

Testi d'orientamento 2013

Approvati dal Congresso SEV
del 23 e 24 maggio 2013



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



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

Prefazione

Care colleghe e cari colleghi

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

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

Posizioni e testi di orientamento sono stati discussi e approvati durante il congresso del 23 e 24 maggio 2013 a Berna. Sono vincolanti per tutti i gremi del SEV e fungono da bussola per i prossimi anni.

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

Sono certo sapremo difendere con successo i nostri punti cardine.

Giorgio Tuti, Presidente SEV

Indice

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

Sindacato

Il SEV oggi

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

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

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

Il SEV – direzione per il futuro

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

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

- Il SEV adotta un atteggiamento combattivo e continua a rafforzare la sua partecipazione in seno all'Unione sindacale svizzera e a rafforzare in Svizzera la propria posizione nelle vesti di Sindacato del personale trasporti.
- Il SEV continua ad approfondire le possibilità di cooperazione e, se le condizioni di presentano, stringe accordi con altri sindacati e associazioni. Non si tratta di fusioni, ma piuttosto di collaborare a livello pratico, al fine di sviluppare sinergie, di meglio rappresentare gli interessi dei membri e di migliorare le prestazioni offerte.

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

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

Politica contrattuale

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

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

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

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

Le conoscenze acquisite dalle nostre e dai nostri affiliati, è la migliore garanzia del rispetto delle condizioni di lavoro negoziate. Per questi motivi, l'informazione, la formazione e la formazione continua devono essere promosse, non solo per permettere alle persone interessate di partecipare alle riflessioni, ma anche per permettere la corretta applicazione delle disposizioni dei CCL. In questa ottica le segretarie e i segretari sindacali sono beninteso a disposizione: non solo possono usare bene le conoscenze della base, ma possono anche trasmettere le loro competenze per colmare eventuali lacune.

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

Continuazione della nostra politica CCL

Non c'è motivo di cambiare la direzione intrapresa. Le rare aziende in cui non abbiamo ancora concluso un CCL, devono essere individuate in modo conseguente. Si tratta di concludere le trattative CCL in concertazione con i membri interessati. Dobbiamo prestare particolare attenzione sulle nuove aziende che

non conoscono o conoscono poco costumi e abitudini del settore.

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

Estensione e miglioramento dei CCL esistenti

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

e parità salariale a parità di lavoro. Senza dimenticare di valutare la possibilità di ridurre turni di servizio troppo lunghi.

Introduzione della forza obbligatoria

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

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

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

Politica sociale

Costatazione generale

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

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

AVS e AI

L'AVS deve essere migliorata. Oggi numerosi/e pensionati/e non riescono più a mantenere in modo appropriato il livello di vita precedente, come prescritto dalla Costituzione federale. L'AVS è il pilastro

della previdenza vecchiaia più efficace e più stabile, inoltre la sua evoluzione riposa su solide basi. Per puro calcolo politico, gli ambienti borghesi preparano il terreno per una riduzione delle prestazioni. Noi, invece, vogliamo che la nostra AVS sia sviluppata.

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

La 5° revisione dell'Assicurazione invalidità (AI) ha mostrato effetti positivi: le spese dell'AI sono state ridotte, mentre il rialzo dell'IVA ha

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

Previdenza professionale LPP

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

Il SEV si oppone a nuovi tagli nelle prestazioni. I contributi di risanamento degli/delle attivi/e non possono più essere aumentati. Il SEV esige dalle FFS un apporto supplementare del contributo per consolidare finanziariamente la cassa. Le FFS devono pure assumersi la responsabilità nei confronti degli/delle ex collaboratori/trici pensionati/e.

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

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

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

I membri del SEV possono solo troppo raramente beneficiare di misure di incoraggiamento al pensionamento anticipato o parziale. Soprattutto per i colleghi di categorie professionali faticose e/o confrontati con orari di lavoro irregolari, i modelli tradizionali sono troppo penalizzanti e poco attrattivi. Devono essere individuate soluzioni alternative. Le riflessioni sviluppate dal SEV in collaborazione con i partner della comunità di trattative

e le FFS, devono beneficiare di un nuovo impulso. Occorre passare alla scelta dei modelli adattati ai bisogni e alle possibilità finanziarie dei membri e concretizzarle.

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

Protezione della salute e della sicurezza al lavoro

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

Violenza e aggressioni contro il personale

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

Sicurezza e prevenzione degli incidenti

Le aziende sono tenute a disporre di misure per la sicurezza sul posto di lavoro e per la prevenzione degli incidenti. Le prescrizioni stabilite e

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

Condizioni di lavoro del personale anziano

Tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori devono poter arrivare alla pensione in buona salute e nella dignità. Prima di tutto nelle professioni fisicamente faticose, ma sappiamo che purtroppo spesso non è possibile. Durante le trattative con i datori di lavoro, il SEV deve porre l'accento prioritariamente su condizioni di lavoro adeguate per il personale anziano. Il SEV appoggia modelli di carriera che tengono conto di questo aspetto. Parallelamente devono essere creati nuovi modelli di pensionamento flessibile accessibile anche ai bassi redditi.

Salute sul posto di lavoro

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

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

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

Politica dei trasporti

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

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

Finanziamento

Il Parlamento sta attualmente dibattendo sulla visione del Consiglio federale in merito al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), visione sviluppata in seguito alla pressione esercitata dall'iniziativa su Trasporti pubblici (TP). È giusto che il nuovo fondo non debba solamente garantire la costruzione, ma anche l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura,

come pure lo sviluppo dell'insieme della rete ferroviaria. Ma per tutto ciò i mezzi previsti sono chiaramente insufficienti e il rimborso del debito accumulato rappresenta un carico irragionevole. Per questo motivo, il SEV si impegna affinché i fondi siano sgravati dai debiti e affinché la parte dell'imposta sugli oli minerali sia aumentata. Si oppone al finanziamento attraverso l'IVA.

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

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

Servizio pubblico

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

in tutta la Svizzera. Tali prestazioni devono essere a disposizione di tutte le fasce della popolazione, di tutti gli ambienti economici, di tutte le regioni del paese e in base a principi uniformi e a prezzi ragionevoli.

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

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

Personale e produttività

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

zioni con sempre meno personale. Obiettivi ambiziosi possono essere raggiunti solo con il supporto di un personale sufficientemente formato e ben remunerato.

Dopo la costruzione, la manutenzione

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

Apertura di concorsi solo in casi eccezionali

Il SEV è dell'opinione che nel settore dei trasporti pubblici si debba ricorrere all'apertura di concorsi solo in ultima istanza. Su una rete con molto traffico, una vera concorrenza è difficile. Le esperienze mostrano che nel traffico degli agglomerati, i bandi di concorso modellati dalla liberalizzazione e dalla concorrenza che ne deriva, vanno

sempre a detrimento del personale dei diversi settori. Ecco perché occorre fare valere il principio secondo cui solo le aziende assoggettate a un contratto collettivo di lavoro, possono partecipare ai concorsi del settore pubblico.

Per le merci, la ferrovia

Traffico merci attraverso le Alpi

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

2. tubo stradale del Gottardo

Il SEV si oppone categoricamente al secondo tubo stradale del Gottardo proposto dal Consiglio federale. Avrebbe ripercussioni dirette sulla redditività delle NTFA, in particolare sulla galleria di base del Gottardo. La volontà del popolo di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia, inoltre, non sarebbe rispettata.

Traffico merci interno

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

Europa

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

4° pacchetto ferroviario

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

per il mantenimento degli standard sociali e per la protezione di lavoratori e lavoratrici quando vengono messe a concorso le prestazioni dei trasporti pubblici su ferrovia e su strada.

Il traffico viaggiatori ferroviario è un servizio pubblico che deve essere accessibile a tutti. Una rete ferroviaria ben integrata, è generalmente una combinazione di linee redditizie e deficitarie. La liberalizzazione aprirebbe le porte ad offerte private sulle linee redditizie, lasciando alle aziende pubbliche il servizio delle regioni periferiche. Se così fosse, lo Stato pagherebbe di più, mentre le società private intascherebbero gli utili derivati dalla gestione delle linee redditizie.

Prescrizioni sulla sicurezza e controllo della sicurezza

Se l'agenzia ferroviaria europea (AFE/ERA) deve diventare in Europa l'unica sede abilitata a rilasciare autorizzazioni per il traffico di veicoli e attestati di sicurezza alle compagnie ferroviarie, non potrà limitarsi solo a questi compiti. L'ETF e il SEV esigono che vengano prese in considerazione le competenze di collaboratori e collaboratrici, la formazione e la formazione conti-

nua, regole accettabili sul tempo di lavoro ed elevate norme su salute e sicurezza sul posto di lavoro come elementi di base per la sicurezza delle ferrovie. Chiedono inoltre che l'AFE fissi degli standard, di cui va controllato il rispetto.

L'infrastruttura non è privatizzabile

Grazie, tra l'altro, all'intenso lavoro di lobbying da parte dei sindacati, la commissione europea ha ammesso anche per il futuro la presenza di

aziende integrate o di holding. Le FFS costituiscono il migliore esempio di ferrovie integrate, poiché inglobano sotto il medesimo tetto: infrastruttura, traffico viaggiatori e traffico merci. È un modello nel mondo intero.

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

Segretariato centrale
Steinerstrasse 35
Casella postale
3000 Berna 6

031 357 57 57
info@sev-online.ch

