

Testi d'orientamento 2015

Approvati dal Congresso SEV
del 28 maggio 2015



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

Prefazione

Care colleghe e cari colleghi

È compito del congresso del SEV determinare gli orientamenti e le posizioni del nostro sindacato sui diversi temi. Posizioni e orientamenti sono stati classificati come segue:

- Sindacato
- Politica contrattuale
- Politica sociale
- Protezione della salute e della sicurezza sul posto di lavoro
- Politica dei trasporti
- Europa

Posizioni e testi di orientamento sono stati discussi e approvati durante il congresso del 28 maggio 2015 a Berna. Sono vincolanti per tutti i gremi del SEV e fungono da bussola per i prossimi anni.

Per raggiungere i nostri obiettivi, siamo tutti invitati a mantenere nella giusta direzione questi orientamenti strategici.

Sono certo sapremo difendere con successo i nostri punti cardine.

Giorgio Tuti, Presidente SEV

Indice

Prefazione	3
Sindacato	6
Politica contrattuale	8
Politica sociale	10
Protezione della salute e della sicurezza al lavoro	13
Politica dei trasporti	15
Europa	18

Sindacato

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 considerato sempre di più il sindacato più grande e influente 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 a invertirla. Gli effettivi si sono stabilizzati prima di tutto nel 2014 a livello degli attivi; un fatto senz'altro positivo. Ma ogni anno, tuttavia, bisogna fare i conti con circa 1000 decessi, che pesano evidentemente in modo negativo sul saldo dei membri. Ciò causa una contrazione degli effettivi dei membri, malgrado gli sforzi forniti da tutte le parti interessate.

Sforzi accresciuti in favore dei servizi pubblici

La direzione da seguire per assicurare l'avvenire del SEV e posizionare il nostro sindacato in modo ottimale, è la seguente: occorre rafforzare il SEV verso l'interno per ottenere risultati più incisivi verso l'esterno.

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

- Il SEV assume un atteggiamento combattivo e continua a rafforzare il proprio impegno in seno all'Unione sindacale svizzera e a corroborare la propria posizione come sindacato di riferimento per i trasporti in Svizzera.
- Il SEV continua ad esaminare in modo approfondito le possibilità di cooperazione con altri sindacati e associazioni, in particolare nel settore dei servizi pubblici. Ed eventualmente entra in materia. Si tratta in primo luogo di realizzare gli obiettivi comuni per un servizio pubblico forte e sviluppare un politica del servizio pubblico.
- Il SEV esercita la propria influenza in seno all'ETF: la Svizzera è situata nel cuore dell'Europa e,

logicamente, dipende dall'UE e dalla sua politica, che lo si voglia o no. Il SEV, attraverso la partecipazione attiva negli organi dell'ETF, contribuisce a definire le condizioni quadro della politica dei trasporti europea.

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 costantemente e adeguando le sue strutture. La collaborazione tra il SEV, le sottofederazioni e le sezioni, deve essere ottimizzata allo scopo di rafforzarla. Ciò permette al SEV di essere più vicino ai membri, di aumentare la capacità di mobilitazione e di migliorare l'efficacia nel rappresentare gli interessi dei membri nella realizzazione delle 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. Bisogna accordare un'attenzione particolare ai/alle giovani impiegati/e dei trasporti pubblici e convincerli/e di aderire al SEV.

Politica contrattuale

La politica contrattuale del SEV riscontra un grande successo. La strategia ascendente o del cosiddetto «bottom-up» scelta dal SEV, ha dato buoni risultati.

Durante gli ultimi quindici anni, nel settore dei trasporti pubblici sono stati conclusi contratti collettivi di lavoro 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 continuo aumento. E' tuttavia normale che la progressione sia ora più lenta rispetto ai primi anni delle trattative contrattuali. E' 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.

Alla luce di quanto precede, vale la pena di 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 concertazione con i membri interessati. Dobbiamo prestare particolare attenzione alle nuove aziende che non conoscono o conoscono poco costumi e abitudini del settore.

Il SEV è un riferimento per quanto riguarda tutti i contratti quadro cantonali esistenti. Laddove altri contratti quadro cantonali sono negoziati, la partecipazione del SEV è inevitabile.

Estensione e miglioramento dei CCL esistenti

La grande esperienza del SEV acquisita con i CCL, deve essere sfruttata per rinnovare i CCL esistenti. In primo piano non c'è solo la difesa delle conquiste e dei diritti acquisiti. La partecipazione nell'azienda, l'età di pensionamento flessibile, la creazione di posti di lavoro protetti, le condizioni di lavoro adatte ai generi e la parità salariale, sono nostri precisi obiettivi al fine di ottenere sensibili miglioramenti. 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. Per i nostri membri ciò rappresenta, a volte, affrontare grandi sfide; ecco perché occorre migliorare le loro conoscenze proponendo corsi di formazione e corsi di formazione continua.

Internazionale

Con il suo rapporto sulle condizioni di lavoro d'uso nel settore del traffico merci ferroviario, l'Ufficio federale dei trasporti ha dato un segnale discutibile e preoccupante sul modo in cui in futuro devono essere regolate le condizioni di lavoro in Svizzera. Il SEV farà di tutto affinché anche in futuro per ogni lavoro svolto su suolo elvetico, vengano obbligatoriamente versati i salari in uso in Svizzera, così come succede in altri settori.

Politica sociale

La maggioranza politica borghese 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 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.

AVS e AI

Le rendite non sono state aumentate in termini reali dal 1975 e hanno così accumulato un chiaro ritardo. 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, il pilastro della previdenza vecchiaia, è efficace e stabile e la sua evoluzione poggia 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 e rafforzata.

Il SEV si impegna attivamente in favore dell'iniziativa AVS Plus, che chiede di aumentare del 10% tutte le rendite vecchiaia dell'AVS. Per la grande maggioranza, ciò significherebbe 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.

Chi si ritrova confrontato ad una malattia di lunga durata e a una conseguente limitazione della propria capacità di guadagno, deve temere per il proprio futuro economico. Le riforme dell'AI e la loro interpretazione giuridica molto severa hanno fortemente limitato il riconoscimento di rendite AI. Tramite un sistema molto completo di riconoscimento e di intervento tempestivo, corredato da un ampio catalogo di provvedimenti di integrazione, l'AI si è trasformata da un'assicurazione che eroga rendite, a una di reinserimento. La diminuzione delle rendite erogate non è tuttavia derivata

dall'aumento dei provvedimenti di integrazione, quanto da semplici decisioni di rifiuto, soprattutto poiché alcune diagnosi non vengono più riconosciute.

La pressione al risparmio dell'Al non può essere ribaltata in misura ancora maggiore sugli assicurati. Senza un'intensificazione dei provvedimenti di prevenzione e un obbligo per i datori di lavoro di offrire posti di lavoro per collaboratori con limitazioni della propria capacità lavorativa, l'Al dovrà concretizzare le misure di risparmio escludendo un numero maggiore di persone dal riconoscimento di una rendita.

Previdenza professionale LPP

La Cassa pensioni FFS prosegue gli sforzi in vista di un risanamento duraturo. La struttura in base all'età e il rapporto demografico restano tuttavia sfavorevoli, per cui sono opportuni ulteriori sforzi. Il SEV si oppone a nuovi tagli nelle prestazioni. 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 esse-

re 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 pensionamento e di durata di vita lavorativa

Il pensionamento flessibile tra i 62 e i 70 anni d'età, proposto dal Consiglio federale nella sua riforma della previdenza 2020, renderà ancor più differenziato il momento di pensionamento e la possibilità di andare in pensione dipenderà in misura ancora maggiore dalle proprie risorse finanziarie. Chi guadagna poco, si vedrà costretto a lavorare più a lungo per riuscire ad ottenere una rendita dignitosa. L'età ordinaria di pensionamento a 64/65 anni è ormai divenuta un riferimento collettivo molto importante per la pianificazione della propria esistenza, per cui non va rimessa in discussione. Il SEV si oppone all'aumento dell'età di pensionamento delle donne, attualmente fissata a 64 anni.

Il crescente numero di dipendenti delle imprese di trasporto pubblico oltre i 50 anni d'età rende necessaria l'elaborazione anche presso le ITC di modelli di pensionamento anticipato analoghi a quelli introdotti presso le FFS.

Protezione della salute e della sicurezza al lavoro

Il SEV presta grande attenzione alla protezione della salute e della sicurezza sui posti di lavoro. Fattori come lo stress e la flessibilizzazione del lavoro, hanno conseguenze negative sulla salute e sulla sicurezza sul posto di lavoro.

Affinché bisogni e rivendicazioni giungano alle aziende in modo efficace, è necessaria una buona collaborazione con le commissioni del personale interessate.

Violenza e aggressioni contro il personale

La protezione del personale contro la violenza e le aggressioni è una priorità assoluta per il SEV. Si tratta di una responsabilità che incombe alle imprese: devono fare di tutto per preservare la salute e la sicurezza del loro personale. La Confederazione, i cantoni e i comuni sono pure spinti a trovare soluzioni politiche per fare diminuire la violenza negli spazi pubblici.

Sicurezza e prevenzione degli incidenti

Le aziende sono tenute a predisporre 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 chiede a tutte le aziende di firmare la charta sulla sicurezza della SUVA. Il SEV vi ha già aderito.

Rispetto delle disposizioni sulla durata del lavoro

Il mancato rispetto delle disposizioni sulla durata del lavoro può essere all'origine di un'estrema stanchezza e disattenzione; le ripercussioni possono essere molto gravi. Le aziende sono tenute ad applicare le disposizioni legali e contrattuali al momento della pianificazione dei turni di servizio; devono vegliare al loro rispetto. Nel quadro di una stretta collaborazione con le persone interessate e con le commissioni del personale, è possibile vegliare ad un'applicazione corretta delle disposizioni. In caso di mancato rispetto, il SEV interviene direttamente presso l'azienda. A livello politico, il SEV si impegna a sostenere le rivendicazioni sindacali in seno

alla commissione LDL (Legge sulla durata del lavoro).

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 logoranti, ma sappiamo che purtroppo spesso non è possibile. Durante le trattative con i datori di lavoro, il SEV deve porre l'accento prioritariamente su condizioni di lavoro adeguate per il personale anziano. Il SEV appoggia i modelli di carriera e di tempo di lavoro che considerano questo aspetto. Parallelamente devono essere creati nuovi modelli di pensionamento anticipato accessibili. Con la firma del CCL FFS/FFS Cargo SA, il SEV è riuscito ad accordarsi su diversi modelli di pensionamento anticipato. Il SEV continua ad accordare un'elevata priorità a questo tema e chiede l'introduzione di tali modelli anche nelle altre aziende di trasporto.

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. Si tratta non solo di installazioni ergonomiche dei posti

di lavoro, ma anche di proteggere contro le osservazioni e le azioni sprezzanti e discriminatorie.

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 con la presenza in diversi organi, come per esempio la commissione LDL, il Consiglio di amministrazione della SUVA o le commissioni interne dell'USS;
- grazie al lavoro di lobbying politico in occasione di progetti di legge o revisioni;
- con la presenza sui media;
- e se necessario, denunciando gli abusi alle autorità se nessun'altra misura si rivela efficace.

Politica dei trasporti

Nei prossimi anni, la politica svizzera dei trasporti sarà caratterizzata da questioni inerenti il servizio pubblico e il trasporto merci. L'odierno ottimo sistema rischia di essere compromesso dalle intenzioni di liberalizzarlo e dalle incertezze sulla 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.

Servizio pubblico

La visione dell'UFT per il 2030, la strategia delle FFS e la revisione della legge sul trasporto merci danno una chiara idea della direzione in cui il DATEC vuole spingere il trasporto pubblico: *maggior concorrenza, ulteriore apertura al mercato, più ampio accesso al mercato da parte di aziende private e orientate al profitto, maggior ricorso a strumenti dell'economia di mercato e incentivi all'intervento delle aziende* sono alcuni degli spunti suggeriti per far «evolvere» il trasporto pubblico.

Si tratta però di ricette che vanno in una direzione completamente errata e che possono risultare molto dannose e pericolose per un trasporto con una vocazione di servizio pubblico. Il SEV intende battersi contro questa evoluzione e apportare le necessarie correzioni.

Il SEV si schiera dalla parte del servizio pubblico, sia nel traffico passeggeri, sia nel traffico merci e ritiene che debba offrire prestazioni di base sicure, efficaci, di buona qualità ed estese a 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.

Il SEV è altresì convinto che anche il trasporto merci interno necessiti di un obiettivo di trasferimento e di un incarico di servizio pubblico chiari ed espliciti.

Il SEV si batte inoltre contro l'iniziativa «A favore del servizio pubblico» che, al di là del titolo

promettente, porterebbe ad un indebolimento del servizio pubblico.

Personale e produttività

La concorrenza non deve essere concretizzata sulle spalle del personale. Anche senza 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. A lungo termine, può avere ripercussioni devastanti 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.

Estendere la sicurezza

L'apertura della galleria di base del Gottardo, prevista per il 2016, è ormai imminente. L'UFT ha emanato disposizioni estremamente severe per quanto concerne la sicurezza in queste gallerie. Il SEV lotterà affinché gli stessi standard di sicurezza vengano applicati anche alle gallerie più vecchie.

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. 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.

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.

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.

Europa

I trasporti pubblici svizzeri dipendono dalla politica dei trasporti dell'Unione europea (Ue) sotto molti punti di vista. Infatti, al centro dei dibattiti dell'UE vi sono questioni come l'apertura dei mercati, la completa separazione tra infrastruttura ed esercizio, la concorrenza nel traffico viaggiatori. Le basi sono pertanto gettate e bisogna che la Svizzera esprima tempestivamente la propria visione a livello europeo.

4. Pacchetto ferroviario

Con il suo quarto pacchetto ferroviario, l'Unione europea ha compiuto un ulteriore passo verso la liberalizzazione. La commissione propone che tutto il traffico ferroviario viaggiatori interno sia completamente liberalizzato a partire dal 2019. Quale membro dell'ETF, il SEV vi si oppone categoricamente e si batte con la stessa ETF contro la concorrenza nel trasporto viaggiatori per ferrovia, in quanto porterebbe ad una privatizzazione degli utili e a una socializzazione delle perdite. I sindacati lottano anche 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 una combinazione di linee redditizie e deficitarie. La liberalizzazione aprirebbe 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 anche l'agenzia ferroviaria europea (AFE/ERA) diventerà in Europa l'unica sede abilitata a rilasciare autorizzazioni per la messa in servizio di veicoli e attestati di sicurezza alle compagnie ferroviarie, non potrà limitarsi 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, elevate norme sulla salute e sulla sicurezza sul posto di lavoro come elementi di base per la sicu-

rezza delle ferrovie. Chiedono inoltre che l'AFE fissi degli standard, di cui va controllato il rispetto.

L'infrastruttura non è privatizzabile

Il dibattito sul quarto pacchetto ferroviario continua. Il SEV, unitamente all'ETF, continuerà a lottare contro l'ulteriore liberalizzazione prevista da questo pacchetto e contro la separazione tra infrastruttura e esercizio.

Segretariato centrale
Steinerstrasse 35
Casella postale
3000 Berna 6

031 357 57 57
info@sev-online.ch

