



SV

2007

2009

2011

2013

2015

2017

2019

2021

Rapporto sociale



Gentili colleghe, cari colleghi,

più o meno ogni quattro anni, il SEV é chiamato ad affrontare una delle maggiori sfide poste dalla liberalizzazione del trasporto pubblico: il rinnovo del contratto collettivo di lavoro delle FFS. È chiaro che anche gli altri contratti sono importanti, soprattutto per i diretti interessati. Tuttavia, un insuccesso nelle trattative con le FFS avrebbe ripercussioni negative su tutto il settore.

Il sostegno della base, che ci ha dato indicazioni chiare sugli argomenti, ci ha permesso di affrontare con successo queste trattative. Un successo che per noi costituisce anche un incarico a continuare in questa direzione, pur consapevoli che le difficoltà non mancheranno.

Il partenariato sociale non è mai evidente, ma deve essere conquistato ogni volta. Per noi è un impegno costante, nell'interesse di tutti i nostri membri.

Giorgio Tuti, Presidente

Indice

CCL	3
Altri CCL	5
Salari/Rendite	7
Politica sociale e dei trasporti	8
Imprese	13
Affari FFS	17
Affari ITC	18
SEV	20
SEV: ruoli e persone	22
Finanze	23
Congresso 2013: testi d'orientamento	24

Impressum

Editore

SEV – Sindacato del personale dei trasporti
Steinerstrasse 35
3006 Berna

Redazione

Peter Moor, responsabile per l'informazione SEV

Impaginazione

Jörg Matter, SEV

Foto frontespizio

Jörg Matter, SEV

Stampa

Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1,
5001 Aarau; www.mittellandzeitungsdruck.ch

Riproduzione autorizzata citando la fonte e invio di un esemplare.

Copyright

SEV – Sindacato del personale dei trasporti
Berna, maggio 2015

Il CCL ha ripreso le rivendicazioni dei nostri membri

Le trattative per il quinto CCL FFS e FFS Cargo hanno portato ad un buon risultato. Il SEV si era preparato a dovere, svolgendo per la prima volta un sondaggio presso i propri membri.

Tutti i membri del SEV che lavorano alle FFS hanno ricevuto nel giugno 2013 un questionario nel quale si chiedeva loro di esprimersi sulla soddisfazione sul lavoro, le loro aspettative nei confronti del CCL e il loro impegno nel SEV. Sono rientrati oltre 5000 questionari, permettendo di elaborare un risultato complessivo molto significativo che ha indicato nel salario l'elemento prioritario del CCL. L'altra indicazione molto chiara scaturita dal sondaggio era che il SEV doveva spingere in favore di un pensionamento anticipato.

Il questionario dava inoltre la possibilità di indicare ulteriori temi e una netta maggioranza si è espressa a favore del mantenimento delle garanzie salariali provenienti dal CCL 2011.

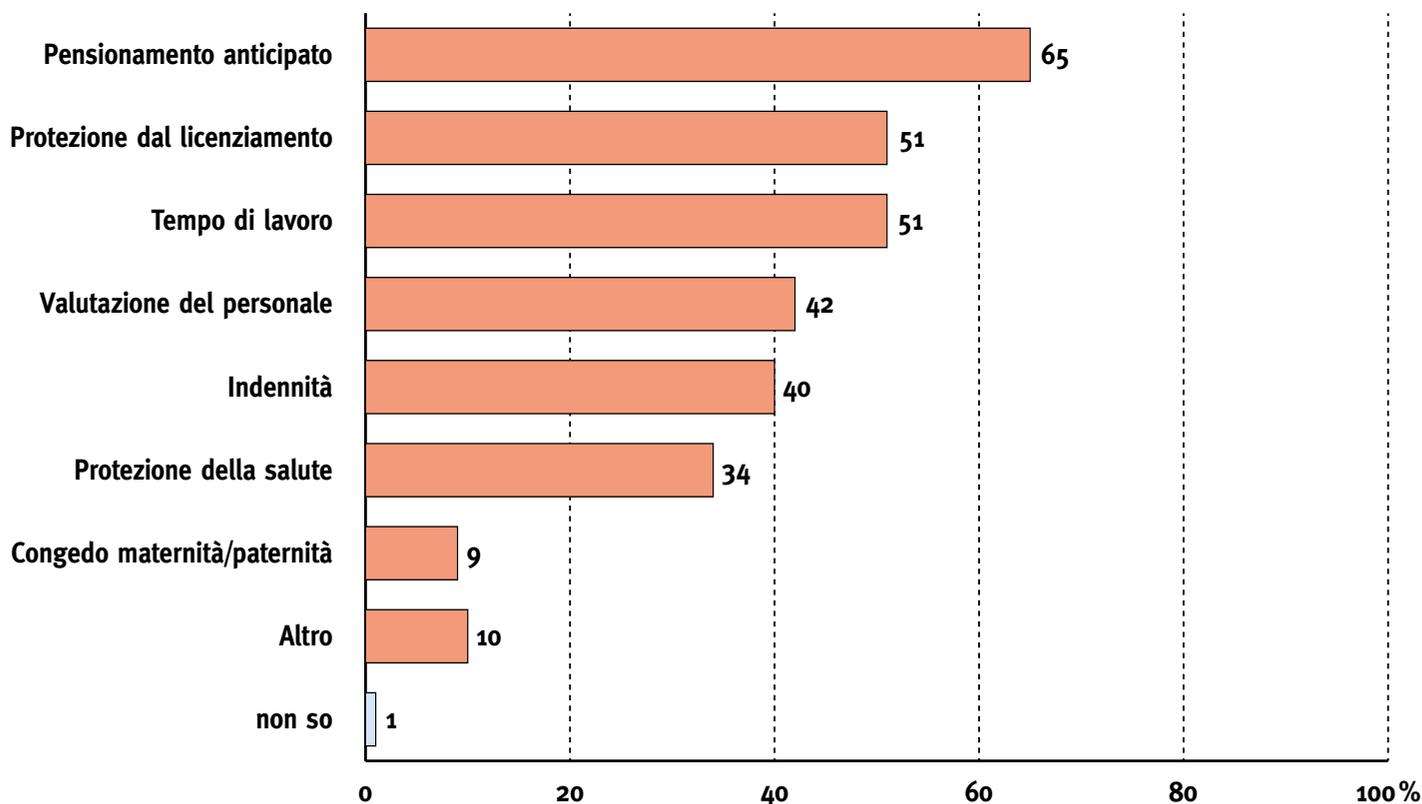
Il pacchetto di rivendicazioni, reso intricato dal fatto che le trattative di quattro anni prima si erano limitate al sistema salariale, rinviando tutti gli altri temi, è stato rivisto in funzione delle indicazioni scaturite dal sondaggio.

La delegazione alle trattative del SEV è stata guidata dal vicepresidente Manuel Avallone, che questa volta ha potuto beneficiare del sostegno del segretario sindacale Olivier Barraud, liberato a tal



fine di parte dei suoi compiti. Le trattative sono iniziate in modo piuttosto burrascoso, con un diverbio sulla comunicazione, in quanto il SEV aveva deciso di voler coinvolgere in maggior misura i propri membri nelle trattative, tramite un'informazione puntuale sui contenuti della discussione e le FFS hanno reagito, preoccupate da questi intenti.

In una prima fase, i singoli capitoli sono stati affidati a gruppi di lavoro composti da specialisti di entrambe le parti, in modo che la fase finale delle



Il sondaggio svolto presso i membri SEV impiegati alle FFS ha indicato chiare priorità per il CCL

Intervista con Manuel Avallone (contatto.sev 18/2014)

Il SEV sta intensificando gli sforzi per il reclutamento. Quali sono le novità del CCL che potrebbero dare il maggior contributo?

Il CCL è già di per sé un ottimo argomento di reclutamento, che adesso risulta rafforzato dal fatto che abbiamo potuto soddisfare le richieste principali espresse dal nostro sondaggio del 2013, ossia:

- la ripresa integrale delle garanzie del CCL 2011, compreso il riconoscimento della metà degli aumenti generalizzati di stipendio per chi beneficia della garanzia di stipendio 2011. Un punto di cui beneficiano in particolare i più anziani;
- l'aumento dei mezzi destinati all'evoluzione salariale, il cui minimo passa dallo 0,5 per cento attuale allo 0,8 per cento della massa salariale. Questa misura è invece a favore in primo luogo dei colleghi più giovani;
- tre modelli di pensionamento e uno di durata della vita lavorativa, elaborati con le FFS e che andranno a beneficio di numerose categorie professionali.

Qual è stato per te il momento più difficile in queste trattative?

Quando abbiamo dovuto fare concessioni sul contratto sociale, nel senso di permettere alle FFS di licenziare dipendenti con meno di quattro anni di lavoro a seguito di ristrutturazioni. Per noi, è una concessione molto delicata, ma abbiamo constatato che le FFS erano oggetto di una grande pres-

sione politica. D'altra parte, confidiamo che le FFS procedano ad un numero maggiore di assunzioni, dato che dispongono di un maggior margine di manovra. E chi è alle FFS da oltre quattro anni, può continuare a contare su tutte le norme di protezione del contratto sociale.

Quali sono invece le conquiste più importanti?

I modelli di pensionamento, dei quali siamo fieri e di cui possono essere fiere anche le FFS. Essi significano che bisogna amministrare con saggezza le forze lavoro negli ultimi anni di attività professionale. Nell'industria privata si constata una tendenza a «scaricare» le persone in vista del loro pensionamento, in quanto non risultano più redditizie. Le FFS invece vogliono offrire alternative che permettano di salvaguardare il proprio stato di salute, ma anche a chi lo desidera, di lavorare più a lungo a tempo ridotto, per garantire il passaggio di conoscenze.

Quali sono le caratteristiche principali del CCL 2015?

I miglioramenti dell'evoluzione salariale, la pianificazione del lavoro più flessibile ma anche maggiormente rispettosa del personale, i modelli di pensionamento, il contratto sociale e, non da ultimo, i buoni rapporti tra le parti sociali. Il 95 per cento del personale FFS e di FFS Cargo sono assoggettati al CCL, le cui disposizioni riflettono la forza data dall'elevato grado di organizzazione dei nostri membri.

Un nodo da sciogliere

Una delle conquiste principali del CCL 2015 è il diritto per i collaboratori temporanei di ricevere un impiego fisso dopo quattro anni. Sono però ben presto sorti problemi: Nel periodo tra la conclusione delle trattative e l'entrata in vigore del contratto vi sono stati numerosi collaboratori che soddisfacevano la condizione di aver lavorato per più di quattro anni come temporanei per le FFS, ma che si sono visti disdire il rapporto d'impiego. Le FFS hanno inoltre sostenuto che il periodo di transizione di due anni permettesse loro di applicare questa norma solo dal 2017. Il SEV è quindi intervenuto presso le FFS chiedendo un'applicazione coerente dell'accordo.

trattative potesse essere dedicata all'appianamento delle divergenze sui vari risultati. Sindacati e FFS si sono così trovate d'accordo sulla definizione di alcuni valori fondamentali. È poi seguita una fase, durata tre mesi e conclusasi nel settembre 2014, per perfezionarne i dettagli. Questo procedimento si è rivelato molto proficuo, in quanto ha permesso di eliminare molte divergenze di minor portata.

La conferenza CCL del SEV aveva quindi approvato già ad inizio estate a grande maggioranza questi valori fondamentali e poi approvato all'unanimità in settembre tutto il CCL. Il 9 dicembre, il CCL è quindi stato formalmente firmato. Avrà una durata di quattro anni, sino a fine 2018.

Punti in sospenso dal CCL 2011

Nel 2011 è stato introdotto il nuovo sistema salariale FFS, meglio noto con la sigla Toco. Esso ha generato oltre 3000 ricorsi, inoltrati in gran parte con il sostegno del SEV, che hanno portato ad alcuni miglioramenti puntuali delle classificazioni. Il trattamento dei ricorsi ha per lo meno permesso di migliorare la sistematica e di mettere a disposizione dei ricorrenti le basi per una classificazione chiara.

Il SEV ha portato alcuni casi sino al tribunale amministrativo federale, senza però ottenere ragione, anche perché il tribunale riconosce alle aziende un ampio margine di manovra nella fissazione degli stipendi.

Il periodo di validità del CCL non è stato sufficiente a chiarire l'applicazione della ²«decisione 25», che avrebbe dovuto determinare quali conducenti di veicoli ferroviari potessero beneficiare della curva salariale dei macchinisti. In un primo tempo, le FFS avrebbero voluto determinare questo personale in modo unilaterale, escludendo rigidamente ogni apertura. In seguito, hanno accettato di avviare trattative con i sindacati, mantenendo però fermamente la loro posizione, tanto che il SEV ha dovuto rivolgersi al tribunale arbitrale. Presieduto dall'avvocato Franz Steinegger di Altdorf, il tribunale ha ben presto constatato che manifestamente le due parti volevano ampliare il campo d'applicazione di questa curva anche ad altre categorie. In caso contrario infatti, una simile decisione non sarebbe stata giustificata. A fine 2014, la questione non era ancora chiusa.

CCL più numerosi

La lista dei CCL del SEV continua ad allungarsi. L'obiettivo di avere contratti collettivi con tutti i partner del trasporto pubblico non è ancora raggiunto, ma appare sempre più vicino.

Un evento storico è stata la firma del contratto collettivo di lavoro con l'associazione delle funivie del canton Berna. In precedenza, abbiamo covato a lungo la speranza di concludere un contratto collettivo di lavoro con tutto il settore delle funivie svizzere, ma alla fine le resistenze in numerosi cantoni si sono rivelate eccessive. Il CCL del canton Berna è accessibile anche a imprese di altre regioni e definisce in particolare il salario minimo, riprendendo i valori dell'iniziativa popolare respinta in votazione e le eccezioni nella durata del lavoro.

Un'altra pietra miliare è il nuovo contratto quadro per il canton Zurigo, elaborato in condizioni particolari, in quanto le competenze finanziarie sono demandate alla comunità tariffale (e al suo organo politico di controllo, la commissione trasporti), per cui i margini delle aziende risultano piuttosto limitati.

Nel canton Neuchâtel, la fusione di diverse aziende nella TransN ha reso necessaria l'elaborazione di un nuovo CCL, nell'ambito del quale il SEV è riuscito a riprendere le regolamentazioni migliori tra le regioni meridionali e settentrionali del cantone e ad aggiungere un'apprezzabile evoluzione salariale.

Il SEV ha dovuto operare la massima pressione possibile per indurre finalmente l'azienda di bus di Coira e dell'Engadina ad aprire trattative per un CCL e ha dovuto presentare una denuncia all'ufficio federale dei trasporti per correggere infrazioni alla legge sulla durata del lavoro. Le trattative hanno poi potuto prendere avvio anche grazie ad un cambiamento al vertice dell'azienda, per poi concludersi con successo.

Sono stati conclusi nuovi contratti collettivi di lavoro presso la Frauenfeld-Wil-Bahn e le navigazioni del lago di Bienne e di Zurigo.

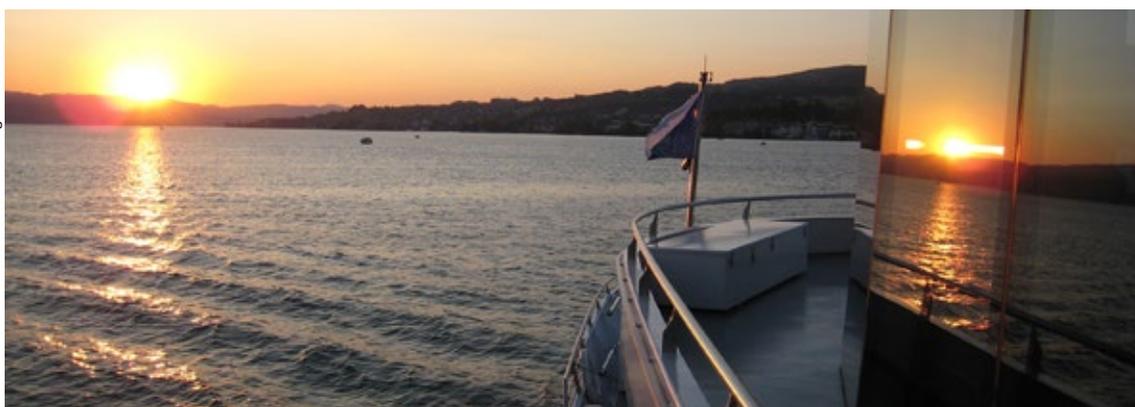
Sono poi stati rinnovati numerosi contratti, con aumenti delle vacanze e dei congedi parentali, mentre gli aumenti salariali sono stati resi molto più difficili dall'attuale situazione economica e politica.



Il SEV ha dovuto dare qualche «spintarella» per ottenere trattative per un contratto di lavoro con i bus urbani Coira/Engadina

- **AAGS** Autobus AG Schwyz
- **Appenzeller Bahnen AG**
- **AAR bus+bahn** Busbetrieb Aarau, Wynen- und Suhrentalbahn
- **AFA** Automobilverkehr Frutigen–Adelboden AG
- **AlpTransit Gotthard AG**
- **asm-Bahn AG** Aare seeland mobil
- **asm-Bus AG** Aare Seeland mobil
- **Autolinee** Bleniesi SA
- **AMSA** Autolinea Mendrisiense SA
- **BDWM** Transport AG
- **BLS AG**
- **BLT** Baselland Transport AG
- **BRB** Briener Rothorn Bahn AG
- **BSG** Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG
- **RBS** Regionalverkehr Bern–Solothurn
- **RegionAlps AG**
- **RhB** Rhätische Bahn
- **RTB** Rheintal Bus AG und WilMobil AG
- **SBB**
- **SBB Cargo**
- **SBB Cargo International**
- **SBB Historic**
- **Securitrans**
- **SMGN** Société des Mouettes genevoises de navigation
- **SNL** Società Navigazione del Lago di Lugano
- **SOB** Schweizerische Südostbahn
- **STI** Verkehrsbetriebe Steffisburg–Thun–Interlaken
- **SBC** Stadtbus Chur und Engadin Bus
- **Swiss**

Zürichseeschiffahrtsgesellschaft ZSG



Anche sui laghi svizzeri sono stati conclusi nuovi CCL

- **CGN** Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
- **cj** Chemins de fer du Jura
- **elvetino**
- **FART/NLM** Ferrovie autolinee regionali ticinesi
- **FLP** Ferrovie Lugano-Ponte Tresa
- **funic** Seilbahnen Biel–Leubringen; Biel–Magglingen
- **Funicolare** Locarno–Madonna del Sasso
- **FMA** Force Motrices de l'Avançon SA
- **FW** Frauenfeld-Wil-Bahn
- **FB** Forch-Bahn
- **Gornergrat Bahn**
- **LASA** Lugano Airport SA
- **LTSW** Lufthansa Technik Switzerland GmbH
- **LEB** Compagnie de chemin de fer Lausanne–Echalens–Bercher
- **login** Berufsbildung
- **MBC** Transports de la région Morges/Bière/Cossonay
- **MGB** Matterhorn Gotthard Bahn
- **MOB** Compagnie du Chemin de fer Montreux–Oberland bernois
- **NStCM/TPN** Chemin de fer Nyon–St-Cergue–Moz/Transports publics de la Région Yonnaise
- **PK SBB** Pensionskasse
- **RBS** **Autobus** Regionalverkehr Bern–Solothurn
- **Thurbo AG**
- **TILO AG**
- **TL** Transports publics de la région lausannoise SA
- **TPC** Transports publics du Chablais SA
- **TPF** Transports publics fribourgeois
- **TPL** Transporti pubblici luganesi SA
- **Travys SA**
- **transN** Transports publics Neuchâtelois
- **URh** Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein
- **VB** Verkehrsbetriebe Biel
- **VMCV** Transports publics Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve
- **zb** Zentralbahn AG
- **ZVB** Zugerland Verkehrsbetriebe AG
- **CCL regionali**
- CCL quadro canton Berna (KBU)
- CCL quadro canton Neuchâtel
- CCL quadro traffico regionale a scartamento normale
- CCL quadro aziende di bus dei cantoni San Gallo (SG), Turgovia (TG), Appenzello esterno e interno (AR/AI)
- CCL quadro canton Vaud
- CCL quadro GEST, Groupes des Entreprises sous-traitantes des TPG
- CCL quadro traffico locale canton Zurigo
- CCL quadro Arbeitgeberverband Berner Bergbahnen AGV BBB

Margini salariali scarsi

Oltre che limitare gli aumenti salariali, le aziende risparmiano anche sugli aumenti da sistema. E la situazione delle rendite non è certo migliore.

Le trattative salariali sono ostacolate dalla situazione economica, con un rincaro che da anni è praticamente nullo. Le aziende sono quindi piuttosto restie a concedere aumenti reali, nonostante il SEV sottolinei in continuazione gli aumenti di produttività e l'evoluzione dei premi di cassa malati.

Successi presso le FFS

Presso le FFS si è almeno potuto ottenere un aumento dallo 0,5 allo 0,9 per cento della massa salariale per gli aumenti individuali da sistema e un innalzamento dello 0,5 per cento delle fasce salariali, che ha ridato un minimo di prospettiva a coloro che sono giunti al massimo della propria, riducendo nel contempo l'importo di garanzia per chi si trova invece al di sopra.

Le trattative salariali di fine 2014 sono invece state condizionate dal recente risultato di quelle per il contatto collettivo. L'accordo raggiunto, valido per due anni, prevede aumenti di sistema pari al minimo, ossia dello 0,5 per cento della massa salariale per il 2015 e dello 0,8 per cento, come da nuovo CCL, per il 2016. Le fasce salariali sono poi state innalzate per il 2015 dello 0,5 per cento. La necessità di un'ulteriore iniezione finanziaria da parte delle FFS nella cassa pensioni dell'ordine di centinaia di milioni di franchi ha compromesso le possibilità di raggiungere un risultato migliore.

Nuovi sistemi salariali presso BLS e SOB

Le trattative salariali di fine 2014 alla BLS hanno in questo senso costituito un'eccezione. La BLS non ha riconosciuto aumenti reali, ma lo 0,9 per cento della massa salariale per gli aumenti da sistema e un premio unico ai collaboratori che le trattative hanno portato dai 500 franchi inizialmente proposti dall'azienda a 1200. Per il prossimo CCL, la BLS vuole invece puntare ad un nuovo sistema salariale.

Un nuovo sistema salariale è stato introdotto anche dalla SOB, senza tuttavia che la direzione ritenesse necessario discuterlo con i partner sociali. Il SEV ne ha quindi bloccato l'introduzione e per rappresaglia l'azienda ha congelato l'importo a disposizione per gli aumenti salariali, scaricando la responsabilità di questa decisione sul SEV.

Il SEV è in una situazione di conflitto permanente per il sistema salariale anche con la Thurbo, tanto che nemmeno una procedura di conciliazione durata un anno ha permesso di fare passi avanti.

Problemi con le rendite

I pensionati continuano come da anni a questa parte ad aspettare invano un aumento delle loro rendite. L'unica certezza positiva è che le rendite già erogate non possono essere ridotte, anche se persino questo principio è stato rimesso in discussione: la cassa pensioni FFS, sostenuta dall'azienda, voleva infatti introdurre rendite «variabili» che non assicuravano più la totalità dell'importo. Un ottavo della rendita avrebbe infatti potuto fluttuare verso l'alto o verso il basso a seconda dell'andamento finanziario della cassa. Il SEV si è battuto energicamente contro questo modello, che scarica il rischio finanziario unicamente sugli assicurati e a fine 2014 la cassa pensioni ha infine abbandonato il progetto.

La cassa pensioni FFS e la Symova hanno tuttavia annunciato ulteriori misure per consolidare le rendite nel lungo termine. Le casse pensioni si lamentano di due tendenze contrapposte: i bassi tassi di interesse limitano fortemente l'accumulo degli averi di risparmio che dovrebbero però durare più a lungo per finanziare l'aumento dell'aspettativa di vita. Le casse pensioni reagiscono spesso riducendo il tasso di conversione ma, per evitare diminuzioni di rendite, le aziende devono iniettare maggiori capitali nella cassa pensioni e aumentano le trattenute salariali.

Rappresentanti del personale nel consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS

Nel 2013, si sono svolte le prime elezioni nel consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS. In precedenza, le organizzazioni del personale avevano designato direttamente i loro sei rappresentanti. Nel 2013, alla lista congiunta di SEV, VSLF, Transfair e AQTP sono state contrapposte una lista presentata dalle commissioni del personale e una di un gruppo di accompagnatori treno. Il risultato è comunque stato molto netto: la lista dei sindacati ha raccolto tra 2700 e 3000 voti, mentre le altre si sono fermate tra i 500 e i 700 voti. Sono quindi stati eletti Werner Amrein, Aroldo Cambi, Brigitte Aegerter e René Windlin del SEV, Daniel Ruf del VSLF e Joseph Böni in rappresentanza di Transfair e AQTP. Nell'autunno 2014, Markus Rügsegger è subentrato a Werner Amrein.

Politica dei trasporti e politica sociale

In materia di politica dei trasporti e politica sociale è possibile individuare un filo conduttore: la smania di liberalizzazione. La lotta contro la liberalizzazione sembra essere diventata e, almeno nel prossimo futuro, è destinata a rimanere un impegno costante dei sindacati. La liberalizzazione è ormai una piaga dei nostri tempi: non appena si riesce a frenarla in un determinato ambito, riemerge subito in qualche altro settore.

Non stiamo parlando solo della lotta contro il peggioramento delle condizioni di lavoro e del servizio pubblico (quarto pacchetto ferroviario, legge sul trasporto di merci, EOIF, autobus a lunga percorrenza, ecc.), ma anche della battaglia contro l'erosione della democrazia (TiSA, TTIP). A tale proposito è necessario l'impegno di tutti.

Quarto pacchetto ferroviario UE

A livello europeo vengono portate avanti diverse riforme del traffico ferroviario. L'UE ha già approvato tre «pacchetti ferroviari» che contengono elementi come il libero accesso alla rete e la regolamentazione delle messe a concorso nel traffico regionale viaggiatori (su strada e su rotaia). Nel quadro dell'accordo sui trasporti terrestri la Svizzera ha manifestato la volontà di recepire nella propria legislazione i primi due pacchetti ferroviari dell'UE. Così, ad esempio, è stato introdotto il libero accesso alla rete nel traffico merci e sono state regolamentate le messe a concorso nel traffico regionale viaggiatori (su strada e su rotaia).

L'attuale quarto pacchetto ferroviario è una parziale rielaborazione del «recast» del primo pacchetto ferroviario del 2012, contro cui il SEV si era già schierato a suo tempo.

I punti chiave dell'attuale quarto pacchetto ferroviario sono:

- garanzia di non discriminazione nell'esercizio (in sostanza separazione tra rete ed esercizio);

- accesso al mercato aperto a tutti gli operatori, anche nel traffico viaggiatori nazionale (come in Gran Bretagna);
- omologazione unica a livello europeo per tutto il materiale rotabile (ciò significa che non ci saranno più omologazioni specifiche per i vari Paesi);
- abolizione delle aggiudicazioni dirette nel traffico regionale viaggiatori su rotaia (tutte le prestazioni vanno messe a concorso);
- gli attuali diritti delle mestranze vanno tutelati in caso di conferimento dell'appalto a imprese private.

A tale proposito il SEV si associa alla posizione e alle richieste della European Transport Workers' Federation (ETF). I principali elementi della risoluzione ETF sono:

- no alla liberalizzazione del traffico viaggiatori nazionale;
- no alla frammentazione delle imprese ferroviarie;
- migliorare la qualità del trasporto pubblico;
- la sicurezza prima di tutto: l'Agenzia ferroviaria europea non è adatta a promuovere e difendere la sicurezza del traffico ferroviario in Europa.

2015: proseguono le consultazioni

Non essendo stato ancora raggiunto un accordo nel Consiglio dei ministri dei Trasporti dell'UE, le trattative in merito al quarto pacchetto ferroviario proseguiranno anche nel 2015. Data la complessità della materia, è stata effettuata una suddivisione in «parte tecnica» (omologazioni, certificati di sicurezza) e «parte politica».

La «parte politica» del pacchetto esamina la possibilità di introdurre ulteriori fasi di liberalizzazione e una separazione tra esercizio e infrastruttura. In entrambe le tematiche le posizioni degli Stati membri non sono unanimi. Il SEV si è schierato contro queste ambizioni con l'ETF e proseguirà su questa linea anche in futuro.

Peter Moor, SEV



I sindacati delle ferrovie di tutta Europa hanno protestato davanti al Parlamento europeo di Strasburgo contro le conseguenze del quarto pacchetto ferroviario. Ha partecipato anche una delegazione del SEV

Legge sul trasporto di merci

Sulla base della mozione «Futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero» della Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati, il Consiglio federale ha elaborato una revisione integrale della legge sul trasporto di merci: in futuro, il trasporto di merci su rotaia non sarà più considerato come parte del servizio pubblico. Spetta solo al mercato decidere come trasportare le merci.

Sebbene non gli fosse stato chiesto un parere, il SEV ha deciso di esprimersi contro questa considerazione unilaterale già in sede di consultazione preliminare. Nella sua risposta alla procedura di consultazione, anche la coalizione Pro Cargo, fondata nel 2012 dal SEV, ha contestato questa prospettiva miope che tiene conto esclusivamente dell'economia di mercato. Concretamente la coalizione ha avanzato le seguenti richieste:

- obbligo di trasporto su rotaia per il traffico merci con la relativa modifica della convenzione sulle prestazioni;
- possibili obiettivi di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia;
- misure concrete per aumentare la quota del traffico merci su rotaia;
- provvedimenti concreti sulle modalità con cui questi obiettivi possono essere raggiunti dai fornitori di prestazioni in maniera tale da coprire i costi (nuove condizioni quadro).

Philipp Hadorn, segretario sindacale del SEV e consigliere nazionale, ha presentato una mozione con le medesime richieste (mozione Hadorn 13.3586 «Trasporto di merci. Principale compito della ferrovia e obiettivi concreti per il trasferimento»).

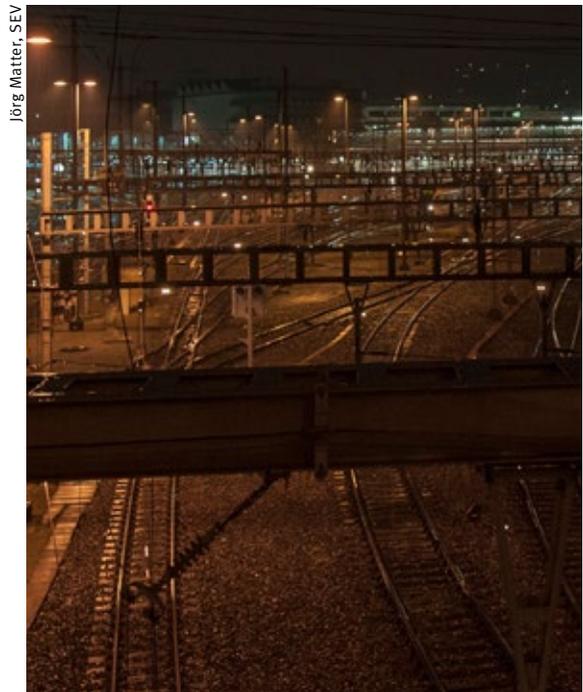
Ciononostante, nell'aprile del 2014 il Consiglio federale ha approvato il messaggio concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci con le seguenti proposte di modifica principali: il trasporto di merci su rotaia sarà rafforzato grazie a nuovi strumenti che garantiranno a lungo termine diritti di circolazione (tracce) interessanti. Sarà inoltre migliorato il coinvolgimento dei Cantoni e degli attori del settore nel processo di pianificazione. In linea di massima, il trasporto di merci per ferrovia sarà finanziariamente autonomo e le FFS non dovranno più fornire prestazioni nel traffico merci come compito chiave. Nel traffico interno e in quello d'importazione e d'esportazione il Consiglio federale intende rinunciare a un obiettivo di trasferimento.

Il SEV, insieme alla coalizione Pro Cargo, è tuttavia determinato a far valere le seguenti richieste in Parlamento:

- FFS Cargo non può essere sollevata dall'obbligo di gestire il traffico merci quale parte del suo compito fondamentale.
- Il traffico a carri completi isolati (TCCI) non può essere sacrificato sulla base di riflessioni di carattere meramente economico.
- La formulazione di un chiaro obiettivo di trasferimento ha la priorità rispetto all'autosufficienza economica.

Rapporto del Gruppo di esperti per l'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (EOIF)

Nell'ottobre del 2010, il DATEC ha affidato a un grup-



Il futuro del sistema ferroviario svizzero è ancora avvolto dalle tenebre

po di esperti l'incarico di chiarire se in Svizzera fosse necessario intervenire sulla struttura del sistema ferroviario e, in caso affermativo, di indicare come orientare il sistema ai futuri sviluppi, nonché garantire l'alta qualità del sistema ferroviario svizzero e l'impiego efficiente dei fondi. Ne sono risultati i seguenti suggerimenti:

- trasformazione della Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria in un forte ente regolatore del sistema ferroviario (RailCom);
- accesso alla rete senza discriminazioni grazie a un servizio per l'assegnazione delle tracce neutrale e indipendente;
- definizione delle leadership di sistema e dei ruoli tra le imprese ferroviarie;
- adozione di una struttura di holding per le società FFS, BLS e SOB al fine di separare l'infrastruttura dai trasporti.

Il SEV approva i primi tre punti poiché consentono di promuovere la collaborazione tra le imprese ferroviarie e di difendere meglio gli interessi di base.

La trasformazione delle suddette imprese ferroviarie in holding, invece, è il primo passo verso la separazione tra esercizio e infrastruttura e favorisce la privatizzazione delle ferrovie con ripercussioni negative sull'elevata qualità del sistema ferroviario svizzero. La ferrovia integrata, oltre alla garanzia di un finanziamento a lungo termine, costituisce uno dei pilastri fondamentali del sistema svizzero dei trasporti pubblici. Con una struttura di holding viene messa in discussione la gestione del servizio ferroviario da parte di un unico operatore e ne deriva un aumento sproporzionato dei amministrativi costi.

Dopo l'approvazione del rapporto da parte del Consiglio federale nel giugno del 2014 – esclusi i modelli di holding (sostanzialmente grazie alla discesa in campo del SEV) –, nel 2015 si procederà all'approvazione del messaggio, alla procedura di consultazione e al dibattito parlamentare. L'attuazione è prevista dal 2016.

«Treno Gottardo»: SOB vs. FFS

Essendo previsto un rinnovo della concessione per la linea di montagna Göschenen–Airolo dopo l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo nel 2016, la Schweizerische Südostbahn SA (SOB) è entrata in concorrenza con le FFS. Oltre a un'offerta di base per i pendolari, la proposta della SOB prevedeva anche una commercializzazione turistica della linea di montagna. Nel giugno del 2014, tuttavia, l'UFT ha respinto questa offerta e ha deciso che la linea di montagna sarebbe rimasta alle FFS, sino alla scadenza della concessione a fine 2017.

Significativo aumento della capacità con il nuovo passante di Zurigo

Nel giugno del 2014, dopo sette anni di lavori di costruzione, il nuovo passante di Zurigo è stato inaugurato nel rispetto delle scadenze e dei costi stabiliti. Non essendo previste inversioni di marcia dei treni, i tempi di percorrenza si riducono di 6 minuti.

La nuova linea introduce orari completamente nuovi per il personale di locomotiva e modifiche a circa il 60% dei turni in Svizzera orientale e centrale. Sulla sponda sinistra del Lago di Zurigo è stato possibile prolungare i tempi d'inversione, come già richiesto da tempo per vari motivi. Viene inoltre meno la necessità di avere due macchinisti per le inversioni di marcia dei treni di 200 metri.

Attualmente, la nuova linea viene percorsa solo dai treni della S-Bahn. Con il cambiamento d'orario del 13 dicembre 2015 la linea verrà aperta anche al traffico a lunga percorrenza. A partire da questa data, infatti, transiteranno 460 treni al giorno, di cui 140 a lunga percorrenza.

Gli autobus a lunga percorrenza minacciano l'efficiente sistema ferroviario svizzero

Dopo la pubblicazione della strategia dell'UFT nell'estate del 2014, secondo cui bisognerebbe promuovere una maggiore concorrenza nei trasporti pubblici e accogliere favorevolmente le linee di autobus internazionali, anche la lobby stradale ha perorato la causa degli autobus a lunga percorrenza.

Il SEV ritiene che la strategia dell'UFT sia controproducente. Il sostegno popolare riscosso dal progetto FAIF (Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria) ha dato un'ulteriore conferma che la ferrovia deve rimanere il mezzo di trasporto principale. Gli autobus a lunga percorrenza non possono competere con la ferrovia, le cui caratteristiche di velocità e confort sono imbattibili. Le tratte che non si riescono a gestire in modo redditizio con la ferrovia non potranno essere gestite in maniera proficua nemmeno con gli autobus, se non a prezzi di dumping con ripercussioni negative per il personale e per la sicurezza dei passeggeri. Dopo i costosi investimenti effettuati per l'infrastruttura ferroviaria (NFTA, tratte ad alta velocità, ecc.), sarebbe assurdo introdurre la concorrenza degli autobus.

Iniziative, referendum, leggi

Iniziativa «A favore del servizio pubblico»

Nel maggio del 2013 è stata presentata l'iniziativa «A favore del servizio pubblico», finalizzata a ridurre i costi del servizio pubblico mantenendone inalterato il livello qualitativo. Se l'iniziativa venisse accolta, le imprese del servizio pubblico controllate direttamente o indirettamente dalla Confederazione non possono conseguire utili, né versare stipendi superiori a quelli dell'Amministrazione federale e devono rinunciare a sovvenzionamenti trasversali.

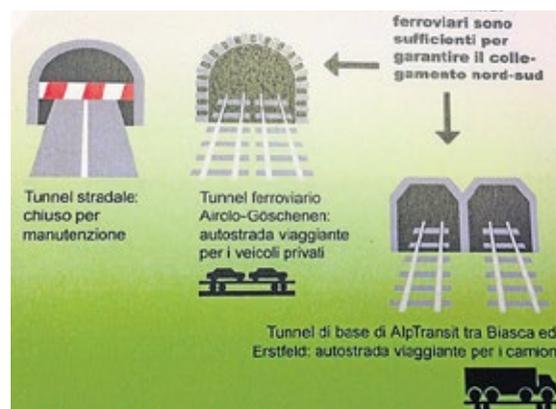
L'iniziativa cela più rischi che opportunità, motivo per cui viene respinta dai sindacati del servizio pubblico. Per garantire prestazioni di base a una qualità elevata e a un prezzo vantaggioso, occorre non peggiorare le condizioni di lavoro del personale e assicurare i posti di lavoro. Con il suo divieto di conseguire profitti, l'iniziativa limita le possibilità di stanziare più fondi per il personale e frena gli investimenti nell'infrastruttura. Con il divieto di un sovvenzionamento trasversale tra le unità aziendali redditizie e deficitarie non sarebbe più possibile finanziare una parte del servizio pubblico e ne conseguirebbe una riduzione dei servizi.

Raddoppio del San Gottardo

Nel settembre del 2013 il Consiglio federale si è espresso a favore della realizzazione di una seconda canna al San Gottardo, calpestando due votazioni popolari e ignorando le conseguenze a livello di politica dei trasporti e politica ambientale. Con questa decisione anticostituzionale il Consiglio federale rischia altresì di buttare al vento l'investimento miliardario effettuato per la galleria di base del San Gottardo. Con l'effettivo ampliamento della capacità

della strada attraverso la realizzazione della seconda canna, l'obiettivo di trasferimento dell'Iniziativa delle Alpi diventerebbe definitivamente carta straccia. Inoltre, durante il risanamento d'emergenza della prima canna, il Ticino rimarrebbe completamente isolato per 140 giorni. Nonostante tutte queste considerazioni, nell'ottobre del 2014 le Camere federali si sono espresse a favore della realizzazione della seconda canna.

È piuttosto ironico che proprio nel 2014 l'associazione Iniziativa delle Alpi – che 20 anni prima ha trionfato con la sua proposta per la protezione della regione alpina – abbia celebrato il suo 25° anniversario di fondazione. La sua proficua attività non ha ancora subito una battuta d'arresto, come mostra il successo del referendum lanciato dall'associazione insieme a vari gruppi ambientalisti e altre organizzazioni (tra cui anche il SEV). Nell'arco di tre mesi sono state raccolte oltre 125 000 firme, presentate a Berna nel gennaio del 2015. La votazione si terrà nel 2016.



Al raddoppio del Gottardo vi sono alternative valide

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)

A metà 2013, il Parlamento ha approvato il FAIF quale controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Il comitato promotore, che comprendeva anche il SEV, ha deciso di ritirare la propria iniziativa dato che il FAIF andava incontro a molte delle richieste avanzate.

A questo punto il SEV si è impegnato intensamente per il progetto FAIF, ad esempio distribuendo volantini informativi in tutta la Svizzera poco prima della votazione. Gli sforzi hanno dato i loro frutti: il 9 febbraio 2014 il popolo svizzero ha accolto il progetto FAIF con il 62% dei voti favorevoli.

È stata così introdotta una nuova regolamentazione per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Al momento sono in corso l'elaborazione delle disposizioni transitorie e ordinanze, l'attuazione della fase di ampliamento 2025 e la pianificazione della fase 2030 da parte dell'UFT. Secondo la decisione del Parlamento, quest'ultima dovrà essere presentata alle Camere entro il 2018.

Revisione della legge sulla durata del lavoro (LDL)

Nel 2014 il Consiglio federale ha pubblicato una proposta di revisione della legge sulla durata del lavoro (LDL) volta a modificarne il campo di applicazione: il personale amministrativo che non svolge attività di trasporto e i giovani con meno di 18 anni non devono essere assoggettati alla LDL, mentre vanno subordinati a tale legge i dipendenti di ditte esterne che lavorano chiaramente per l'esercizio ferroviario (ad es. guardiani di sicurezza).

Le prescrizioni sul disciplinamento delle pause, sul riposo domenicale e sul lavoro notturno saranno meno dettagliate. La vicepresidente Barbara Spalinger, che ha rappresentato il SEV nella commissione preparatoria, ritiene che la revisione sia un ragionevole compromesso tra le aziende e i dipendenti. Sono stati rivisti esclusivamente i punti su cui vi era una posizione comune.

Nuova legge sul personale federale (LPers)

Il 1° luglio 2013 è entrata in vigore la nuova legge sul personale federale, introducendo diversi peggioramenti per i collaboratori delle FFS. All'interno delle FFS, in effetti, non si può più invocare la nullità dei licenziamenti, i ricorsi contro i licenziamenti non hanno più automaticamente un effetto sospensivo e le FFS sono tenute a reintegrare le collaboratrici e i collaboratori licenziati solo se il Tribunale amministrativo federale ritiene che il licenziamento sia stato particolarmente ingiusto (disdetta abusiva, discriminatoria o pronunciata in un momento inopportuno). Il SEV terrà gli occhi ben aperti per verificare che le FFS non approfittino di questo allentamento delle tutele legali contro il licenziamento.

Iniziativa AVSplus: per una vecchiaia all'insegna della dignità e della sicurezza

Ai sensi della Costituzione svizzera, la previdenza professionale deve «rendere possibile l'adeguata continuazione del tenore di vita abituale». Al giorno d'oggi questa affermazione non vale più. Per garantire il «tenore di vita abituale», le pensioni devono



Il SEV ha distribuito materiale informativo su FAIF in diverse stazioni

tener conto dell'aumento del costo della vita.

L'AVS, la previdenza vecchiaia più vantaggiosa e sicura, va rafforzata. A tale scopo, nel marzo del 2013 l'Unione sindacale svizzera (USS) ha lanciato l'iniziativa popolare «AVSplus: per un'AVS forte» e richiesto un aumento del 10% (200 franchi in più al mese per le persone sole e 350 franchi in più al mese per le coppie).

La raccolta delle firme ha riscosso successo: nell'arco di quattro mesi ne sono state raccolte circa 127 000, di cui 20 000 dal SEV. L'iniziativa è nata in reazione al progetto di riforma delle pensioni del Consiglio federale.

Previdenza per la vecchiaia 2020

Nel 2013 il Consiglio federale ha presentato il suo progetto «Riforma della previdenza per la vecchiaia 2020» con l'intento di dare un fondamento sicuro alla previdenza per la vecchiaia con un solo colpo di bacchetta magica. Non è prevista una riduzione delle pensioni, ma neanche un aumento (!) come mostra il respingimento dell'iniziativa «AVSplus» da parte del Consiglio federale.

La revisione prevista riguarda sia l'AVS sia le casse pensioni e include i punti di seguito indicati:

- età di riferimento unica di 65 anni per la pensione di donne e uomini;
- ogni assicurato potrà scegliere liberamente il momento del pensionamento tra i 62 e i 70 anni;
- riduzione graduale dell'aliquota minima di conversione per le casse pensioni al 6%;
- soppressione della deduzione di coordinamento e adeguamento degli accrediti di vecchiaia (in modo tale che le rendite non diminuiscano nonostante la riduzione dell'aliquota minima di conversione);
- almeno il 92% delle eccedenze realizzate nell'attività del 2° pilastro sarà attribuito agli assicurati;
- riduzione delle rendite per vedove e aumento delle rendite per orfani;
- stessi tassi di contribuzione AVS per indipendenti e salariati;
- riduzione del reddito minimo per accedere alla previdenza professionale obbligatoria a 14 000 franchi;

- finanziamento aggiuntivo a favore dell'AVS attraverso un aumento dell'IVA (max. 1,5%);
- meccanismo d'intervento qualora il livello del Fondo di compensazione AVS dovesse scendere al di sotto del 70% delle uscite di un anno;
- semplificazione dei flussi finanziari tra la Confederazione e l'AVS.

Il 19 novembre 2014 il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio sulla riforma della previdenza per la vecchiaia 2020.

Bocciata l'iniziativa 1:12

Il 24 novembre 2013 il popolo svizzero ha votato sull'iniziativa «1:12 – Per salari equi», secondo cui il salario massimo versato da un'impresa non poteva superare di oltre dodici volte il salario minimo. Purtroppo i votanti si sono lasciati influenzare eccessivamente dall'allarmismo diffuso dalle organizzazioni dei datori di lavoro e hanno respinto nettamente l'iniziativa. Ancora una volta la maggioranza dei cittadini svizzeri ha votato contro i propri interessi. Anche le FFS non hanno potuto fare a meno di raccomandare ai propri collaboratori di votare «No». L'assurda motivazione: «I salari devono continuare a essere stabiliti dalle parti sociali». Come se gli stipendi dei quadri fossero stati negoziati sempre con le parti sociali ...

Così, in una lettera aperta al capo del personale delle FFS Markus Jordi, il SEV si è dichiarato disposto a negoziare gli stipendi dei quadri di livello alto tra le parti sociali.

I tifosi di calcio continuano a destare preoccupazione

Con la revisione della legge federale sul trasporto di viaggiatori, il Consiglio federale intendeva contrastare il problema dei tifosi sportivi perseguendo tre obiettivi fondamentali:

- rendere gli odierni contratti di treni charter la soluzione standard per le partite a rischio;
- tutelare meglio i viaggiatori, il personale dei treni, i tifosi e l'esercizio in modo tale da aumentare la sicurezza per tutte le parti interessate;
- allentare l'obbligo di trasporto.

Nella sua consultazione il Consiglio nazionale ha deciso di rinviare l'oggetto al Consiglio federale. In questo modo il Consiglio degli Stati ha potuto pronunciarsi solo sul rinvio dell'oggetto, senza entrare in materia. Poiché il Consiglio degli Stati ha respinto il rinvio, l'oggetto è tornato al Consiglio nazionale. Quest'ultimo è rimasto fermo sulla propria posizione e ha rinviato la revisione della legge federale sul trasporto di viaggiatori al Consiglio federale insieme a una lista di compiti.

Le conseguenze della globalizzazione e della liberalizzazione

Smania di privatizzazione:

la strategia dell'UFT per il 2030

«L'offerta viene prestata in misura crescente da aziende private orientate al profitto»: la strategia dell'UFT per il 2030 può essere riassunta con questa frase lapidaria. Ignorando i disastri avvenuti in Inghilterra, in Svezia e in altri luoghi, l'UFT punta alla privatizzazione dei trasporti pubblici. Di servizio pubblico non si parla più.

Accanto a un maggiore orientamento alle esigenze della clientela e a una crescita sostenibile e armonizzata con lo sviluppo territoriale e con la strategia energetica, l'UFT intende aumentare gli strumenti di mercato e gli incentivi e diminuire le «regolamentazioni speciali per la Svizzera». Ne derivano alcuni obiettivi su cui il SEV è molto critico:

- le offerte nel traffico viaggiatori vengono prestate in misura crescente da aziende private orientate al profitto;
- la quota degli enti pubblici nella proprietà delle ITF viene sensibilmente ridotta;
- il traffico merci transalpino e il traffico merci interno si autofinanziano;
- viene esaminata la possibilità di riprendere progressivamente gli ultimi pacchetti ferroviari europei.

Secondo il SEV, con questa strategia l'UFT attribuisce troppa importanza alla liberalizzazione trascurando del tutto il concetto di servizio pubblico: sia i clienti sia l'economia beneficiano enormemente di un sistema di trasporti pubblici in cui i diversi attori agiscono in modo coordinato senza entrare in concorrenza fra loro. Se i profitti venissero privatizzati e le perdite socializzate (come accade sempre nelle liberalizzazioni), vi sarebbero gravi ripercussioni per i clienti e per la comunità.

Se le aziende si concentrano sui propri utili anziché su una collaborazione ottimale, a farne le spese sarà il nostro sistema di orario cadenzato che tutto il mondo ci invidia e che dipende proprio dalla perfetta interazione di tutte le parti (le imprese devono agire insieme e non in contrasto tra loro).



1:12
L'ABBASTANZA

Jörg Matter, SEV



Il messaggio che il SEV ha dato all'UE nel 2011 è valido anche in Svizzera: solo un sistema ferroviario integrato può avere successo

I nuovi accordi commerciali TISA e TTIP permettono agli investitori di sporgere denuncia e reclamare cifre orrende quali rimborsi per danni subiti nel caso gli stati emanassero leggi, sia pure al termine di un processo democratico, che vanno a ridurre le loro prospettive di guadagno.



Attentato alla democrazia: gli accordi commerciali internazionali TiSA e TTIP

Attualmente sono ben due gli accordi commerciali internazionali che vengono negoziati in gruppi clandestini al di fuori di qualsiasi controllo democratico: l'accordo sugli scambi di servizi (TiSA) e il Partenariato transatlantico per il commercio e gli investimenti (TTIP).

Quest'ultimo è un accordo di libero scambio stipulato tra USA, Canada ed Europa che mira al riconoscimento reciproco degli standard di produzione: quando un prodotto viene approvato in America, viene automaticamente approvato anche in Europa senza ulteriori verifiche e viceversa. Nel corso del tempo, in questo modo, gli standard di qualità e sicurezza si attesterebbero sul più basso livello possibile. Ad aggravare la situazione si aggiunge la cosiddetta «clausola di protezione degli investimenti» che

permette alle aziende di citare in giudizio i governi nazionali presso una corte d'arbitrato speciale se le leggi locali minacciano i loro investimenti. Con tale accordo si assisterebbe a uno scardinamento della democrazia.

L'accordo TiSA riguarda tutte le prestazioni del servizio pubblico: acqua potabile, smaltimento dei rifiuti, asili, case di riposo, poste, banche, ferrovie, centrali elettriche, teatri, e così via. Un punto importante è che non sono i settori inclusi a essere menzionati nell'accordo, ma quelli esclusi. Ciò significa che in futuro qualsiasi nuovo servizio sarebbe automaticamente incluso nell'accordo. Anche in questo caso si teme che il risultato sarà un notevole peggioramento delle condizioni di lavoro, motivo per cui il Comitato SEV ha deciso di appoggiare la petizione «Stop TiSA».

Sei punti per la sicurezza

Il 2013 è stato un anno nero per le ferrovie svizzere, con numerosi incidenti, uno dei quali ha provocato la morte di un macchinista. Il SEV ha reagito presentando un piano in sei punti.

Dapprima vi è stata una collisione frontale tra due treni viaggiatori a Neuhäusen presso le cascate del Reno e poi vi è stata la tragedia di Granges-Marnand, con un macchinista ucciso da uno scontro frontale. Le cause di questi e altri incidenti minori hanno un denominatore comune nell'impiego di un dispositivo di sicurezza, il Signum, ormai superato. Impianti più moderni

avrebbero permesso di evitare questi incidenti.

Un altro incidente molto spettacolare ha coinvolto una locomotiva di Cargo, guidata da un macchinista in prestito, che ha sfondato il paraurti di un binario tronco ed è finita in un fiume.

Il SEV ha subito richiesto maggiori sforzi per rinnovare gli impianti di sicurezza e un maggior impiego di personale, riaffidando mansioni di circolazione a personale treno e di stazione per sgravare i macchinisti.

Dopo l'incidente di Granges-Marnand, il SEV ha presentato un programma di sei punti per una maggior sicurezza:

Nel 2014, la sicurezza ferroviaria non è più stata al centro dell'attenzione, ma vi sono stati alcuni incidenti dovuti cause diverse: alla RhB una frana ha investito un treno, facendolo precipitare in una gola e causando la morte di un passeggero. In primo piano è tornato anche il problema dei passaggi a livello, dopo che un treno della Zentralbahn è entrato in collisione con un minibus, guidato da uno straniero che aveva attraversato un passaggio non assicurato. Questo incidente è costato la vita a otto persone.



L'incidente di una locomotiva di manovra a Cossonay

Estendere i dispositivi tecnici di sicurezza

Le ripetute collisioni su tratte dotate unicamente del sistema di sicurezza Signum rafforzano la richiesta del SEV di un passaggio generalizzato ad un livello di sicurezza superiore, tramite l'installazione di dispositivi ZUB o ETM. Il sistema Signum risulta infatti superato e non più all'altezza delle esigenze dell'odierno traffico ferroviario, contraddistinto dall'aumento e dalla maggiore densità, oltretutto dall'automazione dell'esercizio.

Quattro occhi sono meglio di due

Il sistema Signum è stato adottato in un'epoca in cui le stazioni erano presenziate dal personale d'esercizio e i treni accompagnati dal loro personale, che condividevano con il macchinista la responsabilità dell'osservanza e del rispetto della segnaletica. Oggi, il macchinista si ritrova confrontato da solo con queste esigenze. Laddove non è ancora stato possibile sostituire il sistema Signum, bisogna rafforzare le possibilità di controllo da parte del personale, per esempio reintroducendo l'accompagnamento dei treni.

Aumentare il personale

Gli effettivi del personale vanno aumentati, in particolare nel settore della manutenzione, prestando particolare attenzione alla formazione. Questo aumento deve includere anche quadri specialistici ben formati, in grado di curare il mantenimento e l'estensione delle conoscenze specifiche dell'esercizio ferroviario, riducendo la dipendenza da ditte esterne.

Combattere la monotonia

La crescente frammentazione dell'esercizio ferroviario ha sensibilmente ridotto la varietà del lavoro dei macchinisti, sia per quanto riguarda i tipi di locomotive e di treni impiegati, sia per quanto riguarda le tratte. Ne sono derivate situazioni di monotonia che

vanno combattute, strutturando il servizio in modo da impiegare i macchinisti su di un maggior numero di tratte e di veicoli, grazie ad una maggior collaborazione tra i settori, le divisioni e le filiali dell'azienda.

Rendere le professioni più attraenti

Attualmente si sta ristrutturando la formazione dei macchinisti che, secondo il SEV, deve essere orientata alla pratica in misura ancora maggiore di quanto avviene attualmente.

Le professioni devono essere rese più attraenti aumentando i salari iniziali, in modo da interessare persone ben qualificate.

Coinvolgere il SEV

Il SEV chiede inoltre che i rappresentanti del personale vengano coinvolti nei principali processi decisionali dell'azienda. Con i suoi oltre 20'000 membri attivi nei trasporti pubblici, il SEV dispone delle conoscenze e dell'esperienza necessaria per contribuire fattivamente allo sviluppo della sicurezza delle FFS e del trasporto pubblico in generale.

Un incidente avvenuto a Mannheim, dove un treno merci ha investito un intercitty, ferendo numerose persone, ha suscitato molte discussioni. Il treno merci apparteneva ad un'azienda tedesca, era trainato da una locomotiva austriaca, guidata da un macchinista svizzero, impiegato in Germania da un'azienda di personale interinale, che ha ignorato diversi segnali.

Questo episodio ha indotto i presidenti dei quattro sindacati germanofoni dei ferrovieri a rivolgere al congresso ITF di Sofia un appello ai dirigenti delle ferrovie per una miglior formazione e controlli più efficaci del traffico ferroviario.



Condizioni usuali basate sui CCL

Come stabilire le condizioni usuali per un settore? Per il trasporto pubblico, questa questione è fondamentale, in quanto l'attribuzione di concessioni dovrebbe dipendere dal rispetto di queste condizioni usuali. Nel settore dei bus, l'ufficio federale dei trasporti fa riferimento ai contratti collettivi di lavoro del SEV.

Sberla ai salari minimi

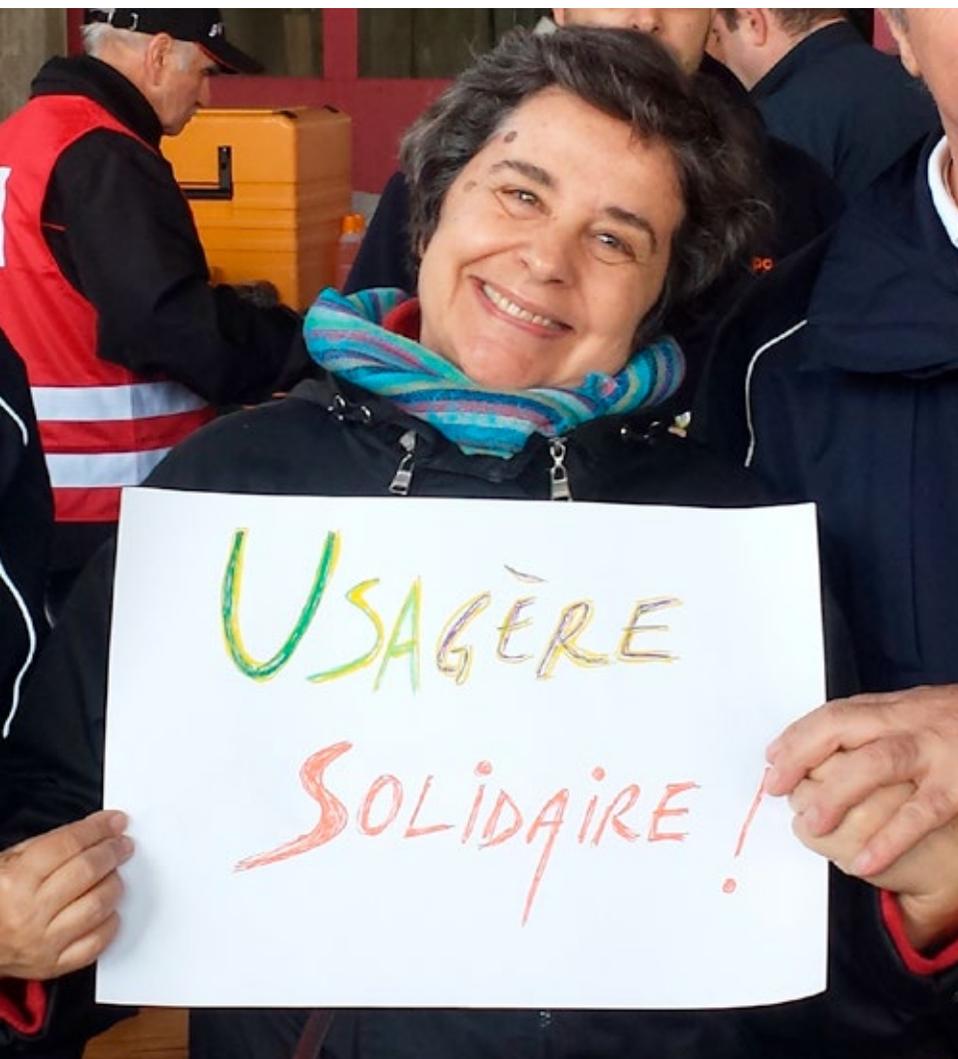
Nonostante una campagna dai toni molto accesi ed un ampio sostegno, l'iniziativa sui salari minimi dell'USS ha ricevuto una sonora sberla in votazione, con l'approvazione di solo il 23,7 per cento dei votanti ad un progetto che avrebbe imposto un salario minimo di 4000 franchi per tutti. Nella sua campagna, il SEV si è impegnato in modo particolare per il settore delle funivie, che paga stipendi molto bassi, ottenendo che il contratto quadro del canton Berna rispettasse le indicazioni dell'iniziativa (vedi pag. 5).

L'Ufficio federale dei trasporti aveva da tempo annunciato la sua volontà di definire le condizioni usuali dei settori ed ha iniziato da quello dei bus, che vive spesso delle messe a concorso di prestazioni che rilanciano la questione della definizione di tali condizioni. D'altra parte, il SEV è firmatario di numerosi contratti collettivi di lavoro con imprese di bus. Altri contratti sono poi stati firmati dal VPOD.

Questi contratti sono serviti anche all'UFT per stabilire un salario minimo per il settore, definito per gli autisti in 58300 franchi e direttive per il pagamento dello stipendio in caso di malattia. Il SEV ha accolto con favore questa decisione, sia dal punto di vista del principio, sia da quello del contenuto, rilevando tuttavia la mancanza di altri elementi indispensabili, quali la trasparenza dei sistemi salariali, le indennità e la durata delle vacanze.

Dato che l'UFT si è rifatto a contratti esistenti, la maggior parte delle aziende soddisfa i requisiti indicati. Ciò non è per contro sempre il caso per aziende che svolgono prestazioni in subappalto, che spesso pagano stipendi inferiori. Il SEV è quindi intervenuto presso l'UFT, che ha precisato che le aziende incaricate devono esigere il rispetto delle norme anche quando affidano parte delle prestazioni ad altre ditte. Questa decisione ha avuto importanti conseguenze nella regione di Ginevra, dove le aziende subappaltatrici hanno dovuto rivedere il contratto quadro con il SEV riconoscendo sensibili aumenti di stipendio.

Il SEV ha quindi insistito presso l'UFT affinché agisse con lo stesso metodo in un altro settore molto conteso, quello del trasporto merci per ferrovia, determinandone le condizioni usuali sulla base dei contratti collettivi di lavoro sottoscritti dal SEV con le due aziende principali, ossia le FFS e la BLS. Tanto più che, lo stesso giorno della pubblicazione delle condizioni per settore bus, è scoppiato lo scandalo della Crossrail. L'UFT ha quindi commissionato uno studio. (vedi a pag. 16)



visita, anche dagli utenti dei trasporti pubblici di Ginevra

TPG: sino allo sciopero

Il clima di lavoro ai trasporti pubblici di Ginevra è da tempo compromesso. L'annuncio di un'importante riduzione di posti di lavoro ha provocato uno sciopero, coronato da successo.

Direzione e personale dei TPG si erano già scontrate nel 2013, a causa delle lacune nella pianificazione dei turni, che il personale chiedeva da tempo di migliorare. A fine anno, si era giunti ad una minaccia di sciopero che ha permesso di riaprire il dialogo che la direzione riteneva concluso, sulla base di un accordo che aveva coinvolto solo le altre organizzazioni del personale.

Nella primavera 2014, il popolo ginevrino ha accolto un'iniziativa che chiedeva la riduzione delle tariffe del trasporto pubblico. Il governo, confrontato con il calo di introiti, ha deciso di tagliare le prestazioni e la direzione delle TPG ha a sua volta reagito comunicando che ciò avrebbe comportato una riduzione di circa 100 posti di lavoro, con almeno 60 licenziamenti.

Il personale ha dapprima inviato una risoluzione e convocato una manifestazione, che non hanno però indotto il governo, il consiglio d'amministrazione e la direzione a rivedere le proprie intenzioni. Il personale affiliato al SEV ha quindi indetto per il 19 novembre 2014 uno sciopero molto seguito, tanto che per tutto il giorno la città non ha visto circolare né bus, né tram. Le altre organizzazioni del personale, che inizialmente si erano distanziate dallo sciopero, nel corso della giornata vi hanno progressivamente aderito e l'opinione pubblica ha manifestato molta comprensione per l'azione. Questa non

Subappaltatrici devono aumentare gli stipendi

Diverse linee di bus di Ginevra sono servite da aziende terze. Alcune di esse hanno sede in Francia. A seguito dell'emanazione da parte dell'ufficio federale dei trasporti di norme sui salari minimi per gli autisti di bus, il SEV ha chiesto che fossero rispettate anche dalle ditte subappaltatrici, che hanno dapprima tentato di sottrarsi a questo obbligo, trincerandosi dietro a cavilli giuridici. Nel corso dell'estate, hanno però sottoscritto un accordo con i sindacati, che riprende i salari minimi e che ha permesso di ottenere sensibili miglioramenti per le collaboratrici e i collaboratori.

ha tuttavia permesso di giungere in tempi brevi ad una soluzione, poiché governo e direzione TPG hanno preferito dapprima scaricarsi reciprocamente la responsabilità della situazione.

Il personale ha quindi emesso una nuova minaccia di sciopero che ha finalmente indotto il governo ad impartire un chiaro mandato di trattativa alla direzione, permettendole di sedersi ad un tavolo con il SEV e di dichiarare di rinunciare ai licenziamenti. L'assemblea del personale, indetta alle 3.30 del mattino, ha quindi deciso di rinunciare allo sciopero e l'esercizio ha quindi potuto svolgersi come da orario.

Crossrail vuole rompere gli argini

Stipendi poco superiori ai 3000 franchi per macchinisti con sede in Svizzera: è la provocazione lanciata al SEV e a tutto il settore dall'impresa di trasporto merci Crossrail, che il SEV ha denunciato all'ufficio federale dei trasporti.

L'impresa di trasporto merci Crossrail ha la propria sede a Muttenz, presso Basilea e si occupa soprattutto di treni completi sull'asse Nord-Sud. Per il settore italiano ha un deposito a Domodossola. Nella primavera 2014, Crossrail ha annunciato di voler trasferire parte dei suoi macchinisti da Domodossola a Briga, offrendo loro nuovi contratti individuali di lavoro con salari di 3100 franchi durante la formazione e di 3300 a formazione conclusa. Rispetto agli stipendi italiani, questi stipendi risultano superiori di circa il 25 per cento, ma in Svizzera costituiscono un vero e proprio dumping, se pensiamo che gli stipendi iniziali delle leader del mercato FFS Cargo e BLS Cargo sono compresi tra i 5300 e i 5800 franchi.

Collaborazione sindacale

Il SEV collabora strettamente con i sindacati amici in Italia e raccomanda agli interessati di non firmare questi contratti, con i quali Crossrail intende evidentemente aggirare le disposizioni italiane concernenti il doppio agente di guida e la protezione dal licenziamento del personale. Per questo, il SEV ha sollevato uno scandalo pubblico, ottenendo una vasta eco. Crossrail ha reagito adeguando minimamente gli stipendi, portandoli a 3600 franchi che restano però una cifra inadeguata e insufficiente per le condizioni svizzere.

Crossrail si rifiuta inoltre anche solo di discutere la problematica con il SEV. Il suo dirigente, Je-roen Le Jeune si limita a difendere il proprio operato in interviste ai giornali. Il SEV ha quindi sporto denuncia all'UFT, chiedendogli di ritirare a Crossrail l'autorizzazione di accesso alla rete nel caso la ditta non accettasse di versare salari usuali del settore nel nostro paese.

Nel contempo, il SEV ha rilanciato le discussioni con FFS e BLS, per elaborare un contratto di



Pietro Gianoli, SEV

lavoro quadro per il trasporto merci su ferrovia, nel confronto del quale le aziende appaiono ora meglio disposte, per prevenire fenomeni di dumping. Il SEV ha inoltre chiesto all'UFT di definire salari minimi per il settore, analogamente a quanto fatto per il settore bus (vedi pag. 16). L'UFT ha commissionato uno studio in proposito*.

Nel dicembre 2014, Crossrail è stata ripresa dall'importante gruppo logistico Rhenus. Il direttore Le Jeune ha mantenuto la sua funzione. A fine anno, la situazione non era ancora stata chiarita. I macchinisti stazionati a Briga sono tutt'ora in formazione.

Crossrail in rotta di collisione con le condizioni abituali del settore in Svizzera

* *Complemento dopo la chiusura redazionale: lo studio sulle condizioni usuali del settore è stato pubblicato come rapporto specialistico, improntato alle questioni della liberalizzazione. Esso giunge alla conclusione che il settore sia da scomporre in due parti: una per il trasporto interno di merci per ferrovia e l'altra per quello transfrontaliero. Per fissare i salari usuali di quest'ultimo, dovrebbero essere contemplati anche gli stipendi versati all'estero.*

FFS: un cantiere perenne

Il ritmo delle riorganizzazioni presso le FFS non diminuisce e il personale è costretto ad adeguarsi, nonostante i dubbi.

L'introduzione dell'obbligo di essere in possesso di un titolo di trasporto ha suscitato accese discussioni, anche perché il personale treno è stato privato di ogni margine di apprezzamento nei confronti dei viaggiatori sprovvisti di biglietto. Visto il perdurare delle critiche e i continui contrasti con i viaggiatori, che scaricavano le loro frustrazioni sul personale, sono finalmente giunti alcuni provvedimenti positivi, con il riconoscimento di un certo margine di apprezzamento delle singole situazioni da parte del personale e della facoltà, da metà 2013, di vendere di nuovo biglietti sul marciapiede. Un ulteriore passo avanti, almeno a livello regionale, è stato fatto con il riconoscimento a Zurigo del supplemento notturno acquistato per errore in un'altra regione. Resta per contro il problema degli automatici dei biglietti complicati che portano spesso all'acquisto, in buona fede, di biglietti che poi in treno si rivelano errati.

Molti rospi per il personale

L'ampliamento dell'impiego di composizioni a due piani nel traffico regionale ha aumentato il numero delle linee percorse da treni regio-express non scortati. In particolare, questa soluzione è stata contestata per il Rheintal-Express, che collega in oltre un'ora e mezza Coira con San Gallo. Le FFS hanno mantenuto la loro decisione, nonostante l'ampia opposizione a livello politico. Il personale treno ha tenuto ad accomiarsi dai passeggeri distribuendo cartoline d'addio.

Il personale delle stazioni di smistamento interne ha dovuto cambiare divisione, passando da Infrastruttura a Cargo. Dal punto di vista dello svolgimento del trasporto risulta più funzionale riunire smistamento, ripartizione e trasporto in un'unica divisione, anche perché nel settore non vi sono situa-

zioni di concorrenza. Il processo di cambiamento è partito abbastanza male, ma ha in seguito potuto essere portato avanti e concluso in accordo fra le parti. Le stazioni di smistamento di frontiera restano invece a Infrastruttura, in quanto le loro prestazioni devono essere a disposizione di tutte le imprese.

Cambiamenti per i macchinisti

Hanno per contro dovuto lasciare Cargo i macchinisti che operano oltre le frontiere, a seguito della concretizzazione degli annunciati depositi di FFS Cargo International. Il SEV si è battuto con successo per ottenere una garanzia di rientro nel caso in cui vi dovessero essere riduzioni di posti per motivi di ordine economico. Il SEV ha anche ottenuto l'assicurazione che verrà mantenuta la reciprocità nell'impiego di macchinisti svizzeri ed esteri nel traffico transfrontaliero.

IL SEV ha pure concordato con le FFS che l'impiego ininterrotto di macchinisti non possa superare le quattro ore e mezza, invece delle cinque previste in precedenza. Questo valore è alla base dei nuovi accordi settoriali per la durata del lavoro (BAR), entrati in vigore nel dicembre 2013 e che hanno rivisto anche le disposizioni sulle pause e sul supplemento per servizio notturno.

Infrastruttura: aumenta il ritardo

L'approvazione di FAIF (vedi pag. 11) non ha risolto il problema del finanziamento della manutenzione dell'infrastruttura sino all'entrata in vigore delle nuove leggi, nel 2016. Il ritardo accumulato dalle FFS era nel frattempo aumentato, anche a seguito di controlli più approfonditi che hanno evidenziato uno stato della rete molto peggiore di quanto sino a quel momento supposto. La Confederazione non ha però accettato di versare ulteriori importi, per cui Infrastruttura incorrerà in disavanzi molto maggiori del previsto. La Confederazione ha rivisto al ribasso

Adieu!

ZPV S-V

Il personale treno ha salutato così i passeggeri del Rheintal-Express

SBB



Il traffico transfrontaliero è stato affidato alla nuova società FFS Cargo International

le direttive di ordine finanziario alle FFS che, dal canto loro, hanno preso diversi provvedimenti, quali un blocco delle assunzioni per funzioni non determinanti per l'esercizio. Il SEV ha richiamato le FFS al fatto che l'ulteriore aumento della pressione sul personale avrebbe compromesso la soddisfazione di quest'ultimo sul posto di lavoro.

Sempre più trasferimenti a terzi

Un tema sempre attuale sono le condizioni di lavoro presso le ditte esterne. Un servizio dalla rubrica Rundschau dell'estate 2013 ha documentato infrazioni talmente gravi alle norme della durata del lavoro sui cantieri di queste ditte da indurre le autorità ad intervenire alla ricerca di soluzioni. Le FFS hanno poi concor-

dato con queste ditte che avrebbe svolto ulteriori controlli.

Mancanza di personale nei trasporti pubblici

Tutto il settore del trasporto pubblico soffre della carenza di personale in determinate categorie. L'opinione pubblica ha dovuto prendere atto della mancanza di macchinisti, ma vi è pure carenza di autisti di bus, di accompagnatori treno e nella gestione dell'esercizio. Le aziende tentano di rimediare reclutando personale all'estero e pagando premi di reclutamento a colleghe e colleghi, mentre il SEV sostiene che bisognerebbe rimediare al calo di attrattiva di queste professioni derivato dai continui aumenti di produttività e dalla frequente mancanza di apprezzamento.

Ciononostante, le FFS continuano ad esternalizzare settori, come il servizio di sicurezza. A fine 2015, scioglierà il proprio servizio di sicurezza nelle stazioni, trasmettendone i compiti a ditte private.

Centro di competenze a Bellinzona

Il progetto per un centro di competenze per le attività ferroviarie a Bellinzona fa registrare lenti ma continui progressi. Lanciato a seguito dello sciopero delle Officine del 2008, questo centro sarà retto da una fondazione, creata da numerosi enti coinvolti, tra i quali i sindacati e finanziata prevalentemente dal canton Ticino.

La concorrenza va a scapito del personale

La BLS, per metà ferrovia statale del canton Berna e per l'altra metà ferrovia merci internazionale subisce le conseguenze del libero mercato.

Con l'aiuto della ferrovia tedesca DB, la BLS si è affermata quale alternativa delle FFS nel traffico merci in transito attraverso la Svizzera. La DB ne era divenuta negli anni uno dei maggiori azionisti e apportava anche la maggior parte della cifra d'affari. Nella primavera 2013, ha però comunicato che dal cambiamento d'orario seguente, sull'asse del Gottardo avrebbe collaborato con le FFS.* 80 macchinisti

si sono così ritrovati confrontati con la perdita del posto di lavoro. Il SEV si è impegnato per soluzioni che permettessero di evitare licenziamenti ed è stato elaborato un piano sociale. Vi era una certa richiesta di personale, del quale le FFS necessitavano per far fronte all'aumento di trasporto. Non è però stato possibile trasferire tutti gli interessati, ma l'ampio preavviso e diversi nuovi incarichi di trasporto a BLS Cargo hanno favorito la ricerca di soluzioni adeguate.

La BLS aveva anche altre difficoltà, essendosi esposta a importanti investimenti per il rinnovo del parco veicoli quando il canton Berna ha varato diver-

©BLS



Belle ma care: le nuove composizioni «Mutz» hanno strapazzato le finanze della BLS, che intende rifarsi sul personale



Trasporti pubblici della regione di Losanna (TL): durante le trattative per il CCL, circa 300 membri del SEV hanno servito 70 litri di minestrone alle loro colleghe e ai loro colleghi

se misure di risparmio. Il programma «Gipfelsturm» (tempesta sulle cime) ha tagliato numerosi posti di lavoro, ma l'assidua opera del SEV ha permesso di assorbire questi tagli praticamente senza licenziamenti. A fine 2013, BLS ha annunciato la centralizzazione delle proprie officine, ma questo processo accusa numerose difficoltà, tanto che per il momento non ha avuto effetti pratici. Il personale ha poi dovuto prendere atto, non senza scetticismo, dell'intenzione manifestata dalla BLS di elaborare un nuovo sistema salariale nell'ambito del rinnovo del CCL.

Anniversario BLS

Vi sono però stati anche festeggiamenti, quando nel 2013 la BLS ha raggiunto i 100 anni di esistenza. La RhB è invece 24 anni più anziana e ha così commemorato i suoi 125 anni nel 2014. Nello stesso anno, è stato rinnovato anche il CCL di questa ferrovia del canton Grigioni, ma questo processo ha messo a dura prova i rapporti tra le parti sociali, in quanto l'azienda ha a lungo ignorato ed accantonato le richieste del personale.

Gli strani atteggiamenti di Thurbo, filiale delle FFS

Anche presso Thurbo, l'atteggiamento dell'azienda ha suscitato le critiche del SEV, che ha rivolto una lettera al Consiglio di amministrazione di questa filiale al 90 per cento di proprietà delle FFS che qualificava come inaccettabile il trattamento dei partner sociali. Quali esempi, sono stati citati i ritardi pres-

so il tribunale arbitrale sul sistema salariale, nelle trattative per i BAR e la mancata pubblicazione dei risultati dell'inchiesta sulla soddisfazione del personale. Un incontro tra il comitato della sezione SEV e il consiglio d'amministrazione ha permesso di avvicinare le posizioni, anche grazie alla buona volontà manifestata in seguito dalle parti.

Grandi problemi nel traffico aereo

Il peggioramento dei rapporti tra le parti sociali riscontrato nel trasporto pubblico per bus e ferrovia non ha risparmiato nemmeno il traffico aereo. I rapporti tra SEV, Swiss e la casa Lufthansa sono infatti stati più volte messi a dura prova, soprattutto per l'amaro epilogo, delineatosi da alcuni anni a questa parte, della sede di manutenzione all'aeroporto di Basilea, che Lufthansa ha deciso di abbandonare. SEV-GATA ha quindi dovuto impegnarsi a fondo nell'assistenza dei suoi membri colpiti dalla perdita del posto di lavoro.

Swiss ha inoltre disdetto il CCL del personale di terra e quello di altre categorie, organizzate in un proprio sindacato. I membri SEV hanno infine accolto a stretta maggioranza del 52 per cento un nuovo CCL che prevede aumenti della durata settimanale del lavoro e della vita lavorativa a fronte di modesti aumenti salariali e di indennità, nonché del riconoscimento di un giorno in più all'anno di vacanze.

La Deutsche-Bahn fa di nuovo parlare male di sé

Per al seconda volta, la Deutsche Bahn ha dato una cattiva immagine di sé quando, nell'estate 2014, ha comunicato la chiusura della propria filiale di Zurigo a seguito della quale il personale che si occupava dei treni notturni della City Night Line (amministrazione, pulizia e accompagnamento) avrebbe perso il posto di lavoro. Il SEV ha quindi dovuto impegnarsi per un'applicazione corretta del piano sociale esistente.

Trattative difficili alla TL

Le rivendicazioni del personale dei trasporti pubblici di Losanna TL per il

rinnovo del contratto collettivo hanno suscitato importanti resistenze. Il SEV ha dovuto indire un'importante manifestazione che ha raccolto un grande seguito e ha lanciato una petizione ben seguita a sostegno di queste rivendicazioni. Le trattative sono però rimaste difficili, tanto da non essere concluse a fine 2014.

**Nota dopo il termine di redazione: in gennaio 2015, BLS ha comunicato l'intenzione di riacquistare tutte le quote di BLS Cargo dalla Deutsche Bahn.*

L'azienda di servizi ferroviari Elvetico, pur essendo una filiale di proprietà esclusiva delle FFS, si comporta sempre più spesso come un'azienda privata. Il personale, affiliato in maggioranza al SEV, si è più volte rivolto alla direzione, manifestando la propria insoddisfazione per le condizioni di lavoro, in particolare per i rapporti difficili con i superiori diretti del settore minibar e di quello degli stand di vendita nelle stazioni. Nonostante il personale porti le uniformi delle FFS, il clima di lavoro rimane ben diverso da quello della casa madre.

Nuovi pubblicazioni del SEV

«Dalla Federazione dei ferrovieri al sindacato del personale dei trasporti» è il titolo della retrospettiva, dettagliata e riccamente illustrata, presentata dal SEV al congresso del 2013, curata dallo storico Adrian Zimmermann sulla base di ricerche d'archivio molto approfondite sulla recente storia del SEV.

Unitamente al sindacato Unia, il SEV ha anche pubblicato un fascicolo che riassume i contenuti di uno studio sulla situazione dell'industria del materiale rotabile in Svizzera. Questo settore è stato modificato in profondità dai processi di liberalizzazione, ma continua a costituire un importante fattore economico, anche grazie alla continua crescita del trasporto pubblico.



La nuova, attraente pubblicazione del SEV

Ogni membro è importante

Al proprio interno, il SEV vuole soprattutto consolidare la propria organizzazione. Verso l'esterno, è confrontato con i processi di liberalizzazione e le sue conseguenze.

«Sono i membri a reclutare i membri!» Questo è il motto del SEV. Per concretizzarlo, i reclutatori hanno bisogno anche dell'appoggio dell'organizzazione, che il SEV ha tentato di intensificare promuovendo negli ultimi anni sempre nuove azioni di reclutamento con allettanti premi in palio per le migliori reclutatrici e i migliori reclutatori. Queste azioni hanno permesso di fermare la perdita di membri nelle categorie di attivi, anche se nel complesso i membri diminuiscono a causa dei numerosi decessi.

Il SEV ha voluto fare un ulteriore sforzo, promuovendo un progetto di coaching delle sezioni. Inizialmente, questo progetto era limitato a due anni e avrebbe dovuto appoggiare le sezioni per far fronte ai loro diversi compiti: accompagnare quelle più attive nelle loro attività e aiutare i comitati di quelle più in difficoltà a rinnovare i ranghi e rilanciarne l'iniziativa.

ZPV: traguardo magico

La sottofederazione del personale treno è stata particolarmente attiva nel reclutamento, tanto da poter, ad inizio 2013, festeggiare la collega Branka Vukicevic qua-

le 2000° membro. Altre sottofederazioni aggiungono alle azioni del SEV iniziative proprie. La VPT, per esempio, premia le sezioni che sono riuscite a migliorare sensibilmente il proprio grado di organizzazione.

La nuova sottofederazione AS comunica più facilmente con i quadri

Il SEV ha intensificato anche i contatti con i propri membri che coprono funzioni di quadro presso le aziende, pubblicando a intervalli regolari una newsletter ed organizzando manifestazioni a loro dedicate.

I contatti con i quadri sono stati facilitati anche

dalla fusione delle sottofederazioni SBV e VPV, divenute AS (Amministrazione e servizi), che ha posto fine a diverse sovrapposizioni di categorie che ostacolavano l'attività sindacale. La fusione è stata accompagnata anche da un cambiamento al vertice. La presidente della SBV Elisabeth Jacchini-Mühlemann è passata al beneficio della pensione e il presidente della VPV Roland Schwager è ridiventato un „normale“ membro di comitato. La presidenza centrale è stata affidata a Peter Kämpfer, già accompagnatore treno e Municipale di Sciaffusa.

Protezione giuridica: impegno costante del SEV

L'attività della protezione giuridica professionale conferma chiaramente le crescenti difficoltà nei rapporti tra datori di lavoro e lavoratori. Questa prestazione fondamentale di ogni sindacato richiede al SEV un impegno sempre più importante, derivante dall'aumento del numero dei casi e dalle sempre maggiori difficoltà per risolverli. Sempre più spesso, il SEV deve ricorrere ai propri legali di fiducia per giungere sino al Tribunale federale, anche a seguito dell'inasprimento delle norme che regolano le assicurazioni sociali che porta, per esempio, a improvvise rivalutazioni di casi dell'assicurazione invalidità con conseguente cancellazione di ogni prestazione.

A ciò si aggiungono conflitti a seguito di rapporti di lavoro temporanei, il cui numero presso i trasporti pubblici è nettamente aumentato.

Ulteriori conflitti sono poi derivati dalla divisione delle competenze tra Confederazione e aziende.



Il SEV ha partecipato a importanti manifestazioni nazionali: qui per la lotta contro le rendite variabili

Cambiamenti ai vertici della LPVa

Anche la LPV ha rinnovato i suoi vertici, eleggendo la scorsa primavera a presidente Hansruedi Schürch, succeduto a Urs Mächler, che ha rimesso il suo mandato a seguito di un cambiamento di lavoro. Il primo compito del nuovo presidente è stato di organizzare i festeggiamenti per i 125 anni della LPV, che hanno avuto luogo presso il museo dei trasporti di Lucerna.

Nuovo presidente anche per la commissione del personale di Infrastruttura, con Walter Buchmann che è succeduto a Fritz Augsburg. Quest'ultimo non è però andato in pensione, ma collabora ancora alla messa in servizio della galleria di base del Gottardo.

100 anni del Brenscino

Si è festeggiato anche a Brissago, dove l'albergo Brenscino ha raggiunto i 100 anni di esistenza, commemorati da un libro sullo sviluppo del turismo nella regione. In questa occasione, il SEV ha offerto a tutti i suoi membri per tutto l'anno un ulteriore sconto sui pernottamenti. Dall'avvento della crisi finanziaria, nel 2008, il turismo in Ticino sta però attraversando un momento difficile, che non risparmia nemmeno il Brenscino, i cui introiti risultano ormai insufficienti. A fine 2014, l'assemblea dei delegati della cooperativa delle case di vacanza, composta dai membri del comitato SEV, ha pertanto deciso di approfondire le possibilità di ottimizzare e sviluppare l'attività dell'albergo.

Il SEV alle manifestazioni nazionali

Il SEV, unitamente ad altre organizzazioni a lei vicine, è sceso in strada: il 21 settembre 2013 circa 15.000 membri dei sindacati hanno manifestato nelle strade di Berna contro il dumping salariale ed il furto delle rendite. Il SEV ha in particolare denunciato l'assurda idea delle rendite variabili, propugnata dalla cassa pensioni FFS. Sei mesi prima, erano state le organizzazioni femminili ad indire una manifestazione.

Presenza sul web anche per Smartphone e tablet

Con la primavera 2014, il SEV ha rinfrescato anche la sua presenza in rete, rivedendo forme e contenuti del suo sito internet www.sev-online.ch, che offre ora anche la possibilità di riempire e spedire elettronicamente la cartolina d'adesione.

SEV internazionale

Sono pure continuati gli intensi contatti a livello internazionale. Nell'ambito degli incontri tra i quattro sindacati germanofoni, sono stati approfonditi diversi aspetti inerenti la sicurezza sul lavoro e il quarto pacchetto ferroviario che l'UE sta elaborando. Una delegazione del SEV ha anche partecipato alla manifestazione comunitaria svoltasi davanti al Parlamento europeo di Strasburgo, mentre era in corso il primo esame del pacchetto.

In agosto 2014 si è svolto a Sofia il congresso della federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti ITF, al quale il SEV ha partecipato con una delegazione di quattro persone.

Comitato SEV 2013/2014

2013

Nel 2013 ci sono stati alcuni cambiamenti nel comitato, in particolare a seguito della fusione tra SBV e VPV, diventate AS.

Hanno lasciato il comitato

- Angelo Chiuchiolo, sostituto per la commissione della migrazione SEV
- Daniel Mollard, sostituto della ZPV
- Roland Schwager, presidente centrale VPV e fino al congresso 2013 vicepresidente del comitato SEV (dall'1.1.14 è membro del comitato AS)
- Michel Tacchini, membro del comitato VPV
- Werner Amrein, sostituto VPV
- Elisabeth Jacchini-Mühlemann, presidente centrale SBV
- Patrick Bellon, membro di comitato (dall'1.1.14 sostituto per AS)
- Alois Bucher, sostituto per SBV
- Marlies Zimmermann, sostituita per la commissione giovani SEV

Dall'1.6.13, Danilo Tonina è vicepresidente del comitato SEV (in precedenza era membro del comitato per RPV).

Sono entrati in comitato:

- Antonio Gisondi, sostituto per la commissione migranti SEV
- Carmine Cucciniello, sostituto per ZPV
- Deniz Kaya, sostituto comitato SEV (dimissioni a fine 2014)

2014

Dimissioni dal comitato:

- Urs Mächler, presidente centrale LPV
- Madeleine Wüthrich, membro per la commissione donne SEV
- Stefan Bruderer, membro per la commissione giovani SEV (dall'1.1.15 sostituto per la commissione giovani SEV)
- Willi Wenger, sostituto per TS (da fine 2014)

Nuovi arrivi in comitato:

- Hans-Rudolf Schürch, presidente centrale LPV
- Janine Truttman, membro per la commissione donne SEV

Personale

Nuovi arrivi nel 2013

Da gennaio, Felix Birchler è il nuovo segretario sindacale presso il nostro segretariato regionale di San Gallo. Da marzo, Susanne Frischknecht è la segretaria amministrativa del segretariato regionale di Zurigo. Roman Gugger ha per contro iniziato in aprile la sua attività di segretario sindacale presso la centrale di Berna. In luglio, Elena Obreschkow è diventata la nuova coach delle sezioni con un contratto a termine. Un contratto a termine l'ha ricevuto pure nel mese di agosto Baptiste Morier, che lavora al segretariato regionale di Losanna. Da settembre Vivian Bologna è redattore per il giornale *contact.sev*. André Hebler è responsabile della stampa e della spedizione del segretariato centrale. Da novembre, Miriam Brand è la nuova responsabile del personale. Viola Arnet ha svolto due semestri della sua formazione commerciale presso il SEV.

Partenze 2013

Hanno assunto nuove attività professionali Remo Ziegler, collaboratore amministrativo; Ursula Lüthi, responsabile del personale e Karin Hofer, stampa e spedizione. Sono passati al beneficio della pensione i segretari sindacali Hans Bieri e Daniel Trolliet, il redattore di *contact.sev* Alberto Cherubini e Beatrice Ben Amara, collaboratrice amministrativa.

Nuovi arrivi nel 2014

Nel mese di gennaio, Esther Lis Gyamfi ha iniziato la sua attività presso i servizi per i membri. Da marzo, Anja Meierhans si occupa della documentazione, Ariane Mose ha iniziato come collaboratrice amministrativa e Lucie Waser è diventata la nostra nuova

assistente per le donne. Nel mese di dicembre, Katrin Leuenberger è stata assunta quale assistente del nostro presidente. Carina Hofer ha seguito il suo ultimo semestre di formazione di login e Nicole Bangerter ha iniziato i suoi due semestri di formazione commerciale presso il SEV.

Partenze 2014

Renate Sinzig, collaboratrice amministrativa e Olivier Barraud, segretario sindacale a Losanna ci hanno lasciato per nuovi incarichi. Barbara Amsler, assistente delle donne, Susanne Schürch, collaboratrice amministrativa, Marie-Josée Jost, traduttrice e Rolf Rubin, segretario organizzativo, sono passati al beneficio della pensione.

Cambiamenti interni/promozioni 2014

Nel mese di gennaio, Daniel Aemmer ha assunto la direzione del settore informatico di management dei dati. Nel mese di settembre, Christina Jäggi è passata a segretaria dell'organizzazione SEV. Jérôme Hayoz si è trasferito da dicembre dal segretariato centrale al segretariato regionale di Losanna.

Diplomi

Valerie Solano, segretaria sindacale SEV a Ginevra, ha ricevuto al congresso USS 2014 il diploma per la sua formazione di specialista per il «management di organizzazioni sindacali». Ha inoltre ricevuto il premio per il lavoro di diploma più originale sull'impiego di racconti letterali quale mezzo di lotta sindacale. Congratulazioni a Valerie per questo brillante risultato.



Hans Bieri



Daniel Trolliet



Alberto Cherubini



Beatrice Ben Amara

Rallentato il calo dei membri

La voce più importante delle entrate sono le quote dei membri. Purtroppo, nemmeno negli anni di questo rapporto siamo riusciti a fermare la tendenza in calo del numero dei membri. Espresso in unità a quota intera, il calo è stato dello 0.99% nel 2014 e dell'1.58% nel 2013, mentre il numero dei membri ha fatto registrare un calo di 555 unità, pari all'1,28 % nel 2014 e di 917, risp. 2.07%, nell'anno precedente.

Contrariamente alle previsioni e agli auspici di politica sindacale, nel 2014 vi è invece stato un aumento dei contributi alle spese di applicazione del 9.2%, derivante in particolare dall'aumento di personale delle FFS, che purtroppo non riusciamo a organizzare in egual misura in seno al SEV.

I mercati finanziari ci hanno procurato nel 2014 un risultato apprezzabile di 682 000 franchi. L'abbandono della soglia minima dell'euro è giunto dopo la chiusura dei conti, che non ne sono pertanto stati toccati direttamente. Questo provvedimento della BNS evidenzia tuttavia la portata di certi cambiamenti sui mercati borsistici e finanziari. In particolare, nelle azioni stiamo assistendo ad una crescita generale che dura ormai da sei anni e dobbiamo quindi aspettarci che vengano alla luce sopravvalutazioni e

bolle speculative. Se avessimo, per esempio, chiuso i conti sulla base dei corsi vigenti all'indomani della decisione della BNS, avremmo presentato un disavanzo, anziché un utile. Riassumendo, dobbiamo rilevare come i buoni risultati conseguiti grazie alle attuali sopravvalutazioni non devono indurci ad allentare la nostra politica di rigore nelle spese. Un simile cambiamento, considerata l'evoluzione negativa dell'effettivo dei nostri membri, avrebbe inevitabilmente effetti negativi.

Alla cooperativa delle case di vacanza sono stati condonati debiti per 500 000 franchi per contrastare le lacune di bilancio e l'evoluzione negativa della cifra d'affari nell'anno di merito.

I conti in nuova veste

L'1.1.2013 sono entrate in vigore le nuove disposizioni legali per la presentazione dei conti, sulla base delle quali il modello contabile del SEV è stato completamente rivisto. Adesso è completamente conforme a queste nuove disposizioni e si rifà agli standard usuali di Swiss GAAP RPC. A seguito di questo cambiamento, però, le cifre non risultano più direttamente paragonabili a quelle del 2012 e degli anni precedenti.

Indici finanziari (in CHF 1000)

	2013	2014
ricavo d' esercizio	13 677	13 620
spese materiali	- 6 271	- 5 828
spese per il personale	- 8 013	- 8 152
risultato d'esercizio	- 607	- 360
utili da capitale	631	682
utili da immobili	370	266
risultato finanziario 1	394	588
utili e imposte	- 379	- 376
risultato finanziario 2	15	212
attribuzioni e prelievi	103	198
risultato finanziario 3	118	410

evoluzione dei membri (situazione al 31 dicembre)

categoria	2010	2011	2012	2013	2014
attivi	25 550*	25 638	25 320	24 962	25 025
pensionati	20 175	19 529	18 990	18 431	17 813
totale	45 725	45 167	44 310	43 393	42 838
cambiamenti risp. all'anno precedente	-1.56 %	-1.22 %	-1.9 %	-2.07 %	-1.28 %

adesioni e dimissioni

	2010	2011	2012	2013	2014
adesioni	1 560*	1 953	1 583	1 499	1 908
dimissioni	1 311*	1 398	1 407	1 365	1 488
decessi	972	1 113	1 033	1 051	975
Ssaldo	-723*	-558	-857	-917	-555

Jörg Matter, SEV



Barbara Amsler

Pietro Gianolli, SEV



Susanne Schürch

Alexander Egger



Marie-Josée Jost

Jörg Matter, SEV



Rolf Rubin

Sindacato

Il SEV oggi

Negli ultimi due anni il SEV ha lavorato a lungo per il suo posizionamento nel mondo sindacale, rafforzando il suo impegno all'interno dell'Unione sindacale svizzera (USS). Di conseguenza il SEV è sempre più considerato il più grande e potente sindacato nel settore dei trasporti, e può esercitare la propria influenza in modo mirato.

Il SEV si posiziona in modo tale da potere concludere in futuro una rafforzata cooperazione con i sindacati e le associazioni dei servizi pubblici.

L'evoluzione del numero degli/delle affiliati/e rimane un argomento centrale: il SEV ha potuto frenare la tendenza al ribasso, ma non invertirla. Gli effettivi sono leggermente aumentati a livello di attivi (maggiori adesioni rispetto alle dimissioni) e ciò rappresenta un fatto positivo. Ma ogni anno, tuttavia, bisogna fare i conti con circa 1000 decessi, che pesano evidentemente in modo negativo sul saldo dei membri. Malgrado gli sforzi compiuti da tutte le parti interessate, è una realtà con cui il sindacato deve confrontarsi.

Il SEV – direzione per il futuro

È possibile definire una direzione a due livelli per rafforzare il futuro del SEV e posizionarlo in modo ottimale.

Verso l'esterno: posizionamento rafforzato e apertura alla cooperazione con altri sindacati e associazioni.

- Il SEV adotta un atteggiamento combattivo e continua a rafforzare la sua partecipazione in seno

all'Unione sindacale svizzera e a rafforzare in Svizzera la propria posizione nelle vesti di Sindacato del personale trasporti.

- Il SEV continua ad approfondire le possibilità di cooperazione e, se le condizioni di presentano, stringe accordi con altri sindacati e associazioni. Non si tratta di fusioni, ma piuttosto di collaborare a livello pratico, al fine di sviluppare sinergie, di meglio rappresentare gli interessi dei membri e di migliorare le prestazioni offerte.

Verso l'interno: riflessioni permanenti sulle strutture e adeguamento, se necessario. Intensificare il reclutamento dei membri in base al principio «i membri reclutano i membri».

- Il SEV aumenta la sua efficienza ed efficacia, rivedendo e costantemente adeguando le sue strutture. La collaborazione tra SEV, sottofederazioni e sezioni deve essere intensificata e rafforzata. Questo permette al SEV di essere più vicino ai propri membri, di aumentare la sua capacità di mobilitazione e di migliorare la sua efficacia nel rappresentare gli interessi e nell'erogare prestazioni.
- Per quanto riguarda il reclutamento dei membri, il SEV si attiene al suo principio «i membri reclutano i membri». Attraverso campagne di reclutamento mirate e un supporto professionale alle sezioni, l'evoluzione del numero dei membri SEV dovrebbe essere influenzato positivamente. L'obiettivo è di convincere sempre di più i giovani impiegati e impiegate dei trasporti pubblici.

Politica contrattuale

La politica contrattuale del SEV riscontra un grande successo. La strategia al rialzo – detta anche «bottom-up» – del SEV, a partire dai CCL aziendali per andare verso CCL-quadro cantonali, ha portato buoni risultati.

Durante gli ultimi dodici anni, nel settore dei trasporti pubblici sono stati conclusi contratti collettivi di lavoro (CCL) praticamente in tutto il territorio. Hanno contribuito in modo decisivo a mantenere e a migliorare le condizioni di lavoro, grazie soprattutto a un partenariato sociale solido e duraturo e al supporto di membri impegnati. Tutto ciò continua: il numero di contratti collettivi di lavoro è in costante aumento. È tuttavia normale che ora la progressione sia più lenta rispetto ai primi anni delle trattative contrattuali.

È cresciuta anche la qualità dei contratti collettivi di lavoro, grazie all'esperienza acquisita dal SEV. Con molte aziende sono già stati rinnovati diversi CCL, consolidando e migliorando le condizioni di lavoro.

Dove ci sembra utile, cerchiamo di ottenere l'obbligatorietà dei CCL.

Le conoscenze acquisite dalle nostre e dai nostri affiliati, è la migliore garanzia del rispetto delle condizioni di lavoro negoziate. Per questi motivi, l'informazione, la formazione e la formazione continua devono essere promosse, non solo per permettere

alle persone interessate di partecipare alle riflessioni, ma anche per permettere la corretta applicazione delle disposizioni dei CCL. In questa ottica le segretarie e i segretari sindacali sono beninteso a disposizione: non solo possono usare bene le conoscenze della base, ma possono anche trasmettere le loro competenze per colmare eventuali lacune.

Alla luce di quanto precede, vale la pena sottolineare i seguenti punti chiave:

Continuazione della nostra politica CCL

Non c'è motivo di cambiare la direzione intrapresa. Le rare aziende in cui non abbiamo ancora concluso un CCL, devono essere individuate in modo conseguente. Si tratta di concludere le trattative CCL in



Henriette Schaffner, SEV

I dipendenti di TransN hanno chiaramente approvato il nuovo CCL

concertazione con i membri interessati. Dobbiamo prestare particolare attenzione sulle nuove aziende che non conoscono o conoscono poco costumi e abitudini del settore.

Per quanto riguarda i CCL-quadro cantonali, il SEV deve poter imporre il proprio punto di vista, se desidera raggiungere il successo sperato.

Estensione e miglioramento dei CCL esistenti

La grande esperienza del SEV acquisita con i CCL, deve essere sfruttata per rinnovare nella misura del possibile i CCL esistenti. In primo piano non c'è solo la difesa delle conquiste e dei diritti acquisiti. Tra i nostri obiettivi tesi al sensibile miglioramento delle condizioni di lavoro, ci sono infatti i seguenti punti chiave: partecipazione all'interno dell'azienda, età del pensionamento flessibile, creazione di impieghi

di nicchia, condizioni di lavoro adeguate in base al genere e parità salariale a parità di lavoro. Senza dimenticare di valutare la possibilità di ridurre turni di servizio troppo lunghi.

Introduzione della forza obbligatoria

Ovunque gli effetti di un CCL possono essere rafforzati grazie alla forza obbligatoria, occorre introdurla.

Rafforzamento delle competenze delle/degli affiliati/e nel campo della politica contrattuale

Il miglior controllo della corretta applicazione di un CCL avviene attraverso le persone direttamente coinvolte. Ciò, a volte, rappresenta per le nostre affiliate e i nostri affiliati una grande sfida: occorre farvi fronte proponendo loro corsi di formazione e di formazione continua.

Politica sociale

Costatazione generale

I partiti borghesi e le associazioni padronali non hanno allentato le pressioni sulle assicurazioni sociali del nostro paese. Il primo pilastro è al centro di attacchi sferrati da ambienti pessimisti, che in questi ultimi vent'anni hanno sempre avuto torto ma che insistono nel predire il peggio, in barba al buon senso. Il secondo pilastro è confrontato con la crisi e con bassi tassi di interesse, ma soprattutto con gli speculatori in borsa e con gli assicuratori, determinati a massimizzare i loro profitti.

Dopo la pubblicazione del suo rapporto sull'avvenire del secondo pilastro, nel mese di dicembre del 2011, il Consiglio federale vuole affrontare in modo complessivo il dossier previdenza vecchiaia includendo primo e secondo pilastro. Nei prossimi anni sarà indubbiamente un punto centrale della politica sociale.

AVS e AI

L'AVS deve essere migliorata. Oggi numerosi/e pensionati/e non riescono più a mantenere in modo appropriato il livello di vita precedente, come prescritto dalla Costituzione federale. L'AVS è il pilastro della previdenza vecchiaia più efficace e più stabile, inoltre la sua evoluzione riposa su solide basi. Per puro calcolo politico, gli ambienti borghesi preparano il terreno per una riduzione delle prestazioni. Noi, invece, vogliamo che la nostra AVS sia sviluppata.

Il SEV si impegna attivamente nella raccolta firme per l'iniziativa AVSplus, che chiede di aumentare del 10% tutte le rendite vecchiaia dell'AVS. Per la grande maggioranza significherà un aumento delle pensioni di 200 franchi al mese per persone sole e di 350 franchi per le coppie. Il finanziamento è possibile: i costi supplementari di 3,6 miliardi di franchi rappresentano un aumento paritario dei contributi dello 0,55%, tanto per il datore di lavoro, quanto per i/le salariati/e. Siccome i contributi AVS sono rimasti fermi da 40 anni, questo rialzo è accettabile. Del resto, nel caso in cui l'iniziativa popolare sulla riforma sulle imposte di successione dovesse incontrare il favore delle urne, nelle casse dell'AVS giungerebbe ogni anno 2 miliardi di franchi.



Il presidente VPT Gilbert D'Alessandro alla consegna delle firme per l'iniziativa AVSplus

La 5° revisione dell'Assicurazione invalidità (AI) ha mostrato effetti positivi: le spese dell'AI sono state ridotte, mentre il rialzo dell'IVA ha aumentato le entrate. Il risanamento dell'AI è sulla buona strada. È pertanto inutile immaginare altre riduzioni delle prestazioni. In questo contesto, la revisione 6b dell'AI, attualmente all'esame delle Camere federali, deve essere sorvegliata da molto vicino. Se dovesse imporsi l'inasprimento, in termini di prestazioni (sistema lineare applicato a tutte le rendite) o di finanziamento (freno all'indebitamento), l'USS e il SEV dovrebbero prevedere un referendum.

Previdenza professionale LPP

La Cassa pensioni FFS prosegue gli sforzi in vista di un risanamento duraturo della propria situazione finanziaria. La struttura in base all'età e il rapporto demografico, restano sfavorevoli. Il personale attivo deve quindi continuare a dare il proprio contributo al risanamento. Questo vale anche per i/le pensionati/e, che aspettano dal 2004 la compensazione del rincaro.

Il SEV si oppone a nuovi tagli nelle prestazioni. I contributi di risanamento degli/delle attivi/e non possono più essere aumentati. Il SEV esige dalle FFS

un apporto supplementare del contributo per consolidare finanziariamente la cassa. Le FFS devono pure assumersi la responsabilità nei confronti degli/delle ex collaboratori/trici pensionati/e.

Nelle altre casse pensioni delle aziende dei trasporti pubblici, dove sono sempre in corso operazioni di risanamento costose, il SEV appoggerà misure intelligenti e mirate, prestando attenzione alle modalità di applicazione, che devono essere sopportabili e sociali. Anche su questo punto, datori di lavoro e autorità politiche pubbliche cantonali o locali, dovranno assumersi le loro responsabilità oltre il minimo legale.

Per migliorare lo scambio di opinioni e esperienze, il SEV cura e sviluppa la sua rete di membri dei Consigli di fondazione e di membri delle commissioni di previdenza, attraverso piattaforme internet e newsletter mirate.

Modelli di pensionamenti e modelli di tempo di lavoro legati alle esigenze dell'età

I membri del SEV possono solo troppo raramente beneficiare di misure di incoraggiamento al pensionamento anticipato o parziale. Soprattutto per i colleghi di categorie professionali faticose e/o confrontati con orari di lavoro irregolari, i modelli tradizionali sono troppo penalizzanti e poco attrattivi. Devono essere individuate soluzioni alternative. Le riflessioni sviluppate dal SEV in collaborazione con i partner della comunità di trattative e le FFS, devono beneficiare di un nuovo impulso. Occorre passare alla scelta dei modelli adattati ai bisogni e alle possibilità finanziarie dei membri e concretizzarle.

Inoltre, considerato il crescente aumento dei/delle salariati/e di oltre 50 anni nelle FFS e nelle ITC, devono anche essere sviluppati modelli di tempo di lavoro che tengano conto di limiti ed esigenze legate all'età.

Protezione della salute e della sicurezza al lavoro

Il SEV presta grande attenzione alla protezione della salute e della sicurezza sui posti di lavoro. Affinché esigenze e rivendicazioni giungano ai responsabili aziendali in modo effettivo e attivo, è necessaria una buona collaborazione con le commissioni del personale interessate. Fattori come lo stress e la flessibilizzazione del lavoro, hanno conseguenze negative sulla salute e sulla sicurezza sul posto di lavoro.

Violenza e aggressioni contro il personale

Nella nostra società, violenza e aggressioni si stanno complessivamente diffondendo. Per il SEV la protezione del personale ha l'assoluta priorità. Spetta alle aziende tale responsabilità: devono fare di tutto per preservare la salute e la sicurezza del loro personale. Confederazione, cantoni e comuni devono tuttavia individuare anche soluzioni politiche affinché diminuisca la violenza negli spazi pubblici.

Sicurezza e prevenzione degli incidenti

Le aziende sono tenute a disporre di misure per la sicurezza sul posto di lavoro e per la prevenzione degli incidenti. Le prescrizioni stabilite e gli indumenti di protezione spesso non sono sufficienti. Lo svolgimento di lavori diventati sempre più complessi e la crescente pressione legata alla mancanza di tempo, fanno crescere il rischio di incidenti. Per limitare questo rischio, le aziende devono investire nella formazione e nella formazione continua del loro personale. Il SEV si impegna vigorosamente affinché i risparmi nel settore pubblico non pesino sulle spalle del personale e non vadano a scapito della sicurezza.

Condizioni di lavoro del personale anziano

Tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori devono poter arrivare alla pensione in buona salute e nella dignità. Prima di tutto nelle professioni fisicamente faticose, ma sappiamo che purtroppo spesso non è possibile. Durante le trattative con i datori di lavoro, il SEV deve porre l'accento prioritariamente su condi-

zioni di lavoro adeguate per il personale anziano. Il SEV appoggia modelli di carriera che tengono conto di questo aspetto. Parallelamente devono essere creati nuovi modelli di pensionamento flessibile accessibile anche ai bassi redditi.

Salute sul posto di lavoro

La salute sul posto di lavoro è una preoccupazione centrale delle aziende e il SEV vigila affinché sia contemplata in tutti i contratti collettivi di lavoro. La protezione non si garantisce solo con installazioni ergonomiche, ma anche tutelando il personale contro osservazioni e comportamenti discriminatori e vessatori.

Cosciente che questo tema viene considerato dai datori di lavoro quale esclusiva competenza delle commissioni del personale, il SEV definisce in quali forme devono essere trattati i temi della sicurezza e della protezione della salute sul posto di lavoro:

- in collaborazione con le commissioni del personale;
- attraverso attività di sezioni o settori (campagne di sensibilizzazione);
- negoziando regolamenti adeguati e divulgando i regolamenti del CCL;
- indirettamente, tramite la presenza in diversi organi, come per esempio la commissione LDL o il consiglio di amministrazione della SUVA o ancora nelle commissioni interne dell'USS;
- grazie al lavoro di lobbying politico in occasione di progetti di legge o di revisioni;
- con la presenza sui media;
- e se necessario, denunciando gli abusi alle autorità se nessun'altra misura si rivela efficace.



Il SEV partecipa alla campagna internazionale contro la violenza sui trasporti pubblici, lanciata dalla giornata di formazione delle donne SEV del 2014

Politica dei trasporti

La politica svizzera dei trasporti è caratterizzata da questioni di finanziamento e di servizio pubblico. Da un lato sono state gettate le basi per assicurare un finanziamento illimitato per l'esercizio, l'ampliamento e la manutenzione del traffico ferroviario e stradale. D'altro lato il servizio pubblico è rimesso in causa da questioni legate alla liberalizzazione e alla copertura dei costi.

Il SEV si impegna affinché le rivendicazioni delle collaboratrici e dei collaboratori su questo punto, siano trasmesse a tutti i livelli politici e che siano prese in considerazione. Il SEV coltiva costantemente le sue relazioni con altre organizzazioni, autorità, portavoce dei trasporti pubblici e deputati/e del Parlamento.

Finanziamento

Il Parlamento sta attualmente dibattendo sulla visione del Consiglio federale in merito al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), visione sviluppata in seguito alla pressione esercitata dall'iniziativa su Trasporti pubblici (TP). È giusto che il nuovo fondo non debba solamente garantire la costruzione, ma anche l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura, come pure lo sviluppo dell'insieme della rete ferroviaria. Ma per tutto ciò i mezzi previsti sono chiaramente insufficienti e il rimborso del debito accumulato rappresenta un carico irragionevole. Per questo motivo, il SEV si impegna affinché i fondi siano sgravati dai debiti e affinché la parte dell'imposta sugli oli minerali sia aumentata. Si oppone al finanziamento attraverso l'IVA.

Il SEV non si esprime sulla concorrenza tra i progetti di ampliamento; si deve dare la preferenza a quelli che sono di maggiore utilità per l'insieme del sistema. Il traffico merci deve assolutamente essere incluso in queste riflessioni.

La polemica sul finanziamento delle ferrovie ha infiammato il dibattito sul finanziamento della strada e sull'introduzione di un Mobility pricing. Il SEV deve tenere d'occhio questi due temi, poiché hanno un'influenza diretta sui trasporti pubblici.

Servizio pubblico

Il SEV si schiera dalla parte del servizio pubblico, sia nel traffico passeggeri, sia nel traffico merci. Il SEV ritiene che il servizio pubblico debba offrire prestazioni di base sicure, efficaci, di buona qualità ed estese in tutta la Svizzera. Tali prestazioni devono essere a disposizione di tutte le fasce della popolazione, di tutti gli ambienti economici, di tutte le regioni del paese e in base a principi uniformi e a prezzi ragionevoli.

Il SEV si impegna affinché le misure di risparmio dei cantoni non si traducano né in una riduzione dell'offerta dei trasporti pubblici nelle regioni periferiche, né in un taglio ai contributi versati alle ITC.

Lotta inoltre contro l'iniziativa Pro Service Public che, contrariamente al titolo molto promettente, conduce dritto verso lo smantellamento del servizio pubblico.



Peter Bernet ha consegnato alla consigliera federale Doris Leuthard una T-shirt in favore del servizio pubblico in occasione del congresso SEV 2013

Personale e produttività

La concorrenza non deve essere concretizzata sulle spalle del personale. Anche in un regime di concorrenza, negli anni scorsi le aziende di trasporto hanno potuto aumentare massicciamente la loro produttività. Le aziende sono già sufficientemente sotto pressione a causa delle aspettative in termini di aumento dell'efficienza, formulate nei mandati di prestazione e dal progetto FAIF. A tutto ciò vanno aggiunti i risparmi che le aziende si infliggono per non ripercuotere interamente sulla clientela l'aumento del prezzo delle tracce. Occorre porre fine a questa tendenza di volere offrire sempre maggiori prestazioni con sempre meno personale. Obiettivi ambiziosi possono essere raggiunti solo con il supporto di un personale sufficientemente formato e ben remunerato.

Dopo la costruzione, la manutenzione

La manutenzione della rete ferroviaria è stata trascurata a causa della mancanza di mezzi e di risorse. Sulla durata, può avere ripercussioni devastatrici sulla qualità del traffico in Svizzera. Il SEV si impegna affinché alla manutenzione sia data la medesima priorità delle nuove costruzioni, più prestigiose. La manutenzione è un compito duraturo che deve essere svolta da personale impiegato in modo permanente, al fine di preservare le competenze all'interno delle aziende. Occorre evitare che si acquisiscano a pagamento presso ditte esterne.

Apertura di concorsi solo in casi eccezionali

Il SEV è dell'opinione che nel settore dei trasporti pubblici si debba ricorrere all'apertura di concorsi solo in ultima istanza. Su una rete con molto traffico, una vera concorrenza è difficile. Le esperienze mostrano che nel traffico degli agglomerati, i bandi di concorso modellati dalla liberalizzazione e dalla concorrenza che ne deriva, vanno sempre a detrimento del personale dei diversi settori. Ecco perché occorre fare valere il principio secondo cui solo le aziende assoggettate a un contratto collettivo di lavoro, possono partecipare ai concorsi del settore pubblico.

Per le merci, la ferrovia Traffico merci attraverso le Alpi

Il mandato dell'Iniziativa delle Alpi deve essere assolutamente applicato. La costruzione delle NTFA e del corridoio di 4 metri sono condizioni sine qua non del trasferimento modale. Affinché gli investimenti agiscano anche sul trasferimento del traffico, occorre introdurre la borsa dei transiti alpini o uno strumento di controllo analogo.

2. tubo stradale del Gottardo

Il SEV si oppone categoricamente al secondo tubo stradale del Gottardo proposto dal Consiglio federale. Avrebbe ripercussioni dirette sulla redditività

delle NTFA, in particolare sulla galleria di base del Gottardo. La volontà del popolo di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia, inoltre, non sarebbe rispettata.

Traffico merci interno

La discussione delle misure per promuovere il traffico merci interno attraverso la ferrovia, è rilanciata. Dopo il nuovo smantellamento dei punti di carico del traffico a vagoni completi, è evidente che anche in questo settore occorre definire un obiettivo di trasferimento esplicito e formulare un mandato chiaro per il servizio pubblico.

Europa

I trasporti pubblici svizzeri dipendono dalla politica dei trasporti dell'Unione europea (Ue) sotto molti punti di vista. Infatti, questioni come apertura dei mercati, completa separazione tra infrastruttura ed esercizio, concorrenza nel traffico viaggiatori, sono al centro dei dibattiti dell'UE; le basi sono pertanto già gettate. È dunque necessario che la Svizzera esprima nel tempo e a livello europeo, la propria visione delle cose.

4° pacchetto ferroviario

Con il suo 4° pacchetto ferroviario, l'Unione europea ha compiuto un passo supplementare verso la liberalizzazione. La commissione propone che l'insieme del traffico ferroviario viaggiatori interno, sia completamente liberalizzato a partire dal 2019. In quanto membro dell'ETF, il SEV vi si oppone categoricamente. L'ETF e il SEV vogliono impedire la liberalizzazione del traffico viaggiatori su ferrovia. Si impegnano contro la concorrenza in questo settore, poiché rischia di generare penurie per gli utenti e mettere in pericolo posti di lavoro. Concentrano anche gli sforzi per evitare il dumping salariale e sociale, schierandosi chiaramente per il mantenimento degli standard sociali e per la protezione di lavoratori e lavoratrici quando vengono messe a concorso le prestazioni dei trasporti pubblici su ferrovia e su strada.

Il traffico viaggiatori ferroviario è un servizio pubblico che deve essere accessibile a tutti. Una rete ferroviaria ben integrata, è generalmente una combinazione di linee redditizie e deficitarie. La liberalizzazione aprirebbe le porte ad offerte private sulle

linee redditizie, lasciando alle aziende pubbliche il servizio delle regioni periferiche. Se così fosse, lo Stato pagherebbe di più, mentre le società private intascherebbero gli utili derivati dalla gestione delle linee redditizie.

Prescrizioni sulla sicurezza e controllo della sicurezza

Se l'agenzia ferroviaria europea (AFE/ERA) deve diventare in Europa l'unica sede abilitata a rilasciare autorizzazioni per il traffico di veicoli e attestati di sicurezza alle compagnie ferroviarie, non potrà limitarsi solo a questi compiti. L'ETF e il SEV esigono che vengano prese in considerazione le competenze di collaboratori e collaboratrici, la formazione e la formazione continua, regole accettabili sul tempo di lavoro ed elevate norme su salute e sicurezza sul posto di lavoro come elementi di base per la sicurezza delle ferrovie. Chiedono inoltre che l'AFE fissi degli standard, di cui va controllato il rispetto.

L'infrastruttura non è privatizzabile

Grazie, tra l'altro, all'intenso lavoro di lobbying da parte dei sindacati, la commissione europea ha ammesso anche per il futuro la presenza di aziende integrate o di holding. Le FFS costituiscono il migliore esempio di ferrovie integrate, poiché inglobano sotto il medesimo tetto: infrastruttura, traffico viaggiatori e traffico merci. È un modello nel mondo intero.

L'ETF e il SEV sono convinti che l'infrastruttura dei trasporti debba restare in mani pubbliche, sotto il controllo di un organo eletto democraticamente, che deve rendere conto al popolo.

© SBB CFF FFS



Le nuove composizioni delle FFS per il trasporto nord-sud