

The background of the page is a photograph of a protest. A white flag with a black and red logo is prominent. Below it, a sign reads "Sindacato del personale dei trasporti". To the left, another sign has "4000.-" written in red. The overall scene is outdoors with trees in the background.

SNV

Rapporto sociale

2005

2007

2009

2011

2013

2015

2017

2019

2020



Care colleghe, cari colleghi,

con il Rapporto sociale volgiamo uno sguardo retrospettivo agli ultimi due anni. Facciamo un bilancio della nostra attività, delle sfide e degli sviluppi.

Questi due anni sono stati caratterizzati da un contesto economico estremamente difficile, allarmismo e crisi. Non v'è dunque da stupirsi se il partenariato sociale sia diventato più impegnativo, che conquiste del passato vengano rimesse in discussione e che sia arduo ottenere miglioramenti delle condizioni di lavoro e di vita.

In un contesto simile le prestazioni illustrate nel presente Rapporto sociale sono da considerarsi notevoli. Ne rendiamo grazie a voi tutti che lottate attivamente e con impegno in seno al SEV.

Avanti così!
Giorgio Tuti, Presidente

Indice

| | |
|---|----|
| Toco FFS | 3 |
| Casse pensioni | 4 |
| Salari | 5 |
| Inventario dei CCL | 6 |
| Politica sociale e dei trasporti | 7 |
| Temi fondamentali | 12 |
| Attività | 16 |
| SEV in movimento | 19 |
| SEV: ruoli e persone | 21 |
| Iscritti e reclutamento | 22 |
| Finanze | 23 |
| Congresso 2011: Documenti programmatici | 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, SOLPRINT, Subingen;
www.solprint.ch

Riproduzione autorizzata citando la fonte e invio di un esemplare.

Copyright

SEV – Sindacato del personale dei trasporti
Berna, maggio 2013

Quattro lettere che procurano grattacapi

Il 1° luglio 2011 è entrato in vigore il quarto CCL FFS, con praticamente un'unica novità: il sistema salariale – argomento scottante che continua a preoccupare il SEV.

«Total Compensation» ossia («retribuzione onnicomprensiva»), abbreviato con «ToCo», è il nome del nuovo sistema di remunerazione delle FFS che ha implicato il passaggio da 29 livelli di funzione a 15 livelli di esigenze. Già a fine 2010, al momento di stipulare il contratto, era chiaro che il passaggio avrebbe comportato un notevole numero di casi di garanzia, ossia collaboratrici e collaboratori con un salario superiore al massimo del rispettivo livello di esigenze calcolato con il nuovo sistema.

Con l'attuazione sono però emersi anche altri seri problemi. Si è constatato rapidamente che, nonostante le assicurazioni del servizio del personale FFS, per molte funzioni mancava una descrizione del posto. Trattandosi però di un elemento centrale per l'assegnazione, il SEV ha dovuto raccomandare ai suoi membri di rifiutare il nuovo contratto. Discutibili erano peraltro anche le valutazioni di molte funzioni, all'origine di una svalutazione soprattutto delle professionali artigianali.

Sono stati oltre 3000 le collaboratrici e i collaboratori delle FFS a rifiutare la prima stesura dei nuovi contratti. FFS e SEV si sono accordati su una procedura scadenzata che permettesse di elaborare le decisioni. Da un canto vi erano categorie professionali maggiori rappresentate in blocco dal SEV per una valutazione della loro classificazione; dall'altro vi era anche un accumulo di casi singoli da valutare individualmente.

Dopo la rielaborazione da parte delle FFS di descrizioni dei posti e classificazioni, poi consegnate ai diretti interessati, il SEV ha potuto constatare in molti casi che procedura e risultato erano corretti e consigliare ai suoi membri di accettare il contratto.

Il SEV è però anche riuscito a provare per diverse categorie professionali che le FFS non avevano applicato correttamente i criteri, ottenendo classificazioni più alte. Le FFS non hanno ancora emanato tutte le decisioni, il capitolo ToCo non è ancora chiuso. Ha operato segretarie e segretari sindacali e servizio giuridico del SEV ai limiti dell'accettabile. Il SEV non è purtroppo riuscito ad imporre tutte le richieste dei suoi membri, cosa che rende ancora percepibile un certo malcontento fra il personale FFS.

Sull'onda del concetto ToCo le FFS hanno introdotto anche un nuovo sistema di valutazione del personale che, dalla definizione di obiettivi, attraverso

un colloquio intermedio porta a una valutazione con effetti remunerativi. Nel complesso il SEV ha accolto positivamente questo sistema, giacché la valutazione del personale è ora più oggettiva rispetto al passato, quando era più esposta a discrezionalità e arbitrio. C'era, tuttavia, un punto dolente: troppo spesso alle persone senza compiti di conduzione venivano posti obiettivi del team il cui raggiungimento non poteva essere influenzato dal singolo. Il SEV si è

Longo Hofer



A varie riprese il SEV ha espresso chiaramente che la ferrovia non è fatta soltanto di manager.

espresso ripetutamente e con decisione contro simili obiettivi collettivi. Sarà la valutazione del personale 2013 a dirci se il sistema di valutazione viene applicato correttamente.

Rimane ad oggi irrisolto un altro caso particolare del CCL 2011, ovvero l'applicazione ad altre categorie della curva salariale speciale per il personale di locomotiva. Nella frenesia di concludere il CCL, a notte fonda si era concordato di valutare quali altri conducenti di veicoli ferroviari oltre ai macchinisti di linea di Viaggiatori e Cargo integrare nella curva del personale di locomotiva. Di seguito le FFS avevano stabilito unilateralmente che nessun'altra categoria professionale soddisfaceva i requisiti, cosa che il SEV non ha voluto semplicemente accettare. Se fosse stata questa l'intenzione alla stipulazione del CCL, la decisione non sarebbe nemmeno stata necessaria. Dopo che a fine 2012 il SEV aveva minacciato di adire il tribunale arbitrale per chiarire la questione, le FFS hanno accettato di incaricare un gruppo di lavoro di valutare nuovamente l'oggetto.

I soldi della Confederazione non sciolgono tutte le preoccupazioni

La Cassa pensioni FFS resta un caso problematico: nonostante l'esborso supplementare della Confederazione, personale e FFS devono ancora versare contributi di risanamento.

Dopo anni di discussioni, a primavera 2011 è giunta la conclusione politica: dopo gli Stati, anche il Nazionale ha approvato un contributo della Confederazione di 1,148 miliardi di franchi alla Cassa pensioni FFS. Attraverso una pressione costante il SEV

100 per cento, avendo realizzato un nuovo accantonamento, giustificandolo con il fatto che nei prossimi anni non si potrà escludere un nuovo abbassamento del tasso d'interesse tecnico.

Ascoop liquidata

Il capitolo Ascoop, alla quale era assicurata la maggior parte delle ITC, si è concluso. Dopo la creazione dell'organizzazione successiva Symova, una quota



ha contribuito ampiamente a questa decisione – ciò nonostante non ne è pienamente soddisfatto: per un risanamento durevole che regga il confronto con altre casse pensioni di organizzazioni vicine alla Confederazione sarebbero stati necessari non meno di 3 miliardi di franchi.

Quando il denaro della Confederazione è finalmente arrivato, si è constatato che la copertura della Cassa era ancora insufficiente. La situazione sui mercati finanziari e il persistere di tassi d'interesse bassi in Svizzera hanno reso necessarie ulteriori misure di risanamento. Ad ottobre 2012 la Cassa pensioni ha abbassato il tasso tecnico dal 3,5 al 3 per cento e il tasso di conversione dal 6,5 al 5,8 per cento – anche per tenere conto dell'innalzamento dell'aspettativa di vita. Questi provvedimenti avrebbero comportato un ulteriore, massiccio degradamento delle prestazioni se non fossero stati possibili correttivi accompagnatori. Nel quadro delle trattative salariali di fine 2011 le FFS hanno concordato con i partner sociali di aumentare del 2 per cento da ottobre 2012 i loro contributi di risparmio per gli assicurati. Nel contempo la Cassa pensioni ha sciolto delle riserve che le hanno permesso di aumentare dell'8,5 per cento gli averi di risparmio. In tal modo si è, di fatto, impedito un peggioramento delle prestazioni.

A fine 2012 la Cassa pensioni FFS si situava ancora leggermente sotto un grado di copertura del

Nel 2011 la lunga lotta sui fondi pensionistici si è infine conclusa – con qualche concessione, purtroppo, da parte del personale.

considerevole dei clienti Ascoop vi ha aderito, molti altri hanno invece preso altre strade. Symova vincola le imprese aderenti a un percorso di risanamento con gradi di copertura molto variabili secondo l'azienda. La BLS, ad esempio, ha apportato regolarmente del capitale per migliorare più rapidamente il grado di copertura. Ma anche Symova ha abbassato il tasso di conversione, pur rinunciando per il momento a una riduzione del tasso d'interesse tecnico.

Anche la RhB, che ha una cassa pensioni propria solida, ha deciso di ridurre il tasso di conversione. Il SEV ha acconsentito a un aumento delle deduzioni salariali, visto che dal canto suo l'azienda paga contributi decisamente superiori ed è riuscita ad iniettare ulteriori 14 milioni di franchi, impedendo così una riduzione delle prestazioni.

Salari FFS: ridurre i casi di garanzia

Nel 2011 e nel 2012 la Svizzera ha fatto segnare un calo del costo della vita. Le premesse per ottenere aumenti salariali erano quindi sfavorevoli.

Nonostante il contesto difficile, per il 2012 il SEV è riuscito ad ottenere un aumento dello 0,5 per cento dei salari reali. Una concessione più che giustificata, dato che nel biennio precedente, in vista della rielaborazione del sistema salariale le FFS avevano concesso soltanto pagamenti puntuali. La chiusura dell'esercizio FFS 2010 era però così positiva che l'impresa non ha potuto eludere la richiesta del SEV di raddoppiare praticamente il premio annuo: ai 550 franchi previsti se ne sono aggiunti altri 500.

Nel 2011 SEV e FFS hanno inoltre concordato che l'impresa avrebbe attenuato l'ulteriore riduzione delle prestazioni della Cassa pensioni e aumentato le fasce salariali dello 0,5 per cento nel 2012 e 2013. Questo provvedimento stava particolarmente a cuore al SEV al fine di ridurre i molti casi di garanzia generati dal nuovo sistema. In contatto.sev il vicepresidente Manuel Avallone si è dichiarato soddisfatto: «Il risultato si vede: anche se moderato, l'aumento dei salari reali va a beneficio di tutti, l'attenuazione nella

Cassa pensioni evita perdite alle classi d'età direttamente interessate, e l'aumento in due fasi delle fasce salariali riduce i casi di garanzia connessi al nuovo sistema salariale. In altre parole: sul fronte salariale molti collaboratori e collaboratrici hanno nuovamente delle prospettive!»

Un anno dopo i toni erano però decisamente diversi: le FFS si rifiutavano di andare – anche simbolicamente – oltre il minimo assoluto. Nessun aumento dei salari reali, già concordato in precedenza in considerazione del rincaro nullo, ma nemmeno mezzi supplementari per gli aumenti salariali dovuti al sistema. Il SEV ha rifiutato di apporre la propria firma su questa «conclusione», senza peraltro adire il tribunale arbitrale.

Per nulla traviati da simili bassezze del sistema salariale, i vertici FFS si sono ampiamente concessi super bonus: dopo le deboli riduzioni degli anni precedenti, nel 2012 il CEO Andreas Meyer ha percepito nuovamente importi complessivi superiori alla soglia del milione – nonostante la soddisfazione del personale sia sempre a livelli bassi. Di tutta evidenza il Consiglio d'amministrazione ha dato maggior importanza al successo finanziario delle FFS.

Salari ITC



La consigliera nazionale e segretaria sindacale Edith Graf Litscher consegna la petizione al direttore della Comunità dei trasporti di Zurigo Franz Kagerbauer.

Nel 2011 il SEV ha ottenuto anche dalla BLS un accordo salariale che ha dato subito i suoi frutti: la massa salariale è aumentata globalmente dell'1,4 per cento. L'aumento generalizzato è stato dello 0,4 per cento; dal sistema salariale sono risultati aumenti complessivi a titolo individuale dello 0,9 per cento; e aspetto particolarmente positivo, un ulteriore 0,1 per cento è andato a incrementare i salari minimi.

Un disaccordo salariale con la SOB ha addirittura trascinato il SEV dinanzi al Tribunale del lavoro – dove ha ottenuto ragione: i contratti di lavoro dei macchinisti prevedono aumenti salariali annui. Quando, nel 2012, il personale ha rinunciato all'aumento per dirottare il capitale nella cassa pensioni, l'impresa ha rifiutato anche gli aumenti derivanti dai contratti di lavoro. Con l'aiuto del servizio di assistenza giuridica del SEV, svariati macchinisti sono andati fino al Tribunale del lavoro, che ha dato loro ragione. La SOB ha dovuto versare l'aumento a tutti i dipendenti interessati.

A più riprese le imprese hanno annunciato per questo o quell'anno tornate di trattative a retribuzione invariata, cosa che il SEV non sempre è riuscito ad evitare. Questa notizia ha però dato particolarmente nell'occhio sul territorio della Comunità dei trasporti di Zurigo, dove il costo della vita aumenta in proporzione superiore alla media. Con una petizione gli affiliati delle imprese rappresentate dal SEV si sono opposti al gelo dei salari. Purtroppo la decisione non spettava alla ZVV, ma alla Commissione dei trasporti, che ha negato l'aumento.

66 CCL e CCL quadro

- **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
- **Cassa malati atupri**
- **Autolinee Bleniesi SA**
- **AMSA** Autolinea Mendrisiense SA
- **BDWM** Transport AG
- **BLS AG**
- **BLT** Baselland Transport AG
- **RBS Autobus** Regionalverkehr Bern–Solothurn
- **RBS** Regionalverkehr Bern–Solothurn
- **RegionAlps AG**
- **RGsA** RailGourmino swissAlps AG
- **RhB** Ferrovie retiche
- **RTB** Rheintal Bus AG und WilMobil AG
- **FFS**
- **FFS Cargo**
- **SBB Cargo International**
- **FFS Historic**
- **Securitrans**
- **SMGN** Société des Mouettes genevoises de navigation
- **SNL** Società Navigazione del Lago di Lugano

Alberto Cherubini



La vicepresidente SEV Barbara Spalinger e la vicepresidente VPT Danièle Dachauer firmano il CCL quadro del canton Vaud.

- **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
- **Gornergrat Bahn**
- **LTSW** Lufthansa Technik Switzerland GmbH
- **LEB** Compagnie de chemin de fer Lausanne–Echalens–Bercher
- **Formazione professionale login**
- **MBC** Les Transports de la région Morges/Bière/Cossonay
- **MGB** Matterhorn Gotthard Bahn
- **MOB** La Compagnie du Chemin de fer Montreux–Oberland bernois
- **NStCM/TPN** Chemin de fer Nyon–St-Cergue–Mozz/Transports publics de la Région Yvernoise
- **OC SA** Chemin de fer Orbe–Chavornay SA
- **Cassa pensioni FFS**
- **SOB** Schweizerische Südostbahn
- **STI** Verkehrsbetriebe Steffisburg–Thun–Interlaken
- **Swiss**
- **Thurbo AG**
- **TILO SA**
- **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**
- **URh** Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein
- **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

Iniziative e referendum

Anche nello scorso biennio il SEV ha difeso i diritti e gli interessi delle lavoratrici e dei lavoratori, per remunerazioni giuste e per la tutela dello Stato sociale dai tentativi d'indebolimento borghesi. La necessità di agire in quest'ambito è tanto più evidente alla luce del rapporto sulla ripartizione dei redditi e della sostanza in Svizzera («Verteilungsbericht») pubblicato dall'USS.

Per la protezione di salari equi (iniziativa sui salari minimi)

A febbraio 2011, insieme alle proprie federazioni sindacali l'USS ha lanciato l'iniziativa popolare «Per la protezione di salari equi», o «Iniziativa sui salari minimi». Il SEV ha dato il via alla raccolta delle firme presso la stazione sciistica di Lenzerheide. L'iniziativa è stata depositata nemmeno un anno più tardi, il 23 gennaio 2012, con oltre 100000 firme – 14000 delle quali raccolte dal SEV.

Che l'iniziativa sia urgentemente necessaria lo ha messo in evidenza Giorgio Tuti nel suo discorso alla consegna delle firme. «In Svizzera oltre 400000 persone lavorano duramente tutti i giorni, ma non guadagnano abbastanza per vivere. Di questi salari scandalosi ce ne sono anche nei trasporti pubblici. Nella ristorazione ferroviaria, nelle ferrovie di montagna, purtroppo anche fra le imprese ferroviarie.

Il salario mensile medio delle otto maggiori imprese ferroviarie di montagna grigionesi è di 3480

Logo dell'iniziativa sui salari minimi

SALARI MINIMI
adesso!

franchi. Il personale delle carrozze ristorante e Rail-Bar guadagna 3675 franchi».

Rapporto USS sulla ripartizione dei redditi e della sostanza in Svizzera 2011-2012 («Verteilungsbericht»)

Dal 1998 la forbice dei redditi si allarga inesorabilmente. Mentre i bassi redditi sono rimasti tutt'al più costanti – quando non sono diminuiti – i redditi più alti sono aumentati a dismisura. È quanto emerge dal rapporto sulla ripartizione dei redditi e della sostanza in Svizzera 2011 pubblicato dall'USS – e l'edizione 2012 non fa che confermare la tendenza.

Secondo Daniel Lampart, capo economista presso l'USS, la forbice salariale è un problema strutturale dove un paio di decine di migliaia di manager e specialisti si arricchiscono a scapito della stragrande maggioranza delle lavoratrici e dei lavoratori. Sullo stesso arco di tempo, in fondo alla scala il reddito disponibile è addirittura diminuito!

Le iniziative popolari lanciate dai sindacati e appoggiate anche dal SEV vanno interpretate alla luce di questo contesto.

L'iniziativa sull'imposta di successione è stata depositata il 15 febbraio 2013.

AVSplus

La Costituzione federale sancisce che anche dopo il pensionamento deve essere possibile «l'adeguata continuazione del tenore di vita». Per i redditi bassi e medi oggi questo è però praticamente impossibile, anche nelle fila del personale dei trasporti. Per questo motivo il SEV appoggia l'iniziativa popolare «AVSplus: per un'AVS forte» lanciata a gennaio 2013 dall'Unione Sindacale Svizzera.

L'iniziativa prevede un aumento del 10 per cento di tutte le rendite AVS. La rendita mensile media delle persone sole aumenterebbe di circa 200 franchi, quella dei coniugi di circa 350 franchi. L'imposta di successione sarebbe lo strumento di finanziamento ideale per i costi aggiuntivi.

Iniziativa sull'imposta di successione

Il 16 agosto 2011 è stata lanciata l'iniziativa popolare federale «Tassare le eredità milionarie per finanziare la nostra AVS (Riforma dell'imposta sulle successioni)», attraverso la quale si vuole garantire un finanziamento sostenibile dell'AVS. Il SEV appoggia l'iniziativa perché, dal profilo economico, l'imposta di successione è una delle imposte più sensate in assoluto poiché applicata a redditi non del lavoro.

Due terzi delle entrate – circa due miliardi di franchi – della nuova imposta di successione confluirebbero nelle casse dell'AVS, contribuendo a garantire i compiti futuri del primo pilastro senza chiamare nuovamente alla cassa un gran numero di persone e rendendo possibile il pensionamento flessibile anche alle lavoratrici e ai lavoratori con un reddito del lavoro modesto.

L'iniziativa sull'imposta di successione è stata depositata il 15 febbraio 2013 con oltre 120000 firme.



Contro la liberalizzazione del traffico ferroviario europeo

A livello internazionale dilaga la mania delle liberalizzazioni. Invece di un servizio pubblico di qualità, per amor del libero mercato, in tutti gli ambiti si vuole imporre con la forza la concorrenza. Il SEV e i suoi confratelli europei non approvano – e gli ultimi due anni hanno offerto diverse occasioni per esprimere questo dissenso.

Manifestazione ETF a Bruxelles

Parallelamente al Congresso SEV 2011, a Bruxelles i sindacati europei hanno manifestato contro la mania di liberalizzazione dell'Ue. Oltre un migliaio di sindacalisti provenienti da 15 nazioni ha espresso il suo disaccordo con il primo pacchetto ferroviario. Alla protesta era presente anche una delegazione del SEV.

Attraverso le foto e un breve video trasmesso dalla delegazione SEV in diretta con il Kursaal, il Congresso ha potuto farsi un quadro degli eventi di Bruxelles.

Risoluzione consegnata all'ambasciatore Ue Reiterer

Il 24 maggio 2011 il Congresso SEV ha varato una risoluzione che, insieme ai sindacati europei, invitava l'Ue a frenare la liberalizzazione del trasporto ferroviario di viaggiatori e la divisione di esercizio e infrastruttura e a non toccare il diritto allo sciopero europeo.

Nel mese di agosto 2011 una delegazione composta dal presidente del Comitato SEV Andreas Menet, dal presidente Giorgio Tuti e dai vicepresidenti Barbara Spalinger e Manuel Avallone ha consegnato la risoluzione direttamente all'ambasciatore Ue in Svizzera Michael Reiterer.

Reiterer ha preso in consegna la risoluzione, evidenziando come il sistema ferroviario elvetico sia di esempio per l'Ue, affatto intenzionata a indebolirlo.

Giornata d'azione europea dei sindacati delle ferrovie

Il SEV ha colto anche l'occasione della giornata d'azione europea dell'8 novembre 2011 per spiegare all'Ue i vantaggi di un sistema ferroviario sul modello di quello elvetico, ossia:

- ferrovia integrata;
- personale motivato e impegnato;
- pianificazione e finanziamento a lungo termine;
- orario cadenzato e trasporto diretto.

Attraverso una gigantografia collocata alla stazione di Berna, in occasione dei lavori per la revisione del Primo pacchetto ferroviario il SEV ha messo in guardia i parlamentari europei dal sostenere e voler imporre a tutti i Paesi la separazione di infrastruttura ed esercizio. Ciò metterebbe seriamente a repentaglio il sistema ferroviario elvetico, indiscutibilmente efficace ed esemplare.

Contro il dumping salariale transfrontaliero

In occasione di un incontro quadripartito, i maggiori sindacati dei trasporti dell'area germanofona hanno sottoscritto un accordo contro il dumping salariale transfrontaliero.

Sempre più spesso le imprese sfruttano la liberalizzazione del traffico ferroviario europeo per praticare il dumping salariale. Per mettere freno a questa pratica i sindacati EVG (Germania), SEV (Svizzera), vda (Austria) e FNCTTFEL (Lussemburgo) riuniti a Berlino hanno concordato l'elaborazione di strategie comuni volte a migliorare le condizioni di lavoro dei ferrovieri.

In caso di impiego nel traffico transfrontaliero dovrà essere pagato almeno il salario del Paese in cui viene erogata la prestazione (nella misura in cui non è inferiore al salario normalmente percepito).

Corso dell'euro

La crisi finanziaria europea ha causato un tonfo del corso dell'euro, con un cambio che ha addirittura raggiunto la parità. Le ovvie ripercussioni negative sull'economia elvetica e, di riflesso, sulla sicurezza degli impieghi hanno indotto l'USS ad esigere con fermezza che la Banca Nazionale tutelasse il corso euro-franco minimo di 1.20.

La debolezza dell'euro si ripercuote in particolare anche sul traffico merci ferroviario dove, se è consuetudine trattare in prezzi nella moneta europea, i costi sono però in CHF, il che mette sotto forte pressione le imprese e minaccia gli impieghi del settore.

Peter Moor



La delegazione SEV consegna la risoluzione all'ambasciatore europeo Reiterer. Da sinistra: Andreas Menet, Giorgio Tuti, Michael Reiterer, Barbara Spalinger e Manuel Avallone.

100 anni di CCL

Nel 1911 il Parlamento decideva di iscrivere nel Codice delle obbligazioni il diritto dei partner sociali di stipulare contratti collettivi di lavoro.

Nel corso dell'ultimo secolo i CCL hanno contribuito in maniera determinante a migliorare le condizioni d'impiego delle lavoratrici e dei lavoratori del settore privato. Con l'abolizione dello statuto dei funzionari, dopo il 2000 i CCL hanno fatto ingresso anche nel settore pubblico.

Dalla fine degli anni Novanta il SEV ha negoziato oltre 60 CCL, soprattutto contratti di lavoro aziendali con imprese dei trasporti pubblici. Con il nuovo secolo sono poi nati i primi CCL per FFS e FFS Cargo. Da allora, quasi tutte le ITC hanno sostituito i regolamenti del personale con dei contratti collettivi di lavoro o aziendali.

Anche a livello cantonale il SEV ha stipulato cosiddetti contratti quadro: nei Cantoni di Berna e San Gallo per il settore bus, nei Cantoni di Vaud e Neuchâtel per tutto il trasporto pubblico.

Si veda anche l'elenco dei CCL a pagina 6.

Login diventa una SA affiliata alle FFS

Entro il 1° gennaio 2014 le FFS torneranno ad assumere personalmente il perfezionamento professionale del personale, attualmente affidato alla ditta login, che diventerà una SA.

La formazione tecnica continua godrà nuovamente di un maggiore controllo da parte delle FFS in modo tale da seguire meglio le riflessioni strategiche dell'azienda, mentre login continuerà ad occuparsi della formazione di base. Come precisato dalle FFS, le altre imprese associate a login potranno continuare ad usufruire della formazione continua tecnica.

A tale scopo login verrà trasformata in una SA alla quale le imprese associate parteciperanno in misura della loro quota sugli attuali 1800 apprendisti in formazione. La quota FFS del 70 per cento significa dunque che login SA diventerà, di fatto, un'affiliata delle FFS. Il SEV ha rappresentato gli interessi dei dipendenti login e contrattato un piano sociale che li tutelerà durante la fase di transizione alla nuova forma giuridica.

La decisione definitiva in merito alla conversione è stata formalmente presa dall'Assemblea straordinaria riunitasi nel mese di marzo 2013.

Login ha festeggiato i dieci anni d'attività stabilendo un record mondiale: allo Stade de Suisse apprendisti, collaboratori ed ospiti hanno unito 1528 tessere creando il più grande mosaico umano, che illustrava la professione di costruttore di binari.

login



Riforma delle ferrovie 2: secondo pacchetto

Il 16 marzo 2012 il Parlamento ha approvato la seconda fase della riforma delle ferrovie 2 (BaRe 2.2) che concerne, fra l'altro, la regolamentazione dei bandi pubblici nel traffico viaggiatori regionale e la struttura tariffaria, elementi difesi con decisione dal SEV.

Linee ferroviarie regionali sotto pressione

A fine 2012 il Consiglio federale ha nuovamente lanciato un pallone sonda per usare il tratto rosso sul traffico regionale. E questa volta ha preso di mira la ferrovia: 175 linee in tutta la Svizzera sono minacciate dalle misure di risparmio previste. Il Consiglio federale vuole incaricare i Cantoni di valutare il trasferimento su autobus laddove il grado di copertura è inferiore al 50%. Il SEV sostiene l'ATA nella raccolta delle firme contro questo progetto del Consiglio federale.

In passato i bandi pubblici non erano regolamentati da nessuna legge federale. La riforma legislativa approvata dal Parlamento il 16 marzo 2012 si propone di colmare questa lacuna. Il nuovo articolo 32 della Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) definisce, in particolare, i casi per i quali vi è l'obbligo di messa a concorso, non solamente nel settore degli autobus, ma anche in quello ferroviario: «I committenti possono mettere a concorso di comune intesa le offerte ordinate congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori su rotaia».

Evitare i bandi di concorso nel trasporto su rotaia

A determinate condizioni, il SEV ritiene accettabile le messe a concorso nel settore degli autobus – ad esempio per nuove linee o in caso di prestazioni insufficienti di un'impresa concessionaria. In quest'ultimo caso, tuttavia, il personale va trasferito al nuovo titolare della concessione.

Il SEV si oppone, per contro, a qualsiasi messa a concorso nel settore delle ferrovie, essendo questo troppo complesso: la fitta rete di linee con orario cadenzato integrale e numerosissime coincidenze nei nodi ferroviari e le comunità tariffarie ne risentirebbero. Il rischio che offerte a basso prezzo pregiudichino la qualità e causino dumping salariale è di gran lunga superiore ai vantaggi.

Il SEV esige pertanto che si rinunci ai bandi di concorso fin tanto che un'ordinanza non ne precisi le regole. Il SEV accoglie, invece, favorevolmente il trasferimento all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) della competenza per l'aggiudicazione di tali concessioni. L'esperienza maturata all'estero dimostra che le messe a concorso nel settore ferroviario hanno sempre ripercussioni negative sul personale. Per tale

motivo il SEV esige che ai bandi pubblici siano ammesse unicamente le imprese che hanno sottoscritto un CCL.



Il SEV si è impegnato anche per la giornata d'azione europea a favore della ferrovia integrata.

Tariffe differenziate problematiche

L'articolo 15 della Legge federale sul trasporto dei viaggiatori (LTV) approvato a marzo dal Parlamento consente alle imprese di influire sulla struttura delle tariffe per arginare i picchi di domanda. In altre parole, attraverso tariffe più allettanti i clienti verrebbero dirottati dagli orari di punta verso orari meno frequentati.

Per il SEV la differenziazione delle tariffe non deve ridurre la libertà di scelta dei viaggiatori, che devono avere la possibilità di prendere il treno che desiderano e pagare l'eventuale supplemento al personale dei treni.

È importante soprattutto per le persone di una certa età, alle quali si rivolge in particolare questo tipo di biglietto speciale. Il SEV mette in guardia da una «easyjetizzazione» del sistema tariffario poiché la sua semplicità ha sicuramente contribuito al successo dei trasporti pubblici.

Cieca smania di economie in lungo e in largo

Diversi Cantoni adottano drastiche misure di risparmio – dopo aver concesso con altrettanta veemenza riduzioni fiscali: chi è causa del suo male... Si prevedono tagli ai salari del personale dello Stato, riduzioni degli indennizzi agli impianti del servizio pubblico. Anche in Ticino.

Il 5 dicembre 2012, alla manifestazione di protesta organizzata a Bellinzona dal VPOD, 3000 persone hanno espresso il loro disappunto per questa smania di economie. Il Governo ticinese intende tagliare del 2 per cento gli stipendi degli impiegati dello Stato e dei docenti e dell'1,8 per cento le indennità

ai trasporti pubblici. Quest'ultimo taglio avrebbe ripercussioni catastrofiche, poiché anche i contributi della Confederazione subirebbero automaticamente lo stesso decurtamento.

Alla protesta ha preso la parola anche il segretario del SEV Angelo Stroppini, che considera «assurdo» tagliare i contributi ai TP al momento in cui l'orario 2013 è già pubblicato da tempo, poiché dannoso per il buon funzionamento dell'offerta di trasporto, e un «errore politico». Stroppini ha criticato anche i tagli all'istruzione e alle case di riposo.

La spina nel fianco del traffico merci

Il futuro del traffico merci su rotaia non è mai stato così incerto: la situazione economica generale preme sui volumi trasportati, e il mondo politico non assume una posizione chiara.

«Inizialmente abbiamo avuto sfortuna, poi si è aggiunta la malasorte»: una frase calcistica che descrive perfettamente la situazione del traffico merci su rotaia negli anni 2011 e 2012. Il debutto di SBB Cargo International a inizio 2011 doveva segnare l'avvio di una svolta. La società scorporata, per tre quarti di proprietà delle FFS e per un quarto di Hupac, si limita alla conduzione di treni completi tra la Germania e l'Italia. Lavora ancora con veicoli e personale di locomotiva che noleggia da FFS Cargo. Ma la debolezza economica dell'eurozona – conseguenza della crisi finanziaria precedente – ha determinato un calo dei volumi trasportati. Il corso dell'euro è ulteriormente calato e le ferrovie merci svizzere finite ancora più in riserva. A livello di traffico internazionale FFS e BLS sono state costrette a fatturare in euro, ma hanno dovuto continuare a versare la maggior parte dei salari in franchi svizzeri. Di fatto rientravano nella cerchia delle imprese indennizzate magramente dalla Confederazione per le perdite di cambio.

La debolezza del traffico merci ha colpito anche il traffico nazionale. Inoltre, in un eccesso di

collaboratori di FFS Cargo costretti a trovare un nuovo impiego e decine di migliaia di corse di autocarri in più sulle strade delle regioni periferiche.

Nel frattempo la politica svizzera si è tenuta in disparte: nonostante il mandato del Parlamento al Consiglio federale di elaborare un concetto per il traffico merci nazionale in grado anche di illustrare le possibili misure atte a promuovere il trasferimento su ferrovia del traffico merci pesante, il Consiglio federale ha sostenuto i progetti di smantellamento di FFS Cargo e rallentato il rapporto al Parlamento – atteso ormai per la primavera 2013.

L'Unione delle imprese di Trasporto Pubblico (UTP), in passato meno attiva sul fronte del traffico merci, è addirittura riuscita a coinvolgere le ferrovie aderenti in un documento di fondo comune sul traffico merci. Questa dichiarazione a favore del traffico merci su rotaia anche in Svizzera è stata poi resa pubblica congiuntamente dai direttori di FFS Cargo, BLS Cargo e RhB.

I costi di ristrutturazione hanno ulteriormente gravato sul bilancio di FFS Cargo, impedendo nuovamente un pareggio di bilancio. Quale ultima misura in ordine di tempo, a fine 2012 FFS Cargo ha annunciato il trasferimento della sede centrale da Basilea a Olten, per beneficiare di una locazione di uffici decisamente più a buon mercato. Per molti collabo-

ratori e collaboratrici significherà il terzo, dove non addirittura il quarto trasloco forzato in un decennio.

Per lo meno, nell'estate 2012 è stato possibile sottoscrivere il CCL con SBB Cargo International. La storia del contratto non è delle meno travagliate: nell'estate 2012 il SEV

aveva addirittura abbandonato il tavolo nei negoziati per il quarto CCL FFS perché gli azionisti di minoranza della nuova impresa, ruotanti attorno al traffico su strada, erano fundamentalmente contro l'adozione di un contratto collettivo di lavoro. Dopo lunghe trattative si è finalmente giunti a un accordo in grado di soddisfare anche la condizione posta dal SEV alle affiliate FFS: l'adozione da parte della nuova azienda di un CCL equivalente al CCL FFS.

SBB Cargo International progetta da tempo l'impiego di personale di locomotiva proprio, il che sta causando inquietudine fra i macchinisti, preoccupati per le sedi di deposito lungo l'asse nord-sud – visto che SBB Cargo International non si è ancora espressa in merito a dove sarà stazionato il suo personale.

La malasorte di cui il traffico merci su rotaia avrebbe veramente fatto a meno si è manifestata nell'instabilità della roccia a Gurtellen. Nel 2012, ben tre frane hanno costretto a una chiusura prolungata della linea del San Gottardo, provocando non soltanto una riduzione del fatturato, ma anche costi aggiuntivi.

Jörg Matter

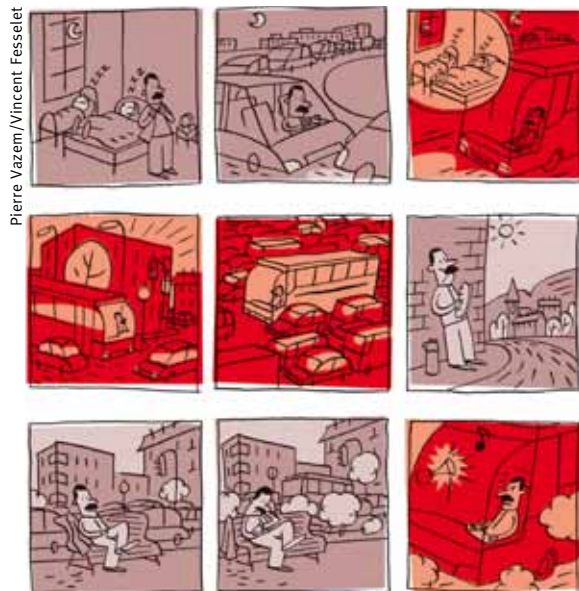


Il logo del sito internet www.pro-cargo.ch, sul quale il SEV informa in merito a FFS Cargo.

zelo, FFS Cargo si è fissata obiettivi ben superiori a quelli imposti dalla Confederazione, perseguendo un prematuro pareggio di bilancio. I servizi centrali di Basilea sono stati quelli a subire la prima fase di tagli, con l'abbattimento di 250 impieghi. Poi è arrivato l'annuncio di una riduzione massiccia della rete di distribuzione del traffico a carri completi. Il SEV ha lanciato una petizione, dapprima interna, estendendola poi in seconda battuta e riuscendo così a raggruppare nella coalizione «Pro Cargo» una dozzina di gruppi d'interesse politici ed economici intenzionati a marciare uniti contro i progetti di decurtamento. Ben consapevole che avrebbe suscitato opposizioni regionali, per mesi le FFS hanno tenuto in un cassetto la lista dei punti di consegna minacciati dallo smantellamento – fino a quando il SEV non l'ha pubblicata in contatto.sev. Tutti questi sforzi hanno avuto successo nella misura in cui la chiusura ha interessato «soltanto» 126 punti di consegna sui 155 previsti. Le ripercussioni sono però gravi: altri 250

La salute nel mirino

Da alcuni anni il settore bus-GATU della sottofederazione del personale delle aziende private di trasporto (VPT) dedica un'attenzione particolare alla salute delle e dei conducenti di autobus. Nel 2011 la VPT ha presentato i risultati di un sondaggio condotto fra i suoi membri che ha messo chiaramente in evidenza i numerosi rischi legati alla professione e ha dato il la alla realizzazione della campagna «10 ore bastano».



Il fumetto abbinato alla campagna «10 ore bastano».

A gravare in misura maggiore sulla salute delle e dei conducenti di autobus sono i dolori a spalle, schiena e gambe e lo stress, affezioni che colpiscono la categoria in misura decisamente maggiore rispetto ad altre professioni. Il sondaggio realizzato dapprima in Svizzera francese e poi esteso al resto del Pae-

se si basava su indagini simili effettuate all'estero. Anche i risultati sono molto simili: il personale degli autobus in Svizzera soffre delle stesse malattie professionali dei colleghi, ad esempio, delle imprese di trasporto parigine.

Partendo dai risultati del sondaggio il SEV ha elaborato il fascicolo «La salute nel lavoro dei conducenti d'autobus», che ha suscitato vivo interesse. La pubblicazione non si limita a riepilogare l'esito della ricerca, ma suddivide anche i risultati per fascia d'età. Si è così constatato che le differenze dovute all'età sono minime. Il problema maggiore consiste nella posizione dietro al volante praticamente invariata sull'arco di molte ore.

Per ridurre il carico complessivo, il settore bus-GATU ha elaborato una richiesta di fondo, e con «10 ore bastano» si è lanciato in una campagna a favore della limitazione a 10 ore dei turni di servizio delle conducenti e dei conducenti di autobus. Una durata del lavoro poco diffusa, dato che le aziende cercano di coprire con il numero minimo di personale i tre momenti di punta della giornata al mattino, a mezzogiorno e alla sera.

La campagna, che illustra con un fumetto la giornata di lavoro tipica di un conducente di bus, durerà più anni e cercherà di sensibilizzare sulla problematica sia le imprese, sia l'opinione pubblica. Non da ultimo, la campagna si rivolge anche ai colleghi di lavoro: non sono rari, infatti, i conducenti a prediligere lunghi turni di servizio alternati a lunghe pause di lavoro. Tutti, però, sono consapevoli che a soffrirne non è soltanto la salute, ma anche e soprattutto la vita sociale. Il conducente del fumetto riesce a vedere soltanto i propri figli che dormono – quando si reca al lavoro alle prime ore del mattino e quando rientra a tarda sera.

Nuvole nere – e non solo – sulla BLS

Il mondo politico destina fior di quattrini all'ampliamento della rete ferroviaria, ma chiude viepiù i rubinetti all'esercizio – provocando enormi pressioni sul personale.

La BLS aveva appena chiarito con il SEV le modalità per avviare i negoziati per un perfezionamento del contratto collettivo di lavoro, ed ecco apparire all'orizzonte le prime nuvole nere: una dichiarazione da parte dell'impresa di difficoltà economiche che la costringerebbero ad avviare un programma di riduzione dei costi. Oltre ai cali registrati nel traffico merci e turistico, a fare pressione sulla situazione finanziaria c'era anche il risanamento della cassa pensioni e il giro di vite del Cantone di Berna, principale azionista dell'impresa, che nonostante le prestazioni supplementari ha ridotto gli indennizzi. Il SEV ha criticato soprattutto l'atteggiamento del Cantone, che così facendo ha contribuito a far crescere notevolmente la pressione sul personale. Il SEV ha espresso chiaro e tondo la sua posizione con un'azione simbolica e al-

quanto originale davanti al municipio di Berna, dove ha consegnato ai rappresentanti del Governo cantonale dei limoni che potevano spremere davanti alla consiglieria di Stato in caricata dell'oggetto.

La BLS ha dapprima annunciato il taglio di una cinquantina di posti di lavoro, senza peraltro escludere il ricorso a licenziamenti. Il SEV si è opposto con veemenza ai licenziamenti e ha esortato l'impresa a mettere a disposizione nuovi impieghi interni. È però evidente che vi saranno altri sviluppi: nei prossimi anni la BLS intende stringere ulteriormente la vite dei costi.

Il manifesto dell'azione BLS davanti al municipio di Berna.



RhB sull'orlo del precipizio

Di attriti ce ne sono stati anche per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro RhB. Come primo atto il consiglio di amministrazione non ha autorizzato la direzione a negoziare. Ciò ha indotto il SEV a disdi-



Nel quadro della petizione per un contratto collettivo aziendale attrattivo a Coira sono state consegnate oltre 600 firme.

re il contratto a metà 2011, obbligando l'impresa al tavolo delle trattative. Si è trattato di una novità assoluta: mai prima di allora il SEV aveva disdetto un contratto di lavoro aziendale.

Anche le trattative successive sono state ardue: soltanto con un'interruzione e la raccolta di firme fra il personale si è riusciti a smuovere le acque verso fine anno. Dopo aver prolungato il contratto vigente di altri tre mesi, a inizio 2012 è stato possibile giungere a un'intesa accettata a denti stretti dai delegati alla conferenza CCL. L'elemento centrale del contratto è il nuovo sistema salariale, con salari minimi superiori e salari massimi inferiori.

Passo dopo passo

Dopo un decennio all'insegna della stipulazione di CCL, i vuoti contrattuali sono pressoché tutti colmati. Va tuttavia evidenziato che proprio la regione della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) continua ad essere una zona priva di contratto collettivo di lavoro. Per lungo tempo il problema principale risiedeva nell'opposizione a un CCL della maggiore azienda, i Trasporti pubblici di Zurigo (VBZ). La situazione è difficile però anche perché, pur detenendo il capitale, la ZVV non è il datore di lavoro. Insieme a VPOD e Syndicom il SEV è però stato caparbio, avviando colloqui con le singole imprese. A fine 2012 si stava delineando il raggiungimento di

un contratto quadro cantonale per i trasporti pubblici.

Ciò che ha però impegnato maggiormente il SEV è stato lo sviluppo ulteriore dei suoi numerosi contratti aziendali, quadro e collettivi. A fronte di un clima politico piuttosto freddo, le imprese sono ora poco propense a migliorare le condizioni di lavoro. Al contrario: si vuole flessibilizzare le condizioni d'impiego e di lavoro per incrementare la produttività.

Se a livello di orari di lavoro settimanali e salari non rimane praticamente più spazio di manovra, il SEV è riuscito a sviluppare sistematicamente i diritti alle vacanze, ottenendo presso numerose aziende un diritto minimo a cinque settimane.

La situazione finanziaria delle casse pensioni continua a gravare sulle trattative con le imprese di trasporto concessionarie: sovente il personale deve rinunciare a miglioramenti in cambio della disponibilità dell'azienda a liberare mezzi supplementari per accelerare il risanamento della cassa pensioni.

LTSW: a piccoli passi verso il baratro

Nell'ambito organizzativo del SEV, in questi due anni il capitolo più buio lo ha però scritto Lufthansa Technik Switzerland (LTSW), impresa di manutenzione di aeromobili con sede presso l'EuroAirport di Basilea-Mulhouse. Fondata nel 2008 quale outsourcing di Swiss, la società aveva iniziato con 500 collaboratrici e collaboratori. Dopo un'ondata di licenziamenti e l'introduzione del lavoro ridotto, a inizio 2012 la direzione si era detta moderatamente fiduciosa – una conclusione affrettata: le fallite trattative con potenziali clienti hanno costretto l'azienda ad annunciare a primavera il taglio di 280 dei rimanenti 350 posti di lavoro. La sezione SEV del settore del personale aereo di terra (SEV-GATA) è comunque riuscita ad ottenere un piano sociale nettamente migliore e l'assorbimento da parte di Swiss di molti dei lavoratori e delle lavoratrici, dalla quale erano stati a suo tempo scorporati. Dopo la disdetta del contratto di manutenzione da parte di easyjet, già a fine 2012 si è delineata la fine di LTSW, poi confermata a inizio 2013.



Distintivo di protesta per un CCL della Comunità dei trasporti di Zurigo ZVV.

Sfiducia nei piani alti

La soddisfazione del personale FFS rimane bassa. Benché nel 2012 i valori abbiano nuovamente raggiunto livelli precedenti, persiste la sfiducia nei vertici aziendali.

Nel 2010 la soddisfazione del personale FFS aveva fatto segnare minimi storici. Un sondaggio rappresentativo realizzato nel 2011 ha mostrato solo un leggero miglioramento, inducendo la direzione delle FFS a intensificare nuovamente gli sforzi per migliorare l'esito del sondaggio completo del 2012.

Ed effettivamente i valori del sondaggio 2012 sulla soddisfazione del personale sono stati migliori. Da notare, in particolare, il tasso di riscontro: quasi

il 75 per cento. Anche il SEV ha esortato i suoi membri a partecipare al sondaggio al fine di garantire dei risultati rappresentativi. Gli sforzi profusi dalle FFS nell'ambito dell'apprezzamento – ed anche un certo rilassamento sul fronte delle ristrutturazioni – hanno dato i loro frutti: i valori sono cresciuti ai livelli antecedenti il crollo del 2010, pur rimanendo piuttosto bassi rispetto ad altre aziende. La fiducia nei vertici aziendali resta ancora una spina nel fianco.

L'analisi dettagliata non è ancora disponibile. In base ai risultati il SEV valuterà la necessità di agire e richiederà eventualmente l'adozione di misure.

Mano tesa alle persone con capacità di lavoro ridotta

Nel 2010 il SEV aveva reclamato dalle FFS «sviluppo invece di smantellamento». Soltanto un anno più tardi si è giunti ad un'intesa in grado di garantire impieghi di nicchia supplementari.

I posti di lavoro di nicchia sono una delle diverse rivendicazioni che il SEV pone alle imprese affinché dimostrino al personale l'apprezzamento che merita. Gli impieghi di nicchia sono necessari per le persone che nel corso della vita devono affrontare un calo della capacità di lavoro e non possono più esercitare normalmente la loro professione.

Accanto a soluzioni di tempo parziale e invalidità parziale, le persone con capacità di lavoro ridotta dovrebbero poter occupare anche posti di lavoro particolari dove svolgere un lavoro che abbia senso e dare un contributo all'azienda nel limite delle loro possibilità. Il SEV ritiene questo tipo di impiego possibile praticamente ovunque in seno alla grande azienda, ma occorrono anche luoghi in grado di offrire posti di lavoro protetti. Già dieci anni fa le FFS hanno creato con Anyway Solutions luoghi di questo tipo. Nel 2011 FFS e SEV hanno poi sottoscritto un accordo in cui le FFS si impegnano a raddoppiare i posti di lavoro di Anyway Solutions, portandoli da 60 a 120, e a creare in seno alle Divisioni 100 posti di lavoro supplementari per l'integrazione di personale con capacità di lavoro ridotta. Il SEV si impegna ad accompagnare le FFS in maniera costruttiva lungo questo cammino.

SEV e FFS hanno firmato l'accordo durante una piccola cerimonia organizzata presso la lavanderia di Anyway Solutions di Altstätten. Il SEV apprezza la volontà delle FFS di rispettare il proprio impegno sociale nei confronti dei collaboratori e delle collaboratrici di lunga data. Questo accordo costituisce senz'altro un'importante tappa verso la soluzione del problema, che appare tuttavia ancora lontana.

Il SEV ha dimostrato il suo apprezzamento diventando cliente di Anyway Solutions. Come primo atto ha incaricato Anyway Solutions di Cadenazzo di

produrre le esclusive borse sportive di pelle che ha poi messo in palio in occasione del concorso abbinato alla campagna di reclutamento Member Stars Plus 12-12-12. Il SEV prevede di acquistare regolarmente prodotti realizzati sui posti di lavoro di nicchia delle FFS.



La lavanderia di Anyway Solutions ad Altstätten offre posti di lavoro per collaboratrici e collaboratori con capacità di lavoro ridotta.

Per il personale, contro la xenofobia

Sia le FFS che le imprese di trasporto concessionarie hanno fornito al SEV molti motivi per intervenire.

Il tentativo politico di ottenere un accompagnamento continuo dei treni sulla rete della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) si è rivelato senza prospettive. La stragrande maggioranza dei consiglieri di Stato del Cantone di Zurigo ha infatti privilegiato la via imboccata al ZVV nel 2010: l'accompagnamento dei treni della rete celere regionale è dunque stato abbandonato a favore di un concetto di sicurezza incentrato su controlli puntuali. Grazie all'assistenza del SEV si è comunque riusciti a trovare una soluzione individuale accettabile per quasi tutti gli accompagnatori e le accompagnatrici dei treni. La maggior parte è passata alla scorta dei treni del traffico a lunga percorrenza.

Il personale di locomotiva e dei treni in servizio sulle linee del San Gottardo e del Sempione ha dovuto sfoderare parecchio sangue freddo di fronte alle molteplici insidie delle composizioni Pendolino ETR 470. Particolarmente soggetti a guasti, i treni ad assetto variabile non sono praticamente mai giunti puntualmente a destinazione – quando a destinazione ci sono arrivati. D'intesa con l'organizzazione per la tutela degli interessi dei clienti dei mezzi di trasporto pubblici Pro Bahn Svizzera, il SEV ha esortato le FFS ad abbandonare immediatamente questo materiale rotabile. Le FFS hanno infine deciso di ritirare le composizioni dalla circolazione entro fine 2014, non essendo attualmente disponibili veicoli sostitutivi per il traffico verso l'Italia. Sulla tratta svizzera l'orario prevede che questi convogli siano accompagnati da un ICN. Le composizioni di generazione successiva ETR 610 acquistate sono state dirottate sulla linea del Sempione, dove circolano con una buona affidabilità. Per il traffico attraverso la Galleria di base del San Gottardo, le FFS hanno optato per la messa a concorso di veicoli non basati sulla tecnica ad assetto variabile.

Obbligo del biglietto

Reazioni molto contrastanti ha suscitato la decisione delle FFS di abolire a dicembre 2011 la vendita di biglietti anche sui treni a lunga percorrenza. Con l'ingannevole termine di «obbligo del biglietto» le FFS hanno stabilito che nei treni non sia più possibile vendere titoli di trasporto (ad eccezione dei cambiamenti di classe e di tratta). Il personale dei treni si è opposto inutilmente a questo smantellamento del servizio alla clientela, ma è riuscito per lo meno ad ottenere che gli si concedesse un certo margine di manovra per quanto attiene alle multe. In linea di principio le FFS esigono che tutti i passeggeri privi di titolo di trasporto siano trattati alla stessa maniera, a prescindere dalle circostanze. Per condiscendenza il personale sarebbe tuttavia autorizzato a fare delle eccezioni con i turisti stranieri e i viaggiatori visibilmente in difficoltà. Le voci critiche sono perdurate a lungo, soprattutto da parte delle organizzazioni per la tutela dei consumatori. Infatti, spesso i problemi erano causati da distributori automatici di biglietti od obliteratori difettosi. È poi anche emerso che le

FFS non incassano la metà delle multe (chiamate ufficialmente «supplemento») perché i viaggiatori semplicemente non le pagano.

Il personale dei treni, che a causa di questa disposizione ha ormai quasi soltanto una funzione di controllo, ha lanciato una petizione con cui chiede di non dover più indossare una targhetta con il proprio nome, facendo riferimento alle condizioni di lavoro dei controllori sporadici, che non indossano un badge ma esibiscono un documento d'identificazione. Le FFS si sono opposte alla richiesta adducendo la possibilità di indossare targhette fasulle per minacce concrete e molestie.

«Senza di noi ...»

Nell'autunno 2011 i sindacati hanno lanciato una campagna contro la crescente xenofobia in Svizzera. Il clima di ostilità nei confronti degli immigrati (vie più anche dalla Germania) e in particolare i richiedenti l'asilo fomentato dai partiti e gruppi di destra ha assunto proporzioni insostenibili. Il SEV ha voluto



reagire all'insegna dello slogan «Senza di noi non ci sono trasporti pubblici!», sottolineando l'importanza delle colleghe e dei colleghi stranieri in praticamente tutti gli ambiti del lavoro quotidiano. In realtà si contano molti stranieri non soltanto nei settori pulizie, manovre e cantieri, ma anche nell'accompagnamento dei treni, fra i macchinisti, fra il personale informatico. Si può tranquillamente affermare che senza immigrati i trasporti pubblici sarebbero paralizzati.

Polmoni a rischio negli stabilimenti industriali

Con grande sorpresa di tutti, durante la revisione di alcune vecchie carrozze viaggiatori presso le Officine di Bellinzona e negli stabilimenti industriali di Olten ci si è trovati confrontati con dell'amianto. Come già le FFS, anche il SEV considerava ormai chiuso questo capitolo. E invece, la levigatura di alcuni punti delle carrozze precedentemente non intaccati ha portato alla luce materiali contenenti amianto. Il SEV ha chiesto alle FFS chiarimenti dai quali è emersa la piena disponibilità dell'impresa ad aumentare ulteriormente la vigilanza e a usare particolare prudenza nei lavori su carrozze che per la loro età potrebbero po-

Una serie di cartoline ha illustrato come senza migranti i trasporti pubblici in Svizzera verrebbero paralizzati.

tenzialmente contenere amianto. Questa sostanza ha trovato per decenni largo impiego soprattutto nelle protezioni antifuoco, fino a quando non si scopersero l'estrema pericolosità per i polmoni di queste fibre.

Torna il bel tempo sul Lago Maggiore

La crisi dell'euro ha indotto lo Stato italiano a tagliare i sussidi alle linee di navigazione del Lago Maggiore, inducendo una notevole riduzione dell'orario con grandi perdite per numerosi collaboratori. Soprattutto il personale temporaneo e stagionale correva il rischio di perdere il posto. Sotto la direzione del SEV il personale ha lanciato una mobilitazione generale cui hanno aderito anche le organizzazioni per il turismo ticinesi; infatti, un'offerta di navigazione sul lago attrattiva è determinante anche per loro. Al termine di una dura lotta si è infine riusciti a preservare completamente l'offerta, che sarà assicurata anche in futuro.

Manifestazione nazionale

Alla luce della crisi dell'euro, che diffondendosi in tutta Europa ha provocato una crisi economica generale, a settembre 2012 i sindacati hanno chiamato a una grande manifestazione nazionale per la piazza industriale svizzera. La situazione tesa aveva causato una crescente dislocazione di posti di lavoro dell'industria dalla Svizzera verso l'Europa centrale e dell'est e verso l'Asia. Anche il SEV ha esortato i suoi membri a partecipare alla manifestazione, per due motivi: da un canto la piazza industriale elvetica partecipa in maniera determinante al volume di traffico – attraverso sia le merci, sia il personale impiegato. D'altro canto, gli stessi trasporti pubblici rappresentano un'industria, dalla costruzione di binari e veicoli alla manutenzione del materiale rotabile. Alla manifestazione ha preso parte anche il presidente della Sottofederazione del personale tecnico di servizio Werner Schwarzer.

Cantiere continuo FFS Infrastruttura-Manutenzione

Sempre d'attualità si sono rivelate le regolamentazioni inerenti agli interventi di picchetto, in particolare presso il settore aziendale Manutenzione della divisione FFS Infrastruttura. Il SEV è riuscito a far annullare i tagli, peraltro già in vigore, agli accrediti di tempo per i servizi di picchetto. Ad oggi insoddisfacenti e sovente considerati inaccettabili dal personale di I-IH rimangono altresì gli attuali sistemi e ausili per il rilevamento del tempo.

Congresso dei pensionati

Non tutte le pensionate e i pensionati sono abbienti, quantunque espressioni come «golden agers» vogliono indurre a crederlo. Alla luce della situazione delle casse pensioni, incapaci da anni di compensare il rincaro, la sicurezza dell'AVS assume crescente importanza.

Il 31 agosto 2011 il SEV ha organizzato a Gossau il primo «congresso dei pensionati» in occasione del quale hanno preso la parola anche la già consigliera federale Ruth Dreifuss e il presidente dell'USS Paul Rechsteiner.

Nessuna vendita a Ginevra e Neuchâtel

Non ha avuto successo la richiesta del SEV alle FFS di mantenere le agenzie commerciali delle città di Ginevra e Neuchâtel. Alla base delle motivazioni del SEV c'era non soltanto la tutela dei relativi posti di lavoro, ma anche i vantaggi per i clienti, tanto più che le FFS aprono un numero crescente di punti vendita senza stazione in centri commerciali.

Antisindacale

Aïssam Echchorfi, persona di fiducia della sezione SEV-tl, ha ricevuto una minaccia di licenziamento per aver fatto propaganda sindacale in seno all'azienda tramite SMS e su Facebook. Ci sono voluti quasi 18 mesi con un comportamento ineccepibile del sindacalista, il sostegno esemplare del comitato di sezione, una petizione, varie mozioni al consiglio di amministrazione di tl, azioni sindacali durante grandi eventi sportivi, sedute della Commissione paritetica di lavoro del Canton Vaud, presso l'ufficio di mediazione cantonale e presso il Tribunale del lavoro, affinché la direzione facesse dietrofront, fosse disposta ad eliminare dal dossier personale ogni documento con riferimenti sindacali e ritirasse l'ammonimento.

Il SEV è a conoscenza di casi di licenziamenti antisindacali pronunciati nei confronti dei suoi membri. Quando si arriva a tanto, queste persone sono però già così avviliti da non aver più nemmeno l'energia per difendere se stessi e il proprio posto di lavoro. È perciò estremamente importante che in Svizzera si adottino finalmente regolamentazioni legali incisive che tutelino meglio le sindacaliste e i sindacalisti attivi quando si impegnano sul posto di lavoro.

Chiusura a Losanna

Un secolo dopo la creazione del deposito di locomotive, il posto di manutenzione di Losanna ha chiuso a fine 2011. Le FFS vi hanno rinunciato a causa del costo eccessivo dell'adeguamento infrastrutturale. Il Cantone di Vaud ha espresso interesse per il sito, dove vorrebbe far sorgere un museo d'arte. La sua realizzazione è però ancora incerta. Per le 45 persone ancora impiegate a Losanna si è dovuto cercare un altro impiego, operazione resa ancora più difficile dal fatto che molti collaboratori sono privi di un attestato professionale. Soltanto cinque hanno infine lasciato le FFS; la maggior parte del personale ha potuto trovare un impiego nella manutenzione a Bienne, Yverdon o Ginevra. Assistiti dal SEV, tutte queste persone hanno profuso grande impegno, fino ad organizzare una manifestazione spontanea a Morat che ha costretto i vertici a cercare il dialogo con il personale.

Successo nella regolamentazione del lavoro supplementare

Nel 2010 il tribunale arbitrale aveva deciso che le FFS avrebbero dovuto considerare come lavoro supplementare e remunerare di conseguenza le ore eccedenti i limiti fissati nel CCL. L'applicazione della sentenza si è fatta attendere – ma con un tornaconto: il SEV è riuscito a far sì che non soltanto i macchinisti

ricorrenti, bensì l'intero personale di tutte le categorie professionali che soddisfano i requisiti riceveranno cinque anni di arretrati. La sentenza del tribunale arbitrale era stata chiara: non avendo rispettato le sue stesse regole, le FFS dovranno pagare il 25 per cento in più sugli averi in tempo dal 2005 al 2010.

Soprusi contro il personale

Un argomento purtroppo sempre d'attualità nelle attività del SEV sono le aggressioni al personale dei trasporti pubblici. Se dal 2010 gli sforzi profusi dal sindacato, dalle imprese e dalla politica sembravano dare esito positivo, nel 2012 le vie di fatto hanno di nuovo segnato un aumento significativo. Nonostante lo sviluppo del doppio accompagnamento, la maggiore presenza della Polizia dei trasporti e l'applicazione della disposizione legale secondo cui questi soprusi vengono denunciati in quanto considerati delitti perseguibili d'ufficio, soltanto alle FFS sono stati registrati ben 240 casi di una certa gravità. Non si tratta di un fenomeno specifico ai trasporti pubblici, ma di un'evoluzione della società che si esprime in maniera molto generale in una maggiore propensione della popolazione a commettere atti di violenza e a varcare i limiti del semplice diverbio. Le imprese di trasporto sono piuttosto impotenti dinanzi a questa tendenza. Il SEV critica l'anonimizzazione dei trasporti pubblici con stazioni automatizzate e treni non accompagnati, difende una presenza ben visibile di personale nelle stazioni e sui treni e si oppone fermamente ai piani che prevedono di far circolare senza accompagnamento anche altre categorie di treni.

È stato vittima di un'aggressione anche l'accompagnatore di un treno che aveva semplicemente chiesto a un viaggiatore di esibire il titolo di trasporto. Il viaggiatore si è alterato e ha infine aggredito l'accompagnatore, che con un movimento riflesso ha colpito il viaggiatore. A causa della vicenda le FFS lo hanno licenziato in tronco – nonostante 25 anni di servizio ineccepibile nella scorta dei treni: nessuna reazione di clienti né il minimo incidente durante l'intera carriera professionale. Con il sostegno dell'assistenza giuridica del SEV l'accompagnatore ha impugnato il licenziamento. Il Tribunale federale amministrativo è giunto alla conclusione che nella situazione specifica il licenziamento in tronco non era giustificato e ha intimato alle FFS di riassumere l'uomo, sebbene in un impiego non a contatto con la clientela.

Ad essere esposto alle aggressioni non è soltanto il personale degli autobus e dei treni. Anche il personale degli sportelli deve mandare giù più di un rospo. Minacce e soprusi vengono spesso profusi in relazione con la spedizione di denaro tramite Western Union. Anche le riorganizzazioni causano parecchi malumori. Come a Ginevra, per esempio, dove la ristrutturazione della biglietteria ha provocato tempi d'attesa fino a due ore – una situazione assolutamente insostenibile anche per il personale.

Nuova legge: polizia dei trasporti armata

Per diversi anni il SEV ha perorato la creazione di una base legale per la polizia dei trasporti. Sebbene il principio fosse politicamente incontestato, la questio-

ne riguardante il tipo di corpo di polizia ha alimentato parecchio il dibattito. Il Parlamento ha infine deciso per una divisione tra una polizia dei trasporti vera e propria e i vari servizi d'ordine garantibili anche privatamente. La creazione di una polizia dei trasporti ha sollevato anche la questione inerente al porto di un'arma. Pur avendo a lungo sostenuto, per motivi di sicurezza, una posizione contraria ad agenti di polizia armati, il SEV ha infine aderito alla posizione dei suoi membri della polizia dei trasporti, esprimendosi a favore dell'arma. Ad essere determinante è stato il fatto che gli agenti delle polizie cantonali e i militi dell'esercito effettuano già questo servizio armati pur non disponendo della formazione specifica per l'impiego sui treni invece obbligatoria per la polizia dei trasporti. Questa posizione non offusca comunque il fermo auspicio che sui treni non si debba mai ricorrere all'uso di un'arma.

20 anni dopo

Il 14 giugno 2011 ha segnato un importante anniversario per le donne in Svizzera, che 20 anni dopo lo sciopero rosa hanno fatto il bilancio dei risultati ottenuti e delle lacune ancora da colmare.

La parità di salario rimane la questione in cima alla lista delle priorità del movimento sindacale femminile. Anche per le donne SEV, che il 14 giugno 2011 hanno incontrato i vertici delle tre maggiori imprese di trasporti pubblici in Svizzera – FFS, BLS e RhB – per esortarli a partecipare al dialogo sulla parità salariale.

Questo strumento consente alle imprese di valutare sistematicamente la propria struttura salariale e di evidenziare eventuali differenze ingiustificate. Ad oggi le FFS hanno aderito al dialogo, mentre BLS e RhB esitano ancora. Lo stesso SEV partecipa al dialogo in qualità di datore di lavoro.

Attraverso un breve spot del regista d'animazione Lukas Moor proiettato il 14 giugno 2011 sui grandi schermi delle stazioni svizzere, il SEV ha voluto rendere attenta la popolazione sull'esigenza di conseguire finalmente la parità professionale di donne e uomini.

Che resti ancora molto da fare lo dimostra il catalogo adottato dalle organizzazioni femminili dei sindacati germanofoni del personale dei trasporti in occasione dell'incontro quadrangolare di Berna: la differente posizione nei sindacati delle funzionarie responsabili per il lavoro femminile; l'attivazione di donne che non sono in grado di prendere congedi per fini sindacali; possibilità e problemi nella messa in atto di una politica delle pari opportunità, tanto a livello d'impresa che a quello sindacale; la situazione delle donne impiegate nelle ferrovie, in conseguenza delle misure di ristrutturazione e razionalizzazione; le regolamentazioni giuridiche nazionali in tema di congedo di maternità, protezione della madre e congedo educativo; modelli del tempo di lavoro per le esigenze familiari e personali.

Anche il personale temporaneo è soggetto all'LDL

Il SEV viene regolarmente confrontato alla questione se le lavoratrici e i lavoratori temporanei siano sottoposti o meno alla Legge federale sulla durata del lavoro. Soprattutto negli stabilimenti industriali e nella preparazione dei treni vi sono state parecchie discussioni perché i superiori erano dell'opinione che per il personale temporaneo non fosse necessario osservare l'LDL. Il SEV è ora riuscito ad ottenere dalle FFS una posizione chiara e univoca, che conferma peraltro le aspettative: è sottoposto all'LDL anche il personale temporaneo che esercita delle attività d'impresa ai sensi dell'Ordinanza sull'LDL.

Nuova Carta dei valori, vicinanza e soddisfazione dei membri

Nuova Carta dei valori SEV

Il Congresso 2011 ha approvato la nuova Carta dei valori del SEV (vedi pag. 20), che attraverso quattro linee guida definisce le convinzioni, i valori, la collaborazione e il mandato del sindacato.

Reclutamento dei membri

Il reclutamento dei membri continua ad essere un compito centrale (per l'evoluzione dell'effettivo di membri si veda a pag. 23). Nell'ultimo biennio, con i titoli di «11-11-11» e «12-12-12» il SEV ha realizzato due campagne di reclutamento. Oltre ai premi ordinari, altri allettanti premi attendevano i sindacalisti più attivi sul fronte del reclutamento che entro la data che dava il titolo all'azione avevano acquisito il necessario numero di nuovi affiliati.

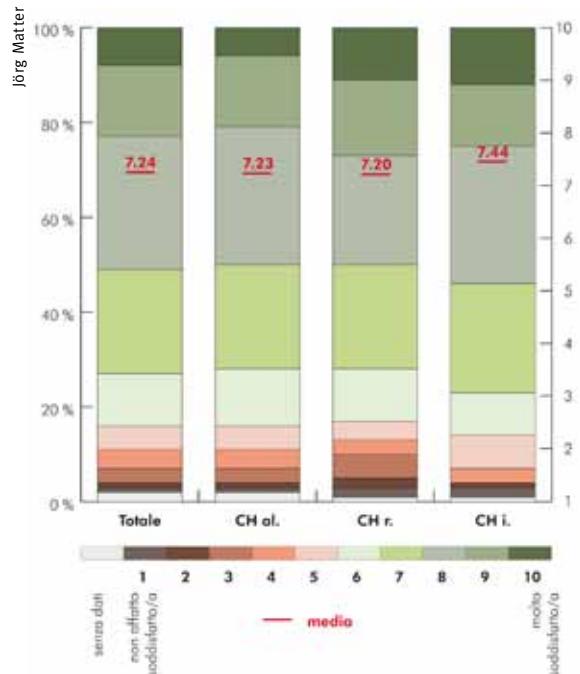
Le azioni si iscrivevano nel progetto «Reclutare e organizzare» della durata di quattro anni approvato nell'autunno 2008 dal Comitato allora in carica. Il bilancio tratto a fine 2012 dai responsabili è complessivamente positivo. Benché non tutti gli obiettivi prefissati siano stati raggiunti (in particolare non è stata realizzata l'assistenza delle sezioni FFS da parte di segretarie e segretari sindacali), il numero di soci è evoluto decisamente meglio rispetto agli anni precedenti il progetto, riuscendo fra i membri

attivi a compensare ampiamente le uscite attraverso le nuove adesioni. Altrettanto positiva si è rivelata l'offerta di corsi per i responsabili delle sezioni, che in più moduli veicolano le basi di un lavoro di sezione efficace. Questi corsi hanno gettato le basi per il successo dell'azione di reclutamento di nuovi membri.

Il SEV fra la gente

Non tutte le categorie professionali offrono lo stesso potenziale di reclutamento. Come in passato, le professioni tradizionali della ferrovia mantengono un grado di organizzazione molto elevato; quest'ultimo è invece ulteriormente calato fra le professioni dell'amministrazione. Le imprese impiegano sempre più spesso personale amministrativo esterno senza una tradizione sindacale. A queste categorie professionali il SEV ha indirizzato nell'autunno del 2012 un'intensa azione di propaganda: per una settimana il SEV ha soggiornato con un minibus davanti agli edifici amministrativi di FFS Viaggiatori al WylerPark di Berna e per un'altra settimana davanti alla sede di FFS Informatica a Worblaufen. È stata l'occasione non solo per rivolgersi personalmente alle collaboratrici e ai collaboratori, ma anche per rendere possibile un avvicinamento autentico. Le esperienze sono state positive, ma l'azione darà dei

frutti solamente con un approccio sistematico dei rispettivi target.



Soci soddisfatti

Da un sondaggio realizzato fra gli affiliati SEV è emersa un'elevata soddisfazione con le attività del sindacato. Elevata anche l'identificazione con l'organizzazione.

Con l'intento di conoscere l'opinione sul sindacato dei propri membri, nella primavera del 2012 il SEV ha incaricato l'Istituto LINK di realizzare un sondaggio rappresentativo. Grazie all'eccezionale percentuale di ritorno dei questionari le risposte possono essere considerate molto attendibili.

Il risultato più importante: la maggior parte dei membri è soddisfatta del SEV, numerosi sono addirittura molto soddisfatti (media del 7,24 su una scala di 10 punti). Si tratta di un valore elevato, anche in confronto ad altre organizzazioni (secondo l'Istituto LINK, il benchmark si situerebbe attorno al 7,0).

Il tipico socio SEV è un uomo tra i 45 e i 60 anni che lavora presso le FFS. Considera il SEV un'organizzazione attiva, politicamente piuttosto a sinistra, non troppo moderna. Auspica una maggiore disponibilità alla lotta e più impegno nella politica dei trasporti così come un contatto personale con i funzionari sindacali. Il servizio più importante del SEV è l'assistenza giuridica professionale; vengono apprezzate anche le proposte di formazione continua, mentre le offerte commerciali sono ritenute di secondaria importanza.

Quale principale motivo di adesione al SEV i soci hanno indicato il fatto di essere parte integrante del movimento dei lavoratori, seguito a ruota dall'assistenza giuridica professionale e dai contratti collettivi di lavoro.

Interessante il fatto che molti soci più giovani hanno espresso la loro disponibilità ad assumere compiti attivi in seno al SEV.

Longo Hofer



Logo dell'azione reclutamento 2012

sato, le professioni tradizionali della ferrovia mantengono un grado di organizzazione molto elevato; quest'ultimo è invece ulteriormente calato fra le professioni dell'amministrazione. Le imprese impiegano sempre più spesso personale amministrativo esterno senza una tradizione sindacale. A queste categorie professionali il SEV ha indirizzato nell'autunno del 2012 un'intensa azione di propaganda: per una settimana il SEV ha soggiornato con un minibus davanti agli edifici amministrativi di FFS Viaggiatori al WylerPark di Berna e per un'altra settimana davanti alla sede di FFS Informatica a Worblaufen. È stata l'occasione non solo per rivolgersi personalmente alle collaboratrici e ai collaboratori, ma anche per rendere possibile un avvicinamento autentico. Le esperienze sono state positive, ma l'azione darà dei



Anche le donne SEV si riuniscono regolarmente con le omologhe tedesche, austriache e lussemburghesi. Nel 2012 l'incontro si è svolto presso il segretariato centrale SEV.

Assicurazioni SEV presso Helvetia

Tutto è bene quel che finisce bene – anche per le assicurazioni SEV. Nonostante il risultato positivo nel business operativo, per la cooperativa creata a suo tempo dal SEV quale elemento della previdenza privata dei propri membri, i requisiti legali delle operazioni finanziarie, dopo la crisi del 2008 più severa anche per le assicurazioni, erano oramai fuori portata. Nell'autunno del 2012 Helvetia Assicurazioni ha perciò rilevato i contratti d'assicurazione SEV con tutti gli obblighi connessi, garantendo così un pas-

saggio senza perdite né per gli assicurati, né per gli impiegati.

SEV International
I vertici dei sindacati del personale dei trasporti di lingua tedesca hanno la consuetudine di riunirsi una volta all'anno per uno scambio di idee e di esperienze. Nel 2011 l'organizzazione era affidata all'austriaca vida. A Vienna l'accento dei colloqui è stato posto da un canto sulle prescrizioni dell'Unione europea riguardanti la revisione del primo pacchetto ferroviario Ue e il libro bianco Ue sui trasporti, dall'altro sulla soddisfazione generalmente bassa del personale dei trasporti. Un anno dopo, a Hammersbach presso Garmisch-Partenkirchen, nell'albergo della tedesca EVG, si è discusso dell'impiego transfrontaliero del personale viaggiante. In quest'ottica si è parlato anche di sicurezza del trasporto su rotaia in generale, della definizione di standard di sicurezza e del relativo monitoraggio, della formazione dei ferrovieri e di come armonizzarla a livello europeo.

Il futuro in quattro linee guida: la Carta dei valori del SEV

Le nostre convinzioni

Siamo il Sindacato dei trasporti pubblici e difendiamo con successo gli interessi del suo personale attivo e dei pensionati. Ci battiamo a favore di un servizio pubblico efficiente ed ecologico, che offra buone condizioni di impiego a tutti. Siamo un'organizzazione coesa, che affronta con fiducia i problemi del futuro.

I nostri valori

Ci impegniamo per la solidarietà, la giustizia sociale, l'uguaglianza e la democrazia.

- Solidarietà reciproca – che si sia attivi, disoccupati, inabili al lavoro o pensionati.
- Giustizia sociale per le condizioni di lavoro, la retribuzione, le prestazioni sociali, le tasse.
- Uguale possibilità di accesso alla formazione, al lavoro e alla carriera per tutti.
- Democrazia e partecipazione in politica, nell'economia, nelle imprese – e nel SEV.
- Sulla base di questi principi adottiamo un atteggiamento coerente contro ogni discriminazione, come pure contro la xenofobia.

Collaborazione

I nostri membri sono coinvolti nel lavoro sindacale, nelle trattative e nella politica.

- Difendiamo gli interessi delle categorie professionali e dei pensionati.
- Ci riconosciamo nelle rivendicazioni di donne e uomini, dei giovani e degli immigrati.
- L'interesse collettivo dei nostri membri viene prima di quello di singoli gruppi o categorie professionali.
- Ci atteniamo ai principi democratici e pratichiamo un'informazione aperta ed esauriente.
- Le nostre prestazioni creano valore aggiunto per i nostri affiliati.
- Pratichiamo al nostro interno quello che chiediamo ai datori di lavoro e alla politica.

Il nostro mandato

- Per principio perseguiamo i nostri obiettivi per mezzo del dialogo, nell'ambito di trattative, ma siamo capaci di realizzare i principali postulati con misure di lotta.
- Siamo riconosciuti quali attori importanti nella politica dei trasporti, ambientale e sociale.
- Assumiamo responsabilità sociali e ci impegniamo a favore delle assicurazioni sociali.
- Siamo un membro attivo del movimento sindacale svizzero e internazionale e collaboriamo con le forze politiche che condividono le nostre posizioni.
- Agiamo indipendentemente in campo politico e siamo autonomi in materia finanziaria.

Carta dei valori del SEV

La Carta dei valori completa è disponibile in Internet

su

sev-online.ch > servizi > downloads

Rappresentanza del personale FFS

È stato necessario rioccupare le due cariche di rappresentanti del personale in seno al Consiglio d'amministrazione delle FFS. Il segretario sindacale Hans Bieri ha dovuto lasciare il posto per raggiunti limiti d'incarico. Con Daniel Trolliet, il SEV ha nuovamente proposto un candidato con una carriera ferroviaria e attivo come segretario sindacale. Un anno dopo, anche Christiane Brunner ha lasciato l'incarico per motivi personali. Anche in questo caso il SEV ha proposto un candidato con una carriera simile. Alla già consigliera agli Stati è subentrato Andrea Hämmerle, in Consiglio nazionale da molti anni e affermato esperto di trasporti.

Presidenza sindacale

Anche i vertici dell'organizzazione di milizia del SEV hanno vissuto un avvicendamento: dopo il Congresso 2011 il presidente centrale della LPV Rinaldo Zobebe e la presidente centrale della SBV Elisabeth Jacchini-Mühlemann hanno ceduto il posto della presidenza e della vicepresidenza. Alla presidenza e alla vicepresidenza di Comitato e Congresso sono stati eletti rispettivamente Andreas Menet, presidente centrale della ZPV, e Roland Schwager, presidente centrale della VPV.

Presidenza delle sottofederazioni

Avvicendamenti anche alla presidenza di due sottofederazioni: a seguito del riorientamento professionale che lo ha visto assumere una funzione dirigenziale presso la Matterhorn Gotthard Bahn, a primavera 2012 Kurt Nussbaumer ha dovuto lasciare la direzione della VPT. Al suo posto l'Assemblea dei delegati ha eletto il conducente di autobus friburghese Gilbert d'Alessandro, già membro del Comitato SEV. Rinaldo Zobebe ha lasciato la presidenza della LPV a fine 2012 per motivi personali. Al suo posto l'Assemblea dei delegati straordinaria ha eletto il macchinista zurighese del traffico viaggiatori Urs Mächler, già presidente di sezione presso LPV Winterthur e attivista politico locale.

Consiglieri nazionali SEV

Le elezioni federali dell'ottobre 2011 hanno segnato un rafforzamento della delegazione SEV alle Camere federali: Turgovia ha confermato la segretaria sindacale Edith Graf-Litscher in Consiglio nazionale, e Soletta ha eletto un nuovo consigliere nazionale, il segretario sindacale Philipp Hadorn. Edith Graf è membro della Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale (CTT), Philipp Hadorn è membro della Delegazione di vigilanza della NFTA (DVN).

Nuovo consigliere federale – nuovo stato maggiore della comunicazione

A Palazzo federale si è creata anche indirettamente una nuova connessione con il SEV: il neoeletto consigliere federale Alain Berset ha infatti chiamato in seno al suo stato maggiore della comunicazione Peter Lauener, già capo della comunicazione per l'Unione sindacale svizzera e che rivestiva la stessa funzione nel SEV fino al 2006.

Elezioni CoPe FFS

Il 2011 ha segnato anche la rielezione delle commissioni del personale FFS. Quasi ovunque il SEV è riuscito a far eleggere le sue candidate e i suoi candidati. Per garantire un esercizio efficace dei loro compiti, nell'ambito di Movendo ai neoletti il SEV ha poi proposto una formazione mirata.

Marcel Ruoss aveva assunto la presidenza della CoPe FFS (Gruppo) già prima delle elezioni. Le presidenze delle commissioni delle Divisioni sono state assegnate dopo le elezioni; soltanto la CoPe Immobili e settori centrali ha una nuova presidente, la neoletta Liliane Staub (SEV). Riconfermati, invece, Marcel Ruoss (SEV, Viaggiatori), Alex Brunner (VSLF, Cargo) e Fritz Augsburg (SEV, Infrastruttura).

Segretari sindacali di successo

Altri due segretari sindacali hanno ottenuto con successo l'attestato di capacità: Angelo Stroppini, attivo presso il segretariato regionale di Bellinzona, e Valérie Solano, responsabile del nuovo segretariato regionale di Ginevra.

Arrivi e partenze nel 2011 e 2012

Arrivi 2011

Remo Ziegler appoggia dal mese di marzo le attività amministrative del segretariato regionale di Zurigo.

Andreas Etter ha iniziato a giugno la sua attività nei servizi ai membri.

Valérie Solano è attiva da settembre presso il nuovo segretariato regionale di Ginevra nella funzione di segretaria sindacale.

Claudia Fahrni nel primo semestre e *Nadja Müller* nel secondo semestre dell'anno hanno svolto presso il SEV un periodo di apprendistato login ICTP.

Arrivi 2012

Daniel Froidevaux è da marzo segretario sindacale presso il segretariato centrale di Berna.

Aroldo Cambi ha assunto a giugno la funzione di nuovo amministratore delle finanze SEV.

Michael Buletti è da luglio segretario sindacale presso il segretariato centrale a Berna.

Mirjam Schläfli appoggia dal mese di agosto le attività amministrative dei servizi ai membri.

Sia Lim lavora da ottobre come sostituta amministratrice delle finanze.

Carina Hofer sta assolvendo presso il SEV i due semestri di apprendistato login ICTP.

Partenze 2011 e 2012

Christian Cuénoud, collaboratore amministrativo nei servizi ai membri e *Sandro Rubin*, sostituto amministratore delle finanze, hanno lasciato il SEV per altri incarichi.

Marlyse Zurbuchen, collaboratrice amministrativa, *Peter Hartmann*, segretario sindacale presso il segretariato regionale di San Gallo, *Ruedi Hediger*, amministratore delle finanze SEV e *Nick Raduner*, segretario sindacale, sono passati al beneficio della meritata pensione.

Jörg Matter



Marlyse Zurbuchen

zvg



Peter Hartmann

Jörg Matter



Ruedi Hediger

Jörg Matter



Nick Raduner

Reclutare e organizzare

Il SEV sotto una veste rinnovata

Da inizio 2011 il SEV si presenta con tre nuovi opuscoli per target specifici e un opuscolo di benvenuto per i nuovi membri. Un opuscolo per il personale FFS, uno per il personale delle ITC e un terzo per le collaboratrici e i collaboratori attivi nel settore del turismo si rivolgono in modo specifico al target particolare illustrando il SEV quale maggiore sindacato in tutti gli ambiti dei trasporti pubblici.

«I nuovi opuscoli rispecchiano ora anche il nostro orientamento dinamico», spiega Giorgio Tuti. Ad integrazione delle tre nuove pubblicazioni, un quarto opuscolo di benvenuto viene consegnato a tutti i nuovi membri del SEV, che vi trovano ogni informazione utile sul SEV, la sua organizzazione, le offerte e prestazioni per il bene e l'utilità dei suoi membri.

Sezione Servizi ferroviari

Una storia di autentico successo l'ha scritta la sezione Servizi ferroviari. Alla creazione nella primavera del 2006 contava 60 membri; a fine 2011 erano già 500! Un successo singolare frutto dell'instancabile impegno di Calogero Ferruccio Noto, presidente della sezione fino a marzo 2012.

La sezione VPT Servizi ferroviari è nata nel 2006 dalla fusione di VPT Treni notturni e VPT Elvetico. Oggi la sezione ha un grado d'organizzazione del 30 per cento presso Elvetico e del 25 per cento fra il personale di Rail Gourmino Swiss Alps. Il personale di DB AutoZug (City Night Line) e DB Reise & Touristik Svizzera è organizzato in misura ancora inferiore, al 10 per cento. I membri VPT Servizi ferroviari contano anche 24 pensionati e 15 membri esterni.

Il SEV anche per i quadri

Il SEV desidera acquisire fra le sue fila anche un numero maggiore di quadri superiori. Per incontrare direttamente questo gruppo target, da un paio d'anni organizza regolarmente eventi per i quadri.

Purtroppo questi eventi riscontrano un moderato interesse. Nonostante la buona partecipazione (70-80 persone) ad incontri come quelli in cui si è parlato di etica e burn out, negli altri casi i partecipanti sono stati pochi. Tenzialmente i quadri non sentono il bisogno di un supporto sindacale, il che rende difficile l'approccio diretto. Per il SEV si tratta di un ambito in cui è ancora necessario parecchio lavoro alla base.

Strutture SEV

Fama e successo

Il talento più grande, non solo fra le fila del SEV, ma per il pubblico della televisione svizzera-tedesca, è quello di Maya Wirz della sezione VPT BLT. Nel marzo del 2011 la conducente di autobus appassionata di canto ha infatti vinto la prima edizione del format televisivo «Die grössten Schweizer Talente», avvicinandosi di un ulteriore passo al sogno di vivere di musica.

Durante la stagione invernale 2011-2012 Maya Wirz è stata ospite d'onore – ossia: solista – nella tournée di Bo Katzman Chor.

Nuovo presidente ATFS

Da inizio 2011 l'Associazione turistica dei ferrovieri svizzeri (ATFS) ha un nuovo presidente: Rolf Specht. 65 anni, sciaffusano, ha frequentato la Verkehrsschule di San Gallo lavorando poi come rimpiazzante presso varie stazioni. È pensionato da giugno 2010, al termine di una ricca e vivace carriera professionale che lo ha visto, fra le altre cose, rimpiazzante del vice capostazione della stazione di Zurigo HB, responsabile della centrale d'esercizio di Zurigo e responsabile per il miglioramento della puntualità del traffico viaggiatori.

Per quanto riguarda l'offerta ATFS, Rolf Specht intende puntare sugli elementi e il pubblico che hanno determinato il successo passato: pensionate e pensionati gagliardi che «viaggiano volentieri in buona compagnia».

Roland Schwager lascia l'AQTP

A metà 2011 il presidente della VPV nonché vicepresidente del Comitato SEV Roland Schwager ha rassegnato le dimissioni dall'Associazione dei quadri dei trasporti pubblici (AQTP), motivando la sua decisione con il fatto che l'AQTP si concentra viepiù e in primo luogo sulle questioni inerenti ai quadri impiegati ai sensi del CO. I quadri CCL verrebbero messi solo in secondo piano se non completamente trascurati.

Inoltre, sempre secondo Schwager, l'AQTP sarebbe troppo vicina alle posizioni delle FFS e dimostrerebbe un impegno insufficiente per le sue lavoratrici e i suoi lavoratori. Aderendo al SEV i suoi soldi sarebbero spesi decisamente meglio...

Nuovo Codice di procedura penale

Il 1° gennaio 2011 è entrato in vigore il nuovo Codice di diritto processuale penale svizzero, che sostituisce i vari codici di procedura penali in vigore nei singoli Cantoni. La modifica più sorprendente – anche per il SEV – concerne l'«avvocato della prima ora».

Il servizio di assistenza giuridica professionale del SEV avrebbe problemi nel caso in cui un affiliato avesse bisogno di un avvocato durante gli orari di chiusura del segretariato centrale. La nostra rete di avvocati è troppo allentata per assicurare un'assistenza ai nostri membri ventiquattr'ore su ventiquattro. Inoltre, le disposizioni non consentono a un membro la scelta completamente libera dell'avvocato. Il team di assistenza giuridica SEV ha pertanto elaborato una checkliste che dovrebbe aiutare gli affiliati a difendere i propri diritti anche con queste condizioni limitanti.

Lista di controllo dell'assistenza giuridica

1. Si tratta di un caso che riguarda l'assistenza giuridica professionale del SEV?
 2. Ho veramente bisogno di un avvocato per il primo interrogatorio?
 3. Consultare la hotline di un ordine degli avvocati (chiarire i costi!).
 4. Informare al più presto l'assistenza giuridica professionale del SEV.
- Trovate la lista di controllo completa alla nostra pagina Internet sev-online.ch > Servizi > Colpi di diritto > 16 febbraio 2011 «L'avvocato della prima ora»

Il mercato azionario allevia i conti annuali 2012 del SEV

Il conto economico 2012 può essere considerato positivo. Al leggero calo del ricavo d'esercizio si contrappone la significativa ripresa dei mercati finanziari, che ha contribuito in maniera insperata al risultato. Sul fronte delle spese l'andamento ha seguito le previsioni. L'evoluzione delle adesioni rimane uno dei principali problemi.

L'anno in esame si è chiuso con un leggero avanzo di CHF 46 728.38, un risultato positivo che alimenta la fiducia. Infatti, dopo due anni consecutivi di disavanzo siamo finalmente riusciti a bloccare l'erosione della sostanza e in avvenire le misure di riduzione dei costi esplicheranno i loro effetti positivi.

La recente evoluzione dei membri segna un costante calo degli effettivi dell'ordine di 1,5 per cento all'anno. In unità di soci paganti la diminuzione è stata di 440 membri nel 2012, pari a un calo dell'1,37 per cento. Ciò dimostra quanto sia importante il reclutamento di nuove forze.

Sul fronte delle spese il 2012 è stato un anno di transizione. Avvicinamenti di personale hanno determinato risparmi salariali con effetti durevoli dal 2013. L'aumento limitato nel tempo della massa salariale è stato provocato da brevi occupazioni doppie (periodi d'introduzione), costi esterni legati al processo di reclutamento del nuovo amministratore delle finanze e riserve del datore di lavoro ai fini

dell'ottimizzazione fiscale. Le spese materiali hanno seguito l'andamento previsto.

Dopo due anni difficili, le immobilizzazioni finanziarie hanno beneficiato della ripresa dei mercati azionari, con un ottimo rendimento del 5,3 per cento nel 2012. Resta da sperare che nei prossimi anni l'andamento dei mercati azionari, immobiliari e delle materie prime sia in grado di compensare l'onere connesso al basso livello dei tassi.

Ritocco delle quote

Da parecchio tempo ormai le quote di adesione non sono più sufficienti per coprire i costi d'esercizio. Se negli anni di borsa «buoni» il reddito da capitale aveva consentito di scrivere conti a cifre nere, gli effetti della crisi finanziaria hanno provocato perdite anche per il SEV. Per creare basi in grado di garantire l'esercizio la commissione direttiva ha valutato la possibilità di aumentare le quote di adesione. Il Comitato ha infine messo in consultazione delle possibili varianti. Sulla base dei risultati la commissione direttiva e il Comitato hanno convenuto di orientare un aumento dei contributi soltanto al deficit strutturale. Per il 2013 il SEV ha dunque aumentato la quota di base di 2.40 franchi al mese, creando un piccolo raggio d'azione che permetterà nei prossimi anni di espletare senza deficit gli affari correnti.

Indici finanziari (In CHF 1000)

| | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------------|-------------|-------------|---------------|
| Ricavo d'esercizio | 10 889 | 10 808 | 10 733 |
| Spese d'esercizio | 11 791 | 11 201 | 12 429 |
| Risultato d'esercizio | -902 | -393 | -1 696 |
| Aziende ausiliarie | 857 | 376 | 1 743 |
| Risultato annuale | -45 | -17 | 47 |
| Effettivo di personale | 64 | 64 | 64 |
| Impieghi a tempo pieno | 50.55 | 50.65 | 50.90 |

Evoluzione degli effettivi (situazione al 31 dicembre)

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| Attivi | 25 583* | 25 622* | 25 550* | 25 638 | 25 320 |
| Pensionati | 21 529 | 20 826 | 20 175 | 19 529 | 18 990 |
| Totale | 47 112* | 46 448* | 45 725* | 45 167 | 44 310 |
| Variazione rispetto all'anno precedente | -2.4% | -1.41% | -1.56% | -1.22% | -1.9% |

Entrate e uscite

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--------------|----------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Nuovi membri | 1 496* | 1 809* | 1 560* | 1 953 | 1 583 |
| Dimissioni | 1 531* | 1 271* | 1 311* | 1 398 | 1 407 |
| Decessi | 1 114 | 1 202 | 972 | 1 113 | 1 033 |
| Saldo | -1 149* | -664* | -723* | -558 | -857 |

* Esterni inclusi

Sindacato

Il SEV – la situazione attuale

In occasione dell'ultimo Congresso è stato definito un nuovo orientamento: esaminare le possibilità di avviare collaborazioni alla base con altri sindacati, non nella prospettiva di una fusione, ma a livello pratico (ad esempio un'infrastruttura comune), suscettibile di avere effetti positivi anche sulle nostre finanze. Vi sono stati contatti preliminari con alcune organizzazioni amiche, che non hanno però permesso di giungere ad oggi a risultati concreti.

Il SEV si è impegnato a fondo negli ultimi due anni per posizionarsi nel panorama sindacale, rafforzando il proprio impegno nell'Unione sindacale svizzera USS. Ciò ha consolidato la considerazione di cui il SEV gode quale maggior sindacato del settore dei trasporti e l'influenza che esso può far valere.

Al proprio interno, il SEV è riuscito a mettere in atto la riforma strutturale decisa dal Congresso 2009 (nuovo Comitato e direzione sindacale professionistica). In tal modo può operare in modo più rapido ed efficiente. Altrettanto positivamente sono da valutare i diversi progetti di fusione o collaborazione tra sottofederazioni e sezioni.

Lo sviluppo del numero degli affiliati è e resta il tema centrale per il futuro. Negli ultimi due anni, il SEV ha potuto ridurre, ma non fermare, il calo degli iscritti. Il SEV è moderatamente cresciuto tra il personale attivo (saldo positivo tra nuove iscrizioni e dimissioni). Questo aspetto è comunque da valutare molto positivamente, ma purtroppo il SEV registra

annualmente circa 1000 decessi, che nel computo totale portano ad un calo degli affiliati.

Il SEV – orientamento futuro

Gli orientamenti per rafforzare il SEV in futuro e posizionarlo al meglio si lasciano definire su due piani:

• Verso l'esterno: un posizionamento più forte e cooperazione alla base con altri sindacati:

- il SEV si presenta determinato alla lotta, rafforza ulteriormente il suo impegno nell'Unione sindacale Svizzera e consolida così la propria posizione come il sindacato dei trasporti nel movimento sindacale.

- Le cooperazioni alla base con altri sindacati dovranno continuare ad essere esaminate approfonditamente e se del caso concordate. In primo piano non vi sono fusioni, ma collaborazioni a livello pratico che comportino sinergie.

• Verso l'interno: strutture e reclutamento degli affiliati:

- il SEV aumenta la propria efficienza ed efficacia tramite l'esame e l'adeguamento delle proprie strutture. La collaborazione tra il SEV, le sottofederazioni e le sezioni deve essere intensificata e rafforzata. In tal modo il SEV è più vicino ai suoi affiliati e aumenta la propria capacità di mobilitazione.

- Attraverso campagne di reclutamento mirate, un marketing professionale e con l'appoggio delle sezioni nel reclutamento, l'evoluzione del numero degli affiliati al SEV deve essere riportata in pareggio.

Tutela della salute e sicurezza sul lavoro

I temi della tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, oltre alle trattative salariali e alle questioni relative all'orario di lavoro, rappresentano i pilastri su cui si basa il lavoro sindacale. La situazione in questo ambito è condizionata da una moltitudine di fattori, tra cui spiccano in particolare i cambiamenti della struttura demografica e i continui aumenti delle richieste di flessibilità (lavoro nel fine settimana, lavoro a turni). Le categorie professionali a contatto con la clientela sono sempre più confrontate con una crescente aggressività.

È necessaria una configurazione dei posti di lavoro ergonomica, adeguata all'età e al genere, che consideri tutte le conoscenze acquisite e che li renda sicuri nell'immediato e nell'ottica di una prevenzione dei danni alla salute. Le aziende di trasporto devono prendere provvedimenti concreti per tutelare il personale dalle aggressioni psichiche e fisiche. Confederazione, cantoni e comuni devono dal canto loro trovare soluzioni politiche che portino ad una diminuzione della violenza nei trasporti pubblici.

La responsabilità di prendere misure adeguate a garantire la sicurezza sul lavoro e prevenire gli incidenti compete in primo luogo alle aziende. I dipendenti devono a loro volta attenersi alle prescrizioni, ad esempio indossando le tenute protettive.

La partecipazione aziendale nel campo della sicurezza sul lavoro e della protezione della salute è sancita dalla legge federale sulla partecipazione, che

attribuisce alle commissioni del personale un ruolo importante in questo ambito. Esse esercitano le competenze loro affidate dalla legge per mezzo della consultazione, sempre che non siano state concordate forme più estese di partecipazione.

Considerato come certi datori di lavoro ritengono questi temi di esclusiva competenza delle commissioni del personale e non sindacale, il SEV precisa le forme in cui ha sin qui trattato e tratterà in futuro le questioni della sicurezza sul lavoro e della tutela della salute:

- in modo del tutto diretto in collaborazione con le Commissioni del personale;

- tramite attività delle sezioni o dei settori (campagne di sensibilizzazione);

- per mezzo di trattative sindacali di regolamentazioni adeguate o l'ampliamento delle regolamentazioni nei CCL;

- in modo indiretto con la partecipazioni a diversi organi, come ad esempio la commissione LDL, il consiglio d'amministrazione della SUVA, così come in commissioni interne dell'USS;

- attraverso attività di Lobbying politico in caso di progetti o revisioni di leggi;

- mediante interventi nei media;

- ed infine anche con la denuncia di irregolarità alle autorità preposte, nel caso che nessun altro mezzo abbia avuto effetto.

Questioni sociali

In Svizzera da alcuni anni i partiti borghesi e le associazioni padronali esercitano una notevole pressione sulle opere sociali. Il SEV, insieme all'Unione sindacale Svizzera, ha preso molte iniziative per contrastare la riduzione delle prestazioni. Ha avuto successo la lotta contro il «furto delle rendite» delle casse pensioni, non così quella contro i peggioramenti dell'assicurazione disoccupazione. Per salvaguardare lo stato sociale Svizzero occorrono alcune iniziative.

AVS e AI

Il SEV si oppone insieme a altri partner politici e sindacali all'aumento dell'età del pensionamento e al peggioramento delle prestazioni. L'AVS al contrario deve venire rafforzata per ottenere un'età di pensionamento flessibile e l'adeguamento delle rendite secondo l'indice misto. Le rendite devono inoltre venire aumentate in modo da assolvere al mandato costituzionale della garanzia del minimo esistenziale.

Il SEV sta lavorando insieme all'USS su di un'idea denominata «AVS plus», che mira a stabilire un obiettivo di prestazione differenziato. Per i redditi sino a 5 000 franchi, l'AVS deve coprire l'80%, fino a 7 000 Franchi il 70% e al di sopra il 60%. Lo stesso obiettivo di prestazione deve valere anche per l'Assicurazione invalidità.

Previdenza professionale (Casse pensioni)

Dopo un'opera di lobbying durata anni, il SEV ha ottenuto che la Confederazione paghi un contributo di risanamento alla cassa pensione FFS. L'importo di 1,148 miliardi di franchi non risolve tuttavia in modo definitivo i problemi della cassa. Mancano infatti le riserve di fluttuazione. Il personale attivo ha dato e continua a dare un grosso contributo al risanamento ed anche i pensionati sono colpiti non ricevendo per molto tempo adeguamenti al rincaro. Eventuali ulteriori misure di risanamento risulterebbero intollerabili per gli attivi e per i pensionati. Le FFS, che devono restare un datore di lavoro attrattivo, dovrebbero in tal caso dare un contributo ulteriore. Esse sono responsabili anche nei confronti dei propri dipendenti ora pensionati.

Anche molte Casse pensione delle altre imprese del trasporto pubblico sono costrette a onerose operazioni di risanamento. Il SEV appoggia le misure prese a livello federale e cantonale, dove queste sono necessarie e inevitabili, e lotta perché queste siano messe in pratica in modo sostenibile e socialmente compatibile. La pretesa minima è quella della pariteticità di ogni possibile provvedimento: i datori di lavoro devono contribuire in misura maggiore che non al semplicemente adempiere agli obblighi di legge.

Modelli di pensionamento anticipato e parziale

Il SEV constata tra i propri affiliati una grande esigenza di possibilità di pensionamento anticipato o parziale. Questa aspettativa si riscontra particolarmente tra i colleghi e le colleghe che svolgono lavori fisicamente gravosi e/o che sono sottoposti ad orari irregolari di lavoro. Il SEV sviluppa modelli propri, che siano adeguati ai bisogni dei propri affiliati, in base ad un esame dei modelli esistenti e già funzionanti.

Jörg Matter



Il SEV partecipa anche alla raccolta firme per l'iniziativa per salari minimi. Nella foto il presidente SEV Giorgio Tuti alla consegna delle firme.

Iniziativa sui salari minimi

Durata elevata del lavoro e salari miserabili, insufficienti per garantire il sostentamento, sono la realtà anche presso alcuni settori del SEV. In particolare, nella gastronomia ferroviaria e negli impianti di risalita continuano ad essere pagati stipendi bassi. La media dei salari delle otto imprese di risalita maggiori del Canton Grigioni è di appena 3480 Franchi. Per mezzo dell'iniziativa «Per un salario minimo legale» l'Unione sindacale Svizzera vuole favorire la conclusione di CCL e definire una soglia minima dei salari. Il SEV partecipa attivamente a questa iniziativa: dovrà raccogliere almeno 14 000 firme e si impegnerà, nel quadro dell'iniziativa, perché non vengano più pagati salari inferiori a 4 000 Franchi.

Politica contrattuale

La politica contrattuale perseguita dal SEV negli ultimi 10 anni è stata fruttuosa. In questo periodo sono stati conclusi oltre 50 contratti collettivi d'impresa, quattro contratti quadro cantonali e il contratto quadro nazionale a scartamento normale per il trasporto regionale passeggeri.

CCL

I contratti collettivi di lavoro sono l'unico strumento efficace per proteggere i lavoratori del trasporto pubblico, impedendo che la libera concorrenza venga giocata a loro danno. Infatti le circostanze sono ostili: la pressione sui costi del trasporto pubblico aumenta, la rete di protezione sociale viene attaccata a livello politico e la liberalizzazione resta di attualità. Pertanto la politica dei CCL deve continuare ad essere perseguita con decisione, anche a causa dell'aumento della pressione sui contratti esistenti: sempre più spesso, in occasione del loro rinnovo, il SEV deve confrontarsi con la necessità di difendere con grande sforzo quanto già raggiunto e di avere ben poco margine per ottenere miglioramenti, che in numerose aziende viene ulteriormente ridotto dagli oneri costituiti dalle casse pensioni, che toccano direttamente anche i collaboratori. Particolare attenzione dovrà essere dedicata al CCL di FFS Cargo International.

Estensione della rete dei Contratti collettivi di lavoro

Deve venire affrontato con decisione anche il lavoro relativo ai contratti quadro cantonali.

Dichiarazioni di obbligatorietà generale

A livello nazionale il SEV spingerà per ottenere la dichiarazione di obbligatorietà generale (DOG) del contratto quadro scartamento normale. Poi occorre proseguire il lavoro per ottenere la DOG anche per i contratti quadro cantonali, almeno in quei cantoni dove non tutte le imprese di trasporto pubblico sottostanno al contratto quadro.

Cura e ampliamento dei CCL esistenti

Il rinnovo e l'ulteriore sviluppo dei CCL esistenti impegnano il SEV in misura sempre maggiore. Finora si è riusciti a bloccare la tendenza verso la definizione di condizioni di lavoro particolari per singole categorie del personale. Occorre però far conto che questa richiesta, con la crescente segmentazione degli impieghi, verrà posta sempre più spesso. Il SEV è determinato a compensare in via contrattuale i peggioramenti cui potrebbe condurre la revisione in corso della LDL e che non è stato possibile impedire preventivamente per via politica. È necessario inoltre impedire che i CCL esistenti vengano svuotati di contenuto con la crescente esternalizzazione di funzioni o l'utilizzo di forze lavoro temporanee o imprese terze subappaltanti.

La resistenza contro i peggioramenti non può restare l'unico obiettivo. Il SEV deve nuovamente in misura maggiore dare anche propri impulsi. Ad esempio la quinta settimana di ferie deve venire sancita in tutti i CCL, e devono venire introdotte anche nuove possibilità di pensionamento anticipato o flessibile. Anche il tema dei posti di lavoro di nicchia è molto importante.

Politica dei trasporti

Nella politica dei trasporti svizzera possono essere individuate due tendenze. Da una parte, le prospettive finanziarie tanto per la ferrovia che per la strada sono cattive, dato che i mezzi disponibili e garantiti per legge non sono sufficienti per far fronte alle necessarie opere di risanamento e ampliamento dell'infrastruttura. D'altra parte, è aumentata l'influenza esercitata dalle organizzazioni economiche sulla politica dei trasporti, dando vigore a principi di economia di mercato che mettono in dubbio il servizio pubblico.

Finanziamento dell'infrastruttura

La garanzia del finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria è il tema che, anche da un punto di vista sindacale, nei prossimi due anni dominerà le discussioni nella politica dei trasporti nazionale. L'obiettivo del SEV è di far considerare da tutti i livelli della politica le rivendicazioni dei lavoratori e delle lavoratrici delle imprese del settore su questi problemi. Il SEV cura inoltre un dialogo costante con altre organizzazioni, con personalità influenti nell'ambito del trasporto pubblico e con membri del Parlamento. Per poter offrire posti di lavoro sufficienti e pagati decentemente, il trasporto pubblico ha bisogno di mezzi finanziari adeguati.

L'iniziativa popolare sui trasporti pubblici e il controprogetto diretto

Il Consiglio federale ha presentato la propria visione sul finanziamento futuro dell'infrastruttura ferroviaria, concepita anche come controprogetto all'iniziativa popolare sui trasporti pubblici (Iniziativa TP). L'aspetto positivo del progetto del Consiglio federale di un fondo per l'infrastruttura ferro-



L'infrastruttura non necessita solo di investimenti, ma anche di sufficienti mezzi finanziari per la manutenzione.

viaria è la sostituzione del fondo di finanziamento TP, che era a termine, con uno a tempo indeterminato e che può essere impiegato indipendentemente dall'oggetto. Positivo è anche che le fonti di finanziamento finora riservate alle NTFA e a Ferrovia 2000 vengano destinate ad alimentare il nuovo fondo, che

non servirà più solo a garantire la costruzione, ma anche l'esercizio, la manutenzione, il mantenimento della sostanza e l'estensione dell'intera rete ferroviaria. Per questi ulteriori compiti i mezzi finanziari prospettati sono però chiaramente insufficienti e la riduzione dei debiti accumulati un gravame assurdo. Per questo, il SEV si impegnerà per sgravare il fondo dai debiti, per aumentare la quota dell'imposta sugli oli minerali in esso riversata e per far partecipare al finanziamento tutti i beneficiari.

Servizio pubblico

Il SEV sostiene il principio del servizio pubblico. Questo comprende, dal punto di vista del SEV, un'offerta di base su tutto il territorio, sicura ed efficiente, con servizi qualitativamente buoni, che devono essere a disposizione, secondo i medesimi principi e a prezzi adeguati, di tutti gli strati della popolazione, delle aziende e delle regioni del paese.

Personale e produttività

La concorrenza non deve giocarsi sulle spalle dei collaboratori. Il richiamo costante all'aumento della produttività, in aziende dove i salari costituiscono il 50% delle spese, è pericoloso e può rivelarsi controproducente. Gli obiettivi ambiziosi posti potranno essere raggiunti unicamente grazie a collaboratori sufficientemente formati e pagati in modo corretto.

Dopo la costruzione anche la manutenzione

La manutenzione della rete ferroviaria è stata trascurata a causa delle risorse e dei mezzi finanziari insufficienti. Questo fatto potrebbe avere a lungo termine conseguenze devastanti sulla qualità del traffico. Già oggi siamo molto prossimi ai limiti di capacità della rete. Il carico delle rete sempre più elevato mette in pericolo la stabilità del sistema e porta ad un aumento delle tratte di rallentamento, con ripercussioni negative anche per l'orario cadenzato. Il SEV si impegna affinché alla manutenzione venga riconosciuto il medesimo grado di priorità delle prestigiose tratte di nuova costruzione, le quali oltretutto dopo la costruzione avranno immediatamente bisogno anche di manutenzione.

Cosa e dove?

Il SEV non si esprime sulla scelta tra i diversi progetti di ampliamento. La priorità dovrebbe andare a quei progetti che comportano l'utilità maggiore per il sistema nel suo complesso, tenendo conto anche delle esigenze del traffico merci. Dove si costruisce, devono anche venire prese in considerazione le necessità del personale. Tragitti di lavoro sicuri, posti di lavoro riparati, luoghi per le pause e per il riposo sono solo alcune delle esigenze da considerare.

Messa a concorso unicamente come eccezione

Il SEV ribadisce il suo sostegno al concetto di ferrovia integrata, che ha dimostrato la sua validità. È quindi favorevole alla creazione di un ufficio federale per l'assegnazione delle tracce e si oppone a misure di liberalizzazione più spinta. Una messa a concorso generalizzata nei settori ferrovia e bus è uno strumento sbagliato. Da questo punto di vista valuta positivamente la svolta che ha preso in Parlamento il



Per le merci la ferrovia: consegna della petizione «No alla falciatura nel traffico ferroviario!» alla sede di FFS Cargo a Basilea.

pacchetto ferroviario 2 (secondo pacchetto parziale) che esprime a livello legale la volontà di limitare a pochi e ben definiti casi le messe a concorso.

Per le merci la ferrovia

L'obiettivo intermedio del trasferimento del traffico merci (al massimo un milione di autocarri nel 2011) e l'incarico costituzionale dell'Iniziativa delle Alpi (al massimo 650000 autocarri dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo) devono essere imperativamente mantenuti. A tal fine deve venire messa in pratica al più presto la borsa dei transiti alpini. Questo strumento per limitare il traffico merci stradale attraverso le Alpi tramite la messa all'asta e lo scambio dei diritti di transito viene attualmente discussa nell'ambito della politica dei trasporti europea. Il SEV, in quanto membro dell'Iniziativa delle Alpi, sostiene questa idea guida per l'avvenire.

Europa

Il trasporto pubblico in Svizzera è sotto molti punti di vista dipendente dalla politica dei trasporti dell'Unione Europea. Questioni come l'apertura del mercato, la completa separazione tra infrastruttura ed esercizio e la concorrenza nel trasporto viaggiatori, vengono discusse e, in parte, predefinite dall'UE. Nel 2001, l'UE ha approvato il primo di tre pacchetti ferroviari, che sta rivedendo attualmente. Inoltre, gli ultimi mesi hanno di nuovo evidenziato come il valore della moneta unica europea abbia un influsso sulla redditività del trasporto merci in Svizzera. È pertanto indispensabile che il SEV tenti di intervenire sollecitamente anche a livello europeo.

Recast (conversione, ridefinizione) del primo pacchetto ferroviario UE

L'Unione Europea ha lanciato la discussione su una nuova visione generale del traffico ferroviario, con l'intento di spingere ancora di più sulla concorrenza. Il SEV, in qualità di membro dell'ETF (European Transport Workers' Federation – federazione europea dei lavoratori dei trasporti) tenta di contrastare in modo deciso questa tendenza. L'ETF vuole impedire la liberalizzazione del settore del traffico ferroviario viaggiatori, che metterebbe in pericolo la sicurezza della prestazione alle persone e i posti di lavoro. Essa si oppone ad una concorrenza nel traffico ferroviario viaggiatori che privatizza i profitti e socializza le perdite. Inoltre cerca di impedire il dumping salariale e sociale nonché i peggioramenti nell'orario di lavoro, sostenendo con determinazione un rafforzamento delle prescrizioni relative agli standards sociali ed alla protezione dei lavoratori in caso di messa a concorso di prestazioni di trasporto pubblico su strada e ferrovia.

Libro bianco UE Trasporto 2050

Recentemente la UE ha presentato il programma d'azione della politica dei trasporti per i prossimi 40

anni. Più trasporto su ferrovia e sulle vie fluviali, collegamenti intereuropei migliori e più veloci e veicoli con un migliore impatto climatico sono secondo la volontà della Commissione europea le caratteristiche del trasporto del futuro. Entro il 2050, nelle città europee non dovranno più circolare automobili ad alimentazione convenzionale, le emissioni di CO₂ dei battelli dovranno essere ridotte del 40% e la metà del traffico viaggiatori e merci tra le città dovrà essere trasferita su ferrovia o sui mezzi di navigazione. In totale, le emissioni provocate dal trasporto dovranno essere ridotte del 60% entro il 2050.

Sebbene questi principi, malgrado i timori, attribuiscono al trasporto ferroviario un ruolo importante, sarà comunque necessaria una grande attenzione e una forte pressione per concretizzare il principio della comodità dando priorità al trasporto collettivo, sostenendo il trasporto privato solo in mancanza di alternative valide. A tal proposito, quando si tratterà di dar forma alle rispettive leggi, sarà particolarmente richiesta anche la competenza (sindacale) svizzera.

Posti di lavoro e trasferimento merci in pericolo

Oltre all'economia d'esportazione e al turismo, anche il trasporto merci su rotaia soffre la svalutazione dell'euro. I prezzi vengono per lo più definiti in euro, ma i costi risultano generalmente in franchi. Ne consegue un pericolo molto forte per posti di lavoro in Svizzera. Se le ferrovie dovessero adeguare i prezzi ai costi, occorrerà fare i conti con un ritrasferimento delle merci al trasporto su strada. Il SEV si impegna perciò affinché la banca nazionale e il Consiglio federale prendano provvedimenti efficaci per riportare nuovamente il tasso di cambio tra euro e franco in un equilibrio adeguato.

Una delegazione del SEV alla manifestazione ETF di Bruxelles, maggio 2011

Olivier Barraud

