



Rapporto sociale

2003

2005

2007

2009

2011

2013

2015

2017

2019



Care colleghe,
cari colleghi,

questo rapporto sociale ripercorre i due ultimi anni: 2009 e 2010. Rileggendo i singoli capitoli, mi sono reso conto della mole di lavoro svolta e di quanto abbiamo ottenuto.

Siamo però molto critici verso noi stessi e abbiamo spesso la tendenza a voler vedere ed evidenziare i punti negativi. Questa retrospettiva permette tuttavia anche di mettere in luce i punti positivi e di poterli valutare.

La nostra unità ci ha permesso di ottenere tanto: abbiamo concluso nuovi contratti collettivi di lavoro, fornendo quindi a molte colleghe e a molti colleghi condizioni di lavoro stabili e affidabili. Ci siamo impegnati in favore della sicurezza del personale dei trasporti pubblici e ci siamo opposti con tutte le nostre forze ai tagli e ai ridimensionamenti delle conquiste dello stato sociale.

Evidentemente non è stato possibile evitare alcuni insuccessi. Ma ciò non ci impedirà di continuare a batterci in futuro con tutte le nostre forze per voi, i nostri membri.

Ringrazio quindi tutti e tutte coloro che in questi anni hanno lottato per il personale dei trasporti pubblici.

Giorgio Tuti, Presidente SEV

Impressum

Editore

SEV Sindacato del personale dei trasporti
Steinerstrasse 35
3006 Berna

Redazione

Peter Moor, responsabile per l'informazione SEV

Ideazione

Jörg Matter, SEV

Foto

Donato Caspari (12), Alexander Egger (2, 13, 16, 23, 24), Markus Fischer (17), Jörg Matter (3, 7, 8, 20, 22, 17), André Neuhaus (15), Henriette Schaffter (13), BLS (21), SEV (13,17), STI (5)

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 2011

Indice

CCL FFS	3
CCL ITC/Inventario dei CCL	5
Salari	7
Casse pensioni	8
Politica sociale e dei trasporti	9
SEV in movimento	11
Campi d'azione	12
Il piatto forte	14
Strutture SEV	16
SEV: ruoli e persone	17
Iscritti e reclutamento	18
Finanze	19
Congresso 2009: Documenti Programmatici	20

Confronto duro su un nuovo sistema salariale

Da una parte un nuovo sistema salariale, che secondo gli auspici delle FFS dovrebbe essere «adeguato al mercato», e d'altra parte il CCL attuale senza modifiche: su questo compromesso i sindacati e le FFS hanno potuto trovare un'intesa a fine 2010.

Protezione generale dal licenziamento prevista nel «contratto sociale», regole sul tempo di lavoro e partecipazione aziendale, periodo di validità di tre anni: sono i punti che il SEV e i partner della comunità negoziale hanno ottenuto come controprestazione all'introduzione del nuovo sistema salariale, voluto dalle FFS poiché si basa su un sistema di classificazione e valutazione già collaudato sul mercato del lavoro.

L'avvio delle trattative è stato preceduto da alcune scaramucce. Il SEV aveva proposto di prolungare il CCL 2007 di un anno. In base alla situazione generale venutasi a creare con la crisi finanziaria ed economica, alle ristrutturazioni presso Infrastruttura e Cargo e, non da ultimo, all'incertezza riguardo la Cassa pensione, il SEV riteneva che non vi fosse il contesto idoneo per una negoziazione complessiva di un nuovo CCL. Alla fine si è giunti al prolungamento di mezzo anno della validità del CCL esistente e all'accordo di rinnovarlo senza modifiche, ad eccezione del sistema salariale, limitando la trattativa su questo punto e sulla durata della validità del contratto.

Se le FFS non avessero dovuto contrattare il sistema salariale, ma lo avessero potuto semplicemente introdurre, si sarebbero certamente spinte molto più in là: i loro propositi iniziali prevedevano, tra l'altro, livelli di stipendio particolari –

e più bassi – per diversi settori e gruppi professionali, nell'ultima fase ancora per il personale di vendita e della pulizia. Il SEV si è opposto a queste richieste in base al principio «noi siamo la ferrovia», dimostrando che le FFS costituiscono, nel loro complesso, un sistema unico: dal manovrante all'informatico, dalla conduttrice del treno alla contabile. In una simile struttura può esservi solo un sistema salariale unitario. A questa logica le FFS non hanno potuto sottrarsi.

Il secondo obiettivo del SEV in queste trattative era di impedire la svalutazione di singole professioni e gruppi professionali. Obiettivo raggiunto grazie al sostegno degli affiliati e delle affiliate: solo in seguito ad una petizione forte di ben 8 300 firme e al picchetto permanente sul luogo delle trattative in occasione dell'ultima tornata negoziale, la base del SEV è riuscita a spuntare miglioramenti per i gruppi salariali più bassi. Senza questa pressione, non sarebbero stati possibili. Gli stipendi più bassi, in rapporto al vecchio sistema salariale, hanno potuto infine essere aumentati.

Il cuore del nuovo sistema salariale delle FFS è dato da una valutazione delle funzioni, che conduce alla classificazione in 15 livelli di esigenza, che sostituiscono i 29 livelli di funzione del vecchio sistema. Non ci sono diminuzioni di stipendio, ma per alcune professioni ci sono minori possibilità di sviluppo. Dall'altro lato tutti i collaboratori che in base allo stipendio attuale già si trovano al di sopra del valore massimo della nuova fascia salariale, otterranno comunque la metà dei futuri aumenti di salario reale.

Consegna delle 8 300 firme della petizione sul nuovo sistema salariale



Al SEV non è invece riuscito l'intento di separare l'evoluzione dello stipendio dalla valutazione del personale. Il nuovo sistema, che prevede premi unici per prestazioni valutate superiori alla media, sarà però più trasparente e flessibile dell'attuale.

Per i macchinisti ci sono nuovamente alcune regole speciali. La curva salariale della categoria si sviluppa al di fuori di quella del resto del personale. Anche la qualifica del personale con effetti sullo stipendio continua a non essere prevista. In precedenza, le associazioni dei macchinisti avevano disdetto l'accordo sulla cosiddetta Visione 2000, che avrebbe in sostanza dovuto regolare la carriera professionale, ma che non era stata applicata correttamente.

Il Consiglio federale aumenta la quota dei contratti sottoposti al Codice delle obbligazioni

Fino al 2010, le FFS avrebbero dovuto rispettare una quota del due percento dell'effettivo del personale impiegabile con un contratto sottoposto al Codice delle obbligazioni. Le FFS avevano superato tuttavia questo limite da tempo, un fatto ripetutamente criticato dal SEV. Le FFS avevano a loro volta richiesto un innalzamento di questa quota. Il Consiglio federale ha deciso di accogliere le richieste delle FFS, aumentando la quota al 5%. Nel contempo, ha però anche stabilito che i partner sociali debbano venire coinvolti nella definizione delle condizioni d'impiego secondo il CO. Ciò comporta però soltanto una partecipazione, non certo una regolamentazione di natura contrattuale.

Una linea guida per regolare i rapporti reciproci

Come effetto postumo dello sciopero di Bellinzona, le FFS hanno proposto di fissare in comune il modo di procedere in caso di riorganizzazioni aziendali. Questa cosiddetta linea guida impegna le FFS a informare tempestivamente i partner so-

ciali in caso di pianificazione di riorganizzazioni. L'applicazione può avvenire solo con l'assenso dei sindacati. In caso contrario, questi possono pretendere una cosiddetta consultazione, durante la quale la riorganizzazione viene sospesa. I sindacati possono richiedere chiarimenti e presentare proposte. In seguito si dovrebbe arrivare a un punto d'accordo, altrimenti è previsto un allargamento a livello direttivo.

Le esperienze fatte con la linea guida sono discordanti. Tra gli esempi positivi è da annoverare la grande riorganizzazione dell'Infrastruttura. Di segno opposto l'esperienza vissuta dal SEV in altre divisioni, dove il sindacato ha avuto l'impressione che la linea guida venisse usata come copertura per aggirare l'opposizione del sindacato.

Valorizzare i pensionati

Dal 2009 vige un accordo anche tra le FFS e i pensionati. I pesanti peggioramenti nell'ambito della FVP avevano condotto ad un evidente malumore tra i pensionati. Attraverso contatti regolari tra la sottofederazione dei pensionati e la direzione del personale delle FFS, questi argomenti dovranno ora essere affrontati sollecitamente. I primi successi si sono registrati proprio nell'ambito delle agevolazioni di trasporto; l'organizzazione di avvenimenti dedicati ai pensionati e il recapito gratuito del giornale delle FFS sono stati anch'essi accolti con favore dai pensionati.



Commissione CCL

La lista dei CCL si allunga

Alla fine del 2010, erano 63 i Contratti Collettivi di Lavoro elencati nella lista del SEV. Oltre alla conclusione di nuovi contratti, sono state portate a termine delle revisioni, per quanto la situazione finanziaria non abbia favorito i miglioramenti.

Nel Canton Vaud si è già proceduto al primo rinnovo del contratto quadro cantonale, che sarebbe giunto a scadenza essendo stato stipulato per appena 4 anni. Nel nuovo contratto il SEV ha potuto ancorare un importante postulato sindacale, ovvero un miglioramento della protezione dal licenziamento per i rappresentanti del personale in carica.

Contratto aziendale MOB

Sulla base del nuovo contratto quadro cantonale è stato successivamente possibile stipulare anche un Contratto aziendale con la GoldenPass MOB. Dopo il primo contratto quadro, questa impresa era uscita dall'associazione dei datori di lavoro non volendo sottostare alle disposizioni in materia di salari minimi. Questa volta si è riusciti a trovare un accordo che rispetta i dettami del contratto quadro.

Nuovo CCL BLS

Ha dovuto essere rinnovato anche il CCL della BLS. Con 2 800 dipendenti, la BLS è la seconda più grande impresa ferroviaria Svizzera. Non ci sono stati cambiamenti sostanziali. Una serie di chiarimenti hanno riguardato soprattutto la regolamentazione dei luoghi di servizio. Il contratto sarà in vigore fino al termine del 2012, con la novità che tra i partner contrattuali è entrato anche il VSLF, che aveva partecipato alle trattative per il primo CCL della BLS, senza però poi decidersi a sottoscriverlo. Questa volta è successo il contrario: dopo la conclusione del nuovo CCL, il VSLF ha postulato il rientro nella comunità delle trattative, cosa che è stata accettata dagli altri partner contrattuali (SEV, Transfair, AQTP).

Contratto quadro per le imprese appaltatrici a Ginevra

Una novità di rilievo è stata la conclusione di un contratto quadro con l'Azienda dei trasporti di Ginevra TPG: questa continua a restare sempre regolamentata per legge, ma ha sottoscritto per il lavoro con le imprese subappaltanti un contratto quadro che stabilisce uno standard minimo delle condizioni di lavoro.

Svizzera orientale: Bus e Navigazione hanno ora un CCL

Per il territorio della Comunità tariffaria Ostwind (cantoni SG, TG, AR, AI) vige dal 2010 un Contratto collettivo quadro per le imprese del trasporto Bus. Esso rappresenta una estensione del CCL quadro finora limitato al Canton San Gallo.

Dopo lunghe resistenze sono stati stipulati anche nella Svizzera orientale nuovi importanti CCL: con il gruppo della Rheintalbus è stato sottoscritto un contratto; un passo importante



soprattutto perché questa impresa si è fortemente espansa diventando – di fatto – una impresa mantello di diverse aziende di trasporto urbano e regionale.

Anche con la Compagnia di navigazione Untersee und Rhein si è arrivati alla stipulazione del CCL, dopo trattative iniziate già da alcuni anni e poi interrotte. Parallelamente alla conclusione del contratto, è stato raggiunto un accordo con l'impresa per il risanamento della Cassa pensione, con soddisfazione da entrambe le parti.

Miglioramenti per Swiss

Il CCL della Swiss risale agli anni della crisi. Con le trattative sullo sviluppo del contratto, è stato ora possibile raggiungere miglioramenti sostanziali, come quelli inerenti la ripresa del lavoro dopo la maternità, l'introduzione di un congedo parentale per i padri, la piena presa a carico della rendita ponte a partire dal pensionamento ordinario all'età di 63 anni e il sostegno al perfezionamento professionale.

Ritirata del CdA della Regionalbus Lenzburg

La vicenda delle autolinee regionali di Lenzburg è un esempio di come non sempre tutto proceda come auspicato: direzione, personale e SEV erano d'accordo sulla necessità di stipulare un contratto aziendale. Le trattative si erano svolte con successo e tutto era pronto per la firma. Sennonché il Consiglio di amministrazione dell'azienda ha preso la decisione di non volere alcun contratto aziendale. Sono in corso colloqui per fare in modo che si possa comunque arrivare a una soluzione ...

Inventario dei CCL

Il SEV ha contrattato dei CCL con le seguenti imprese e organizzazioni:

Ferrovia

- Appenzeller Bahnen AG
- AlpTransit Gotthard AG
- asm-Bahn; aare seeland mobil ag
- cj Chemin de fer du Jura
- FLP Ferrovie Lugano-Ponte Tresa
- LEB Compagnie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
- MGB Matterhorn Gotthard Bahn
- MOB La Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois
- NStCM/TPN Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez/Transports publics de la Région Yvernoise
- OC SA Chemin de fer Orbe-Chavornay SA
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn
- RegionAlps AG
- RhB Ferrovia retica
- FFS-Cargo
- FFS
- SOB Schweizerische Südostbahn
- Turbo AG
- TILO AG
- TRAVYS SA
- VMCV Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve
- zb-Bahn Zentralbahn AG
- CCL quadro scartamento normale

Bus

- AAGS Autobus AG Schwyz
- AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden
- asm-Bus; aare-seeland mobil ag
- Autolinee Bleniesi SA
- AMSA Autolinea Mendrisiense SA
- BDWM Transport AG
- RBS Autobus Regionalverkehr Bern-Solothurn
- STI Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken
- TL Transports publics de la région lausannoise SA
- TPC Transports publics du Chablais SA
- TPL Lugano Trasporti pubblici luganesi SA

- KBU Vereinigung konzessionierter bernischer Busunternehmen

Miste

- AAR bus+bahn, Busbetrieb Aarau
- BLT Baselland Transport AG
- BLS AG
- FART/NLM Ferrovie Autolinee regionali ticinesi
- MBC Les Transports de la région Morges/Bière/Cossonay
- TPF Transports publics fribourgeois
- ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG
- CCL-quadro Cantone NE
- CCL-quadro per le aziende Bus nei Cantoni SG, TG, AI e AR
- CCL-quadro Cantone VD
- CCL-quadro GEST Group des Entreprises sous-traitantes des TPG

Navigazione

- CGN Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
- SMGN Société des Mouettes genevoises de navigation
- SNL Società Navigazione del Lago di Lugano
- URh Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein

Impianti di risalita

- funic Seilbahnen Biel-Leubringen/Biel-Magglingen
- Funicolare Locarno-Madonna del Sasso

Aviazione

- LASA Lugano Airport SA
- LTSW Lufthansa Technik Switzerland GmbH
- Swiss

Diversi

- Cassa malati atupri
- elvetino
- FFS Historic
- login formazione professionale
- Cassa pensioni FFS
- RGsA RailGourmino swissAlps AG
- Securitrans



Tempi duri per aumenti generalizzati

Le trattative salariali 2009 e 2010 sono state condizionate dalle conseguenze della crisi economica. Le aziende si sono lamentate delle condizioni difficili e il rincaro è stato più basso che mai.

Si constata un'importante tendenza che coinvolge tutte le aziende, contraria ad aumenti generalizzati di stipendio e in favore di adeguamenti individuali. Non è pertanto stato possibile ottenere dalle FFS una quota a favore di aumenti generalizzati. Persino la somma ottenuta dall'azienda per gli aumenti individuali da sistema è stata inferiore alle aspettative dei sindacati e si è rivelata nettamente insufficiente per riconoscere integralmente gli aumenti previsti dal sistema salariale.

Nel 2009, la comunità di trattative si è rivolta al tribunale arbitrale, dato che l'ultima offerta delle FFS prevedeva unicamente uno 0,4% della massa salariale per gli aumenti da sistema e un premio unico di 200 franchi per persona. Nemmeno dal tribunale arbitrale è stato possibile ottenere un aumento generalizzato, ma i sindacati sono almeno riusciti a spuntare un aumento dello 0,5% per il sistema salariale e un aumento del premio unico a 650 franchi per persona. Questo risultato non ha però soddisfatto la richiesta del SEV di evitare una perdita di potere d'acquisto al personale. Collaboratrici e collaboratori hanno così subito una perdita reale di salario a causa dei contributi di risanamento della cassa pensioni.

Nel 2010, le trattative salariali si sono svolte all'ombra di quelle per il sistema salariale. Una volta ancora, non vi sono state possibilità di ottenere un aumento generalizzato e le FFS non hanno messo a disposizione la somma necessaria per versare gli aumenti integrali previsti dal sistema prima della sua modifica. Vi è stato il pagamento di un altro premio unico, di 550 franchi.

Anche le misure salariali 2009 della BLS sono state decise dal tribunale arbitrale. Esse hanno quasi soddisfatto le richieste del SEV, che contemplavano una compensazione integrale del rincaro del 2,9%, con un 1,4% di aumenti generalizzati e l'1,3% per gli aumenti individuali da sistema.

Le questioni salariali hanno richiesto l'intervento del tribunale arbitrale anche presso le RhB, per dirimere una vertenza sull'applicazione del sistema salariale, che aveva portato, oltre ad un aumento generalizzato dell'1,5% a inizio 2009, ulteriori miglioramenti, sulla cui applicazione le parti si sono però trovate in conflitto. Il tribunale arbitrale ha accolto gran parte delle posizioni del SEV e ciò ha permesso di conseguire ulteriori aumenti dell'ordine dell'1,5%.

I risultati delle trattative salariali condotte dal SEV nel 2009 e nel 2010 sono stati molto diversi tra loro. Oltre alla crisi economica, esse sono state condizionate da due fattori: molte aziende hanno infatti dovuto applicare la sentenza «Orange» e riconoscere il diritto alle indennità di lavoro festivo e notturno durante le vacanze. Un peso ancora maggiore ha poi avuto la necessità di risanare la propria cassa pensioni. Quasi tutte le



aziende affiliate alla Ascoop hanno infatti dovuto sborsare importi ingenti per il passaggio a Symova o ad un'altra cassa pensioni e ciò ha in parte compromesso il margine per le trattative salariali.

Con alcune nette eccezioni nei due sensi, le trattative salariali 2009 si sono chiuse con risultati tra l'1,5 e il 2% e quelle 2010 tra l'1 e l'1,5%.

Ha destato particolare scalpore la decisione delle FFS del 2009 di impiegare persone alla fine dell'apprendistato con uno stipendio fisso di 49 000 franchi, indipendentemente dalla classificazione del posto. Le FFS hanno difeso questa decisione sostenendo di voler in questo modo proporre un impiego agli interessati, mentre per la gioventù SEV si trattava di un'infrazione al CCL.

Il nuovo CCL FFS prevede ancora una regola speciale per chi viene assunto direttamente dall'apprendistato, con uno stipendio di 52 000 franchi, fissando tuttavia il vincolo che al massimo dopo due valutazioni del personale, ossia dopo 27 mesi, deve essere garantito l'inserimento corretto nel sistema salariale.

Un po' di chiarezza, ma nulla più

Le cause sono diverse, il risultato paragonabile: le due più importanti casse pensioni dei trasporti pubblici, quella delle FFS e Ascoop, si sono trovate fortemente scoperte. Al personale, alle aziende, ma pure agli enti pubblici, si chiede ora di ricostruire una solida base.

La crisi finanziaria dell'autunno 2008 ha contribuito notevolmente a peggiorare la situazione delle casse pensioni. Per l'Ascoop era stato messo a punto un percorso di risanamento che, se non fosse arrivata la crisi, avrebbe permesso di riequilibrare la situazione finanziaria. Ma l'obiettivo si è ben presto rivelato irraggiungibile e per alcune imprese poteva persino metterne in pericolo la sopravvivenza. Di fronte a questa situazione, dieci aziende importanti per l'Ascoop hanno deciso la fondazione di una nuova istituzione collettiva, allo scopo di proseguire il risanamento in modo autonomo.

Alla fine, una cospicua maggioranza delle aziende aderenti originariamente ad Ascoop ha deciso di seguire la stessa via aderendo a Symova. Alcune si sono invece associate ad altre casse; nel canton Vaud, per esempio, lo Stato ha dato una mano per la costituzione di una propria fondazione. A metà 2010 è stata costituita Symova e a fine 2010 Ascoop è stata liquidata, dopo che l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali aveva dato via libera per una soluzione che ha praticamente permesso di evitare perdite agli assicurati. Soltanto tre pensionati, titolari di rendite elevate, hanno subito una decurtazione.

Anche se grazie a queste soluzioni è stato possibile evitare il peggio, ossia il fallimento di una cassa o di un'azienda, il prezzo da pagare è comunque elevato. Quasi tutti i dipendenti dei trasporti pubblici versano, infatti, contributi di risanamento alla loro cassa, di regola tra l'1 - 1,5%; le aziende fanno altrettanto. In alcuni casi, i cantoni proprietari di imprese di trasporto hanno dato il loro contributo al risanamento, con indennità aumentate. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, l'onere totale pesa sulle spalle del personale e delle aziende.

Per le FFS la lunga attesa della decisione del

Consiglio federale, è terminata nella primavera 2010. Un primo tentativo di risanamento era andato a vuoto nel 2006, poiché l'allora consigliere federale Christoph Blocher escludeva la partecipazione della Confederazione. Da quel momento si è cominciato a negoziare, calcolare, fare tattica, promuovere un lavoro di lobbying. E, soprattutto, è cominciata l'attesa. Nell'estate del 2009, il Consiglio federale ha comunicato che avrebbe proposto al Parlamento un contributo per la CP FFS di 1 miliardo e 148 milioni (ma niente per l'Ascoop). Era comunque sempre il doppio di quanto il Governo proponeva un anno prima, quale variante preferita, pur essendo soltanto un terzo di quanto sarebbe stato necessario al risanamento della cassa, secondo i calcoli della stessa, comprendendo anche le riserve di fluttuazione.

Il SEV ha perciò dato avvio alla sua campagna «Stop al saccheggio della cassa pensione» e nel mese di settembre dello stesso anno ha organizzato una grande manifestazione a Berna: oltre 7 mila partecipanti, nonostante una pioggia battente, hanno fatto sapere di non essere disposti a fare da capro espiatorio. E in occasione del Natale 2009, i membri SEV hanno inviato a tutti i parlamentari federali degli auguri molto speciali: delle cartoline in cui si attirava la loro attenzione sul problema della cassa pensione, chiedendo un atteggiamento solidale.

Il Consiglio federale non si è lasciato convincere e nella sua proposta alle Camere federali ha confermato l'ammontare del suo contributo. In considerazione dell'enorme fabbisogno supplementare venuto alla luce per l'infrastruttura ferroviaria, non c'era da aspettarsi che il Parlamento dimostrasse disponibilità a dare ancora più soldi alla cassa pensione. Nel dicembre 2010 il Consiglio degli Stati si è allineato alla proposta del Governo e il 7 marzo 2011 il Consiglio Nazionale ha fatto altrettanto.

Il personale ha dovuto ingoiare altri rospi, come l'aumento del contributo di risanamento e l'innalzamento dell'età di pensionamento a 65 anni; rospi resi un po' meno indigesti da una leggera riduzione dei contributi ordinari alla cassa.



Membri SEV esprimono il loro malcontento per il «buco della cassa pensione» sulla Piazza federale.

Ancora smantellamento sociale

I due anni trascorsi sono stati caratterizzati dalla crisi economica e da diversi tentativi di smantellare le prestazioni sociali. Secondo il principio «afferrate l'opportunità più conveniente», i rappresentanti dei partiti borghesi hanno portato avanti lo smantellamento sociale. Secondo loro, a causa della crisi, la Svizzera non può più permettersi le attuali prestazioni sociali. Eppure, quando si è trattato di venire in soccorso delle banche con 68 000 000 000 di franchi, non si è battuto ciglio.

Il SEV ha lottato, insieme all'USS e altre organizzazioni, contro lo smantellamento sociale. Un bell'esempio è stata la manifestazione del 19 settembre 2009, al motto «combattere la crisi – assicurare lavoro, salario e rendite». Circa 7 000 membri del SEV hanno preso parte alla manifestazione e poco prima, sulla Schützenmatte, hanno gridato «Stopp! Halte! Basta!» al saccheggio della Cassa pensione FFS.

Referendum contro il furto delle rendite

La crisi finanziaria si è fatta sentire anche sulle casse pensioni: nel 2009, circa la metà denunciava una sottocopertura. L'Ufficio federale delle assicurazioni sociali e l'Associazione degli assicuratori avevano chiesto l'abbassamento del tasso di conversione dei capitali al risparmio, quale misura di risanamento. I sindacati hanno risposto con il referendum: un successo immenso con circa 205 000 firme consegnate alla cancelleria federale. E il successo si è ripetuto il 7 marzo, quando in occasione della votazione federale il 73% dei votanti ha mandato all'aria i piani dei saccheggiatori delle rendite con un secco no nelle urne.

Revisione dell'AVS

Venti di smantellamento anche sull'11esima revisione dell'AVS, che già nel 2004 era stata bocciata dal popolo. Cinque anni dopo i sindacati hanno nuovamente lanciato l'allarme per la sua nuova versione e si sono schierati contro il nuovo tentativo di demolizione del primo pilastro delle

assicurazioni sociali, che avrebbe penalizzato soprattutto le donne. Anche in questo caso la nostra azione ha avuto l'effetto sperato e durante la ses-



sione autunnale del 2010 il Nazionale ha definitivamente affossato l'11esima revisione.

«Vogliamo una bella vita!»

Per la terza edizione della «Marcia mondiale delle donne», il 13 marzo 2010 a Berna oltre ottomila donne hanno manifestato per l'uguaglianza fra i sessi. Al motto di «Vogliamo una bella vita!» anche le donne del SEV hanno rivendicato il diritto di potersi muovere libere e sicure in casa e all'aperto, hanno rivendicato un salario uguale per un lavoro uguale, pari opportunità nel lavoro, nella politica e nelle istituzioni. Quindici anni dopo l'entrata in vigore della Legge federale sulla parità tra i sessi, la Svizzera è ancora ben lungi dall'assicurare le stesse opportunità a donne e uomini.

Politica dei trasporti

Premio all'innovazione

Il premio all'innovazione nel campo del trasporto pubblico è stato sospeso dall'ATA, poiché secondo l'associazione ci sono già sufficienti premi e riconoscimenti nel campo dei trasporti. Non si sa se e quando verrà reintrodotta.

Iniziativa delle Alpi da 20 anni

Il 9 maggio 2009, l'Iniziativa delle Alpi ha festeggiato 20 anni di attività. È stato pure commemorato il successo della votazione popolare del 1994 che prevedeva di inserire nella Costituzione federale l'articolo per la protezione delle Alpi. Ma prima della sua reale applicazione transiteranno ancora molti autocarri sull'autostrada del San

Gottardo. L'obiettivo dei 650 000 camion dovrebbe essere raggiunto, stando a recenti calcoli, non prima del 2019.

Mostri della strada

Le Camere federali hanno approvato una mozione della commissione trasporti degli Stati, tendente a introdurre nella legge la lunghezza massima di m 18.75 per i veicoli a motore. Questo chiude, almeno per il momento, la discussione attorno ai «Gigaliner». Occorre comunque tenere gli occhi aperti sull'Europa: il ministro tedesco dei trasporti, ad esempio, fa pressione sull'UE affinché si faccia una prova di 5 anni con questi mostri.

Liberalizzazione ferroviaria – La Svizzera è un modello

Riforma 2 delle ferrovie

Il primo pacchetto, ossia la revisione delle ordinanze sui trasporti pubblici, è in vigore dal 1. gennaio 2010. A metà 2010, il Parlamento ha approvato la Legge federale sugli organismi di sicurezza nel trasporto pubblico. In novembre si è svolta la consultazione riguardo l'ordinanza sugli organismi di sicurezza. Ci sono divergenze in particolare sull'opportunità di armare la polizia dei trasporti e sull'accesso a RIPOL (il sistema di ricerca informatizzato della polizia).

Il secondo pacchetto è stato suddiviso in due parti. Il Consiglio federale vuole fissare chiare regole per la concorrenza nel traffico regionale e adeguare la rete ferroviaria svizzera alle norme tecniche unificate europee. Questi testi dovrebbero essere sottoposti entro breve al Parlamento. Si stanno approfondendo diversi modelli per la messa a punto dell'accesso alla rete senza discriminazioni. Ci si attende un primo rapporto di esperti nel primo trimestre del 2012.

In sede di consultazione, il SEV si è chiaramente detto contrario all'obbligo di messa a concorso delle prestazioni nel trasporto pubblico, procedura rivelatasi costosa e inefficace. L'utilità per l'utenza è minima, mentre verrebbero spalancate le porte al dumping sociale.

Il terzo pacchetto, che comporta la garanzia del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria a media e lunga scadenza, dovrebbe essere messo in consultazione nel 2011.

Liberalizzazione della ferrovia secondo l'UE

La Commissione europea esercita una crescente pressione in favore della liberalizzazione del tra-

sporto ferroviario. La Commissione ha fatto appello alla Corte europea contro tredici paesi che non hanno ancora applicato completamente le misure previste dal pacchetto ferroviario del 2003.

È ancora troppo presto per dire quali saranno i contenuti della futura liberalizzazione, perché in seno all'UE il dibattito è ancora in corso. Nel settembre del 2010, il commissario ai trasporti dell'UE Siim Kallas ha pubblicato lo stato attuale del pacchetto, che comprende l'esigenza di garantire a tutti gli attori l'accesso alle infrastrutture, come terminali e impianti di manutenzione. Le condizioni di utilizzo di tutte le reti ferroviarie dovranno essere pubblicate annualmente. Le aziende che intendono mettersi sul mercato potranno così informarsi sulle infrastrutture a disposizione. Su questo punto i ministri europei dei trasporti hanno tuttavia espresso un certo scetticismo.

In questo contesto il nostro Paese si dimostra un modello per l'Europa: secondo uno studio dell'Università Humboldt di Berlino (prof. Christian Kirchner), la Svizzera, insieme ad altri sette paesi, fa parte del gruppo di testa nell'apertura al mercato. Una volta di più, la Svizzera si dimostra diligente nei confronti dell'Europa, più di quanto non sia necessario.

È pensabile che questa evoluzione comporti grandi sfide per il SEV. Si dovrà vegliare attentamente, affinché non si verifichino fenomeni di dumping salariale e peggioramento della sicurezza sui binari.

Entusiasmo sotto il Gottardo

Il 15 ottobre 2010 lo sguardo del mondo intero era rivolto alla Svizzera: l'ultimo diaframma della prima delle due gallerie di base del San Gottardo è stato abbattuto in pompa magna. Con i suoi 57 km è la galleria più lunga al mondo. Negli ultimi anni i lavori per il traforo del secolo sono proseguiti più rapidamente del previsto; la messa in esercizio della galleria potrebbe così avvenire già con il cambiamento d'orario del mese di dicembre 2016.

Iniziative e petizioni

Il SEV, con ATA, PS e Verdi ha lanciato l'iniziativa «Per i trasporti pubblici», che mira ad una ripartizione dei dazi sui carburanti più favorevole ai trasporti pubblici, in modo da garantire loro annualmente 800 milioni in più rispetto a oggi. Le



SV Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra
unterschreiben. aufgleisen. einsteigen.

140 mila firme raccolte sono state consegnate alla cancelleria federale nel mese di settembre del 2010.

Con il suo sostegno all'iniziativa socialista detta «Clean-tech», il SEV si impegna a favore di una produzione e di un consumo di energia ragionevoli. Posti di lavoro innovativi e qualificati rafforzano la piazza industriale svizzera, anche nel campo del trasporto pubblico. La scadenza per la consegna di questa iniziativa è il 16 settem-

bre 2011. Fino a metà gennaio erano state raccolte 85'000 firme.

E' pienamente riuscita l'iniziativa dei giovani socialisti «1:12 – per salari equi», che ha raccolto 125 000 firme e che presto verrà depositata. Essa chiede che in seno a un'azienda nessuno stipendio mensile possa essere superiore al salario annuo minimo.

L'iniziativa sulla protezione del clima, consegnata il 29 febbraio 2008, continua ad essere ignorata dal Parlamento: la data della votazione non è ancora stata fissata e ora si parla della primavera 2012.

Petizione

La petizione contro lo smantellamento di linee di trasporto regionali è stata consegnata, sostenuta da 34 000 firme. Ha avuto successo: il Consiglio federale ha informato i cantoni all'inizio di novembre 2010 che avrebbe rinunciato alle misure di risparmio nel traffico regionale.

Tutto nuovo: presidente, nome e organizzazione

La primavera porta una ventata di aria nuova: così è stato nel 2009 al SEV. Il Congresso doveva decidere gli assi portanti per il futuro del SEV come sindacato autonomo, nel solco già tracciato due anni prima.

No alla fusione, sì alla ristrutturazione: questa la precisa indicazione attribuita alla direzione del SEV dal Congresso del 2007. Due anni dopo si è trattato di dare concretamente seguito a tali indicazioni. Il Congresso del 2009 ha proceduto sulla via tracciata modificando gli statuti nei punti essenziali. Con l'inizio del 2010 una Commissione direttiva di quattro persone - composta dal presidente Giorgio Tuti, dall'amministratore Ruedi Hediger e dai vicepresidenti Manuel Avalone e Barbara Spalinger - ha assunto la guida del sindacato. Le stesse persone avevano gestito gli affari correnti del SEV sotto il cappello informale di «presidenza», ma senza una legittimazione statutaria. La preesistente Commissione direttiva, composta dalla presidenza e dai presidenti centrali delle sottofederazioni, e il Comitato federativo di 34 componenti, sono confluiti nel nuovo Comitato SEV di 21 persone. Nel Comitato ogni sottofederazione è rappresentata dal suo presidente e da un secondo delegato e le commissioni del SEV da una persona ciascuna. Il diritto di voto è ponderato: le sottofederazioni più grandi hanno più voti delle più piccole e delle commissioni. Il Comitato è preposto alla guida strategica del SEV; un compito che, in base ad una propria valutazione, è riuscito a svolgere sempre durante l'anno.

In futuro sarà il Congresso a eleggere la direzione del Comitato; a causa della situazione di transizione, ciò avverrà per la prima volta nel 2011. Nella sua prima seduta il Comitato ha perciò eletto Rinaldo Zobe, presidente centrale della LPV, alla presidenza, e Elisabeth Jacchini-Mühlemann, presidente centrale della SBV, alla vicepresidenza.

Da federazione a sindacato

Se il SEV già dall'ultimo cambiamento di nome negli anni Novanta, in francese e in italiano è stato definito «sindacato», in lingua tedesca continuava ad essere chiamato «federazione», coerentemente con l'acronimo SEV. Ma dopo che alcune banche (come per esempio l'UBS) e alcune ferrovie (come la BLS) hanno mantenuto la propria sigla originaria senza che essa corrispondesse più al nuovo nome, anche il SEV ha optato per questa soluzione. Così ora il SEV anche in tedesco si chiama «sindacato», un nome che ovviamente corrisponde anche ad una dichiarazione di intenti. Il dilemma tra lotta e compromesso continua ad essere un gioco di equilibrio, ma la disponibilità alla lotta è comunque aumentata in modo significativo.

Festeggiamenti sotto tono per il novantesimo

Il novantesimo anniversario si festeggia unicamente se non si crede di poter vivere il centesimo: in base a questa visione il SEV ha deciso di

commemorare il novantesimo anniversario della sua esistenza unicamente con un'azione sindacale. Il 30 novembre 2009, ovvero in occasione del giorno esatto della fondazione, davanti a Palazzo federale il SEV ha reso pubblico il «buco della Cassa pensione». Lo ha fatto con una azione che, sotto una tormenta di neve, ha simbolicamente denunciato il grave deficit nel grado di copertura della Casse pensione FFS e della Ascoop. La manifestazione è stata accompagnata da un appello ai parlamentari che lo stesso giorno si riunivano per esprimersi sul contributo di risanamento.

Le sottofederazioni sono nettamente più vecchie del SEV, nato dall'unione delle associazioni di settore. Nel giugno del 2010, per esempio, la ZPV ha festeggiato il ragguardevole traguardo del 125esimo di fondazione.

Un nuovo sito internet

Il SEV ha rinnovato la propria presenza su Internet in occasione del Congresso del 2009. Al me-



desimo indirizzo www.sev-online.ch, i contenuti vengono presentati in modo nuovo, l'offerta di informazioni e di servizi viene inoltre continuamente ampliata. La nuova impostazione grafica del sito SEV serve anche a conferire maggiore visibilità alle sottofederazioni, sottolineando l'immagine unitaria del sindacato.

Sottofederazioni in movimento

La VPT che, per la varietà dei suoi settori di organizzazione, viene spesso definita «il piccolo SEV», si è riorganizzata e orientata ad una struttura per settori. Tutti i settori hanno potuto costituirsi in occasione delle rispettive assemblee avvenute nel 2010. Ogni settore ha una presidenza che rappresenta le rispettive esigenze in seno al Comitato centrale VPT.

Le sottofederazioni SBV e VPV hanno avviato, con successo, un prudente avvicinamento, progressivamente indirizzato verso una fusione.

Le sezioni sono confrontate con una cronica mancanza di forze. E' infatti sempre più difficile trovare funzionari che si mettono a disposizione in un comitato; si tratta infatti di una funzione che richiede tempo e impegno. Per questa ragione, in quasi tutte le sottofederazioni si realizzano fusioni tra le sezioni. Alla fine dell'anno il SEV contava ancora 180 sezioni. Tuttavia se ne è ag-

Fusione in Svizzera

Dopo il fallimento della fusione con il SEV, il Sindacato della comunicazione ha cercato altri partner, avviando delle trattative preliminari con Comedia e con la VPOD. Nel mese di dicembre 2010 la fusione tra Sindacato della comunicazione e Comedia ha dato vita a Syndicom.

Fusione in Germania

I due sindacati tedeschi alleati del SEV, Transnet e GDBA, hanno fatto confluire le loro forze in un unico soggetto: la Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG.

giunta una: dopo che le FFS hanno nuovamente separato la polizia dei trasporti da Securitrans, è stata costituita una sezione propria per il personale di polizia.

Commissioni attive

Nel settembre 2010 si è svolta a Soletta la prima manifestazione in comune delle commissioni (giovani, donne e migranti). Durante la giornata si sono tenuti diversi work shop dedicati a temi sindacali, politici e personali e che in parte hanno avuto un'alta partecipazione. La serata si è svolta nel segno della convivialità. Si sono esibiti diversi gruppi musicali e qualcuno ne ha approfittato per ballare. Ma non si può nascondere che la partecipazione al programma serale sia rimasta al di sotto delle aspettative.

Contatti internazionali

Il trasporto pubblico in Svizzera è indubbiamente sempre più condizionato dall'Unione europea. La rete dei contatti internazionali del SEV acquisisce

pertanto maggiore importanza. Gli esponenti del sindacato sono sempre più impegnati nei gremi dell'ETF, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, di cui il SEV è membro. Il presidente Giorgio Tuti è stato eletto nel comitato esecutivo dell'ETF; il SEV partecipa inoltre regolarmente anche agli incontri dei settori ferrovia e trasporto locale. Una volta all'anno si riuniscono i vertici dei sindacati del trasporto ferroviario dell'area germanofona (Transnet e GDBA dalla Germania, Vida dall'Austria, FNCTTFEL dal Lussemburgo e il SEV). Nel 2009 l'organizzazione del vertice è spettato alla Svizzera; a Basilea si è in particolare discusso sulle questioni della sicurezza ferroviaria. Il vertice ha inoltre reso pubblico l'appello comune «Stop ai Gigaliner!» contro l'autorizzazione alla circolazione degli autocarri ultralunghi. La riunione 2010 a Lussemburgo è stata caratterizzata dai primi echi della nuova direttiva europea sul pacchetto ferroviario, per cui sono state discusse attività contro lo smantellamento sociale e la liberalizzazione del traffico ferroviario.

Dal lago Bodanico a Ginevra, via Roma: il SEV è ovunque!

Il SEV non si occupa solo dei grandi problemi delle FFS; è sempre presente, quando i suoi membri ne hanno bisogno. Un veduta dall'alto sui molteplici campi d'azione.

Lago Bodanico

C'era una volta la Società di navigazione sul lago Bodanico, che apparteneva alle FFS. Da sempre ha rappresentato un problema per la casa madre ed è rimasta un problema anche dopo essere stata venduta. Nell'aprile del 2009 ecco una nuova gestione, con il chiaro compito di realizzare una radicale ristrutturazione. Licenziamenti, taglio delle retribuzioni, orari di lavoro più lunghi e chiusura delle porte al sindacato: questa la ricetta.



Il personale della navigazione sul lago Bodanico protesta contro i piani di smantellamento

Ma il personale non ha chinato il capo e con una manifestazione davanti al palazzo del governo turgoviese, ha preteso dalla classe politica una chiara assunzione di responsabilità. Non è poi che le cose siano andate molto meglio, ma è comunque stato possibile concludere accordi che rendono possibile un corretto svolgimento del lavoro. Il pericolo della chiusura del cantiere navale sembra

scongiurato, dato che i proprietari parlano di investimenti e di sviluppo.

Stop alle aggressioni

Il 2009 è iniziato con una buona notizia: le FFS hanno comunicato che i treni a lunga percorrenza sarebbero nuovamente stati scortati da due agenti. Ciononostante, il problema delle aggressioni nei confronti del personale (e dei viaggiatori) rimane aperto. Il SEV ha collaborato con l'Ufficio federale dei trasporti e con l'Unione delle imprese di trasporto pubblico nel lancio di una campagna di prevenzione. In un sempre maggior numero di treni si vedono gli adesivi con una chiara informazione: le aggressioni contro il personale sono penalmente perseguibili d'ufficio. Numerose imprese hanno accolto positivamente questa azione, ma constatano che ancora in molti casi sia gli agenti di polizia, sia il pubblico ministero pretendono che venga sporta denuncia, anziché agire di propria iniziativa quando si accerta un'aggressione.

10 anni della Carta

All'origine della battaglia per maggior sicurezza c'è un documento: la «Carta per il miglioramento della sicurezza nel traffico pubblico». Questa dichiarazione di principio è stata lanciata da conducenti di autobus. Il movimento è stato allora denominato «Groupe autonome des transports urbains» (Gatu) e nei suoi dieci anni di esistenza si è sempre più avvicinato al nostro sindacato e nel frattempo vi si è integrato. Il «Gatu» è diventato una componente del settore bus della VPT. Sessanta aziende, il cui personale è affiliato al SEV o alla VPOD, hanno nel frattempo sottoscritto la Carta.



Dal 1. marzo 2009 non ci sono più i sottocapi sui marciapiedi della stazione di Berna. I treni vengono licenziati dal personale del treno.

La salute dei conducenti d'autobus

Secondo un'indagine condotta inizialmente in Romandia dal settore bus/Gatu della VPT, i e le conducenti di autobus lamentano disturbi della salute sul posto di lavoro. Lo stress causato dal crescente traffico stradale, gli orari sempre più compressi, posti di guida inadatti e l'aggressività dei viaggiatori appesantiscono notevolmente il lavoro. Le imprese fanno ben poco per modificare questa situazione. Il personale deve persino farsi avanti per ottenere l'istallazione di servizi igienici ai capolinea. Nel frattempo, l'indagine è stata estesa a tutta la Svizzera e i risultati saranno pubblicati nel corso dell'anno.

Coira: SEV, no grazie ...

La Stadtbuss di Coira, cui appartiene anche la Engadinbus, probabilmente non è un esempio in materia di condizioni di impiego e di lavoro. Quando il SEV ha distribuito un opuscolo negli armadietti personali criticando questa situazione, l'azienda li ha subito rimossi. Ma questa reazione non ci ha comunque impedito di esprimere critiche sulla mancanza di definizione dei posti di lavoro, delle indennità per lavoro festivo e sugli orari di lavoro spinti fino al limite. Le intimidazioni dell'impresa raggiungono però ancora il loro scopo ultimo di inibire la disponibilità verso il sindacato.

Nessun treno per Roma

Anche se la continua riduzione dell'offerta lo lasciava prevedere, è stato comunque uno shock: con il cambiamento d'orario del dicembre 2009, i treni notturni da Ginevra, Basilea e Zurigo in direzione di Roma sono stati soppressi. Il personale coinvolto (dipendente da Elvetino) - in collaborazione con alcuni clienti abituali delusi e il SEV - ha lanciato una petizione, rimasta però lettera morta. Né le FFS, né Trenitalia hanno dimostrato di essere interessate a migliorare l'offerta. La cosa non deve stupire, dato il raffreddamento dei rapporti fra le due ferrovie. La collaborazione nel traffico a lunga percorrenza (Cisalpino) è stata interrotta e quella nel traffico regionale (Tilo) è traballante.

Il SEV quale azionista

La maggior parte delle imprese di trasporti pubblici sono società anonime, il che comporta che una volta all'anno, di regola, si tiene un'assemblea generale degli azionisti. Spesso, a detenere le azioni sono molte persone della rispettiva regione, ma fra gli azionisti vi sono pure comuni e cantoni interessati. Il SEV intende far uso di questa possibilità per, se necessario, far sentire la sua voce in occasione dell'assemblea generale. Farà perciò in modo di entrare in possesso di un'azione per ogni compagnia in cui è presente a livello sindacale. Per le FFS non sarà però possibile, in quanto esse appartengono nella misura del 100% alla Confederazione, come prevede la legge. Piccoli azionisti non ve ne sono ed è meglio così.

Uguaglianza retributiva

Durante gli anni di alta congiuntura, in Svizzera la disparità salariale fra uomini e donne si è leggermente ridotta, ma con l'arrivo della crisi finanziaria la forbice ha ripreso ad allargarsi. Nel settore dei trasporti pubblici, uomini e donne non sono dappertutto retribuiti in modo uguale, ma le carriere delle donne sono spesso penalizzate. Il 10 marzo 2009 si è svolto per la prima volta in Svizzera un «Equal Pay Day» per sottolineare il giorno fino al quale una donna ha dovuto lavorare per raggiungere lo stipendio ottenuto da un uomo il 31 dicembre 2008. Il SEV ha preso parte all'azione, distribuendo borse recanti il relativo slogan.

Protezione giuridica

Oltre all'azione sindacale e politica, il SEV offre pure un grande sostegno ai suoi affiliati e alle sue affiliate in difficoltà. Il servizio di protezione giuridica registra ogni anno circa 800 casi in risposta alle richieste di assistenza legale. Spesso si tratta di problemi legati al lavoro, a prestazioni delle assicurazioni sociali o a licenziamenti. Altre volte si tratta di conflitti fra dipendenti e aziende, che va dalla piccola divergenza fino alla minaccia di licenziamento.

Ma il SEV offre la sua assistenza anche ai colleghi e alle colleghe coinvolti in un infortunio professionale e se necessario li assiste anche nei colloqui di qualifica di secondo livello.



Imprese mai stanche di ristrutturarsi

L'unica sicurezza è il cambiamento: questa constatazione è particolarmente valida per il trasporto pubblico. Il record in questo campo potrebbe essere detenuto dalla Divisione infrastruttura delle FFS, che nel giro di dieci anni ha dato vita a quattro ristrutturazioni totali. Questi cambiamenti sono comunque serviti a dimostrare l'efficacia dell'accompagnamento da parte del SEV.

Imparare dagli errori

Due progetti di ristrutturazione senza chiare connessioni, responsabili di progetto che non parlavano fra loro, soppressione di oltre 300 posti di lavoro in un solo colpo: questo lo scenario prospettato nell'autunno del 2009 dall'Infrastruttura FFS, dove i responsabili delle operazioni erano convinti di riuscire a imporre al SEV tutto il contenuto delle linee guida della ristrutturazione nel tempo più breve possibile. Ma avevano fatto i conti senza l'oste. Il SEV ha infatti preteso un'applicazione rigorosa delle linee guida e dopo una dura battaglia è riuscito a far coincidere i due progetti e ad applicarli a tappe. Un passo dopo l'altro, i responsabili delle ristrutturazioni delle FFS hanno dovuto confrontarsi con gli esperti del SEV. Non solo il sindacato è riuscito a fare in modo che i provvedimenti presi tenessero conto della realtà del lavoro quotidiano, ma anche che i tempi più lunghi delle ristrutturazioni permettessero di assorbire gran parte dei tagli con la naturale fluttuazione del personale. L'insicurezza causata dai numerosi cambiamenti, di cui tuttavia in molti casi non si vede ancora la fine, hanno lasciato tracce visibili e ripercussioni chiare sulla soddisfazione del personale.

Il traffico merci vittima della crisi

Anche quella di Cargo sembra una storia infinita, con l'annunciata soppressione di posti di lavoro. La crisi economica ha causato un ulteriore peggioramento della situazione, con un calo di oltre il 20% del traffico merci nel 2009. Il SEV aveva chiaramente chiesto di non procedere a nuove ristrutturazioni sotto la pressione della crisi, ma FFS Cargo ha fatto orecchie da mercante. All'inizio del 2010 ha infatti annunciato di voler trasferire il traffico internazionale a un'azienda separata, alla quale la Hupac – azienda attiva nel traffico combinato – avrebbe preso parte nella misura del 25%. La nuova FFS Cargo International dovrebbe limitarsi alla trazione di interi treni in transito, in pratica secondo il modello della BLS Cargo. Inizialmente le FFS erano contrarie ad avviare trattative per la conclusione di un CCL per tutto il personale della società affiliata, ma la consegna di una petizione e la sospensione delle trattative per il CCL con la casa madre, hanno costretto FFS Cargo a un cambiamento di rotta. A fine 2010, però, non vi erano ancora risultati concreti. La messa in vigore del contratto è, secondo Cargo, prevista nel 2012.

Nel settore del traffico a carri completi, le ferrovie nazionali sono tornate alla cooperazione: con l'associazione X-Rail hanno deciso di rinunciare alla concorrenza – un sistema che ha provo-

cato più costi che guadagni – scegliendo di gestire nuovamente in comune il traffico transfrontaliero.

Molto colpito dalla crisi, a causa della marcata recessione del traffico merci, è stato il personale di manovra: non è stato possibile evitare la chiusura delle stazioni di smistamento di Bienne, Olten e Rotkreuz, mentre il personale si aspetta nuovi tagli a Buchs e a Chiasso. A Chiasso questi timori sono ancora più fondati, dal momento che le ferrovie italiane trascurano sistematicamente il traffico merci.

Alti e bassi per il personale del treno e di locomotiva

Queste due categorie hanno visto il bello e il brutto: un importante successo è stato conseguito dal personale del treno: al termine di una battaglia molto decisa, le FFS si sono finalmente arrese all'evidenza, riconoscendo la necessità di reintrodurre la doppia scorta nei treni a lunga percorrenza. Ciò ha comportato la creazione di 125 nuovi posti. D'altra parte, però, le FFS si sono convinte che sulla tratta del Gottardo il personale del treno potesse anche servire i pasti al posto, riprendendo un modello in vigore sugli ICE tedeschi. Pur contro l'opinione degli interessati, l'azienda ha voluto proseguire un esperimento durato due anni, dopo di che è stata però costretta a costatarne il fallimento. Neppure l'utenza ha dimostrato interesse per questo servizio.

Anche per i macchinisti si delinea – finalmente – un aumento del personale, dopo che il SEV e il VSLF si sono rivolti al tribunale arbitrale, sottoponendogli il problema del lavoro straordinario. Per anni le FFS hanno sostenuto di avere abbastanza macchinisti. Il lavoro supplementare, tuttavia, ha continuato ad aumentare, senza che ci fosse la possibilità di compensarlo. Il tribunale ha chiaramente intimato alle FFS di rispettare le regole e di considerare il lavoro supplementare come tale; se non vi è la possibilità di compensarlo, va equamente retribuito. Sotto la pressione del costo supplementare, l'azienda ha cominciato finalmente ad adeguare le regolamentazioni. Ciononostante fra il personale l'umore è molto negativo; la causa va ricercata nella continua perdita di attrattiva della professione, soprattutto legata alla suddivisione fra traffico regionale e a lunga distanza e la crescente monotonia dei turni. A tutto questo si aggiungono lacune nella conduzione del personale, come è stato il caso nella corrispondente divisione del traffico viaggiatori. In questo modo i conflitti diventano inevitabili.

Alle Officine di Bellinzona si resta sul chi vive

Gli anni successivi allo sciopero sono stati caratterizzati da una relativa calma, ma non hanno portato tranquillità. I colloqui della Tavola rotonda sotto la presidenza dell'ex-consigliere nazionale Franz Steinegger, sono proseguiti e poco alla volta la situazione si è stabilizzata. La mole di lavoro dell'officina è elevata, ma nel corso dell'estate

scorsa si è constatato che l'obiettivo delle cifre nere rimane per il momento irrealistico. Lacune organizzative e contabili hanno peggiorato i risultati e fatto calare la fiducia del personale nella direzione. Una ricerca svolta dalla SUPSI nell'estate 2010 su mandato del Governo cantonale ha constatato che le prospettive nel campo della manutenzione del materiale rotabile sono buone. Esse potrebbero venire meglio sfruttate se venisse creato un centro di competenza, il cui fulcro sarebbero le officine. Il governo cantonale e le FFS hanno assicurato il loro appoggio per l'approfondimento di questo scenario. Su un punto le opinioni convergono: se le officine di Bellinzona sono in grado di offrire servizi di manutenzione a prezzi concorrenziali, di lavoro ce n'è più che a sufficienza, sia presso le FFS, sia presso clienti terzi.

Sicurezza per il personale e i viaggiatori

La sicurezza rimane al centro dell'attenzione, tanto per il personale, quanto per i viaggiatori. La soppressione del personale dai marciapiedi è problematica, sia dal profilo del servizio alla clientela, sia da quello della sicurezza. Ma il punto più basso sembra essere stato raggiunto: le FFS stanno pensando a reintrodurre la presenza di personale sui marciapiedi, nemmeno un anno dopo aver tolto i sottocapi dai marciapiedi della stazione in curva di Berna.

La situazione sui treni comincia a essere più chiara. Dopo molte tergiversazioni, il Parlamento ha approvato la nuova legge sulla polizia dei tra-

sporti, che conferisce il potere di esercitare funzioni di polizia esclusivamente a organizzazioni delle aziende stesse. Un successo ottenuto grazie al SEV e altri sindacati che hanno lottato affinché queste competenze non fossero attribuite anche ad aziende private. Le FFS hanno di conseguenza sciolto Securitrans integrando nuovamente la polizia dei trasporti nell'azienda. Analogamente, la ZVV ha costituito una nuova struttura di sicurezza, che non prevede più l'impiego degli attuali capitreno S-Bahn. Nonostante la viva resistenza del SEV e degli agenti interessati, i politici non si sono lasciati convincere e la nuova organizzazione verrà realizzata fra il 2011 e il 2014.

Soddisfazione del personale in caduta libera

Nel 2010 le FFS hanno pubblicato per due volte i risultati sulla soddisfazione del personale. In primavera si è trattato di una semplice campionatura, con una leggera tendenza al miglioramento. Il peggioramento dei risultati soltanto pochi mesi dopo risulta pertanto ancor più drammatico. L'indagine generale svolta in autunno non lascia, infatti, dubbi: con 58 punti è il peggior risultato da quando le FFS hanno iniziato a sondare la soddisfazione del personale. Ci sono alcuni singoli valori elevati relativi a questioni personali, ma quello che deve seriamente preoccupare la direzione sono i giudizi sempre molto negativi sui superiori a tutti i livelli. Persino fra i quadri superiori regna una sfiducia nella direzione aziendale, mai stata così pronunciata.

Navigazione ginevrina e turismo

Acque agitate sul lago di Ginevra

Lo sciopero è stato evitato di misura e in extremis si è trovata la soluzione: la Società di navigazione sul lago Lemano (CNG) stava per affondare. Come impresa di trasporto del traffico locale funziona bene ed è molto apprezzata dai pendolari. Ma i problemi sono causati dalla flotta dei battelli storici a vapore, bisognosi di costosi interventi di rinnovamento. I politici intravedevano la soluzione nella separazione in due società distinte, di cui solo quella destinata al traffico locale sarebbe stata sostenuta finanziariamente. Ciò avrebbe però causato la fine della flotta storica e del traffico turistico e avrebbe comportato un massiccio taglio agli effettivi del personale. Si è allora costituita un'alleanza fra SEV, personale, amici del vapore e organizzazioni turistiche che ha raccolto 45 000 firme a sostegno della petizione che chiedeva di scongiurare la separazione della società. E finalmente il canton Vaud, determinante nella sua posizione, ha preso in mano le cose. Risultato: una sola società mantello che si occupa di entrambi i settori.

Passi avanti nel turismo

Da tempo sono organizzati presso il nostro sindacato anche alcuni impiegati delle ferrovie di montagna e delle regioni sciistiche. Ma si tratta per lo

più di casi isolati e i cambiamenti in atto in questo settore richiedono una presenza più profilata. Da un lato, i processi di fusione e concentrazione nel settore hanno permesso di creare numerosi posti a tempo pieno, mentre d'altro canto si riscontrano anche condizioni di lavoro e salariali così precarie, da rendere indispensabile l'intervento sindacale. Il cantiere turistico è dunque aperto, ma per vedere i risultati occorrerà ancora del tempo, poiché non si può certo affermare che in questi ambienti il clima sia particolarmente favorevole al sindacato ...



Direzione del SEV

Le modifiche delle strutture dirigenziali del SEV approvate all'ultimo congresso hanno comportato anche dei cambiamenti nella composizione degli organi.



L'ex-comitato federativo (fino a 2009)

Fino alla fine del 2009

Fino alla fine del 2009 la commissione direttiva SEV era composta dalla presidenza e dai presidenti centrali delle sottofederazioni:

Presidenza

Giorgio Tuti, presidente SEV
Manuel Avallone, vicepresidente SEV
Barbara Spalinger, vicepresidente SEV
Rudolf Hediger, amministratore

Federazioni

Hanspeter Eggenberger, PC RPV; Elisabeth Jacchini, PC SBV; Ricardo Loretan, PC PV; Andreas Menet, PC ZPV; Kurt Nussbaumer, PC LPV; Roland Schwager, PC VPV; Werner Schwarzer, PC TS; Christian Suter, PC BAU; Rinaldo Zobebe, PC LPV

Dal 2010

Dall'inizio del 2010, la direzione del SEV è composta da una commissione direttiva di quattro membri e dal Comitato SEV, a sua volta composto dai presidenti centrali, da un ulteriore rappresentante delle sottofederazioni e dai rappresentanti delle commissioni.

Commissione direttiva

Giorgio Tuti, presidente SEV
Manuel Avallone, vicepresidente SEV
Barbara Spalinger, vicepresidente SEV
Rudolf Hediger, amministratore

Comitato SEV

Rinaldo Zobebe, presidente, PC LPV; Elisabeth Jacchini, vicepresidente, PC SBV; Patrick Bellon, SBV Gilbert d'Alessandro, VPT; Bernard Demierre, PV Roger Derungs, TS; Hanspeter Eggenberger, PC RPV; Pascal Fiscalini, ZPV; Angelo Chiuchiolo, migrazione; Markus Kaufmann, BAU; Andrea-Ursula Leuzinger, donne; Ricardo Loretan, PC PV Andreas Menet, PC ZPV; Kurt Nussbaumer, PC LPV; Roland Schwager, PC VPV; Werner Schwarzer, PC TS; Mathias Sterchi, giovani; Christian Suter, PC BAU; Michel Tacchini, VPV; Danilo Tonina, RPV

Organizzazione

Segretariato centrale SEV Berna

Steinerstrasse 35
Casella postale 186
CH-3000 Berna 6
Tel. 031 357 57 57
Fax 031 357 57 58
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Segretariato regionale Bellinzona

Viale Stazione 31
Casella postale 1469
CH-6501 Bellinzona
Tel. 091 825 01 15
Fax 091 826 19 45
sev-ticino@sev-online.ch

Segretariato regionale Coira

Gürtelstrasse 24
7001 Coira
Tel. 081 284 49 07
Fax 081 284 91 01
sev-chur@sev-online.ch

Segretariato regionale Losanna

Rue St-Martin 36
CH-1005 Losanna
Tel. 021 321 42 52
Fax 021 321 42 51
sev-lausanne@sev-online.ch

Segretariato regionale Svizzera occidentale

Zwinglistrasse 3
9001 San Gallo
Tel. 071 223 80 25
Fax 071 223 80 65
sev-ostschweiz@sev-online.ch

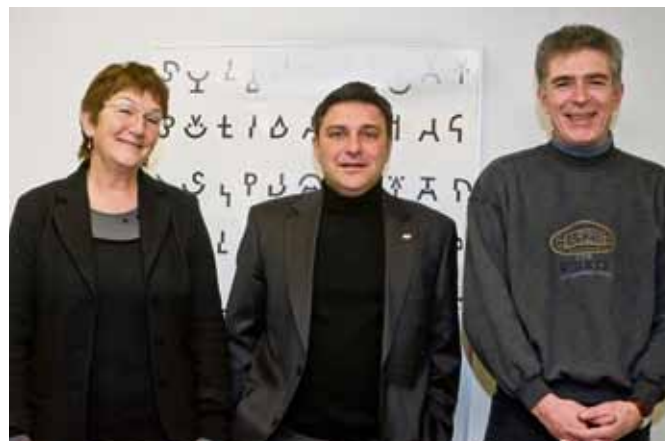
Segretariato regionale Zurigo

Birmensdorferstrasse 65
8004 Zurigo
Tel. 044 242 84 66
Fax 044 242 84 68
sev-zuerich@sev-online.ch

Albergo Brenscino

CH-6614 Brissago
Tel. 091 793 01 21
Fax 091 793 40 56
hotel@brenscino.ch
www.brenscino.ch

La nuova direzione del SEV:
Elisabeth Jacchini, vicepresidente del Comitato SEV;
Giorgio Tuti, presidente SEV,
Rinaldo Zobebe, presidente del Comitato SEV



Presidentessa e presidente

Il congresso del 2009 è stato particolare, in quanto diretto per la prima volta da una donna e per aver eletto un nuovo presidente del SEV, Giorgio Tuti, che aveva dovuto assumere la presidenza già diversi mesi prima.

L'elezione di Giorgio Tuti al congresso è stata solo una questione di forma: egli aveva già dovuto riprendere la conduzione del SEV dopo l'improvvisa malattia di Pierre-Alain Gentil nell'estate 2008 e dopo che la commissione direttiva lo aveva designato presidente ad interim a seguito del decesso di Gentil. Il congresso 2009 ha poi formalmente confermato Tuti in questa funzione, per la quale nel periodo di emergenza aveva già dimostrato di possedere tutti i requisiti.

La presidenza del congresso era invece garantita da Doris Wyssmann. La prima volta di una donna è stata nel contempo anche l'ultima di questa carica. Il

Congresso ha infatti approvato la riforma delle strutture del SEV che prevedono ora di affidare la presidenza del congresso al presidente del Comitato SEV. Il congresso 2011 sarà quindi diretto dal presidente centrale della LPV Rinaldo Zobe. Da citare anche Danilo Tonina, che ha funto da vicepresidente del congresso nel 2009, senza poi avere la possibilità di succedere alla più alta funzione, a seguito della riforma delle strutture.



Addio Aschi

Il SEV ha porto l'ultimo saluto a Ernst Leuenberger, presidente dal 1996 al 2005 e deceduto nell'estate 2009. Dopo esser passato alla pensione del SEV a 60 anni, era rimasto deputato del canton Soletta al Consiglio degli Stati e aveva così funto da principale contatto tra

il SEV e Palazzo federale. Quasi come un segno del destino, gli è succeduto agli stati l'ex segretario SEV Roberto Zanetti.

Arrivi e partenze nel 2009 e 2010

Arrivi 2009

Jörg Matter lavora al segretariato centrale SEV dal mese di marzo. Nelle sue funzioni di webmaster cura la presentazione internet dal punto di vista tecnico e contenutistico.

Sonja Heinichen è arrivata in agosto quale assistente della vicepresidente.

Anche *Anita Mattes* ha iniziato in agosto la sua attività presso il segretariato regionale di San Gallo.

Isabelle Blanchard lavora al servizio membri e mutazioni dal mese di settembre.

Robert Erni ha lavorato a termine come reclutatore per GATA.

Françoise Gehring è arrivata in dicembre a rafforzare il segretariato regionale del Ticino.

Mirjam Schläfli ha svolto due semestri di apprendistato dalla Login FFS presso il segretariato centrale SEV.

Arrivi 2010

Arne Hegland è il nuovo segretario regionale nel segretariato di Zurigo, dove ha iniziato in gennaio.

Livia Schneeberger ha svolto due semestri di apprendistato di commercio al segretariato SEV.

Daniela Lehmann ha assunto in giugno la funzione di coordinatrice della politica dei trasporti al segretariato centrale.

Jris Piazzoli ha iniziato in novembre come assistente del vicepresidente e della referente per le questioni femminili e le pari opportunità.

Partenze 2009 e 2010

Miranda Bühler, assistente del presidente SEV, *Dominik Hunn*, segretario sindacale a Zurigo, *Adrian Wüthrich*, coordinatore politico e PR e *Stephanie Fikatas*, assistente del vicepresidente e referente per le questioni femminili hanno lasciato il SEV per altri incarichi.

Katharina Haudenschild e *Regina Ronca*, collaboratrici amministrative e *Jean-François Stern*, capo dei servizi ai membri, sono passati al beneficio della meritata pensione.



Regina Ronca



Jean-François Stern



Katharina Haudenschild

Reclutare e organizzare

Per poter controbilanciare lo sviluppo nell'effettivo degli iscritti, abbiamo lanciato il progetto «reclutare e organizzare».

Reclutare e organizzare

Come primo passo si è trattato di rielaborare il programma di formazione sindacale del SEV, il cui nuovo cardine è dato dalla formazione in due fasi dei comitati sezionali: nel programma vengono presentati strumenti e idee per il reclutamento degli iscritti. Questi corsi sono molto apprezzati e sempre esauriti.

Nel contesto del progetto «reclutare e organizzare» diamo in particolare sostegno anche alle sottofederazioni con il potenziale più alto, in primo luogo quella del personale dell'amministrazione.

Azione degli orologi

L'«azione degli orologi» è consistita nel regalare un orologio Mondaine FFS con un look SEV come premio di reclutamento, invece di una ricompen-

sa in denaro. L'edizione è stata limitata a 500 esemplari, numerati sulla parte posteriore. L'azione ha dato ottimi risultati e ha stimolato la fantasia dei reclutatori: gli orologi sono stati spesso regalati subito al nuovo membro reclutato... con un certo successo... se si considerano le cifre dei nuovi iscritti.

Il reclutatore record Max Hodel

«Occorre semplicemente voler reclutare!» è la convinzione – fruttuosa – di Max Hodel, coposquadra alle officine di Olten. Hodel ha reclutato già 100 nuovi iscritti ed è stato per questo omaggiato da Giorgio Tuti nel dicembre 2009. Per il centesimo nuovo iscritto ha ricevuto un buono per l'Hotel Brenscino a Brissago. La ricetta del suo successo? Avviare il discorso sull'affiliazione con ogni nuovo collaboratore. Per far questo occorrono, come dice lo stesso Hodel, «una buona conoscenza di ciò di cui si parla e un poco di sensibilità psicologica».

I primi professionisti sindacali

I primi diplomati della formazione in «Management delle organizzazioni sindacali» hanno ottenuto l'attestato di capacità riconosciuto dalla Confederazione. La formazione infatti ha ottenuto nel 2008 il riconoscimento federale. Nel 2010 per la prima volta 12 candidati hanno sostenuto l'esame per l'attestato di capacità, superato da tutti, 4 donne e 8 uomini. Il 12 aprile hanno ricevuto il diploma nel corso di una cerimonia. I professionisti SEV sono: Regula Bieri, Elisabeth Jacchini-Mühlemann, Olivier Barraud e Philipp Hadorn.

Attorno al SEV

Il capostazione SEV non c'è più

L'unico capostazione del SEV, Felix Faccini, è andato in pensione il 26 giugno 2009. Dopo 15 anni di servizio di stazione a Maienfeld - che con una cifra d'affari di 20 milioni (!) ha dimostrato di poter essere gestita in modo redditizio - può ora godersi la nuova stagione della sua vita nella vicina Landquart. Il SEV augura a Felix Faccini ogni bene per il futuro.

Nuove strutture al SERV

Nel mese di aprile del 2009 la Schweizerische Eisenbahner-Reiseverein SERV (associazione turistica dei ferrovieri svizzeri) si è data una struttura più snella: il Comitato centrale è stato ridotto da 5 a 3 membri, l'assemblea dei delegati da 60 a 29. Da allora il Comitato centrale è composto da Hermann Nann (presidente centrale), Richard Steiner (direttore ufficio viaggi) e Max Barth (coordinatore delle sezioni). È stato inoltre deciso di aprire il SERV e la sua offerta a tutte le persone interessate.

Nuovo presidente della CoPe FFS

La Commissione del Personale FFS, livello gruppo, ha eletto Marcel Ruoss alla successione del presidente dimissionario Fridolin Disler. Ruoss resterà in carica per il resto del periodo amministrativo fino alla fine di giugno 2011. Il cinquantunenne specialista di Buttikon SZ è membro del SEV e presidente della CoPe Traffico viaggiatori.

Fridolin Disler è stato presidente della Sezione LPV di Zurigo dal 1991 e dal 1995 fino al 2000 presidente centrale della LPV. Dal 2001 ha presieduto la CoPe della Cargo e nel 2007 i colleghi lo hanno eletto presidente della CoPe del gruppo. Alla fine del 2010 si è ritirato in pensione, all'età di 62 anni. Fridolin Disler non esclude di rimet-

tersi in qualche modo al servizio degli interessi altrui, ma per il momento si prende una pausa.

Il ritiro del «primo ferroviere sportivo»

Dopo un impegno di 24 anni nell'unione sportiva ferrovieri sportivi USFS, Peter Lienhard si è ritirato in autunno dalla carica di presidente. La sua carriera nell'USFS era iniziata nel gruppo ciclistico di San Gallo, che a partire dal 1986 ha rappresentato come delegato. Nel 1996 è diventato segretario generale, nel 2002 presidente. Dopo il ritiro egli resta comunque sindacalista e vicepresidente della sezione VPV di San Gallo.

Golfo del sole

Il SEV ha disdetto per la fine del 2010 il contratto con la cassa svizzera di viaggio Reka per i diritti d'uso del villaggio vacanze «Golfo del Sole» presso Follonica, a causa degli ingenti contributi d'investimento che avrebbe comportato. Il riscatto di questi diritti d'uso permette comunque ai membri SEV di beneficiare di uno sconto del 10% sui Bungalows e sugli appartamenti di vacanza per il 2011 e il 2012.

Brenscino

Il Park-Hotel Brenscino è riuscito a sostenere bene la crisi del settore turistico. Gli investimenti per la trasformazione di un'ala di camere lo mettono all'altezza delle sfide future.

Nuova camera del Park-Hotel Brenscino



Lieve miglioramento

La situazione finanziaria del SEV è lievemente migliorata, grazie anche alla ripresa dei mercati finanziari del 2009 e al fatto che siamo riusciti a contenere le spese di esercizio ben al di sotto dei limiti del preventivo. Abbiamo potuto anche frenare il calo dei membri, che non è però stato arrestato. Per mantenere la nostra floridità finanziaria, abbiamo bisogno di incrementare il numero dei membri.

L'andamento finanziario del SEV dipende da tre fattori: il numero dei membri, i contributi delle spese di applicazione dei contratti e i profitti del capitale. Il numero dei membri è ancora in calo. Pur essendo riusciti a bilanciare il saldo dei membri attivi, i nostri effettivi risentono dei circa 1000 decessi all'anno, conseguenza della struttura d'età. Per pareggiare i conti tra uscite d'esercizio e entrate delle quote, abbiamo quindi bisogno di nuovi membri giovani, pena una continua dipendenza dall'andamento del mercato dei capitali e dai contributi alle spese di applicazione.

I contributi alle spese di applicazione coprono una parte delle spese sostenute dal SEV per l'elaborazione e l'assistenza dei vari contratti collettivi di lavoro e costituiscono una fonte di introiti molto importante, che dovremo tentare di consolidare nel corso delle prossime trattative per i rinnovi dei CCL. Ciò permetterebbe nel contempo di rendere maggiormente attrattiva l'adesione al SEV.

La ripresa dei mercati finanziari ha permesso di incrementare gli introiti da capitale e di alimentare le riserve di fluttuazione, trascurate durante gli anni di crisi. Nel 2010, per contro, il rafforzamento del franco svizzero nei confronti dell'euro e del dollaro ha causato sensibili perdite sui corsi degli investimenti in valute estere, riducendo i redditi da capitale.

Cifre indicative dal bilancio annuale

	2008	2009	2010
Spese complessive d'esercizio	11 504 898	11 882 515	11 791 021
di cui costi del personale	6 638 386	7 071 400	6 762 415
Proventi complessivi d'esercizio	10 728 472	10 985 858	10 888 805
Attivo/Passivo d'esercizio	-776 426	-896 657	-902 216
Per quota piena	-24.19	-28.40	-28.90
Proventi da capitale	206 034	980 876	586 974
Risultato d'esercizio	-540 526	195 249	-44 681
Numero collaboratori (inclusi mandati)	62	64	64
Numero posti di lavoro (incl. mandati)	49.65	50.55	50.55

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

Categoria	2006	2007	2008	2009	2010
Attivi	25 671	25 164	24 712	24 747	24 643
Pensionati	22 952	22 297	21 529	20 826	20 175
Totale	48 623	47 461	46 241	45 573	44 818
Variazione sull'anno precedente	-1.39%	-2.39%	-2.57%	-1.4%	-1.7%
Aviazione; esterni	864	800	871	875	907

Entrate ed uscite

	2006	2007	2008	2009	2010
Nuovi iscritti	1 188	873	1 157	1 471	1 233
Dimissioni	790	1 047	1 263	1 412	650
Decessi	1 103	988	1 114	1 202	972
Saldo	-705	-1 162	-1 220	-1 143	-389

Politica contrattuale

L'unico mezzo efficace per combattere le conseguenze negative sulle persone della liberalizzazione e della privatizzazione sono i contratti collettivi di lavoro. Essi fissano le regole, senza le quali si spalancherebbero le porte all'arbitrio. I contratti collettivi determinano standard che possono dare sicurezza a lavoratori e lavoratrici e alle imprese, in quanto delimitano il perimetro del quadro della concorrenza economica.

In questo modo, si proteggono lavoratori e lavoratrici dal dumping salariale e le imprese dalla concorrenza che potrebbe agire a prezzi stracciati, a spese del personale e della qualità delle prestazioni.

Ad inizio anno, l'inventario dei CCL del SEV comprendeva 53 contratti collettivi aziendali, 4 cantonali (BE, NE, SG, VD), come pure il primo contatto nazionale per il personale del traffico viaggiatori regionale.

Impedire il dumping salariale

La pressione sui costi delle imprese del traffico pubblico aumenta, indipendentemente dal fatto che siano esposte alla concorrenza. Nel traffico regionale, i cantoni, che sono i committenti, esigono maggiori prestazioni allo stesso prezzo o le stesse prestazioni a prezzi inferiori. Nel traffico viaggiatori a lunga distanza, le FFS aumentano progressivamente prestazioni e produttività, per conquistarsi i favore dei politici, grazie al conseguimento di maggiori utili. Nel settore merci le conseguenze della concorrenza, alle quali ora si assommano quelle della crisi finanziaria, sono ormai note.

Mentre in alcune parti della Svizzera, l'euforia delle messe a concorso si è già un po' raffreddata, poiché ci si è resi conto che non si possono fare grandi risparmi se il personale viene trattato in modo corretto e si mantiene la qualità delle prestazioni, alcuni cantoni insistono su questa strada. È soprattutto l'UE ad insistere con la liberalizzazione e l'apertura al mercato. Il terzo pacchetto ferroviario dovrebbe introdurre la completa liberalizzazione del traffico a lunga distanza. C'è da temere che la Svizzera voglia un'altra volta essere più papista del papa ed aprire la sua rete alla concorrenza, quando certi stati confinanti praticano un deciso protezionismo.

Quale conseguenza della conclusione del primo CCL quadro nazionale per il traffico regionale, sindacati e datori di lavoro insieme hanno chiesto alla Confederazione di verificare la possibilità di applicare al traffico ferroviario internazionale il principio di territorialità, che esige il rispetto delle regole del paese in cui si opera. La risposta non è ancora pervenuta.

Tre livelli contrattuali

Il SEV pratica la sua politica contrattuale a tre livelli: impresa, cantone, stato. Il suo obiettivo è di riuscire a concludere contratti collettivi di lavoro con tutte le imprese di trasporto pubblico e turistiche, il cui personale è affiliato al SEV.

Al livello successivo vi sono i contratti quadro

cantonali, che fissano in particolare le regole del traffico regionale su strada e su ferrovia. Essi garantiscono che società che partecipano alle gare di appalto non possano beneficiare di vantaggi acquisiti a spese del personale. Fissano inoltre le condizioni di passaggio, così che il personale sia protetto dal licenziamento.

Le maggiori tutele provengono dai contratti nazionali mantello, che vengono dichiarati di ap-



plicabilità generale. Essi fissano gli standard per interi settori e sarebbe auspicabile che, tramite accordi bilaterali, venissero applicati anche dall'UE.

Evoluzione contrattuale

Il SEV svolge la sua attività su tutti e tre questi livelli. Si impegna costantemente per concludere nuovi CCL con altre imprese e migliorare quelli esistenti. La maggior sfida che ci attende nei prossimi anni è il rinnovo dei CCL di FFS e FFS Cargo. Il SEV si presenterà al tavolo delle trattative con un pacchetto di rivendicazioni molto precise, messe a punto per tempo dalla conferenza CCL.

Il SEV si adopera affinché le ristrutturazioni avvengano in modo socialmente sopportabile. Ciò vale in particolare in caso di trasferimento geografico o organizzativo di posti di lavoro all'interno o all'esterno delle aziende.

In diversi cantoni si sta lavorando alla messa a punto di contratti quadro, o si inizierà a farlo nei prossimi mesi. Le prossime trattative sono attese nei cantoni Ticino, Ginevra e Zurigo.

A livello nazionale, la priorità va alla conclusione di contratti collettivi mantello per il traffico merci e quello viaggiatori a lunga distanza. Così verrebbero uniformate le condizioni nel traffico nazionale, ma pure in quello merci transfrontaliero, portandole a livello svizzero.

Nel momento in cui saranno realizzate le necessarie condizioni, il nostro obiettivo sarà anche qui la dichiarazione di applicabilità generale.

I CCL sono di particolare importanza anche in tutti i campi operativi del traffico aereo, dato che si tratta di un settore completamente liberalizzato che espone il personale alla pressione sui costi. Si verifica così la perversa situazione, per cui il traffico aereo, nonostante i punti negativi dal profilo ambientale, è più conveniente della ferrovia. Il SEV si batte contro questa tendenza, a favo-

re delle condizioni d'impiego del personale, ma pure nell'interesse dell'ambiente.

Legge sulla durata del lavoro (LDL)

La LDL ha, tra le altre, anche la funzione di garantire la sicurezza e proteggere la salute del personale dei trasporti pubblici. Il mancato rispetto delle norme su riposo notturno, lunghezza dei turni, numero dei giorni di riposo e altro, mette in pericolo la salute dei dipendenti e la loro sicurezza. Certe imprese di trasporto cercano di acquisire vantaggi concorrenziali, violando la LDL. Per il SEV, un simile modo di agire è inaccettabile.

Legge sul personale federale (LPF)

La revisione della LPF, messa in consultazione dal Consiglio federale, prevede numerosi peggioramenti per il personale. C'è il pericolo che si cerchi di applicarla anche nel settore dei trasporti pubblici. Dopo i timori iniziali, le esperienze fatte con la LPF, sono senz'altro positive e per noi non c'è alcun bisogno di una revisione. Le disposizioni relative al personale FFS non devono assolutamente essere stralciate. Le FFS appartengono al 100% alla Confederazione, la quale, tramite la direzione delle FFS, è il datore di lavoro del personale FFS, che deve di conseguenza restare assoggettato alle LPF.

Politica dei trasporti

Il trasporto pubblico dipende dalle decisioni politiche. I mezzi finanziari, l'ordinazione delle prestazioni, la costruzione delle infrastrutture e molte disposizioni regolamentari sono di competenza degli organismi politici e dei servizi amministrativi. È quindi nell'interesse del sindacato esercitare influenza su questi ambiti decisionali. Per questo, il SEV ha bisogno di disporre di partner con i quali scambiare informazioni e di intensificare i contatti con i parlamentari. L'impegno a favore del trasporto pubblico è finalmente un impegno per più posti di lavoro ripartiti in tutte le regioni, grazie ad un sistema di mezzi pubblici di trasporto che copre tutto il paese. Il SEV si batte contro un'esagerata centralizzazione, che indebolisce le regioni dal profilo economico e dei posti di lavoro.

Riforma delle ferrovie quale potenziamento del servizio pubblico

Il SEV si batte contro le liberalizzazioni in campo ferroviario. La concorrenza sfrenata nel traffico merci non ha portato alcun vantaggio. Il SEV chiede che fra le ferrovie ci sia cooperazione, non concorrenza.

Per noi, il trasporto pubblico è un servizio pubblico, che dev'essere accessibile in tutta la Svizzera a prezzi convenienti. Il SEV si oppone all'idea di separare in due entità distinte l'infrastruttura e l'esercizio e sostiene l'idea di ferrovie gestite in modo integrato, che ha permesso il successo dei trasporti pubblici.

Nell'ambito della revisione della legislazione sui trasporti pubblici, il Parlamento ha stabilito che le ferrovie devono applicare le condizioni di lavoro abituali del settore. Il SEV rivolge perciò un appello a tutte le autorità per il rispetto e la concretizzazione di queste norme.

La messa in atto dei pacchetti ferroviari I e II dell'UE in Svizzera (quale seconda parte della riforma 2 delle ferrovie) non deve avvenire a scapito dei lavoratori. L'accesso alla rete ferroviaria svizzera da parte di imprese del traffico viaggiatori dev'essere regolato in modo chiaro e non deve compromettere il livello di qualità del sistema.

Le regole stabilite per le messe a concorso delle prestazioni del traffico regionale d'autobus devono evitare che la concorrenza avvenga a danno del personale. Per noi, le messe a concorso possono entrare in considerazione solo se si tratta di

prestazioni nuove o se l'attuale gestore lamenta grosse lacune nella qualità dei suoi servizi e delle condizioni d'impiego. Il SEV si batterà con ogni mezzo contro un sistema basato sulla messa a concorso generalizzata.

Inoltre, le messe a concorso sono da escludere nel traffico ferroviario.

Sviluppo delle infrastrutture

Nel sistema svizzero dei trasporti sono previsti nuovi collegamenti e l'intensificazione dell'orario cadenzato, il che presuppone lo sviluppo dell'infrastruttura. Il SEV non si esprime sui singoli progetti, ma si deve dare la priorità a quelli che comportano i maggiori vantaggi per l'intero sistema.

Dove si costruisce, si deve tener conto anche delle esigenze del personale. Locali per le pause e il riposo, posti di lavoro coperti e percorsi sicuri sono alcuni dei punti da considerare.

Per la prossima tappa del finanziamento delle infrastrutture ferroviarie, detta Ferrovia 2030, ci aspettiamo una progettazione esauriente, che abbrevi le percorrenze e permetta la circolazione di più treni. Inoltre, dovrà essere possibile mettere a disposizione del traffico merci un maggior numero di tracce d'orario. Particolare attenzione dovrà essere posta agli accessi ai tunnel di base. Il



SEV chiede al Consiglio federale che metta a disposizione un credito minimo di 21 miliardi.

Grazie al fondo per l'infrastruttura potranno pure essere realizzati investimenti nel traffico di agglomerato, quali corsie separate per i bus,



Giorgio Tuti alla conferenza stampa indetta da SEV, UTP e UFT nell'ambito della campagna contro le aggressioni al personale

nuove linee tranviarie e stazioni che permetteranno di adeguarsi allo sviluppo delle città attorno ai loro centri.

Per il SEV è importante che, nella prospettiva dello sviluppo dell'infrastruttura, sia prestata maggior attenzione alla sua manutenzione e al suo rinnovo. Il forte sfruttamento delle linee lascia sempre meno tempo alle squadre di manutenzione per fare il loro lavoro.

Finanziamento dell'infrastruttura

Il SEV è per un sistema di finanziamento dei trasporti pubblici trasparente e che possa essere facilmente sviluppato. Respinge un forte aumento del prezzo dei biglietti, perché spingerebbe l'utenza a servirsi dell'automobile.

Il SEV, con i suoi partner, sostiene l'Iniziativa per i trasporti pubblici: il gettito delle tasse sugli oli minerali dovrà in futuro essere ripartito in modo uguale tra strada e trasporti pubblici, facendo beneficiare questi ultimi di 800 milioni supplementari. Contemporaneamente, verrebbe incluso nella Costituzione federale un articolo autonomo sui trasporti pubblici. Unitamente ai mezzi finanziari dal fondo per i trasporti pubblici, si avrebbero così quasi tutti i mezzi necessari per il finanziamento delle infrastrutture. Il SEV postula pure il mantenimento del fondo per le infrastrutture, viste le importanti necessità dei cantoni per i programmi per gli agglomerati.

Sicurezza nel trasporto pubblico

Il trasporto pubblico è senza dubbio il mezzo di trasporto più sicuro. Tuttavia, gli atti violenti da parte di viaggiatori nei confronti dei dipendenti sono in aumento. Il SEV si attende che vengano presi provvedimenti per bloccare questa tendenza, quali l'impiego di una forte polizia ferroviaria, che possa svolgere i suoi compiti in piena autonomia. Essa non può essere privatizzata.

Per noi è evidente che non bastano gli impianti tecnici e gli adattamenti delle costruzioni a garantire la sicurezza. Il SEV rivendica la presenza di personale sui treni e nelle stazioni. Il provvedimento più idoneo e da realizzare al più presto è la reintroduzione della doppia presenza sui treni delle FFS. Il SEV si oppone all'introduzione di altri treni non scortati e chiede invece che siano scortati anche i treni regionali critici. In questi casi, anche i cantoni devono fare la loro parte.

Della sicurezza fanno parte anche il rispetto delle condizioni d'impiego usuali e le prescrizioni di sicurezza. L'Ufficio federale dei trasporti, autorità di vigilanza, deve perseguire con fermezza le violazioni della legge sulla durata del lavoro. Occorrono più controlli in questo ambito, come pure in quelli del traffico merci, su strada e su rotaia.

Trasferimento del traffico pesante

A fine 2008, le Camere federali hanno riaffermato il principio del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. L'obiettivo intermedio di un massimo di 1 milione di autocarri nel 2011 e di 650'000 al momento dell'apertura di Alptransit, deve assolutamente essere rispettato. Per questo dev'essere rapidamente messa in atto la borsa dei transiti alpini, d'intesa con i paesi confinanti.

Il SEV si aspetta che i mezzi supplementari chiesti, e approvati dal Parlamento, per il sostegno al traffico merci interno, siano impiegati in modo efficace. Cargo deve gestire il traffico a carri completi in modo da offrire questo tipo di trasporto in tutta la Svizzera. Laddove necessario, si devono allestire nuove strutture di consegna e i binari di raccordo devono nuovamente essere sostenuti dalla Confederazione.

Difesa del clima

Il SEV appoggia l'iniziativa per il clima, che chiede alla Confederazione la riduzione entro il 2020 delle emissioni di CO₂ del 30%, rispetto ai valori del 1990.

Le imprese pubbliche di trasporto devono far valere in misura maggiore i loro vantaggi climatici.

Il traffico viaggiatori regionale deve poter disporre di mezzi finanziari sufficienti.

Il SEV respinge in modo deciso tagli al mandato di prestazioni 2011-2014 fra Confederazione e FFS.

Politica sociale

Revisione AVS

I sindacati sono riusciti a far fallire, tramite referendum, il primo progetto di questa revisione, ma il Consiglio federale prevede un nuovo taglio di prestazioni, soprattutto a carico delle donne, che risultano già discriminate nel campo della previdenza di vecchiaia e dal punto di vista salariale, oltre a dover accettare lavori a tempo parziale e dalle condizioni precarie per far fronte a compiti di assistenza. Le donne anziane sono poi particolarmente esposte alle difficoltà del mercato del lavoro. Per questi motivi, è fondamentale che i sindacati affrontino il dibattito sulla previdenza di vecchiaia in un'ottica di politica sociale e di parità dei diritti. Una riduzione dell'AVS non può entrare in linea di conto. Sarebbe per contro necessario svilupparla, quale principale pilastro della previdenza sociale. L'opportunità di questo rafforzamento, se del caso a scapito delle casse pensioni, è stata resa ancora più evidente della crisi economica.

Risanamento delle casse pensioni

Nell'ottobre del 2008, il Consiglio federale ha avviato una procedura di consultazione con quattro varianti di risanamento per la cassa pensione FFS. Il Governo predilige la variante «finanziamento di base ampliato», che porterebbe alla cassa pensioni FFS 662 milioni supplementari. Dal canto suo, il SEV chiede alla Confederazione di assumersi il costo totale del risanamento della cassa, ossia circa 3,2 miliardi di franchi. Il Consiglio federale presenterà un messaggio in proposito alle camere, probabilmente nel corso dell'estate 2009.

Il SEV partecipa attivamente al dibattito politico e cercherà di convincere i parlamentari a correggere le conseguenze dell'insufficiente finanziamento della cassa pensioni FFS. Soltanto con un risanamento totale, la cassa potrà uscire

dal circolo vizioso dell'indebitamento.

La crisi finanziaria e il crollo delle borse hanno notevolmente peggiorato la situazione delle casse pensioni. Occorrono decisioni ragionevoli che evitino misure di risanamento unilaterali a danno degli assicurati. Nel caso delle casse pensioni FFS e Ascoop, le misure causate dalla crisi finanziaria devono essere chiaramente distinte da quelle causate dal finanziamento insufficiente.

Se nei prossimi anni misure di risanamento dovessero rivelarsi inevitabili, a causa dell'evoluzione economica, le imprese dovranno assumersi la loro parte. Per il SEV è pensabile che le FFS investano a questo scopo il valore dei loro terreni spesso inutilizzati.

Lo stesso vale per la cassa pensione Ascoop che, nonostante le premesse negative, con il suo capitale di previdenza consegue prestazioni superiori alla media. Anche per l'Ascoop è urgente un risanamento equivalente a quello della cassa pensioni FFS, al quale devono contribuire Consiglio federale, Parlamento e gli altri proprietari delle ITC.

Finanziamento dell'AI

L'assicurazione contro l'invalidità incontra grosse difficoltà finanziarie, a causa del cronico indebitamento ed un marcato aumento dei beneficiari di rendite, durante numerosi anni. Questa situazione si ripercuote anche sull'AVS. Lo sdebitamento e il consolidamento dell'AI dev'essere avviato senza ulteriori indugi. Il temporaneo aumento dell'IVA è perciò inevitabile e gli eventuali deficit futuri dell'AI non dovranno più essere coperti dall'AVS, ma dalla Confederazione.

Assicurazione disoccupazione

Proprio in tempi di difficoltà economiche, le prestazioni di questa assicurazione non possono essere ridotte. L'assicurazione di disoccupazione è il paracadute sociale per tutti i lavoratori, che li tranquillizza nel caso dovessero perdere il posto di lavoro. Se non ci fosse, molti lavoratori ridurrebbero massicciamente i loro consumi per in qualche modo prepararsi alle conseguenze di una crisi, che verrebbe però così peggiorata. L'AD deve perciò essere risanata, tramite contributi temporaneamente più alti. Inoltre, il periodo che dà diritto al lavoro a tempo parziale do-

2009: il SEV manifesta sulla piazza federale contro la truffa delle casse pensioni



vrebbe essere prolungato, per evitare il ricorso ai licenziamenti.

Il reinserimento nel processo lavorativo dei disoccupati dovrebbe essere favorito con la formazione.

Collaboratori pensionati

Il SEV si impegna in favore delle rivendicazioni dei collaboratori pensionati, dei loro coniugi, delle vedove e dei vedovi, in particolare:

Cassa pensioni

- Adeguamento delle rendite al rincaro
- Il calcolo del rincaro sulla base degli indici dei prezzi al consumo

- Ad evitare una cassa dei beneficiari di rendita FFS e ASCOOP priva di garanzie da parte della Confederazione

- Ad evitare decurtazioni delle rendite

FVP

- Il riconoscimento di un moderato diritto quale riconoscimento delle prestazioni lavorative apportate durante decenni, che permetta ai pensionati, ai loro coniugi e alle vedove e vedovi di beneficiare di una possibilità economica di mobilità.

Organizzazione del sindacato

Il punto sulla situazione

Dopo il fallimento del progetto di fusione, il congresso del 2007 ha adottato un programma in tre punti: il terzo chiede di analizzare la situazione del SEV nel panorama sindacale nazionale. Per vari motivi, questo compito è passato in secondo piano.

In primo luogo, occorre un'analisi approfondita per evitare di ripetere gli errori del passato. Questo significa però anche che, subito dopo il congresso del 2007, non si è proceduto a definire una nuova posizione e ancor meno a metterla in esecuzione. È ovvio che il ruolo che il SEV intende svolgere non dipende solo dalla sua volontà, ma pure dalla volontà degli altri sindacati.

In seguito alla malattia e poi alla morte di Pierre-Alain Gentil, la nostra direzione ad interim è stata costretta a fare precise scelte di priorità. La questione della posizione del SEV all'interno del mondo sindacale, seppur importante, non poteva certo avere la massima priorità.

Questo ci costringe a constatare che il terzo punto del programma votato dal congresso non è stato approfondito in modo sufficiente e che quindi non siamo in grado di presentare proposte concrete al congresso 2009. Va pure detto che l'analisi della situazione del SEV nel contesto sindacale svizzero e le possibili scelte che ne derivano non si limita ad un momento ben preciso, ma deve essere una preoccupazione costante e continua.

Il contesto sindacale

Negli ultimi due anni, non si sono verificati grandi cambiamenti nel panorama sindacale svizzero. Per contro, si sono avute ulteriori conferme delle tendenze in atto: tutti i sindacati lamentano un calo dei membri, anche se in misura diversa e tutti i sindacati costatano un peggioramento della loro struttura d'età, derivante dal fatto che le ammissioni di nuovi membri giovani non riescono più a compensare le partenze e i decessi. Ne deriva una crescente pressione finanziaria, perché i compiti e gli impegni del sindacato aumentano e diventano più complessi. Il calo degli effettivi dei membri

non permette però di assicurare un trattamento professionale dei problemi a lunga scadenza, ciò che induce tutti i sindacati a potenziare il reclutamento, ma pure ad approfondire la possibilità della cooperazione e di fusione.

Mandato

In occasione del suo seminario di marzo, la Commissione direttiva ha deciso di proporre al congresso di prolungare il mandato ottemperato solo in parte con il presente rapporto, che dovrà essere completato da indicazioni concrete sulle scelte da operare. Ciò significa che si dovranno verificare le possibilità di avviare collaborazioni alla base con altri sindacati, non nella prospettiva di un progetto di fusione, quanto a livello pratico, suscettibile di avere, non da ultimo, effetti positivi anche sulle nostre finanze. Si tratta di evidenziare compiti e fattori di costo che si sovrappongono o che possono essere svolti per diversi fruitori.

Congresso 2009

**Giorgio Tuti (sullo schermo)
Rudolf Hediger, Danilo Tonina, Rolf Rubin, Doris Wyszmann, Barbara Spalinger, Manuel Avallone**

