la trasmissione della TV svizzera tedesca «Die größten Schweizer Talente», «I più grandi talenti della Svizzera», nella speranza di farsi notare. Vincere il concorso davanti a migliaia di telespettatori e telespettatrici diventa quindi un'autentica motivazione: «È stato il mio anno migliore», riconosce ancora oggi. Anche mesi dopo il grande momento rimane impressionata: finalmente il suo sogno è diventato realtà:

«Volevo essere in primo piano, ma in modo diverso che come conducente di autobus...» E, dopo altri spettacoli e interviste, ecco la classica ciliegina sulla torta, come ammette Maya Wirz: la grande «tourné» in veste di solista con il coro Bo Katzman. Per l'occasione prende tre mesi di congedo non pagato e oggi lavora ancora come conducente al 50%.

La gioia di cantare

Durante l'incontro con Maya Wirz, appare evidente come la gioia di cantare la illumina. Una gioia che la contagia anche sul lavoro. «Canto spesso quando guido il bus, ma solo se non c'è nessuno a bordo, poiché l'acustica non è buona.» Maya assapora ogni spettacolo, e ne desidererebbe molti altri. Importante,

nell'esercizio di questa sua passione, il pubblico. Poco importa se è numeroso, poco importa se lei deve cantare all'aria aperta o se deve cantare con un microfono, che le dà comunque più possibilità. Ciò che conta è cantare curando la voce. Il fossato che separa la musica leggera (generalmente amplificata) da quella classica (non amplificata), la disturba.

Una celebrità

Certo, la celebrità ha anche un lato gradevole, quello di essere riconosciuta dalla gente. E capita spesso, ammette Maya Wirz. «E lo desideravo.» La crescente celebrità costituisce indubbiamente un punto di rottura con la sua vita precedente. Ma nonostante ciò in Svizzera può continuare a fare tutto, poiché gli svizzeri sono discreti: «Vivo normalmente e nella vita di tutti i giorni non devo recitare.»

Intanto la TV sta già selezionando i candidati per la prossima puntata di «Talent». E Maya spera di poter continuare a cantare per tutta la vita e di conquistare sempre più ammiratori e ammiratrici. La manciata di minuti di celebrità di un passaggio in TV, per Maya è durato molto di più. Ma questo richiede molta forza e sacrifici. Maya è sempre pronta a raccogliere la sfida, con convinzione.

Al SEV grazie al suo amico

Ma perché è affiliata al SEV mentre il personale dell'azienda per cui lavora è organizzato dalla VPOD? Il suo compagno, per tredici anni conducente di tram, l'aveva reclutata invitandola a aderire al SEV. Una buona idea!

Peter Anliker/frg

BIO

Maya Wirz è nata a Basilea nel 1961 ed è cresciuta a Binningen. Vive con il suo compagno Roger Enz a Kaiseraugst. Dopo diverse esperienze professionali, lavora attualmente come conducente di autobus presso l'Autobus AG Liestal. Canta per passione e nel mese di marzo del 2011 ha vinto il primo posto partecipando alla trasmissione «I più grandi talenti svizzeri». Come solista ha accompagnato il coro Bo Katzman nella tournée «Land of Dreams».

www.bokatzman.ch