

# Rapporto sociale 2009 **sev**

## Due anni difficili e un'eredità pesante

**Il nostro presidente Pierre-Alain Gentil è deceduto a fine settembre 2008. Ci ha lasciato dopo breve malattia, inaspettatamente, senza preavvisi. L'ho incontrato l'ultima volta a fine giugno, a tarda sera, al segretariato centrale. Abbiamo bevuto un caffè e parlato delle imminenti vacanze, ralleggrandoci per il periodo di riposo che ci aspettava dopo diversi mesi particolarmente intensi.**

Due giorni dopo era ricoverato in cure intense, tre mesi dopo non c'era più. Non ho più avuto l'occasione di rivederlo, né di poter parlare con lui. Mi rattrista, ma devo farmene una ragione, come tutti al SEV, colleghe e colleghi, membri e dipendenti.

La vita continua e la rapida successione degli avvenimenti sindacali e politici non concede tregue. È probabile che il miglior modo di reagire a questo col-

po del destino sia di riprendere l'impegno in favore dei nostri membri. Questa sarebbe stata senza dubbio anche la volontà di Pierre-Alain!

Gli ultimi due anni sono stati molto difficili dal punto di vista politico e sindacale, caratterizzati da numerose trattative spigolose e da conflitti duri. Abbiamo rinnovato numerosi CCL e concluso le trattative per altri nuovi; per la prima volta abbiamo potuto sottoscrivere un CCL quadro nazionale per il traffico regionale viaggiatori a scartamento normale. Una pietra miliare della nostra politica contrattuale.

Siamo però anche stati chiamati a difendere numerosi posti di lavoro. Lo sciopero alle Officine di Bellinzona passerà senz'altro alla storia come un conflitto sul lavoro che si è trasformato in un

movimento popolare e ha salvato i posti di lavoro.

Anche le trattative salariali annuali si sono fatte più dure. Con diverse aziende non è stato possibile giungere ad un accordo ed abbiamo dovuto far ricorso al tribunale arbitrale.

Questo periodo ha dimostrato chiaramente il marcato inasprimento del clima e la necessità per noi di adeguarci. In passato, il SEV ha difeso gli interessi dei suoi membri sul piano politico e sindacale ricorrendo soprattutto a trattative e guadagnandosi la reputazione di partner serio e competente, anche al di fuori degli ambienti dei trasporti pubblici. Negli ultimi anni abbiamo però dovuto constatare che non sempre i buoni argomenti sono sufficienti. In futuro, per difendere gli interessi dei nostri membri e dare



Giorgio Tuti, Presidente ad interim del SEV

il giusto peso alle nostre rivendicazioni, dobbiamo migliorare la nostra capacità di mobilitazione. Non cerchiamo il conflitto ma, laddove esso appare inevitabile, non ci tireremo indietro.

Sarà però fondamentale disporre di un reclutamento dei membri efficiente, in modo da garantire un elevato grado di organizzazione nelle singole aziende.

Dobbiamo inoltre adeguare le strutture del nostro sindacato alle realtà odierne. Ciò esige la collaborazione di tutti, militanti e professionisti, nell'interesse dei nostri membri.

Le sfide sindacali e politiche non mancheranno, né la volontà dei nostri membri di fare del SEV un sindacato moderno, efficiente ed efficace.

Al lavoro!

Giorgio Tuti, SEV Presidente a.i.



«Uniti contro lo smantellamento»: il SEV è sceso spesso in piazza, per esempio contro la chiusura del KSC di Friburgo.

# Il SEV tra profondi cambiamenti

**A 90 anni dalla sua fondazione, il SEV si trova confrontato a grandi cambiamenti: il Congresso 2009 dovrà ridefinire gli organi direttivi e i loro compiti. La strada per arrivare a questo progetto è stata lunga e tortuosa.**

Nel rapporto sociale 2007 si trovava un breve capitolo dal titolo «Avvicinamento graduale al Sindacato della Comunicazione», che annunciava che il Congresso sarebbe stato chiamato a decidere su una possibile fusione. Alla fine non si è giunti a tanto. Nonostante l'impegno dei gruppi di lavoro dall'inizio del 2007 per creare le basi dell'unione tra i due sindacati, è presto risultato evidente che l'ipotesi di una fusione non avrebbe trovato nel SEV una maggioranza. Il Comitato federativo di aprile, ha quindi respinto la proposta di fusione e indirizzato le priorità verso le riforme interne.

## Volontà di svolta nel SEV

In seguito si è proseguito in tre direzioni: riforma dell'organizzazione di milizia; riforma dell'organizzazione professionale e nuove forme di collaborazione tra sindacati. Lentamente si è sviluppata nel SEV una volontà di svolta; l'obiettivo di riposizionarsi in quanto sindacato autonomo forte ha portato nuovo slancio nella discussione. Sono stati creati altri gruppi di lavoro e passo dopo passo si sono delineati alcuni punti fondamentali:

- Le discussioni interne di alcune sottofederazioni sulle proprie strutture
- La messa in discussione della gerarchia degli organi direttivi (Congresso - Comitato federativo - Commissione direttiva - Presidenza del sindacato)
- Il problema della distanza tra organi centrali e base
- L'importanza fondamentale del problema della perdita di iscritti.

## Sottofederazioni in movimento

In tutti e quattro questi ambiti vi sono stati sviluppi concreti. Le sottofederazioni APV, RPV e RM hanno condotto trattative per una fusione. Nella primavera del 2008, il progetto è stato approvato dalle rispettive assemblee dei

delegati, ma in seguito respinto in votazione generale dalla base della RPV. All'inizio del 2009, dalla fusione tra APV e RM è così nata la nuova Sottofederazione del Personale tecnico di servizio TS.

La sottofederazione VPT ha proseguito la propria riorganizzazione, provvedendo in primavera all'organizzazione di convegni di settore che accompagnano i convegni regionali d'autunno. La struttura prevede cinque settori: oltre ai già consolidati settori di ferrovia, bus e navigazione, verranno introdotti il settore turistico e quello dei pensionati.

La crescente pressione sul posto di lavoro, le ristrutturazioni delle imprese e, in parte, la diminuzione degli iscritti comportano anche movimenti nella struttura delle sezioni: in diverse regioni e sottofederazioni si è arrivati a fusioni che hanno portato l'effettivo delle sezioni SEV a 190 all'inizio del 2009.

Sono in fermento anche le tre Commissioni speciali del SEV: giovani, donne e migranti, che avevano pianificato per la prima volta un grande avvenimento comune nell'autunno 2008. Alcuni cambiamenti nelle cariche e la scomparsa del Presidente hanno poi però portato al rinvio, ma non all'abbandono dell'idea.

## Riforma delle strutture

Il Comitato federativo dell'autunno 2008 ha sancito il principio di una nuova divisione dei compiti tra gli Organi direttivi. Il Congresso resta la massima autorità del SEV e continuerà a riunirsi con frequenza biennale. Il Comitato federativo e l'attuale Commissione direttiva vengono riuniti in un nuovo Comitato, che dovrà riunirsi ogni mese e al quale è demandata la conduzione strategica del SEV. L'attuale presidenza diverrà la nuova commissione direttiva, che si riunirà settimanalmente e che guiderà operativamente il SEV. Nel nuovo Comitato avranno diritto di voto unicamente i rappresentanti delle sottofederazioni e delle commissioni, mentre la nuova commissione direttiva sarà composta unicamente dal personale dirigente. In questo modo, si



Affrontare il futuro da soli: il Congresso 2007 ha impartito incarichi chiari.

vuole ottenere una chiara divisione dei compiti e delle responsabilità.

## Più vicini alla base

Più vicini alla base, maggior presenza nelle regioni: erano queste le affermazioni principali dei documenti in vista della fusione. Le cosiddette «Azioni del mercoledì» del 2008 hanno dimostrato che la presenza sul terreno dei segretari sindacali è una chiara esigenza degli iscritti. Per poter dare seguito a questa necessità, il SEV ha rafforzato i suoi segretariati regionali. A Zurigo e Losanna sono ora attivi tre segretari regionali, i posti a tempo parziale di San Gallo e Coira sono stati trasformati a tempo pieno e a Bellinzona si sta profilando l'esigenza di un rinforzo. A causa della situazione finanziaria, si rinuncia invece per il momento alla creazione di nuovi segretariati regionali.

## Procedere consapevoli di sé

L'obiettivo primario del SEV è di stabilizzare l'evoluzione del numero degli iscritti. A tal fine, è importante presentarsi quale sindacato autonomo e indipendente. Solo così è possibile garantire l'unione di intenti di tutti i membri e la loro disponibilità a mobilitarsi. Il progetto di nuova stampa sindacale è stato sviluppato proprio in quest'ottica. La necessità di agire è stata confermata anche da un'inchiesta tra i lettori e da valutazioni di esperti esterni: il giornale in lingua tedesca «arbeit&verkehr» non risul-

tava più attuale, «l'Événement syndical» appariva invece in una veste moderna, ma troppo poco identificabile come giornale SEV, mentre «lavoro e trasporti» veniva pubblicato in una veste e con una frequenza molto diversa dagli altri due. La diversità dell'impostazione, oltre che le diverse date di apparizione, rendevano problematico anche il coordinamento tra le redazioni. Il Comitato federativo ha perciò approvato la creazione di un nuovo giornale pubblicato in tutte e tre le regioni linguistiche, con la stessa testata *kontakt.sev*, *contact.sev* e *contatto.sev*, prodotto da una redazione comune.

## Nuove strade verso gli iscritti

Il Comitato federativo ha approvato altri due progetti con l'obiettivo di influire positivamente sul numero degli iscritti: «Reclutare e organizzare» vuole garantire un maggior sostegno alle sezioni nell'assistenza ai membri da parte dei segretariati centrale e regionali e il SEV lancerà un'offensiva nel settore degli impianti turistici. La mancanza di neve dell'inverno 2007/2008 aveva evidenziato come il personale di questo settore sia del tutto indifeso e dipendente dalla benevolenza delle imprese. L'intervento del sindacato è per esempio stato molto utile nel Canton Berna per verificare tutte le condizioni politiche e giuridiche per alleviare le conseguenze sul personale dell'imprevedibilità delle condizioni meteorologiche.

# Il tempo volge al brutto

**Il partenariato sociale non è eterno e deve essere confermato in continuazione. È la realtà che il SEV ha più volte constatato in questi due anni.**

Le trattative per il CCL 2007 avevano già evidenziato i cambiamenti delle relazioni tra SEV e FFS che, per quanto riguarda le questioni materiali, si sono spostate sul terreno del confronto, ridimensionando l'importanza delle relazioni personali. Sempre più spesso, alcuni responsabili delle FFS hanno fatto ricorso alla politica del fatto compiuto, per impedire al SEV di assumere il proprio ruolo di partner sociale, relegandolo a semplice partner esecutivo. Ciò non corrisponde però evidentemente allo spirito del contratto collettivo e ancor meno a quello del contratto sociale.

Solo dopo che la tempesta dello sciopero di Bellinzona si era calmata, è stato possibile riprendere la discussione in modo costruttivo sulla collaborazione tra FFS e sindacati, per porre le basi dei rapporti futuri. Le nuove regole della collaborazione non sono ancora state definite, ma si può percepire un interesse reciproco nel riconoscimento precoce dei potenziali conflitti, in modo da individuare tempestivamente le possibili soluzioni.

In generale, si constata nelle imprese, e non solo nelle FFS, una maggior disponibilità ad acuire i conflitti e a cercare la contrapposizione con il SEV. Nonostante il contratto collettivo quadro cantonale, la MOB Goldenpass si è per esempio rifiutata di pagare il minimo salariale stabilito ed è stato necessario portarla in tribunale.

Con la BLS si è arrivati al conflitto nelle trattative salariali 2008. A differenza degli anni precedenti, non è stato possibile condurre trattative costruttive. Ciò ha portato alla rottura ed infine al ricorso al tribunale.

## L'apice dello sciopero di Bellinzona

La rottura del rapporto di fiducia da parte della direzione di FFS Cargo ha portato al più grave conflitto nel trasporto pubblico dallo sciopero generale del 1918. Nella primavera del 2007 FFS Cargo aveva annunciato la soppressio-

ne di 70 posti di lavoro nelle Officine di Bellinzona, garantendo però investimenti molto consistenti e importanti per il futuro a lungo termine dello stabilimento. All'interno del SEV, le opinioni su questi provvedimenti erano divergenti, ma a maggioranza si è infine deciso di accettarli. Meno di un anno dopo, FFS Cargo ha fatto dietrofront annunciando la chiusura della manutenzione locomotive e la privatizzazione della manutenzione carri - di fatto la chiusura dello stabilimento di Bellinzona. Il personale si è considerato truffato e lo sciopero, sostenuto ed approvato all'unanimità dalla Commissione direttiva SEV, è divenuto inevitabile.

Quello che inizialmente era un conflitto di lavoro è diventato un movimento popolare: l'intero Ticino si è sentito per l'ennesima volta preso in giro da Berna. Tutta la popolazione ha solidarizzato con gli operai delle Officine che ogni giorno hanno ricevuto pasti, bevande e offerte in denaro. Il governo cantonale in corpore ha partecipato ad una manifestazione in piazza a Bellinzona ed il vescovo ha celebrato la messa pasquale nello stabilimento.

È stato possibile trovare una soluzione solamente per via politica. Il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha affidato al ticinese Marco Solari la mediazione del conflitto, concluso dall'accordo delle FFS di ritirare le misure e del Comitato di sciopero di porre fine all'agitazione. Dopo la ripresa dell'attività lavorativa

nelle Officine, una «tavola rotonda», mediata e guidata in modo pragmatico dall'ex Consigliere nazionale Franz Steinegger, ha cominciato a discutere sul futuro delle Officine di Bellinzona, giungendo a garantire almeno nel medio termine i posti di lavoro e la manutenzione del materiale rotabile in Ticino. Il personale ha dal canto suo approvato un forte aumento della produttività. «Bellinzona» è entrato nella storia contemporanea svizzera quale conflitto sul lavoro concluso con un pieno successo. Già sono stati scritti libri sull'avvenimento ed è stato girato un documentario più volte premiato.

Lo sciopero di Bellinzona ha messo un po' in ombra gli altri tagli che facevano parte del pacchetto deciso dalla direzione di FFS Cargo. A Friburgo, il personale è insorto contro l'annuncio di chiusura del Centro servizi, ma la protesta ha perso forza dopo che il governo cantonale ha ritirato il suo appoggio, convinto dalle FFS che queste avrebbero trasferito nel Cantone tra 50 e 100 posti di lavoro. Alla centrale FFS Cargo a Basilea, il personale ha invece accettato una consistente riduzione di personale senza particolari resistenze.

## Accordo in seno alla Comunità di trattative

Sin dall'inizio dell'era CCL, si è costituita presso le FFS una Comunità di trattative delle organizzazioni del personale. Il SEV, di gran lunga il sindacato mag-

gioritario, ne fa parte unitamente al sindacato cristiano Transfair, il sindacato dei macchinisti VSLF e l'associazione dei quadri del trasporto pubblico AQTP. Comunità di trattative analoghe, anche se con composizioni diverse tra i vari sindacati, esistono anche presso altre imprese di trasporto. Nell'autunno del 2007, i quattro partner hanno sottoscritto un impegno, nel quale confermano la loro volontà di proseguire la collaborazione nei confronti delle FFS e definito i processi da seguire.

## Richieste di protezione giuridica in aumento

I conflitti non sono solo a livello generale, ma sono diffusi anche nei rapporti diretti tra imprese e personale, come dimostra l'aumento di richieste al servizio di assistenza giuridica del SEV, che registra tra 800 e 900 casi in elaborazione. Si tratta per lo più di misure disciplinari e di casi in cui, tramite intese sugli obiettivi o altri mezzi, si tenta di esercitare pressioni sul personale. Molto impegnativi risultano i casi legati a infortuni o malattie che sono all'origine di inabilità lavorativa e che spesso sfociano in conflitti con le assicurazioni sociali.

Nella primavera del 2007, la TPG (azienda dei trasporti pubblici di Ginevra) ha licenziato un dipendente che fino alla fine dell'anno precedente aveva rappresentato il personale nel Consiglio di Amministrazione dell'azienda. La direzione ha addotto ragioni professionali, ma per l'interessato e per il SEV era chiaro che la causa del licenziamento era la sua attività sindacale. Per oltre due mesi, il SEV e altri sindacati ginevrini hanno condotto azioni di solidarietà, fino a quando l'azienda non ha segnalato una certa apertura. Il licenziamento non è stato ritirato, ma le TPG si sono impegnate a sostenere il collega nella ricerca di una nuova occupazione e a corrispondergli il salario fintanto che non avesse trovato un nuovo posto di lavoro.

Anche l'impresa di gastronomia ferroviaria RailGourmino Swissalps ha suscitato scalpore a causa di due licenziamenti sen-



Marcia sulla piazza federale: manifestazione durante lo sciopero delle Officine di Bellinzona.

za preavviso. Le due donne, che in precedenza avevano sempre ottenuto ottime valutazioni, non avevano accettato cambiamenti unilaterali di contratto e nel conseguente contrasto erano state licenziate con futili pretesti. Anche in questo caso il SEV ha ottenuto il rispetto dei termini e delle condizioni di licenziamento, ma soprattutto le scuse dell'azienda nei confronti delle due dipendenti per le accuse ingiustificate loro mosse.

#### Soluzioni internazionali

La collaborazione con i sindacati dei trasporti dei paesi confinanti resta di fondamentale importanza. Molti dei problemi dei lavoratori dei trasporti sono comuni a diversi paesi e l'importanza di questo aspetto viene ampliata dalla concentrazione delle decisioni a livello europeo, come ha rilevato l'incontro dei sindacati delle ferrovie dei quattro paesi germanofoni nell'autunno 2007

a Colonia. Nei precedenti incontri, il problema dell'impiego transfrontaliero del personale era stato sollevato solo dal SEV, ma nel frattempo anche i sindacati tedeschi ed austriaci si sono trovati a dover affrontare questo argomento.

Avvenimenti straordinari hanno portato alla cancellazione dell'incontro nel 2008: l'inatteso cambio alla guida del sindacato tedesco del personale ferroviario Transnet, con il presidente

Norbert Hansen passato ai piani alti della direzione della DB; le elezioni legislative anticipate in Austria con il capo del sindacato dei ferrovieri Wilhelm Habertzettl impegnato come candidato di punta del Partito Socialdemocratico e infine la scomparsa di Pierre-Alain Gentil hanno impedito di organizzare la conferenza che avrebbe dovuto svolgersi su invito del SEV in Svizzera e che verrà recuperata nell'autunno 2009.

## L'inventario dei contratti si allunga

**Dieci anni dopo la prima riforma delle ferrovie, le imprese statali sono irriconoscibili. Collaboratrici e collaboratori delle aziende di trasporto non sono più funzionari, ma dipendenti come tutti gli altri. Le loro condizioni di lavoro non figurano più in regolamenti statali o comunali, ma in contratti di lavoro che le loro imprese hanno concluso con il SEV.**

A fine 2008, l'inventario comprendeva 53 imprese con le quali il SEV aveva concluso dei contratti collettivi di lavoro (vedi lista). L'elenco è stato ampliato e con molte imprese i CCL sono già stati rinnovati più volte. L'obiettivo del SEV è quello di realizzare contratti collettivi con tutte le imprese in cui lavorano i suoi membri.

È inoltre importante creare ulteriori tutele a livello superiore garantendo condizioni di lavoro applicabili a tutto il settore tramite contratti quadro cantonali e nazionali. Come ultimo passo, bisognerà inoltre sorvegliare che queste regole vengano applicate anche per il traffico transfrontaliero.

#### Per i CCL quadro il cammino è ancora lungo

Le trattative per il primo contratto quadro del settore a scartamento normale si sono rivelate più ardue del previsto. Iniziate nell'autunno del 2005, sono state interrotte nel 2006 durante le trattative per il rinnovo del CCL FFS. In seguito è emersa la difficoltà di trovare una soluzione in grado di soddisfare tutte le esigenze. I



Momento storico: il 17 ottobre 2008 i rappresentanti dei datori di lavoro e una delegazione sindacale firmano il contratto quadro per il traffico viaggiatori a scartamento normale.

sindacati si sono resi conto che le regolamentazioni destinate alle imprese ferroviarie svizzere operanti nel settore del traffico merci potevano generare svantaggi concorrenziali nei confronti delle imprese estere. Per questo hanno optato per una via a tappe.

I partner sociali hanno successivamente trovato un'intesa per un contratto collettivo quadro applicabile al personale delle ferrovie a scartamento normale nel settore del traffico viaggiatori regionale. Questo accordo è stato firmato da sindacati ed unione padronale il 17 ottobre 2008. Sono contemplate le regole essenziali sulla durata massima del lavoro, i salari medi, l'obbligo di ripresa

del personale a seguito di una messa a concorso ed il versamento del salario in caso di malattia o infortunio. Il contratto prevede inoltre la novità della costituzione di una commissione paritetica che cura e garantisce l'applicazione e il rispetto del CCL quadro.

#### Realizzazione di regole transfrontaliere

L'intesa raggiunta dall'unione padronale e i sindacati consiste nella volontà di intraprendere un cammino comune per definire le regole applicabili al traffico transfrontaliero. Questo è un elemento essenziale sul quale sono nate le trattative concernenti il primo CCL quadro nazionale.

Collaboratori e datori di lavoro intraprendono ora insieme quello che il SEV tentava sino ad oggi di fare da solo: potranno alla Confederazione la domanda su come gli operatori stranieri potranno essere costretti ad applicare le condizioni di lavoro svizzere quando transiteranno attraverso il nostro Paese. Questa è una questione fondamentale per impedire che un'azienda estera pratichi dumping salariale. La legge sui lavoratori distaccati dell'UE regola in maniera precisa questo punto: essa prevede infatti l'applicazione delle direttive del paese dove i lavoratori sono distaccati e non quelle del paese d'origine.

Sulla questione in seno all'UE vi è una grande sensibilità. Se, qualche anno fa, la Svizzera era il solo paese che si preoccupava delle condizioni di lavoro applicabili al traffico transfrontaliero, numerosi sono oggi gli Stati dell'Unione, in particolare la Germania, che pongono la propria attenzione sulla problematica.

Trattative per contratti quadro sono in corso in parecchi cantoni. Uno è stato firmato tra imprese di trasporto e SEV nel canton Neuchâtel ed è in vigore dal 2008.

### I contratti collettivi cantonali quale base

Nel canton Vaud, i nuovi contratti aziendali conclusi con le imprese hanno come riferimento il contratto quadro cantonale, che obbliga le imprese partecipanti a firmare contratti aziendali. La MOB Goldenpass ha tentato di distanziarsi dal contratto quadro cantonale, cercando di uscire dall'Unione padronale vodese. Il SEV è intervenuto a più riprese per vie legali ed il tribunale vodese ha costretto la MOB a rispettare in toto il contratto quadro cantonale.

### Trattative difficili nella Svizzera orientale

Degna di nota è la conclusione del contratto collettivo di lavoro con le ferrovie appenzellesi, dopo la fusione di quattro ferrovie della regione che aveva raggruppato culture aziendali fortemente differenti fra loro. Le trattative si sono concluse in modo accettabile, anche se il SEV per il momento non è riuscito ad inserire nel contratto il ricorso al tribunale arbitrale in caso di disaccordo nelle trattative salariali. L'evoluzione

dei salari è tuttavia regolata per la durata d'applicazione della convenzione. La questione del ricorso al tribunale arbitrale verrà ripresa in occasione del prossimo rinnovo contrattuale nel 2010.

Anche presso la SOB, il SEV ha provato a più riprese di inserire nel CCL il ricorso al tribunale arbitrale per le questioni salariali, ma questa rivendicazione è stata rifiutata dal consiglio d'amministrazione. Come contropartita, comunque, il consiglio d'amministrazione ha accettato di sopprimere il rispetto della pace del lavoro qualora nelle trattative salariali non si giungesse ad un accordo.

Presso le ferrovie retiche sono state necessarie due fasi prima di riuscire a concludere un nuovo CCL. L'assemblea dei membri del SEV ha respinto le conclusioni delle prime trattative ed è stata necessaria una nuova tornata. Il SEV è così riuscito ad ottenere migliorie per ciò che concerne i supplementi e sulle tabelle di servizio. I membri hanno in seguito approvato, in votazione generale e a grande maggioranza, i risultati della seconda trattativa.

### Sostenere le categorie con bassi salari

La ristorazione ferroviaria della ferrovia retica e della MGB ha concluso un CCL. La nuova società Railgourmino Swissalps aveva firmato poco dopo la sua creazione un accordo di principio per un contratto collettivo d'azienda. Dopo parecchie tornate di trattativa, questo progetto di contratto è stato sottoposto ai membri in primavera 2008 per l'approvazione. Come presso Elvetino, il contratto assicura salari di base decenti e riduce per colla-

## L'inventario dei CCL del SEV, stato a fine 2008

Abbreviazione	Denominazione
<b>Contratti aziendali</b>	
AAGS	Autobus SA Schwyz
AB	Ferrovie appenzellesi
AAR bus+ferrovia	Servizio di bus Aarau, Ferrovia Wynental- e Suhrental
AFA	Servizio di bus Frutigen – Adelboden SA
ATG	AlpTransit Gotthard SA
asm	Aare seeland mobil
atupri	Cassa malati
AB	Autolinee Bleniesi
AMSA	Autolinee Mendrisiensì
BDWM	Ferrovia Bremgarten-Dietikon
BLS	
BLT	Baselland Transport
CGN	Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
CIT	Comité international des transports ferroviaires
CJ	Chemins de fer du Jura
DB	Deutsche Bahn, Accordo tariffale no 9
elvetino	Ristorazione ferroviaria
FART/NLM	Ferrovie - autolinee regionali ticinesi/Navigazione Lago Maggiore
FLP	Ferrovia Lugano-Ponte Tresa
funic	Funiculaires, Bienne – Evillard, Bienne – Macolin
FLMS	Funicolare, Locarno – Madonna del Sasso
Historic	Fondazione
LASA	Lugano Airport SA
LEB	Compagnie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
login	Formazione professionale
MBC	Les Transports de la région Morges / Bière / Cossonay
MGB	Ferrovia Matterhorn Gotthard
NSiCM / TPN	Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez / Transports publics de la Région yvernoise
OC	Chemin de fer Orbe-Chavornay SA
PK SBB	Cassa pensioni
RBS	Trasporti regionali Berna-Soletta
RegionAlps	
RgsA	RailGourmino swissAlps SA
RhB	Ferrovie retiche
CFF Cargo	
CFF	
Securitrans	
SMGN	Société des Mouettes genevoises de navigation
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano
SOB	Schweizerische Südostbahn
STI	Servizio bus Steffisburg-Thoune-Interlaken
SWISS	
Thurbo	
TILO	Treni regionali Ticino Lombardia
TL	Transports publics de la région lausannoise SA
TPC	Transports publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois
TPL	Trasporti pubblici luganesi SA
TRAVYS	Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix
VMCV	Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve
zb	Zentralbahn SA
ZVB	Trasporti pubblici Zugerland Verkehrsbetriebe SA
<b>Contratti quadro cantonali</b>	
KBU	CCL quadro del canton Berna ed associazione dei servizi di bus concessionari del canton Berna
	CCL quadro del canton Neuchâtel
	CCL quadro del canton San Gallo
	CCL quadro del canton Vaud
<b>Contratto quadro nazionale</b>	
	CCL quadro scartamento normale



Al secondo tentativo: la firma del contratto collettivo di lavoro alle RhB.



Pronti alla lotta: i marinai del Lago Maggiore si battono per le loro condizioni di lavoro.

boratrici e collaboratori il rischio legato alla cifra d'affari.

#### Pressione sindacale

Ci sono volute una forte pressione del personale, che ha svolto compatte azioni di volantinaggio alla clientela e ha minacciato altre misure di lotta e trattative dure ed intense, per ottenere il rispetto del contratto collettivo d'azienda presso la compagnia di Navigazione del Lago Maggiore e l'uniformità di trattamento con i colleghi delle FART per ciò che concerne i salari.

Anche presso la compagnia ginevrina di navigazione «Les Mouettes» è stata necessaria parecchia pressione per l'otteni-

mento di un contratto d'azienda. Nell'autunno del 2007, il personale delle Mouettes era pronto a lottare per ottenere migliori condizioni di lavoro, dopo che per molti anni i tentativi per un accordo non si erano conclusi positivamente. Era in preparazione uno sciopero d'avvertimento, quando il cantone è intervenuto radunando le parti al tavolo delle trattative. La compagnia di navigazione, anche sotto pressione delle autorità politiche, è stata costretta a concludere un contratto d'azienda ad inizio 2008 che comprende fra le varie cose, il diritto ad una tredicesima mensilità e l'indennità festiva.

## La nostra attività

**Il lavoro sindacale deve tener conto di molti dettagli. Di seguito, diamo una panoramica su numerosi temi che hanno tenuto il SEV sotto pressione in questi due anni.**

Dopo una diminuzione nel 2006, le aggressioni nei confronti degli accompagnatori treno e di altri collaboratori dei trasporti pubblici, come gli autisti di bus, nel 2007 sono di nuovo aumentate. Un'azione iniziata presso gli autisti di bus nella Svizzera romanda è stata estesa a tutta la Svizzera: il personale coinvolto ha portato un bracciale rosso con la scritta «Stop aggressioni», per richiamare l'attenzione di imprese e viaggiatori sulla situazione insostenibile. Un'aggressione ad un accompagnatore treno il giorno di Natale 2008 ha poi spinto il SEV ad invitare il personale di treno di tutta la Svizzera poco prima della fine dell'anno a partecipare all'azione.

Le quasi 240 aggressioni gravi verificatesi nel 2008 hanno finalmente indotto le FFS a dar seguito alla richiesta principale del SEV e di estendere progressivamente l'accompagnamento del treno a due agenti. Sino al momento in cui saranno in grado di garantirlo, secondo le FFS nel 2014, nei treni a maggior rischio,

il personale sarà accompagnato da agenti di polizia o della Securitas.

L'applicazione dell'articolo 18a della legge sul trasporto viaggiatori, che definisce le aggressioni al personale come delitti perseguibili d'ufficio, ossia senza denuncia della persona danneggiata, risulta molto differenziata. Molte imprese e cantoni hanno riconosciuto i vantaggi di questa legge per la lotta contro le aggressioni e ne favoriscono l'applicazione, ma ci sono autorità che esitano ad entrare in materia e imprese che sono tutt'ora convinte che la vittima debba attivarsi in prima persona per promuovere l'azione penale. Nel canton Vaud, il SEV ha dovuto persino presentare una denuncia all'autorità di vigilanza per portare l'autorità cantonale sulla strada giusta.

#### Applicazione della «Sentenza-Orange»

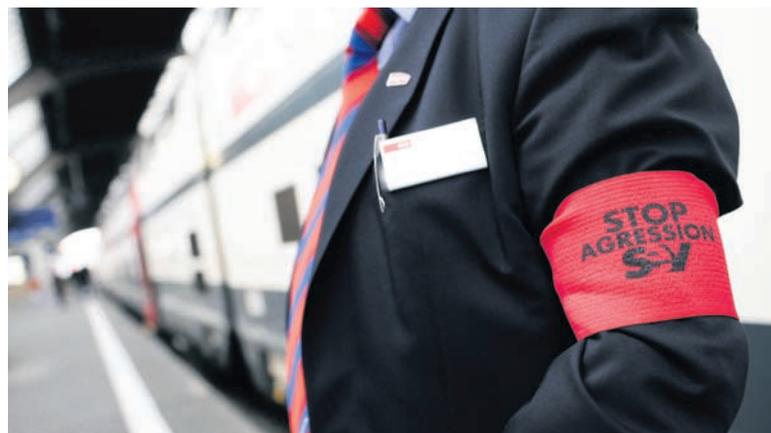
La sentenza del Tribunale federale che il Sindacato della Comunicazione ha ottenuto anni fa contro la società di telecomunicazioni Orange, denominata «Sentenza Orange», è applicabile anche per il trasporto pubblico: chi riceve regolarmente indennità supplementari per lavoro notturno e festivo, ha diritto di riceverle an-

che durante le ferie, poiché parti integranti dello stipendio.

Il settore dei trasporti ha dapprima voluto attendere la soluzione che avrebbero adottato le FFS, le quali hanno a loro volta perseguito una tattica dilatoria, respingendo la richiesta per una soluzione retroattiva rispetto al Contratto collettivo del 2007, il quale aveva stabilito che l'indennità per questi turni avrebbe compreso anche la quota per le vacanze. Sulla base del termine di prescrizione di cinque anni, iniziato con il nuovo CCL, il SEV ha incoraggiato diversi iscritti a promuovere una causa personale nei confronti di FFS e FFS Car-

go. Le due imprese hanno infatti nature giuridiche diverse, da cui derivano procedure differenti. Le FFS si sono infine decise a intraprendere trattative, che si sono concluse in forma soddisfacente, rendendo possibili pagamenti retroattivi dal 2002 al 2006 ai collaboratori coinvolti. Mentre i collaboratori ancora attivi hanno ottenuto questi pagamenti automaticamente in busta paga, i pensionati e coloro che nel frattempo hanno lasciato le FFS hanno dovuto rivolgersi al servizio del personale per poter far valere le loro pretese.

Questo accordo ha avuto conseguenze anche nelle imprese



Un segnale contro le aggressioni: gli agenti del treno con il loro bracciale.



Presenza visibile: il SEV ha partecipato all'inaugurazione della galleria di base del Lötschberg, ricevendo il saluto del ministro dei trasporti.

concessionarie. Le soluzioni sono spesso state adottate nel quadro degli accordi salariali del 2008, ma in alcuni casi le imprese continuano a rifiutarsi di riconoscere la validità della sentenza del Tribunale federale.

### Innumerevoli progetti delle FFS

Nelle FFS continua a valere il principio che non vi è nulla di più costante del cambiamento. Ciò vale per la Direzione, ma anche per i singoli settori, nei quali si continua allegramente a ristrutturare, traslocare e riorganizzare, giungendo persino ad annullare un'esternalizzazione, com'è avvenuto per l'informatica.

Il tema dominante nei due anni trascorsi sono stati gli sforzi di FFS Cargo per uscire dal deficit. Si è iniziato nel 2007 con le misure nella **manutenzione del materiale rotabile**: esternalizzazione delle officine di Bienne con la creazione di una società partecipata con Alstom, riduzione del personale e investimenti a Bellinzona, chiusura degli stabilimenti minori e ripresa di impianti di servizio da parte del traffico viaggiatori. Il SEV ha dato dapprima un accordo critico, ma a due anni di distanza, la pratica si discosta molto da quanto era stato annunciato. La società partecipata di Bienne non è mai nata, a Bellinzona vi è stato un brusco

dietro front (vedi capitolo sul partenariato sociale) e la Divisione traffico viaggiatori ha ripreso l'intera manutenzione del materiale rotabile delle FFS, ponendo fine ad una divisionalizzazione rivelatasi molto problematica fin dall'inizio.

Contemporaneamente al dietro front di Bellinzona, le FFS hanno annunciato di puntare a **cooperazioni nel settore Cargo**. La strategia aggressiva di espansione in Germania e Italia, la cui opportunità era sempre stata messa in dubbio dal SEV, è stata sostanzialmente messa da parte, dato che nel corso degli anni FFS Cargo aveva aumentato continuamente la cifra d'affari, senza però mai riuscire ad ottenere utili. 14 società, tra le quali le compagnie statali tedesca e francese, ma anche autotrasportatori svizzeri, hanno risposto all'annuncio delle FFS con varie proposte di collaborazione. Le FFS hanno fatto sapere che la decisione verrà presa ancora nel 2009.

Gli sviluppi presso FFS Cargo hanno conseguenze anche sulle **stazioni di smistamento**, integrate nella divisione infrastruttura. Com'era prevedibile da tempo, le FFS hanno ridotto il loro numero, chiudendo gli impianti di Olten e Bienne. Queste decisioni pongono problemi particolarmente difficili, anche in confronto di altre

ristrutturazioni che hanno comportato perdite di posti di lavoro, poiché il personale coinvolto esercita professioni di monopolio con pochissime possibilità di ricollocamento al di fuori delle FFS. Molti di questi colleghi lavorano inoltre da decenni nelle FFS. Il SEV sta pertanto dedicando il più grande impegno alla ricerca di soluzioni socialmente sostenibili.

La divisione viaggiatori delle FFS registra ogni anno risultati brillanti, ai quali il personale contribuisce in misura considerevole con **aumenti di produttività** costanti. Nell'ampliamento dell'offerta hanno avuto un ruolo fondamentale due avvenimenti: l'apertura della galleria di base del Lötschberg nel dicembre 2007 e l'estensione degli orari d'esercizio nel traffico a lunga percorrenza, con il mantenimento dell'orario cadenzato sulle linee principali fino all'una di notte. Il rovescio della medaglia è la riduzione progressiva dell'intervallo di tempo per la **manutenzione delle linee**, nonostante la rete sia ormai quasi saturata e i mezzi per la manutenzione e il potenziamento siano limitati.

Le FFS hanno molte difficoltà anche a reperire personale di locomotiva e del treno. La **carezza di personale** ha svariate conseguenze: per ovviare alle difficoltà

nella ricerca di macchinisti, le FFS hanno persino lanciato l'idea di reclutare studenti da impiegare a tempo parziale e solo su determinate tratte della S-Bahn. Dopo un forte interesse iniziale, pochi hanno iniziato la formazione e l'idea è stata abbandonata. Le FFS fanno inoltre continuamente ricorso a impieghi interinali.

La mancanza di personale treno fa invece sì che numerosi treni vengano accompagnati da un unico agente invece che due, rendendo vani anche i primi tentativi di garantire con continuità l'accompagnamento in coppia di certi treni nella Svizzera francese.

In molti dipartimenti vengono messe in atto riorganizzazioni, alle quali il SEV partecipa secondo le disposizioni del contratto collettivo, non senza manifestare forte scetticismo. Il SEV e la LPV hanno ottenuto un piccolo successo per i macchinisti della divisione viaggiatori, i quali potranno disporre di un **modello di pensionamento parziale** a partire dai 58 anni di età.

Nell'infrastruttura, il progetto «Fifa» ha impegnato il SEV per diversi mesi. Si è temuto a lungo



Protesta silenziosa: il personale treno contrassegna con un adesivo le cassette guaste per il licenziamento dei treni.

che esso fosse solo un esercizio di riduzione dei costi, ma alla fine si sono potute ottenere regole accettabili per i quadri specialistici, equilibrate anche riguardo alla classificazione.

Subito dopo l'entrata in vigore del nuovo CCL, presso FFS Cargo si è posto il problema dell'applicazione della **regola delle 4 ore**. Il CCL aveva reso possibili cambiamenti del turno fino a quattro ore prima dell'entrata in servizio, anche se le FFS avevano assicurato di voler fare un uso ragionevole di questa regola. Dopo poco tempo, però, si è constatato che certi capi non rispettavano questi presupposti, comunicando ad esempio via SMS la cancellazione di un turno poco prima del suo inizio. Il SEV è insorto e ha preteso con vigore i necessari chiarimenti.

Per definire le modalità di esecuzione dei **test sul consumo di droghe** al personale FFS, introdotti nell'ambito dei test medici di idoneità, si è dovuto coinvolgere il preposto federale alla protezione dei dati. La difficoltà è data dal fatto che la presenza di certe sostanze è accertabile anche molto tempo dopo l'assunzione e quando l'effetto è ormai scomparso da molto tempo. L'autorità per la protezione dei dati ha preteso dalle FFS un cambiamento di procedura, ma le ferrovie si sono opposte. Alla fine, è stato l'Ufficio federale dei trasporti a emanare direttive, secondo le quali i test sul consumo di droga vengono condotti solo alla visita di assunzione; test successivi sono legittimi solo in caso di fondato sospetto.

### Euro 08

Il campionato europeo di calcio dell'estate 2008 ha rappresentato una sfida particolare per tutto il personale. Svizzera e Austria, paesi organizzatori, si sono impegnati al massimo per far viaggiare i fans stranieri con i mezzi di trasporto pubblici, per esempio conferendo al biglietto d'ingresso agli stadi anche la validità di carta giornaliera. Dozzine di treni speciali e migliaia di steward nelle stazioni hanno contribuito a rendere questo appuntamento un grande successo del trasporto pubblico. In ringraziamento, il personale FFS ha ricevuto checkes Reka e, dalla scorsa estate, gli steward nelle stazioni portano gilet gialli, poiché con quelli

arancioni a Berna non erano più riconoscibili nella marea dei tifosi olandesi...

### Problemi sulla durata del lavoro

Uno dei problemi con cui il SEV è più spesso confrontato è quello degli abusi relativi al tempo di lavoro, che vengono per lo più appianati attraverso interventi presso il datore di lavoro. Talvolta i responsabili si oppongono però alle richieste o gli abusi sono talmente gravi che il SEV deve fare un passo ulteriore e far intervenire l'Ufficio federale dei trasporti, com'è stato il caso in questi due anni per la compagnia merci UTL e l'azienda dei trasporti dell'oberland zurighese (VZO).

### Vento in poppa nell'aviazione

Nel settore dell'aviazione, la tensione presso Swiss si è allentata grazie al buon andamento dell'azienda. Un modello di partecipazione agli utili ha permesso versamenti che superano il rincaro annuo. A breve scadrà l'accordo di rinuncia a trattative salariali annuali e si disporrà delle basi per permettere finalmente un'evoluzione concreta dei salari.

L'esternalizzazione del personale tecnico di Swiss alla neofondata Lufthansa Technik Switzerland, affiliata di Lufthansa Technik, ha provocato una certa inquietudine. È da segnalare positivamente che l'impresa tedesca non solo vuole mantenere la sede, ma anche rafforzarla. Convincere la nuova direzione della necessità di negoziare un contratto collettivo separato autonomo ha

invece richiesto un certo sforzo. Le trattative per il CCL, che riguarderebbe circa 500 collaboratori, dovrebbero essere concluse entro ottobre 2009, garantendo la continuità della tutela collettiva sin qui assicurata dall'estensione del periodo di validità del CCL di Swiss.

L'aumento degli iscritti nella Dnata Switzerland, già Jet Aviation Handling, è rallegrante. Non così però il persistente rifiuto della direzione aziendale ad intraprendere trattative per un CCL. Le condizioni di lavoro precarie dei numerosi impiegati a tempo parziale richiedono urgentemente condizioni contrattuali collettive.

Il settore del traffico aereo risente molto rapidamente delle crisi congiunturali. In questo mercato globalizzato, condizioni quadro unificate per i lavoratori che garantiscano sicurezza sociale indipendentemente dalla situazione congiunturale sono ancora più importanti. Un contributo preziosissimo a tal fine viene dall'ETF a livello di unione europea e dalle campagne su scala mondiale dell'ITF.

### Nuove direzioni nelle FFS e BLS

I due maggiori interlocutori del SEV hanno affidato la loro guida a nuove persone. Andreas Meyer è stato molto discreto nel suo primo anno alla testa delle FFS, dando spesso l'impressione di essere un capo aperto. In occasione della sua visita alla commissione direttiva SEV, si è presentato come un leader dinamico e pragmatico, che approfondisce le questioni ed è interessato alle soluzioni.

Nel 2008, ha invece fatto parlare di sé quando sono state comunicate le prestazioni supplementari concessegli oltre allo stipendio, al momento della sua assunzione. Il suo comportamento maldestro e caratterizzato da una certa superbia durante il conflitto dello sciopero di Bellinzona ha poi acuito l'impressione di un capo testardo, che insiste sulla strada intrapresa. Alla fine, ha dovuto essere richiamato dal Consiglio federale, il quale ha designato un mediatore esperto come Franz Steinegger per dirigere in modo costruttivo i lavori della «Tavola rotonda». A fine anno, un seminario tra i vertici del SEV e delle FFS ha permesso di migliorare le relazioni reciproche, lasciando intravedere i margini per la definizione di nuove regole nel partenariato sociale.

Contemporaneamente al conflitto con FFS Cargo, sono state comunicate le dimissioni del presidente del Consiglio di amministrazione FFS Thierry Lalive d'Epinay. Nei suoi dieci anni alla testa della nuova FFS SA, Lalive si è ritagliato la fama di risanatore liberista, con il ruolo di «duro» poco simpatico, a fianco del popolare Benedikt Weibel. In futuro, l'attribuzione dei ruoli potrebbe essere diversa: con la nomina dell'ex capo della Posta Ulrich Gygi, il Consiglio federale ha messo alla testa delle FFS un uomo che conosce perfettamente il funzionamento politico della Svizzera. Gigy ha messo in atto nella Posta un energico piano di risanamento, contro il quale il Sindacato della Comunicazione ha dovuto continuamente intervenire.

Alla guida della BLS, il bilingue Bernard Guillelmon, che aveva diretto la gestione d'esercizio alle FFS, è succeduto all'esponente bernese dell'UDC Matthias Tromp. Guillelmon ha annunciato dopo 100 giorni dall'entrata in carica un rafforzamento della direzione aziendale. Il fallimento delle trattative salariali e il conseguente ricorso al tribunale arbitrale non sono certamente estranee a queste intenzioni.



Grosso impegno per i ferrovieri; l'Euro 08 sarà un successo per i trasporti pubblici.

# Su e giù della situazione economica

**Le trattative salariali nel 2007 e 2008 hanno potuto essere condotte quasi fino alla fine sotto l'effetto di una situazione economica favorevole, che ha permesso di ottenere dei risultati nel complesso positivi. A questo ha contribuito anche la crescita continua del trasporto pubblico in Svizzera, che ha portato alle imprese, in particolare del traffico viaggiatori, un incremento degli introiti con produttività crescente.**

Nel primo anno di validità del nuovo Contratto collettivo, le trattative salariali con le FFS non hanno dato problemi rilevanti. La conclusione è stata soddisfacente per tutte le parti: piena compensazione del rincaro (1,8%) e un premio di 500 franchi per tutti i collaboratori, oltre allo 0,4% per gli aumenti salariali da sistema. Quest'ultimo punto è stato criticato dal SEV, poiché per l'ennesima volta gli aumenti da sistema sono stati pesantemente ridotti. Dall'introduzione del sistema salariale, le FFS non hanno mai raggiunto, nemmeno nel 2008, i valori di riferimento.

Le conclusioni delle trattative presso le ITC sono state come sempre molto diverse tra loro e difficilmente paragonabili. La somma complessiva dell'aumento della massa salariale in singoli casi ha superato il 4%, mentre in altri, in cui il personale ha ottenuto altri miglioramenti, il risultato è stato anche inferiore al 2%.

## Forte rincaro nell'estate 2008

Nell'ottobre 2008 si è verificata una chiara svolta: gli accordi salariali già stipulati sono stati messi sotto pressione dal forte rincaro, che nel corso dell'estate ha registrato un aumento di circa il 3%. Gli accordi di questo periodo erano attorno al 3 - 4%, in qualche caso persino oltre. In seguito all'insorgere della crisi finanziaria e al crollo del prezzo del petrolio, l'indice del rincaro è sceso considerevolmente. Unitamente alle prospettive economiche di colpo diventate pessime, ciò ha portato alla fine dell'anno a conclusioni di trattative salariali considerevolmente inferiori.

## Trattative interrotte alle FFS

Per molto tempo, le FFS hanno proceduto tirando la corda



Gli apprendisti si battono: raccolta di firme per la petizione sui salari alla giornata sportiva degli apprendisti.

e facendo proposte del tutto inaccettabili per la comunità di trattative. Le FFS non avrebbero ad esempio voluto neanche compensare pienamente il rincaro, nel frattempo sceso considerevolmente verso fine anno. A dicembre si è arrivati all'interruzione delle trattative. Il SEV ha chiamato i suoi iscritti a firmare la petizione «Per trattative leali e giusti adeguamenti salariali - ora!» ed ha avuto successo: nonostante il periodo festivo e unicamente via Internet sono state inoltrate oltre 2800 firme, che il SEV ha potuto consegnare alla successiva tornata di trattative.

Il ritorno al tavolo è stato reso possibile da un colloquio al vertice tra Giorgio Tuti e Andreas Meyer, nel quale entrambi hanno sottolineato la volontà di arrivare ad un accordo. Questo è infine stato raggiunto. Con una compensazione del rincaro dell'1,5% (che corrisponde all'indice di novembre) e lo 0,9% per gli aumenti da sistema il risultato è accettabile. Come novità è stato messo a disposizione un ulteriore 0,1% della massa salariale per permettere un versamento unico ai collaboratori che non possono

beneficiare appieno delle altre misure. I sindacati hanno ricevuto l'incarico di proporre un sistema di ripartizione che tenga conto dei salari più bassi e delle categorie con maggior bisogno di recupero.

## Tribunale arbitrale presso le BLS

Per la prima volta nella storia del SEV, le trattative salariali con le BLS sono fallite. Come ultima offerta, l'impresa ha fatto una proposta che non avrebbe permesso ad oltre la metà delle collaboratrici e dei collaboratori nemmeno il pieno recupero del rincaro. L'atteggiamento generoso della BLS riguardo la questione del risanamento della Cassa Pensione non la esime dal concedere aumenti salariali corretti. I sindacati hanno pertanto convocato il Tribunale arbitrale, che verosimilmente si riunirà entro la prima metà del 2009.

Risultati degni di considerazione hanno potuto essere raggiunti con Elvetino. Non solo l'accordo per un aumento complessivo del 3,25% è buono, ma i sindacati hanno ottenuto anche un aumento dei salari minimi e l'abolizione delle provvigioni sulla vendita.

Questo è anche il risultato di un lavoro alla base molto attivo del SEV, la cui sezione ha aumentato il numero degli iscritti di un quarto nel corso dell'anno, cosa che ovviamente ne ha poi anche rafforzato la posizione nelle trattative.

## E gli apprendisti?

Anche gli apprendisti della Login organizzati nel SEV si sono impegnati per un aumento salariale. Questa rivendicazione nasce anche dal fatto che con il CCL FFS l'orario di lavoro della maggior parte degli apprendisti è aumentato a 41 ore, ma a differenza del personale FFS gli apprendisti non hanno ricevuto una corrispondente compensazione salariale. La commissione giovanile del SEV ha organizzato con successo una raccolta di firme ed ha consegnato la petizione della Login. In seguito, si sono svolte trattative per concretizzarla. Login ha proposto di creare un fondo di formazione per il finanziamento di soggiorni linguistici all'estero, che i partners sociali vogliono adesso verificare in base alle esigenze degli apprendisti.

# Politica dei trasporti e politica sociale

**Il tema politico più importante per il SEV è senza dubbio il risanamento delle Casse pensioni FFS e Ascoop. Da più di due anni, il Consiglio Federale rimanda questo progetto di legge e la crisi finanziaria ha reso gli ostacoli ancora più difficili.**

A fine 2006, una soluzione sembrava a portata di mano: le FFS avevano riversato nella Cassa pensione 1,5 miliardi di franchi dal loro patrimonio immobiliare, compensando così la sottocopertura degli assicurati attivi, mentre la Confederazione avrebbe dovuto garantire la compensazione per i pensionati. Dato ormai per acquisito, questo risultato non è invece stato consolidato, in quanto il Consiglio Federale ha rimandato il suo intervento.

Nell'estate 2007, ha infine annunciato che era in corso di elaborazione un testo da inviare in consultazione con quattro varianti: un risanamento totale per un importo di circa 3,4 miliardi di franchi; un risanamento parziale per circa 1,6 miliardi; una compensazione per le lacune di finanziamento al momento dello scorporo della Cassa pensione nel 1999 di circa 600 milioni ed infine una variante «zero». Per preparare il testo è però occorso ancora un anno. Nell'estate 2008, il Consiglio federale ha infine dato avvio alla procedura di consultazione, comunicando nel contempo la sua preferenza per la variante da 600 milioni.

Il SEV ha preparato molto rapidamente una bozza di risposta, posta a disposizione delle organizzazioni amiche e di tutti i governi cantonali, esortandoli a condividere i suoi argomenti. Per il SEV, così come per le FFS, entra in considerazione solo la variante massima, supportata oltre che dalle evidenti necessità finanziarie, anche da una serie di altri motivi. In particolare, la Confederazione ha privilegiato nettamente tutte le sue altre Casse pensioni, assegnando alla Pubblica riserve di fluttuazione, permettendo agli istituti di Swisscom e Ruag di lasciare i loro pensionati alla Pubblica e a Posta e Swisscom di destinare centinaia di milioni di franchi dai loro utili alla Cassa pensione.

## Situazione politica difficile

Singoli cantoni, unitamente ai sindacati e al PS, hanno sposato gli argomenti del SEV, ma la maggior parte dei partiti borghesi e dei cantoni hanno invece accolto la linea del Consiglio federale, ad eccezione del PPD e del canton Ticino, che hanno dato la preferenza alla variante da 1,6 miliardi.

Il Consiglio federale ha nel contempo sollevato anche la questione del risanamento dell'Ascoop, senza però presentare proposte di soluzione e rifiutando una presa a carico dell'ente pubblico. Il SEV richiede per l'Ascoop una soluzione equivalente a quella per la Cassa Pensione FFS, chiamando anche i Cantoni ad un contributo nel quadro delle loro quote di partecipazione alle imprese. A fine anno, l'esito della consultazione non era ancora stato pubblicato e, nel frattempo, non è più neanche sicuro che ciò avvenga nella prima metà del 2009.

## FVP e tassazione

La decisione delle autorità fiscali di sottoporre a tassazione le facilitazioni di viaggio per il personale ha provocato molta agitazione. L'Unione dei trasporti pubblici ne ha tratto pretesto per una nuova regolamentazione e per peggiorare, o addirittura cancellare, numerose offerte. Se non altro, è stato possibile trovare un accordo sul principio di esentare dall'imposizione l'abbonamento generale per il personale a partire da un determinato numero di viaggi di servizio (40 all'anno).

## Il trasferimento del traffico merci arranca

A 15 anni dall'approvazione da parte del popolo, la concretizzazione dell'iniziativa delle Alpi si fa ancora attendere. Il Consiglio federale ha ridefinito le scadenze della messa in atto tramite la nuova legge sul trasferimento del traffico merci: il numero massimo dei 650 000 transiti alpini di TIR dovrà essere raggiunto solo due anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo. Come obiettivo intermedio è stato fissato un massimo di un

milione di passaggi entro il 2011. Da notare positivamente che nella nuova Legge è stata recepita l'idea di una «borsa dei transiti», la cui messa in atto però deve superare ostacoli notevoli. La legge riprende anche il principio del sussidio del traffico merci interno per favorire il trasferimento dalla strada alla ferrovia anche nel mercato interno e il miglioramento della competitività di FFS Cargo nel settore del traffico a carri completi.

## L'ampliamento dell'infrastruttura continua

La rete ferroviaria svizzera è spesso al limite della capacità. I mezzi finanziari approvati non sono nemmeno sufficienti per la realizzazione di tutti i progetti inizialmente previsti per Ferrovia 2000. Nel frattempo, sono

apparse molte altre strettoie e la necessità di realizzare per tempo gli accessi alle gallerie di base.

Il Consiglio federale ha fatto un primo passo inviando al Parlamento un progetto chiamato «Sviluppo dell'Infrastruttura ferroviaria» (SIF), che regola l'impiego dei mezzi residui del fondo per il trasporto pubblico (FinTP) e, a fine 2008, ha preannunciato un nuovo messaggio alle camere dal titolo «Ferrovia 2030» (conosciuto anche come SIF 2), abbozzando i prossimi ampliamenti, che dovrebbero richiedere un impegno finanziario tra 12 e 21 miliardi di franchi. Nemmeno questi due passi però sono sufficienti per la realizzazione di tutti i progetti ritenuti necessari dalle imprese.

Nella discussione politica, il SEV sostiene in pieno le esigenze



Raccolta riuscita: il SEV, con gli altri sindacati, promuove il referendum contro la riforma fiscale per le aziende.

di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, sia per ragioni sindacali (garanzia dei posti di lavoro) che ecologiche.

### Più risorse per il trasporto pubblico

Nell'estate 2007, il SEV ha preso la decisione di principio di partecipare ad un'iniziativa popolare preparata da tempo dall'Associazione Traffico e Ambiente (ATA), ritenendo più opportuno aderire a questa iniziativa che metterne in piedi una propria, che sostanzialmente avrebbe posto le stesse richieste. Il SEV, con il PS ed i Verdi, si è quindi presentato come copromotore dell'iniziativa dell'ATA «Per i trasporti pubblici».

La crisi finanziaria dell'autunno del 2008 ha ben presto evidenziato l'opportunità di misure congiunturali da parte della Confederazione, di cui potrebbe beneficiare l'ampliamento delle infrastrutture, essendoci già molti progetti pronti per essere realizzati e che si prestano quindi ad essere avviati come misura anti-crisi.

### Le tappe della riforma delle ferrovie

Dopo il rifiuto della riforma 2 delle ferrovie da parte del Parlamento, il Consiglio federale ha annunciato di voler ripresentare al più presto i punti che riteneva non controversi. Il dibattito che vi ha fatto seguito ha però mostrato come anche questi punti fossero ben lungi da incontrare l'unanimità, in particolare la questione della Polizia ferroviaria. Il progetto del governo voleva permettere l'impiego di servizi di sicurezza privati sui treni, al quale il SEV si era opposto sin dall'inizio.

Il SEV ha inoltre constatato come tra i vari punti presentati, nella proposta di revisione della legge sul trasporto viaggiatori mancasse l'obbligo di rispettare le condizioni d'impiego usuali del settore, che ha potuto essere reintrodotta al termine del dibattito parlamentare. Il SEV non è per contro riuscito ad evitare che in futuro alle aziende ferroviarie venisse data la possibilità di ripartire utili agli azionisti.

### Chiarimenti nella durata del lavoro

Il 1. dicembre 2008 sono entrate in vigore le modifiche dell'Ordinanza alla legge sulla durata del lavoro nelle imprese del trasporto pubblico (OLDL) decise dal Consiglio federale, che chia-

riscano alcune situazioni, quali il ricorso al servizio di picchetto, la definizione dei vari turni (presto, notte ecc.) e il turno di riposo.

### L'UE continua a liberalizzare

L'Unione europea continua nel suo processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Il terzo pacchetto, approvato nell'autunno 2007 dal Parlamento, prevede l'apertura del traffico viaggiatori internazionale entro il 2010, mentre si è potuto evitare che contemplasse anche l'obbligo di mettere a concorso le prestazioni del trasporto regionale. Il pacchetto porterà anche maggiori diritti per i viaggiatori, quali per esempio il risarcimento in caso di ritardi.

Ha fatto discutere anche il rapporto sul libro bianco dei trasporti del Parlamento europeo, che ha ridimensionato gli aspetti che avrebbero privilegiato il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, sostenendo la necessità di sviluppare entrambi i vettori. Il rapporto contiene però anche affermazioni chiare in favore dello sviluppo della rete ferroviaria in Europa.

### Referendum e iniziative

Il SEV ha partecipato attivamente a numerose iniziative e Referendum, per esempio quello promosso dall'Unione sindacale svizzera contro la seconda riforma fiscale delle aziende, che prevede una riduzione dell'imposizione degli utili delle aziende e, di conseguenza, un privilegio degli azionisti nei confronti dei salariati. In votazione, il popolo si è però espresso, sia pure a maggioranza risicata, in favore della riforma.

In seguito, il SEV ha collaborato con le associazioni ambientaliste e del traffico alla raccolta delle firme in favore dell'Iniziativa sul clima, che chiede una riduzione delle emissioni di CO2 del 30%, invece del 20% proposto dal Consiglio federale. L'iniziativa è riuscita in breve tempo, ma la data della votazione non è ancora stata fissata.

Si è per contro votato sull'iniziativa dei sindacati in favore dell'AVS, che voleva introdurre un pensionamento flessibile dai 62 anni accessibile anche ai redditi modesti. L'avvento della crisi e l'intensa campagna condotta dalle associazioni economiche, basata sulla paura per le ripercussioni



Per andare a spasso e al lavoro: la Vinifuni viene premiata per le sue numerose idee.

finanziarie, hanno tarpato le ali a questa rivendicazione.

### Chiarimento ad Aarau

Il SEV ha marcato un punto importante a suo favore, unitamente ai suoi partners politici e sindacali, nella lotta contro la liberalizzazione e la privatizzazione ad Aarau, dove si discuteva del futuro dell'azienda cittadina di bus (BBA). In un primo tempo, il canton Argovia aveva manifestato l'intenzione di vendere il suo pacchetto di azioni della BBA, pensando che sarebbe stato rilevato dai comuni che partecipavano alla società. La città di Aarau ha invece reagito comunicando anch'essa l'intenzione di vendere le proprie azioni, ma ne è stata impedita dall'iniziativa popolare prontamente lanciata da un fronte molto ampio e che ha raccolto in votazione oltre l'80 per cento dei voti, evitando così la privatizzazione.

### «Vinifuni» innovativa

Ogni due anni, il SEV indice, unitamente all'ATA e con il sostegno dell'Unione dei trasporti pubblici, un premio all'innovazione, volto a dare un riconoscimento a tutte le idee suscettibili di rilanciare il settore dei trasporti pubblici. L'edizione 2007 è andata alla Aare-Seeland-Mobil per la sua «Vinifuni», la funicolare che congiunge Ligerz sul lago di Bienna a Prêles, un volta nota come Tessenbergbahn. Oltre che dalla soluzione tecnica di trazione a fune mediante un argano, la giuria si è fatta convincere dall'integrazione nella comunità tariffale, che

dovrebbe fungere da esempio per come un impianto turistico può divenire attrattivo anche per i pendolari grazie all'orario cadenzato e al riconoscimento dei vari abbonamenti.

Un premio speciale e il premio del pubblico sono andati al progetto di «Bus delle vallate alpine», volto a collegare alla rete dei trasporti pubblici vallate altrimenti isolate.

### SEV in Parlamento

Le elezioni federali del 2007 hanno sancito l'uscita del presidente SEV Pierre-Alain Gentil dal Consiglio degli Stati, a causa della limitazione posta a questo mandato dal canton Giura. Dopo molti anni, il SEV si è quindi ritrovato senza nessun funzionario a rappresentarlo in Parlamento. Per evitare un possibile isolamento e la perdita di informazioni, ha invitato i Parlamentari del fronte rosso-verde ad un incontro durante la sessione della primavera 2008. Dall'autunno 2008, inoltre il SEV è di nuovo presente direttamente in sala, grazie alla Consigliera nazionale PS di Turgovia Edith Graf-Litscher, divenuta segretaria sindacale per il segretario regionale SEV di Zurigo.

Il SEV ha inoltre deciso di ritornare a far parte della Litra, il servizio di informazioni per i trasporti pubblici, che aveva lasciato per protesta quando la Litra aveva deciso di sostenere l'iniziativa Avanti. Nel frattempo l'orientamento politico del servizio ha assunto di nuovo una connotazione chiaramente favorevole al trasporto pubblico.

# Importanti cambiamenti al vertice del SEV



Pierre-Alain Gentil, 12 luglio 1952 – 23 settembre 2008

**Venerdì 27 giugno 2008, Pierre-Alain Gentil si è congedato al termine della giornata lavorativa, augurando a tutti un buon fine settimana. Il lunedì successivo contava di pianificare i dettagli della pausa estiva, in quanto una settimana dopo avrebbe voluto prendersi le ferie con sua moglie che aveva dovuto rinviare in primavera, a causa dello sciopero di Bellinzona. Il lunedì non ha però potuto presentarsi al lavoro: forti dolori lo hanno obbligato a recarsi all'Ospedale, dal quale non è più rientrato. Il 23 settembre, a 56 anni, è deceduto a seguito di una pancreatite acuta.**

Pierre-Alain Gentil era stato designato il 24 maggio 2005 dal congresso SEV come successore di Ernst Leuenberger e si è subito lanciato nella concretizzazione dei tre punti che aveva presentato nel suo programma: a livello sindacale, la conclusione di contratti collettivi di lavoro e la soluzione dei problemi delle casse pensioni; sul piano politico la messa a disposizione di mezzi economici sufficienti per il futuro delle ferrovie e sul piano interno

la promozione della collaborazione con altri sindacati.

La partenza del vicepresidente François Gatabin nell'autunno del 2007 lo ha obbligato ad occuparsi anche delle questioni FFS, che hanno richiesto un enorme impegno, in particolare con il conflitto con FFS Cargo, culminato nello sciopero delle Officine e le seguenti trattative della tavola rotonda. Pierre-Alain Gentil si è sempre sforzato di trovare soluzioni in grado di conciliare gli interessi dei membri SEV e della popolazione svizzera.

Il SEV ha perso un uomo che, con la sua determinazione e la sua tenacia, aveva ottenuto molto in poco tempo. La sua personalità gli permetteva anche di incassare con eleganza le sconfitte, mantenendo lo sguardo sempre rivolto al futuro, alla possibilità di trovare soluzioni consensuali, ma non a qualsiasi prezzo.

Pierre-Alain Gentil si rallegrava di poter riconsegnare le questioni FFS al nuovo vicepresidente Manuel Avallone, per potersi

concentrare di nuovo sul futuro politico e sociale del sindacato. Il destino ha voluto altrimenti.

Sin dall'inizio, era apparso chiaro che la sua malattia lo avrebbe tenuto lontano a lungo, per cui i suoi compiti erano stati ripresi dal vicepresidente Giorgio Tuti, il quale è stato dapprima designato presidente ad interim dalla commissione direttiva ed in seguito unico candidato alla successione di Gentil dal comitato federativo di novembre.

## Vicepresidenza

La partenza di François Gatabin, che nel novembre 2007 ha accolto la proposta delle FFS di dirigere il traffico regionale della Romania, ha suscitato un'importante eco. Il comitato federativo di primavera 2008 ha eletto alla sua successione il 46enne segretario sindacale Manuel Avallone, il quale ha ripreso la responsabilità per le questioni FFS, preferendolo ad un altro candidato.

Nell'ambito di una riforma delle strutture, la presidenza aveva

deciso di ridurre la direzione da tre a due vicepresidenti. Barbara Spalinger ha pertanto rimesso il suo mandato, per riprendere la nuova funzione di responsabile della politica dei trasporti e della consulenza giuridica. La mancanza del presidente l'ha però costretta a rimanere in carica, finché nell'autunno 2008 ha deciso di mantenerla definitivamente.

## Nuovo amministratore

A fine giugno 2007, l'amministratore del SEV Erwin Kläy ha lasciato il SEV per passare alla meritata quiescenza, dopo 35 anni di attività trascorsi alla divisione finanziaria, la metà dei quali come capo. In questo periodo è riuscito a garantire al SEV, nonostante il calo dei suoi membri, una solida base finanziaria. Il suo scopo è sempre stato di dotare il SEV di una riserva finanziaria pari alla cifra d'affari di un anno, in modo da garantirne la capacità d'azione in caso di conflitto. Erwin Kläy ha anche rappresentato il SEV in numerosi organi, nei quali si è sempre segnalato per la sua competenza. Il Congresso ha designato quale suo successore Ruedi Hediger, che lavora al SEV dal 1985 e che è sempre stato al fianco di Erwin Kläy quale suo sostituto. La carica di sostituto è adesso ripartita tra Sandro Rubin (Finanze) e Ursula Lüthi (Personale e amministrazione).

## Numerosi cambiamenti anche in commissione direttiva

Alla scadenza del periodo amministrativo, vi sono stati numerosi cambiamenti anche alla testa delle sottofederazioni.

Dopo 8 anni, Peter Merz ha lasciato la presidenza di quella del personale di locomotiva a Rinaldo Zobebe, designato dall'assemblea dei delegati e che entra quindi a far parte della commissione direttiva SEV.

Anche presso i pensionati vi è stato un cambiamento al vertice, con Riccardo Loretan, che faceva già parte dalla commissione direttiva come presidente della sottofederazione del personale amministrativo, che ha ripreso la presidenza lasciata da Alex Wyss.

A succedere a Loretan è stato designato Roland Schwager, che aveva ricoperto la carica di segretario centrale VPV.

Dopo 13 anni, in cui ha svolto diverse funzioni al SEV, il presidente centrale SBV Eric Levrat ha optato per un nuovo incarico presso l'ufficio federale delle assicurazioni sociali. A succedergli alla testa della SBV è stata chiamata Elisabeth Jacchini-Mühlemann, in precedenza segretaria regionale a Berna del sindacato della comunicazione.

Infine, anche il presidente centrale della ZPV Jürg Hurni ha

cambiato professione, assumendo la carica di segretario sindacale. Resta quindi al SEV, ma con un'altra funzione. La direzione della sottofederazione è passata, dapprima in via interimaria, al vicepresidente Andreas Menet.

La commissione direttiva ha preso commiato anche da Urs Hofmann, che l'ha lasciata a seguito della fusione delle sottofederazioni APV e RM, costitutesi nella nuova sottofederazione del personale tecnico di servizio TS. Urs Hofmann continuerà tuttavia la sua attività di presidente sezionale.

## Commissione direttiva SEV

**Presidente** Pierre-Alain Gentil (deceduto il 23.9.2008)  
Giorgio Tuti (dall'1.10.2008 ad interim)

**Vicepresidenti** Giorgio Tuti (sino al 30.9.2008)  
Barbara Spalinger  
François Gatabin (sino al 31.10.2007)  
Manuel Avallone (dall'1.6.2008)

**Amministratore** Erwin Kläy (sino al 30.6.2007)  
Ruedi Hediger (dall'1.7.2007)

**Presidenti centrali** Urs Hofmann, APV (sino al 31.12.2008)  
Ernst Küng, BAU  
Hanspeter Eggenberger, RPV  
Eric Levrat, SBV (sino al 30.9.2008)  
Elisabeth Jacchini-Mühlemann, SBV (dall'1.1.2009)  
Jürg Hurni, ZPV (sino al 31.12.2008)  
Andreas Menet, ZPV a.i. (dall'1.1.2009)  
Peter Merz, LPV (sino al 31.12.2008)  
Rinaldo Zobebe, LPV (dall'1.1.2009)  
Werner Schwarzer, RM (dall'1.1.2009 TS)  
Ricardo Loretan, VPV (sino al 31.12.2008)  
Roland Schwager, VPV (dall'1.1.2009)  
Kurt Nussbaumer, VPT  
Alexander Wyss, PV (sino al 31.12.2008)  
Ricardo Loretan, PV (dall'1.1.2009)



Presidenti centrali uscenti: Peter Merz (LPV), Jürg Hurni (ZPV), Ricardo Loretan (VPV), Alexander Wyss (PV), Urs Hofmann (APV)

## Arrivi e partenze nel 2007 e 2008

### Arrivi 2007

**Jérôme Hayoz** lavora da maggio al segretariato centrale di Berna. Egli accompagna l'organizzazione giovanile, è corresponsabile della formazione e del progetto «reclutare e organizzare».

**Esther Räuflin** è da luglio assistente della vicepresidente e collaboratrice amministrativa nel settore dell'assistenza giuridica.

Anche **Daniel Trolliet** è arrivato in luglio, per dar man forte alla divisione romanda quale segretario sindacale, incaricato delle questioni riguardanti i settori centrali delle FFS.

**Kathrin Bigler** ha svolto due semestri di formazione nell'ambito del suo apprendistato commerciale presso Login.

### Arrivi 2008

**Henriette Schaffter** è da marzo attiva come giornalista per l'edizione francese *contact.sev*, nonché responsabile dei contenuti del sito internet *sev-online.ch*.

Da maggio **Bruno Christen** si è inserito come capoteam dei servizi ai membri, in vista della successione di Jean-François Stern.

Il segretariato regionale di Zurigo è stato ampliato. **Regula Bieri** vi si è trasferita dalla centrale di Berna, ricevendo in maggio il rinforzo dei nuovi segretari sindacali **Edith Graf-Litscher** e **Dominik Hunn** nonché, dal gennaio 2009, di **Jeanette Bruder** quale forza amministrativa.

**Barbara Amsler** è dal mese di ottobre incaricata per le questioni femminili e per la pari opportunità, con un incarico provvisoriamente limitato alla fine di maggio 2009.

Da dicembre, **Peter Anliker** è redattore per l'edizione tedesca *kontakt.sev*.

In ottobre è giunta al SEV **Stephanie Fikatas** come assistente del vicepresidente Manuel Avallone.

Da novembre, **Franziska Schneider** opera come segretaria sindacale nel settore dell'assistenza giuridica.

**Annina Furer** è la terza apprendista di commercio di Login che viene formata per un periodo dal SEV, quale membro di Login.

Dal gennaio 2009 **Renate Sinzig** lavora alla registrazione della corrispondenza del segretariato centrale in vista della successione di Katharina Haudenschild.

**Conny Chenaux**, da anni collaboratrice amministrativa della sottofederazione SBV con un incarico a tempo parziale per il SEV, da gennaio 2009 lavora a tempo pieno per il SEV al segretariato regionale di Losanna.

### Cambiamenti interni

I segretari sindacali Olivier Barraud e Jean-Pierre Etique si sono trasferiti al segretariato regionale di Losanna. Peter Moor è stato promosso a capo della comunicazione e Adrian Wüthrich a coordinatore politico e delle relazioni pubbliche.

### Partenze nel 2007 e 2008

**Kurt Altenburger**, segretario sindacale al segretariato regionale di Zurigo, **Deborah Balicki**, segretaria sindacale, **Nathalie Crippa**, collaboratrice amministrativa, **Janine Frick**, collaboratrice amministrativa al segretariato di Zurigo, **François Gatabin**, vicepresidente, **Cornelia Hügi-Mäder**, incaricata delle questioni femminili e dell'assistenza giuridica, **Danica Malogorski**, collaboratrice amministrativa, **André Neuhaus**, collaboratore amministrativo e **Wanda Suter**, segretaria sindacale hanno assunto nuovi incarichi altrove o lasciato l'attività lavorativa.

**Erwin Kläy**, amministratore e **René Zimmermann**, segretario sindacale hanno raggiunto la meritata pensione.

# Peggiorano i ricavi

Lo sviluppo della situazione finanziaria del SEV è caratterizzata da tre fattori: il costante calo degli iscritti che porta ad una diminuzione dei ricavi dalle quote; il mancato adeguamento al rincaro dal 2001 ed infine la crisi finanziaria che si è pesantemente ripercossa sui rendimenti degli investimenti del capitale. Tutto ciò ha portato ad un marcato peggioramento del risultato d'esercizio del 2007 e 2008. In quest'ultimo

anno si è dovuto persino registrare un disavanzo. D'altro canto, il SEV continua a disporre di fondi ben consolidati, che gli garantiscono i margini per l'azione sindacale. Il fondo d'azione, utilizzato per finanziare lo sciopero di Bellinzona, dispone ancora della consistenza regolamentare e di riserve sufficienti.

Il Comitato federativo ha inoltre deciso di reintrodurre dal 2009 la compensazione del rinca-

ro sulla quota base, che produrrà un leggero miglioramento della situazione. A medio termine dovrebbe inoltre dare frutti l'intensificazione del reclutamento, mentre resta incerto lo sviluppo nei mercati finanziari.

L'andamento del numero degli iscritti è praticamente costante da più anni, con una perdita di oltre 1000 membri all'anno. I nuovi iscritti permettono grosso modo di compensare le dimissioni, ma

per poter compensare anche i decessi, essi dovrebbero raddoppiare. Le «azioni del mercoledì» del 2008 hanno avuto nel complesso ripercussioni positive sul numero degli iscritti. Esse hanno allo stesso tempo dimostrato che sono necessari sforzi ben maggiori per poterne fermare il calo.



Cambio al vertice: Erwin Kläy passa il testimone a Ruedi Hediger.

## Cifre indicative dal bilancio annuale

		2006	2007	2008
Spese complessive d'esercizio	Fr.	11 614'787	11 828 684	11 504 898
di cui costi del personale		6 077'710	6 737 858	6 638 386
Proventi complessivi d'esercizio	Fr.	11 372'818	11 024 035	10 728 472
Attivo/Passivo d'esercizio	Fr.	-241'969	-804 649	-776 426
● per quota piena	Fr.	-7.16	-24.45	-24.19
Proventi da capitale	Fr.	1 805'589	931 448	206 034
Risultato d'esercizio	Fr.	1 632'549	194 875	-540 526
Numero collaboratori (inclusi mandati)	No.	66	60	62
Numero posti di lavoro (incl. mandati)	No.	53.8	47.9	49.65

## Andamento del numero degli iscritti (situazione rispettivamente al 31 dicembre)

Categoria/Anno	1966	1976	1986	1996	2006	2007	2008
Attivi	47 116	41 503	37 888	33 548	25 671	25 164	24 712
Pensionati	14 507	17 011	19 934	25 174	22 952	22 297	21 529
Totale	61 623	58 514	57 822	58 722	48 623	47 461	46 241
Variazione sull'anno prec.					-1.39%	-2.39%	-2.57%
Aviazione; esterni					864	800	871

## Entrate

	1996	2000	2006	2007	2008
Nuovi iscritti	1019	666	1188	873	1157

## Uscite

	2006	2007	2008
Dimissioni	790	1047	1263
Decessi	1103	988	1114

Congresso SEV 2007  
Documento programmatico 1

## Lotta contro la liberalizzazione e la deregolamentazione

### Situazione di partenza

La liberalizzazione (disimpegno dello stato) e la deregolamentazione (soppressione di regolamentazioni) nel trasporto pubblico si ripercuotono direttamente sulle condizioni di lavoro dei suoi dipendenti. Il SEV ha pertanto il dovere di combattere questa evoluzione. Un singolo sindacato, per di più attivo solo a livello nazionale, ha però ben poche possibilità di successo in questa lotta. La definizione di nuove regolamentazioni del settore passa obbligatoriamente da una collaborazione sul piano internazionale dei sindacati interessati. Dobbiamo inoltre aspettarci che nei prossimi due anni l'UE riprenderà la questione dell'apertura del traffico viaggiatori alla concorrenza e che, contrariamente a quanto avvenuto nel gennaio 2007, al momento della votazione i rappresentanti della destra europea saranno presenti. I sindacati non possono quindi abbassare la guardia, ma devono continuare a battersi attivamente contro le ideologie liberiste. Il SEV intende qui assumere un ruolo attivo, tramite un consolidamento e un'intensificazione del suo lavoro in seno all'ITF e l'ETF, curando nel contempo anche i contatti bilaterali con i sindacati delle nazioni vicine.

### Le richieste del SEV a livello europeo

- Nuova trattativa della clausola 4 (numero dei riposi fuori dal proprio domicilio) dell'accordo CER-ETF per il personale in regime di interoperabilità. La nostra posizione è chiara: non intendiamo accettare aumenti del numero di riposi fuori dal domicilio.
- Dibattito in Parlamento sul regolamento dei trasporti pubblici passeggeri su ferrovia e su strada. Dobbiamo esercitare una pressione a tutti i livelli per ottenere la possibilità di attribuzione diretta dei contratti

di servizio pubblico a servizi di trasporto ferroviario, senza necessariamente organizzare gare di appalto, come del resto viene auspicato anche dal consiglio dei ministri.

- Applicazione del terzo pacchetto ferroviario, con l'apertura integrale del traffico merci, la licenza del personale di guida e la certificazione del personale di accompagnamento con funzioni di sicurezza. Questa applicazione deve essere sorvegliata per evitare abusi, in particolare nell'ambito dell'apertura della rete merci.
- Collaborazione con l'agenzia ferroviaria europea e discussione per l'elaborazione delle specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI). L'ETF deve essere in grado di svolgere il suo ruolo nei diversi gruppi di lavoro ai quali è chiamata a partecipare.

Congresso SEV 2007  
Documento programmatico 2

## Politica contrattuale

### Principio

La liberalizzazione e la concorrenza avvengono sovente quando il controllo statale viene a mancare. A questo il SEV risponde: Quando l'effetto regolatore statale cade, il settore deve autoregolarsi. Lo strumento per questo scopo è il contratto collettivo di lavoro (CCL), che può essere reso d'obbligatorietà generale e che garantisce anche l'uguaglianza tra uomini e donne. Laddove ciò non è (ancora) avvenuto, l'obbligo di concludere un CCL deve essere preteso nell'ambito delle messe a concorso di prestazioni, in assenza delle quali le condizioni usuali del settore vengono definite dai diversi CCL d'azienda.

### Rivendicazioni del SEV per l'autoregolazione del settore

#### CCL nazionale di settore

- Il SEV intende concludere ancora nel 2007 un CCL nazionale per le ferrovie a scartamento normale, che dovrà essere reso d'obbligatorietà generale. Il suo campo di applicazione includerà pure il traffico merci.



Primo segnale: con uno striscione alla semifinale di coppa Bellinzona-Xamax il SEV grida «giù le mani dall'Officina!»

Nel traffico merci ferroviario liberalizzato, tutti i concorrenti non saranno tuttavia incorporati. Per questo il SEV si impegna ad ottenere l'estensione a livello europeo delle direttive sui lavoratori distaccati anche per il traffico ferroviario.

#### CCL di settore cantonale

- Sinora il SEV ha concluso 3 CCL di settore cantonali, nei cantoni di Berna, Vaud e San Gallo. Nel canton Argovia un CCL sta per essere concluso. Il SEV intende concludere dei CCL negli altri cantoni, per i quali sta definendo gli standard.

#### CCL d'azienda

- Nelle aziende dove è partner contrattuale, il SEV vuole concludere dei CCL d'azienda a completamento del contratto quadro. In assenza di quest'ultimo, il CCL d'azienda deve assicurare le condizioni di lavoro.

#### Nessuna fusione senza CCL

- Finora il SEV ha applicato questo principio con successo e ciò deve continuare anche in futuro.

#### Strategie per i settori caratterizzate da condizioni di lavoro precarie

- Nel settore delle ferrovie turistiche in particolare, vi è una moltitudine di piccole o micro aziende. Per questo motivo il SEV ambisce a realizzare una soluzione per il settore.

Congresso SEV 2007  
Documento programmatico 3

## Un sindacato vicino alla base

### Principio

L'apertura del traffico merci e il principio dell'ordinazione di prestazioni decisi nell'ambito della riforma 1 delle ferrovie hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici. Questa concorrenza esercita una pressione diretta sui posti di lavoro e le condizioni d'impiego del personale.

La pressione aumenterà pure sui collaboratori attivi sindacalmente per la difesa degli interessi del personale e delle rivendicazioni sindacali.

Una moltitudine di nuove imprese di trasporto entreranno nel mercato dei trasporti pubblici e saranno in concorrenza con le imprese tradizionali/storiche.

Questo contesto in piena trasformazione obbliga il SEV a svilupparsi definendo nuove posizioni.

### Rivendicazioni del SEV per un riposizionamento

Rafforzamento della presenza del SEV sul territorio. Il SEV deve essere molto presente nelle imprese, nelle regioni e nei cantoni.

- Presenza nelle nuove imprese ed intensifica il reclutamento dei membri.



Impegno comune in favore delle rendite: riunione degli anziani durante la campagna per l'iniziativa AVS.

- Aumenta la qualità della politicizzazione dei membri, mettendo l'accento sulla mobilitazione e migliorando l'efficienza nel reclutamento dei nuovi membri.
- Esamina il ruolo e il numero dei segretari regionali ed è pronto a rinforzare gli effettivi dove questo si giustifica dei segretariati regionali esistenti e, eventualmente, dei nuovi segretariati.
- Migliora l'informazione tra il segretariato centrale, i segretariati regionali, le sottofederazioni e le sezioni.
- Esamina la ripartizione dei compiti tra le sezioni, sottofederazioni e professionisti del SEV e procede agli adattamenti necessari. La collaborazione viene intensificata.

**Congresso SEV 2007**  
Documento programmatico 4

## Casse pensioni

### Situazione di base

La tendenza al passaggio dal primato delle prestazioni al primato di contributi continua. Le casse pensioni Ascoop e FFS hanno ridefinito entrambe i loro piani di previdenza sulla base del pri-

mato dei contributi. La Publica farà altrettanto nel 2008. Questi cambiamenti comportano un aumento dei contributi ricorrenti (in parte compensato dall'eliminazione dei contributi di riscatto) e una diminuzione delle prestazioni in caso di pensionamento anticipato.

Le casse pensioni FFS e Ascoop sono tuttora confrontate con un disavanzo di copertura, che impedisce loro di versare una compensazione del rincaro ai pensionati.

### Rivendicazioni del SEV

#### a) Piano di previdenza per attivi

- Mantenere l'obiettivo di prestazioni di pensionamento pari al 60% del guadagno assicurato
- Rendere possibile il pensionamento totale o parziale dai 58 anni
- Prevedere una rendita ponte in caso di pensionamento anticipato
- Permettere un risparmio facoltativo tramite contributi aggiuntivi
- Garantire la retribuzione dell'avere di vecchiaia tramite il piano di previdenza
- Evitare ulteriori adeguamenti legislativi del tasso di conversione per le rendite

- Prevedere una partecipazione del datore di lavoro pari a circa 60% dei costi totali

#### b) Assicurati pensionati

- Adeguamento delle rendite al rincaro
- Riferimento all'indice nazionale dei prezzi al consumo
- Nessuna cassa dei pensionati FFS e Ascoop senza garanzia della Confederazione

#### c) Misure di risanamento

- Risanamento rapido e durevole delle casse pensioni FFS e Ascoop, ottenendo un con-

tributo dalla Confederazione, destinato soprattutto per i pensionati

- Nessuna riduzione delle rendite di cassa pensioni
- Costituzione di un'adeguata riserva di fluttuazione.

### AVS

- Il SEV sostiene l'iniziativa popolare dell'USS „per un'età di pensionamento flessibile“ che chiede il riconoscimento di una rendita AVS intera in caso di cessazione dell'attività lavorativa dai 62 anni in poi. La votazione avrà luogo nel 2008.

### Impressum

#### Editore

Sindacato del personale dei trasporti SEV  
Steinerstrasse 35, 3000 Berna 6  
www.sev-online.ch

#### Redazione

Peter Moor, responsabile per l'informazione

#### Foto

Alexander Egger (1, 2, 12, 14),  
Markus Fischer (1, 3, 9, 13),  
BLS (4), Archivio SEV (5, 8),  
André Neuhaus (6), Angelo Stroppini (6),  
Keystone (7, 10), Alberto Cherubini (8),  
ASM (11), TI-Press (15), Jean Jacques  
Magnin (16).

### Traduzione

Calogero Ferruccio Noto, Pietro Gianoli,  
Patrizia Pellandini, Angelo Stroppini

### Layout

Bubenberg Druck- und Verlags-AG, Berna

### Stampa

Solprint, Mittelland Zeitungsdruck AG,  
Subingen

Riproduzione autorizzata citando la fonte.  
Inviare p.f. copia di controllo a Berna.

© Sindacato del personale dei trasporti SEV

Berna, maggio 2009

