



Superare le frontiere anche con la creatività

Nel mondo dei trasporti pubblici e del SEV, negli ultimi anni sono cadute una dopo l'altra le frontiere. Anzitutto le frontiere nella nostra testa. «Superare le frontiere» è il motto del nostro rapporto sociale; esso ci invita a guardare oltre il nostro orticello, o meglio oltre le frontiere. Il fotografo Alexander Egger, nel suo viaggio attraverso cantoni e regioni linguistiche, ha pure superato con le immagini le frontiere: le immagini di grande formato sono state eseguite con una macchina fotografica che è antenata degli attuali apparecchi. Il film viene impressionato dalla luce che passa attraverso un buco microscopico, che rimane aperto per diversi secondi. Il risultato sono morbide immagini in bianco e nero. Un'illustrazione di un simile apparecchio fotografico si trova a pagina 70 (coordinate SEV e impressum). Anche il grafico Laszlo Horvath ha superato frontiere creative: con una sola eccezione, tutte le immagini sono state girate di 90° e integrate nel rapporto sociale. Egli ci costringe così a porci in modo diverso di fronte al tema delle frontiere, con un approccio più sottile.

Il SEV guarda avanti

Ernst «Aschi» Leuvenberger a proprio agio davanti alla sede centrale del SEV.



Il CCL FFS e quello della Cargo hanno sostituito il precedente diritto. È ciò che hanno voluto il Consiglio federale e il Parlamento con la prima riforma delle ferrovie. Il SEV ha accettato la sfida. La prima riforma delle ferrovie (sdebitamento, libero accesso, nuovo diritto del personale) è stata oggetto di discussioni durante anni nelle sezioni, nelle sottofederazioni e negli organi dirigenti e anche influenzata politicamente. Così è stato possibile fare entrare le FFS con il 1° gennaio 2001 nell'era del CCL, dopo che in votazione generale più del 90% dei votanti si è espresso in modo positivo. Il SEV ha realizzato i propri obiettivi principali: passaggio allo stesso livello dallo statuto del funzionario al CCL e inclusione in quest'ultimo del contratto sociale. Le conferenze sul CCL, istituite appositamente, hanno dato un valido contributo alla realizzazione dell'opera, per cui è stato possibile mettere a punto le linee di condotta per la delegazione alle trattative. Così facendo, questi organismi hanno ripreso una parte dei compiti finora spettanti al congresso.

Nei trasporti pubblici si cominciano a sentire gli effetti delle nuove regole del gioco basate sulla concorrenza fra le imprese di trasporto: va così delineandosi un processo di concentrazione, che per il momento assume l'aspetto della collaborazione: BLS e FFS, MThB e FFS. Il SEV è chiamato in causa per cautelare il personale di fronte ai rischi di queste operazioni. Ciò non toglie che questa collaborazione sia auspicabile, in quanto un'esperta concorrenza non può certo essere un obiettivo sindacale.

La necessità di trasferire il traffico merci dalla strada alla ferrovia è un grosso impegno per la ferrovia e per il suo personale. La TTPP può dare una mano alla ferrovia che subisce la

concorrenza della strada, ma altri provvedimenti sono necessari: la via da percorrere per l'azienda è quella della collaborazione ferroviaria internazionale. Influire sulle condizioni di lavoro degli autotrasportatori dev'essere invece l'obiettivo del sindacato. La collaborazione FFS – FS deve – naturalmente evitando svantaggi per il personale – essere fruttuosa, perché in caso contrario non sarà possibile perseguire l'obiettivo del trasferimento del traffico, che il SEV sostiene apertamente.

Nel settore degli autobus le trattative per un CCL di categoria sono iniziate. L'UTP si attegna ad associazione dei datori di lavoro, ma fa fatica a convincere a questa causa tutti i suoi membri. È necessario capire che il CCL, il cui rispetto sarà determinante nell'attribuzione dei mandati, serve pure a proteggere le imprese serie dalla concorrenza sleale in campo salariale e sociale.

E così si può continuare: nel 2003 il CCL FFS dovrà essere rinnovato. Si inizierà a discutere della seconda riforma delle ferrovie e il SEV vuole essere della partita. Nel settore degli autobus si dovranno portare in porto i contratti collettivi di lavoro. E il SEV non potrà certo evitare di fare anch'esso la sua riforma morbida delle strutture, per poter diventare più efficiente e mobilitante. Il SEV vuole continuare le riflessioni con gli altri sindacati, per poter realizzare, nei settori comuni, efficaci forme di cooperazione. In collaborazione con l'USS, il SEV agirà sul piano della politica sociale, a proposito dell'11ª revisione AVS e della prima revisione della legge sulla previdenza professionale.

Tutte le componenti del sindacato, attivi e pensionati, donne e uomini daranno il loro convinto contributo perché ciò sia possibile.

Per questo li ringrazio.



Ernst Leuenberger
Presidente SEV e consigliere agli Stati

Il SEV guarda avanti	4		
Il nostro motto			
Superare le frontiere	8		
FFS		ITC	
I grandi cambiamenti	20	ITC	34
Il contratto collettivo FFS e Cargo		Concorrenza	
CCL cassa malati FFS		CCL	
CCL cassa pensioni FFS		Società di navigazione Untersee und Rhein	
Riforme e personale		Groundstaff Aviation Technic and Administration GATA	
Conflitto salariale		Risanamento GFM	
Cooperazione FFS–BLS		BLS – nuovo sistema salariale	
Regionalbahn Ostschweiz RBO		Azienda dei trasporti pubblici a Lugano	
Joint venture FFS–FS, Cargo SI		Sicurezza sui TP in Romandia	
Securitrans		Ristoro sui treni	
La FFS in Inghilterra		A favore della cremagliera	
Divisionalizzazione del personale loc		Conferenza dei presidenti dei trasporti urbani SEV/VPOD	
Centro di servizi alla clientela KSC Friburgo			
Servizio di manovra		Politica dei trasporti	
Vendita della Sensetalbahn AG STB		Le frontiere della politica dei trasporti	40
New Baggage		Riforma delle ferrovie	
Macchinisti		I cantoni risparmiamo sul trasporto pubblico	
Ristrutturazione della manutenzione del materiale rotabile RSR		Nuova perequazione finanziaria: progetto rinviato	
EasyRide		Commissione d'esperti per il finanziamento del trasporto urbano e suburbano	
Accompagnamento dei treni transfrontalieri		Politica dei trasporti e d'integrazione FinTP	
Settori d'attività del Brünig		TTPP e accordi bilaterali	
Sicurezza e tutela della salute		La lobby automobilistica	
Gli stipendi dei dirigenti FFS		Premio per l'innovazione nei trasporti pubblici	

Politica sociale

Politica sociale senza frontiere 44

Niente panico per l'AVS
L'assicurazione di maternità
Compensazione del rincaro ai pensionati
La nuova cassa pensione FFS

Sindacato

Sindacati oltre le frontiere 48

Collaborazione internazionale ITF/ETF
Un sindacato dei servizi pubblici per la Svizzera?
Istituto di formazione dei sindacati dell'USS
Sottofederazione lavori
Nuova sottofederazione RM
EOLIA
Donne nel SEV
La commissione giovanile SEV
Reclutamento di membri
«Lavoro & trasporti»
SEV online
Finalmente in vacanza!
Altre prestazioni
SEV Assicurazioni
Il SEV in cifre

Novità

Novità alla Steinerstrasse 58



Allegato

Le posizioni del SEV 64

La legge sul personale federale
Joint venture FS-FFS
Concorrenza nel settore dell'autotrasporto
11ª revisione AVS
Revisione parziale dell'assicurazione contro le malattie
Assicurazione di maternità
Accordi bilaterali

Coordinate SEV e impressum 74

Superare le frontiere

La ferrovia - il punto focale del traffico internazionale.



È certamente uno slogan battagliero per il congresso SEV di quest'anno! Ma a ben vedere, si collega senza interruzioni alle rivendicazioni classiche del movimento sindacale. Se nel passato si trattava di spezzare le catene che legavano i lavoratori al loro padrone, oggi sono le frontiere che devono saltare. Le frontiere racchiudono e limitano la nostra libertà, e questo vale anche per il SEV. Quello che segue serve a dimostrare che lo slogan del nostro congresso va preso sul serio, perché ne siamo seriamente convinti.

La ristrutturazione della politica ferroviaria nell'Unione europea unita è cosa fatta. La Svizzera, pur non essendo membro dell'EU, si è incamminata autonomamente sulla stessa strada. Con il libero accesso alla rete sarà possibile in futuro veder circolare sui binari svizzeri treni stranieri, serviti da ferrovieri stranieri, nostri colleghi.

Il SEV ha perciò fatto saltare una frontiera: nell'interesse dei suoi membri, che in futuro potrebbero essere impiegati su treni svizzeri all'estero, ha fatto in modo che la protezione giuridica non conosca frontiere con i sindacati dei ferrovieri tedeschi, austriaci e lussemburghesi.

Le sfide per tutti i sindacati attivi nel settore dei servizi pubblici saranno sempre maggiori. Dalla riduzione di prestazioni al trasferimento a privati, fino alla vera e propria privatizzazione, nessuna opzione viene scartata. E nel contempo tutti i sindacati sono confrontati con il calo delle risorse finanziarie. Progetti comuni e maggior collaborazione potrebbero comportare sinergie, nell'interesse dei membri.

Il SEV vuole però superare un'altra frontiera: insieme con la VPOD e il Sindacato della comunicazione, sta approfondendo le possibilità di una maggior collaborazione. Insieme si potrebbe essere meglio presenti laddove occorre e far sentire maggiormente il proprio peso. Particolarmente nel settore pubblico, dove le discussioni sono eminentemente politiche, è necessario difendere meglio le proprie posizioni e lottare in modo più efficiente.

Alle FFS e anche in molte imprese concessionarie avvengono continui e profondi cambiamenti. Non soltanto le strutture organizzative vengono costantemente modificate, ma intere aziende e settori d'attività vengono scorporati. Le caratteristiche professionali subiscono pure profonde mutazioni in tempi molto rapidi, cosicché delle strutture precedenti non rimane più pietra su pietra.

Anche qui il SEV vuol superare una frontiera: la sua attuale organizzazione interna basata sulle sottofederazioni risale agli inizi del ventesimo secolo. Una riforma morbida non si giustifica soltanto per motivi di età, bensì anche come reazione ai cambiamenti avvenuti nel proprio contesto. Non da ultimo anche perché i nostri membri si aspettano un sindacato forte ed efficace.

Marciare sul posto vuol dire di fatto camminare a ritroso. Se tutto cambia sempre più in fretta e sempre più in profondità, sarebbe fatale sperare di potersi sottrarre a questi sviluppi stando fermi. Anche se noi tutti ci aspettiamo che il SEV impedisca che ci derivi qualche svantaggio, dobbiamo fare in modo che esso abbia gli strumenti necessari per questo. Perciò se si parla di superare le frontiere, bisogna essere certi che questo sia nell'interesse dei suoi membri. Facciamo quindi saltare le nostre frontiere, prima che sia qualcun altro a imporcelo!

**A Chiasso si sente il polso
del futuro traffico merci**

Da quando la pressione dell'Unione europea verso la liberalizzazione del traffico merci su rotaia si è sentita anche in Svizzera, Chiasso ha assunto la funzione di laboratorio e di punta avanzata nel processo di integrazione avviato da FFS e FS, con l'obiettivo di realizzare quella «Joint-Venture» fra i rispettivi settori merci, che tanto ha fatto parlare di sé. Verso la fine dell'anno scorso, l'annuncio che la conclusione dell'accordo definitivo era stato rinviato «sine die», oltre a far provocare avvicendamenti al vertice sia a nord, sia a sud della frontiera, aveva sollevato grossi dubbi sulla sua effettiva realizzabilità, certamente non a breve, ma forse neppure a media scadenza. A Chiasso sono attivi 76 dipendenti delle FS, 27 nell'infrastruttura e 45 nel settore Cargo (erano 250 nel 1986).

Giulio Santoro: le FS devono migliorare nettamente la loro politica d'informazione.



Abbiamo perciò reputato interessante e utile fare una chiacchierata con due colleghi delle FS attivi a Chiasso, per conoscere il loro punto di vista e ottenere da loro dati e informazioni per meglio conoscere i termini del problema.

Nell'annunciare il rinvio a tempi migliori della fusione fra i due settori cargo, è stato messo l'accento su due aspetti: le scadenze troppo ambiziose e la differenza fra le due culture aziendali, che sarebbero ancora troppo distanti, per potersi fondere in una nuova e unica azienda. «Le differenze fra le due culture aziendali ci sono» dice **Giulio Santoro**, da 14 anni attivo a Chiasso e dal marzo '99 responsabile operativo del «Centro qualità» della Cargo S-I, «ma anzitutto è necessario che il progetto di Joint-Venture sia conosciuto in ugual misura dalle due parti della frontiera. Si deve evitare che, più ci si allontana da Chiasso verso sud, meno sia conosciuto. Le FS da questo profilo dovrebbero fare maggior informazione». Questo ci ricorda quanto ci avevano detto alcuni sindacalisti italiani in occasione di un incontro bilaterale a Roma, secondo i quali loro ottenevano più informazioni sui progetti comuni dal SEV che dalla direzione delle FS. «Il progetto di fusione in un'unica struttura operativa del traffico merci italo-svizzero è condiviso anche dai ferrovieri italiani, nella misura in cui lo conoscono», prosegue Santoro, «ma è ovvio che i due modelli aziendali sono disuguali e per eliminare le differenze di struttura operativa bisogna procedere per gradi e con scadenze realistiche.» Quindi, come del resto ammesso anche dalle FFS, l'obiettivo temporale era troppo ambizioso?

«Se si fosse trattato solo di unificare il traffico di transito fino a Milano, con treni completi, avrebbe senz'altro potuto funzionare. Ma poi si deve passare alla fase successiva della distribuzione sul territorio (in Italia il 54% del traffico merci è ancora a carri singoli) e le due fasi debbono procedere in parallelo. Ma per poter portare in porto un progetto così ambizioso, i tempi erano troppo stretti.»

Ma torniamo a Chiasso e a quanto si è realizzato e a quello che ancora va fatto, per progredire verso l'obiettivo. «L'unica struttura operativa funzionante finora è la Cargo S-I e il suo Centro di qualità di Chiasso e nella quale dovrebbero confluire le due società cargo FFS e FS. Un grosso passo avanti sarebbe realizzare una più stretta collaborazione alla frontiera con la fusione dei vari servizi. Ciò permetterebbe di passare in modo uniforme da una ferrovia all'altra.»

Ristrutturazioni e riforme sono all'ordine del giorno non solo delle FFS ma anche delle FS. E uno dei problemi che accomunano ferrovie europee è quello dell'aumento della produttività, che si traduce in termini concreti nell'assioma «più produzione con meno personale». «Negli ultimi 10 anni, le FS hanno tagliato 100 000 posti di lavoro, senza licenziamenti, ma con un vasto piano di prepensionamenti», ci risponde **Antonio Arduini**, capo-macchinista FS, a Chiasso da 15 anni. «Questa cura dimagrante e l'applicazione di nuove tecnologie hanno permesso un'aumento di circa il 30% della produttività. Contemporaneamente però, per contenere la perdita di posti di lavoro, si è passati da 40 a 36 ore di lavoro settimanali.» Ma chi ha pagato la fattura? «Lo stato italiano, proprietario in definitiva delle ferrovie, ha stanziato i crediti necessari a finanziare l'operazione.» Come mai, dopo un simile salasso, si sente parlare di nuove riduzioni di personale? «Effettivamente, l'ondata di prepensionamenti ha creato qualche vuoto ed ora si intende procedere con maggiore cautela, valutando più attentamente gli effettivi in esubero causati dai singoli progetti, che sarebbero stimati dalle FS a circa 15 000. La disponibilità finanziaria del Tesoro italiano è limitata al 31 dicembre 2001, il che spiega che le FS vogliano approfittarne per effettuare altri prepensionamenti.»

Veniamo alle questioni contrattuali. Dal 1° gennaio di quest'anno, anche i ferrovieri svizzeri sono assoggettati ad un contratto collettivo di lavoro, come è già da tempo realtà in Italia. «Effettivamente, quello che stiamo negoziando è il quinto CCL della storia delle FS. Esso si differenzierà dai precedenti, soprattutto perché dovrebbe assumere i contorni di un contratto mantello, applicabile a tutte le aziende che operano nel campo ferroviario, così da evitare il dumping. Cinque società private hanno infatti già ottenuto



Antonio Arduini: il nuovo CCL impedirà il dumping salariale e in materia di sicurezza.

una licenza per l'esercizio ferroviario. Le ferrovie avranno poi spazio di manovra per la sua applicazione sul loro comprensorio.»

A Chiasso oggi si attende il futuro, con un occhio che guarda e nord e uno a sud, ma convinti che la chiave per risolvere alcuni problemi che ancora si frappongono ad una migliore collaborazione nel traffico merci la si possa trovare non tanto nei grandi nomi venuti da lontano, ma grazie all'esperienza di chi da decenni lavora fianco a fianco, a cavallo della frontiera.

Superare le frontiere

Davanti alla stazione di Innsbruck.



Hansjörg Fink, accompagnatore treni
(capotreno) a Innsbruck

Da quando accompagni treni anche oltre frontiera?

Dal cambiamento d'orario del maggio 2000, sono praticamente in servizio soltanto sui treni Vienna-Basilea. Io svolgo il mio lavoro nella prima classe, mentre i miei due colleghi svizzeri si ripartiscono le carrozze di seconda classe. Accanto alla revisione, come noi chiamiamo il controllo dei titoli di viaggio, svolgo anche servizio ai posti, ossia servo ai clienti giornali e caffè, bevande fredde e piccoli pasti, che vado a prendere alla carrozza ristorante. Inoltre faccio anche i conteggi. Svolgere queste prestazioni supplementari è stata la condizione per far sì che i treni Eurocity-Transalpin fossero accompagnati da un terzo uomo. Così abbiamo salvato posti di lavoro.

Com'è la vostra durata del lavoro?

Lavoriamo con turni in rotazione. La nostra durata del lavoro viene calcolata in modo che sull'arco di 30 giorni dobbiamo lavorare 165 ore. Il lavoro supplementare lo possiamo compensare in tempo libero, oppure entro certi limiti, farcelo pagare.

Sentite la pressione del risparmio?

La riduzione dei posti di lavoro è da noi una realtà continua da diversi anni. A Innsbruck dove lavoro io, il personale è stato ridotto della metà, ossia oggi vi sono ancora 100 dipendenti. Ma il lavoro non è però diminuito, al contrario. Prima, quando venivano aggiunte carrozze di rinforzo, c'era sempre anche un rinforzo di personale. Ora questo non c'è più e da quanto è cambiato il governo la pressione risparmiatrice si sente ancora di più. Si risparmia anche sui tempi di preparazione, sui supplementi per la revisione e il tempo di riposo: ora lavoriamo in modo continuato. I colleghi svizzeri conoscono altre disposizioni; essi possono ad esempio lavorare soltanto 9 ore filate.

Ti piace lavorare nel traffico transfrontaliero?

Sì, molto. È piacevole poter accompagnare gli stessi viaggiatori fino a Zurigo. Naturalmente abbiamo dovuto imparare qualcosa: la geografia svizzera, le prescrizioni tariffarie ed altro ancora. La collaborazione con i colleghi

svizzeri è buona, ma la Svizzera è cara! Riceviamo sì un'indennità per servizio all'estero doppia, ma al ristorante del personale di Zurigo un pasto costa tre volte quello che costa in Austria.

Come sono i rapporti a livello sindacale?

Come membri del sindacato dei ferrovieri GDE, oltre alla protezione giuridica internazionale, abbiamo anche regolari scambi di informazioni e incontri fra i sindacati.



In Svizzera mi trovo bene ma costa: Hansjörg Fink in azione.

Marc Lambert: da noi manca personale.



Marc Lambert, macchinista SNCF del deposito di Annemasse

Come sono i rapporti fra ferrovieri francesi e svizzeri?

Sono messi a dura prova dalle intenzioni di prolungare la rete suburbana di Ginevra oltre La Plaine, sino a Bellegarde. Noi esigiamo che non venga impiegato unicamente personale svizzero e che il lavoro venga ripartito. Un gruppo di ferrovieri della Savoia e di Ginevra si incontra pertanto regolarmente dal 1999, in quanto non vogliamo aspettare che siano la SNCF o le FFS a dirci come deve essere gestita questa rete, ma vogliamo partecipare anche noi alle decisioni.

Discutete anche delle conseguenze degli accordi bilaterali?

Sì, perché questi accordi favoriranno notevolmente gli spostamenti delle persone e ciò deve necessariamente comportare anche un

miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico.

Ma occorre proprio gli accordi bilaterali e la rete suburbana transfrontaliera per promuovere i contatti tra frontalieri?

No, in quanto da anni esiste un gruppo di lavoro franco-svizzero, nel quale ci impegniamo in favore di una diversa politica dei trasporti, di un collegamento ferroviario Eaux-Vives-Genève-Cornavin e della reintroduzione dell'esercizio sulla linea del Tonchino.

Dall'1.1.2000 la Francia applica la settimana lavorativa di 35 ore - vale anche per te?

Le trattative per l'introduzione della settimana di 35 ore hanno avuto effetti molto positivi. I giorni di riposo sono aumentati da 112 a 126, senza riduzioni salariali. Adesso lavoriamo complessivamente all'anno 1582 ore. Lo stipendio di un macchinista varia da 2000 a 3000 franchi svizzeri all'anno, ai quali si aggiungono indennità equivalenti al 30 a 40% dello stipendio. L'introduzione della settimana di 35 ore ha portato all'assunzione di 25 000 dipendenti. Ciononostante, manca ancora personale. Presso il deposito di Annemasse, per esempio, siamo in 92 macchinisti, ma per coprire tutti i turni ne occorrerebbero 95. Per fortuna, il personale delle SNCF non è stato divisionalizzato come invece è successo in Svizzera, così noi possiamo continuare ad effettuare tutti i servizi: treni regionali, diretti e merci.

Sei anche cassiere della sezione CGT ferrovieri di Annemasse, con edifici propri?

La sezione dei ferrovieri CGT di Annemasse conta 65 attivi e un centinaio di pensionati. Non abbiamo nostri edifici, ma disponiamo di locali in un edificio della stazione. La SNCF deve mettere a disposizione i locali a tutte le sezioni sindacali!

Jean-Claude Monterrat, controllore
a Annemasse

«Due anni fa, per protestare contro un'aggressione avvenuta a La Roche-sur-Foron, grazie ai nostri telefoni portabili, siamo riusciti ad organizzare immediatamente uno sciopero. Questo ci ha permesso di ottenere un aumento degli agenti di sicurezza nei treni da parte della direzione SNCF della nostra regione.»

Jean-Claude Monterrat è controllore a Annemasse. Sindacalista impegnato nella CGT (Confédération Générale des Travailleurs), difende con le unghie e con i denti il diritto di sciopero. A parte gli scioperi selvaggi, come quello citato, uno sciopero va programmato.

«Quando si decide di fare sciopero, si deve darne preavviso alla Direzione della SNCF, spiegando i motivi per cui vogliamo scioperare. La Direzione della SNCF è obbligata a riceverci. Se si riesce a risolvere il conflitto attorno al tavolo ritiriamo il preavviso, altrimenti procediamo con lo sciopero.» In dicembre dell'anno scorso, dopo un preavviso di sciopero nazionale, la SNCF ha ritirato – provvisoriamente – il suo progetto d'organizzazione per settori merci, grandi linee e viaggiatori (quello che in Svizzera è stato chiamato divisionalizzazione). Jean-Claude Monterrat difende un sindacalismo combattivo e si ricorda del grande sciopero dei ferrovieri del dicembre 1995, che aveva paralizzato la Francia. Tutti i sindacati si erano opposti al progetto del governo di Alain Juppé che voleva innalzare l'età di pensionamento dei ferrovieri, che è attualmente fissata a 55 anni, salvo che per i macchinisti, i quali vanno in pensione a 50 anni. «La popolazione era dalla nostra parte. La sera la gente veniva alla stazione e facevamo le grigliate. Eravamo talmente padroni della situazione che la SNCF chiedeva al comitato di sciopero un'autorizzazione per poter mettere in moto i motori dei TGV, affinché non venissero danneggiati dal freddo.»

Padre di tre figli, Jean-Claude Monterrat è fiero delle conquiste sindacali nel campo della politica familiare. «Chi ha figli d'età inferiore ai tre anni, ha diritto ad un congedo parentale. Possiamo restare a casa il tempo che ci serve per occuparci dei bambini. E l'azienda è obbligata a riassumerci.» Questo congedo parentale,

valido per il padre e la madre, si aggiunge al congedo di maternità per la madre, che è di 16 settimane.

Altra vittoria della sinistra francese, la settimana di 35 ore che per alcuni avrebbe significato la catastrofe. «Con l'aumento del traffico, i 25 000 nuovi posti di lavoro creati per compensare la riduzione della durata del lavoro non sono sufficienti.»

In Francia, la SNCF ha tendenza a sopprimere il controllo sistematico sui treni regionali, ma lo può fare soltanto sulle linee a binario unico. La regia francese è frenata nelle sue intenzioni di risparmio laddove c'è il doppio binario, poiché la legge esige la presenza sui treni di un macchinista e di un controllore. E questo per motivi di sicurezza. «In caso di fermata del treno in aperta campagna, il controllore deve sorvegliare affinché i passeggeri non scendano dal treno e si facciano investire da un convoglio circolante in senso inverso.»



La direzione SNCF deve ascoltarci maggiormente, costata Jean-Claude Monterrat.

Superare le frontiere

La linea del Monte Bianco: a doppio binario anche d'inverno.



Maurice Escande, funzionario di stazione sulla linea del Monte Bianco

Con quella sua aria da spilungone, sembra uscito dritto da un film di Jacques Tati. Maurice Escande passa la vita nella stazione di Vallorcine, una solida costruzione rosa di montagna. Un ambiente che d'estate attira gli amanti delle passeggiate e d'inverno gli sciatori. La scala sull'ala sinistra porta verso gli appartamenti, sulla destra «L'arrêt Bougnète» con la sua piccola terrazza, emana i delicati sapori della cucina della Savoia. Al centro troneggia la sala della stazione. Durante l'alta stagione, lo sportello è aperto dalle 06.00 alle 20.00 e ogni giorno una dozzina di treni si fermano prima di ripartire in direzione di Chamonix, mentre un'altra dozzina scende a Martigny. Maurice Escande è funzionario di stazione e fa parte della squadra di riserva di Chamonix, significa che può essere attribuito ad una delle stazioni SNCF della linea del Monte Bianco. «Spesso mi mandano a Vallorcine, perché d'inverno ci vuole qualcuno con la necessaria esperienza per far funzionare le cose!» L'accento del sud di Maurice Escande contrasta con quello della gente del posto.

Ma cosa sarà mai questa esperienza necessaria in questa valle di orsi?

«La neve, il gelo, bisogna saperli affrontare per poter far passare i treni. Bisogna sgelare gli scambi con il bruciatore a gas. Qui niente è automatico. Occorre iniziare alle 05.00 affinché lo spazzaneve possa liberare il binario prima del treno delle 06.00.»

Nel 1971, Maurice Escande ha lasciato Sète per venire a lavorare su questa linea franco-svizzera, il cui tronco svizzero appartiene alla società privata TMR (Transports de Martigny et régions SA).

«I rapporti con la Svizzera sono molto difficili, aggiunge un funzionario commerciale della SNCF venuto a salutare Maurice Escande dietro lo sportello, perché la SNCF non è un'impresa ma una burocrazia.» Eppure, l'agente commerciale riconosce che fra francesi e svizzeri si sono fatti diversi passi avanti, in particolare per l'acquisto in comune delle nuove carrozze. Muovendosi come un leone in gabbia dietro lo sportello, il vecchio lupo approfitta del sasso lanciato contro la SNCF dal suo collega per rincarare la dose.



Il tocco dell'esperienza: Maurice Escande al suo sportello.

«Diminuiscono il personale nei treni e nelle stazioni e non si incoraggia la gente a prendere stazioni. Guardate ad esempio le statistiche: nel 1993 a Vallorcine abbiamo venduto titoli di trasporto per 720 000 franchi francesi. Nel 2000 questo importo è sceso a 390 000 franchi. E questo perché abbiamo dovuto ridurre gli orari di apertura della stazione.»

Per contro, Maurice Escande reputa che ci sono sempre più turisti che soggiornano nella valle di Chamonix e che prendono il treno per fare un'escursione in Svizzera. «L'anno scorso, fra Chamonix e Vallorcine abbiamo venduto più di 3 000 biglietti combinati per la piscina e lo zoo delle Marécottes o per la fondazione Gianadda di Martigny.»

Anche se è saltuaria, egli valuta in modo assai positivo la collaborazione con i ferrovieri svizzeri. «Il personale di movimento si incontra ogni giorno quando si passa il testimone a Châteldard-Frontière. Fra il personale di stazione siamo riusciti ad organizzare la raclette o la fondue da uno o dall'altro a Trient o Châteldard. Alcuni sono venuti a mangiare da me. Quando il treno è in ritardo ci telefoniamo affinché si possano informare gli utenti. A volte mi servono delle informazioni sulla rete svizzera e allora faccio una telefonata all'agenzia viaggi FFS della stazione di Martigny. Sono molto simpatici e mi informano sempre in modo impeccabile.» Anche nelle valli più discoste le frontiere non rappresentano un ostacolo.

Superare le frontiere

Chambéry - capitale del dipartimento della Savoia.



Véronique Martin, da ferroviere
a segretaria sindacale

Véronique Martin ha percorso la carriera di controllore alla SNCF. Dal novembre 2000 è segretaria generale del sindacato CGT (Confédération Générale des Travailleurs) dei ferrovieri della regione SNCF di Chambéry. In Francia, a parte Parigi, è la prima volta che una donna accede ad un posto del genere.

La regione SNCF di Chambéry si estende da Bourg-en-Bresse a Modane. Le città di Grenoble e Albertville fanno pure parte di questa rete che, dalle porte di Lione, arriva fino a Ginevra e al Piemonte. In superficie, la regione di cui è responsabile Véronique corrisponde alla Svizzera romanda, con l'aggiunta dei cantoni di Berna e Basilea. I ferrovieri della CGT strutturano la loro organizzazione sulla falsa riga di quella della SNCF, che è suddivisa in 25 regioni; 6200 ferrovieri lavorano nella regione di Chambéry. Otto sindacati o associazioni di quadri sono là a difendere gli interessi dei dipendenti della SNCF. «Nella nostra regione, da noi alla CGT sono organizzati 1 240 ferrovieri attivi ed altrettanti pensionati. Qui noi siamo il sindacato maggioritario. Al segretariato di Chambéry abbiamo quattro permanenti, più due colleghi a tempo parziale. I nostri membri sono ripartiti in 29 sezioni locali.»

Oltre ai problemi sindacali correnti, come rivendicazioni salariali, miglioramento delle condizioni di lavoro, difesa dei diritti dei ferrovieri, Véronique Martin è coinvolta in due grandi dossier di politica dei trasporti transfrontalieri: il progetto di nuova linea ferroviaria Lione – Torino e la creazione di una vera rete regionale fra Ginevra e la Savoia.

«La CGT incoraggia il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Dopo la catastrofe del Monte Bianco, 7000 autocarri transitano ogni giorno nella valle della Maurienne (asse stradale Lione–Torino). È asfissiante! Il progetto di costruzione del tunnel ferroviario di 52 chilometri che collegherebbe Saint-Jean-de-Maurienne a Susa in Italia, deve concretizzarsi. Forse già nel 2015. I ferrovieri di Modane hanno cercato di avere contatti con i nostri colleghi italiani, allo scopo di fare fronte comune e sostenere questo progetto. Per il mo-

mento però non è che le cose si muovano molto.»

Per contro, nella regione ginevrina i rapporti fra i ferrovieri francesi e quelli svizzeri sono più intensi.

Una situazione che non è dovuta a fatti recenti: la «Convenzione fra la Svizzera e la Francia per il collegamento ferroviario fra Annemasse e Ginevra» data del 1882! ... «Con i colleghi del SEV parliamo più particolarmente dell'interpenetrazione delle FFS fino a Bellegarde. Le composizioni svizzere RER arriverebbero fino da noi. E perché no! Ma sarebbero accompagnate dai controllori svizzeri o francesi? E come verrebbero garantiti i diversi controlli doganali e di polizia? Il progetto di biglietteria elettronica «EasyRide» sarebbe compatibile con la Francia? Vogliamo dare risposte sindacali comuni a queste domande.»



La galleria ferroviaria da Saint-Jean-de-Maurienne a Susa, in Italia, dev'essere realizzata in fretta, rivendica Véronique Martin.

I grandi cambiamenti

Gli scambi giusti per il futuro delle FFS.



Il contratto collettivo FFS e Cargo

Per 70 anni, i dipendenti delle FFS sono stati funzionari federali, assunti secondo la legge sullo statuto del funzionario, alla stessa stregua dei dipendenti delle vecchie PTT e dell'insieme dell'amministrazione federale. Con la riforma delle PTT e della ferrovia, questa era si è conclusa. Quale principale sindacato dei ferrovieri, negli anni scorsi il SEV ha preso l'iniziativa di costituire una comunità di trattativa con le altre tre organizzazioni del personale transfair, VSLF e Associazione dei quadri, per preparare insieme l'avvento dell'era del CCL, per condurre le trattative e concluderle con successo.

«Trasferimento» dal vecchio al nuovo.

I partner sociali nell'anno in esame si sono trovati a dover far fronte al compito di dare una nuova veste alle norme giuridiche che regolano l'impiego del personale delle FFS e della Cargo, ossia la veste del CCL. Da subito si sono accordati nel senso di un passaggio dalle vecchie alle nuove norme senza scosse, ossia che non ci dovevano essere differenze di sostanza fra le vecchie e le nuove condizioni retributive.

Cinque mesi di trattative.

Quella che può essere definita una maratona, è iniziata l'8 settembre 1999 e, dopo più di 20 sedute, le trattative – che si sono globalmente svolte in un clima positivo – si sono concluse il 29 febbraio 2000. Il fatto che per due volte siano state sospese, dimostra con quanta intensità si è lavorato per trovare le soluzioni. Vista la rigida posizione assunta dalle FFS in merito all'inclusione delle norme del contratto sociale nei due contratti collettivi di lavoro, ossia il rifiuto di accettare il principio della rinuncia ai licenziamenti per motivi di esercizio ed economici, il SEV si è visto costretto ad indire una dimostrazione pubblica per rilanciare le trattative, svoltasi il 18 febbraio 2000 a Bellinzona. All'appello del SEV hanno risposto più di 1000 ferrovieri di ambo i sessi, ciò che ha significato un pieno successo da due punti di vista: anzitutto perché il SEV è riuscito

in pochi giorni a mobilitare 1000 dipendenti delle FFS e della Cargo a Bellinzona, d'altra parte perché così è stato possibile riprendere le trattative e integrare il contratto sociale nei contratti collettivi di lavoro. In seminari e gruppi di lavoro (vedi rapporto sociale 1999) le rappresentanze sindacali avevano discusso preliminarmente e in modo creativo importanti capitoli delle future normative. Molto è stato fatto anche dai gruppi di lavoro paritetici, che hanno elaborato costantemente nuove varianti, rendendo quindi più facile la ricerca di soluzioni. Così è stato possibile concludere i contratti collettivi in relativamente poco tempo.

Valutazione globalmente positiva.

Per la delegazione del SEV alle trattative, la conclusione dei due contratti collettivi rappresenta sicuramente un risultato molto positivo, per i seguenti motivi:

- Le FFS si sono impegnate, durante la validità del CCL, a non effettuare licenziamenti per motivi economici o d'esercizio.
- La settimana lavorativa di 39 ore è stata ancorata nel CCL.
- Il nuovo sistema salariale, comprendente la componente di prestazione, adempie nella sostanza alle esigenze poste dal SEV circa il passaggio morbido dal vecchio al nuovo sistema. La componente di prestazione è stata contenuta entro limiti accettabili: per più del 90% del personale FFS e della Cargo essa raggiunge al massimo l'8%.
- Le prestazioni sociali concordate rappresentano un ottimo risultato.
- Le indennità per servizio notturno, festivo ed irregolare sono state riprese tali e quali nel CCL.
- Sono state istituite quattro nuove commissioni del personale, per permettere uno sviluppo della cooperazione del personale all'interno dell'azienda. Esse saranno impegnate nei settori della durata del lavoro,

dell'uguaglianza di trattamento, della protezione della salute, della sicurezza sul lavoro e dello sviluppo nei profili professionali.

- I CCL FFS e Cargo sono applicabili all'insieme del personale, ad eccezione dei quadri dirigenti, ossia per più del 99% del personale FFS e Cargo.

Ma non contava tanto il parere della delegazione SEV alle trattative, bensì quello dei nostri membri. Perciò i due contratti sono stati sottoposti a votazione generale e la loro firma è stata resa possibile dal suo esito.

Votazione generale sui CCL.

Con una chiarissima maggioranza del 94,9%, i membri del SEV hanno approvato i risultati delle trattative per i CCL FFS e Cargo. La partecipazione al voto, tenuto conto delle medie che si verificano nelle votazioni, ha raggiunto un rispettabile 60,2%. Anche i membri degli altri tre sindacati (transfair, VSLF e Associazione dei quadri) hanno espresso voto favorevole, con chiare maggioranze.

È stato così possibile procedere alla firma dei due contratti, ciò che è avvenuto il 27 giugno 2000 a Berna e sono entrati in vigore il 1° gennaio 2001.

Le commissioni del personale.

Dopo la firma dei contratti collettivi, si è proceduto all'elezione dei membri delle commissioni del personale. Anche qui il SEV ha conseguito un risultato molto positivo: su un totale di 57 membri, 48 sono rappresentanti del SEV. A ciò va aggiunto che i presidenti e vicepresidenti di tutte e quattro le commissioni del personale sono pure membri SEV.

Nuovi standard.

I contratti collettivi delle FFS e della Cargo, la cui durata è stata pattuita a tre anni, fissano nuovi standard per quanto riguarda le prestazioni materiali, ma anche il campo di applicazione. Essi costituiscono la base per ancorare la cooperazione fra personale e impresa alle FFS e alla Cargo.

I due CCL sanciscono la settimana lavorativa di 39 ore ed escludono la possibilità di licenziare per motivi economici o d'esercizio: in poche parole, essi ammodernano il diritto del personale delle FFS e della Cargo e lo rendono più sociale. Serviranno certamente in futuro da metro di misura per altri contratti collettivi. Ma il lavoro per il SEV non è finito: bisognerà vegliare sul rispetto delle norme contrattuali e sulla loro corretta applicazione e bisognerà poi già prepararsi al loro rinnovo. Si tratterà in prima linea di salvaguardare il livello delle conquiste ottenute e cercare il modo per ottenere ulteriori miglioramenti.

CCL cassa malati FFS – per sane condizioni di lavoro

A diverse riprese, la comunità di trattativa, diretta dal SEV, ha negoziato con la direzione della cassa malati FFS un contratto collettivo di lavoro che può essere considerato come il più avanzato nel settore dell'assicurazione malattia.

Valido per circa un centinaio di dipendenti, esso ha una durata di tre anni e contiene i punti principali seguenti:

- Diritto alla compensazione integrale del rincaro.
- Settimana lavorativa di 40 ore e 5 settimane di vacanza.
- Nessun salario inferiore ai 3000 franchi.
- Divieto di lavoro su chiamata.
- Congedo di maternità di 16 settimane.
- 100% del salario per due anni in caso di malattia o infortunio.

CCL cassa pensioni FFS – una valida previdenza

I sindacati SEV, transfair e AQTP hanno sottoscritto un CCL con la cassa pensioni FFS, valido per circa 30 dipendenti e che si rifà al CCL delle FFS. Esso ha una durata di 3 anni e prevede tra l'altro:

- adeguamenti salariali annuali di portata almeno equivalente a quella negoziata per il personale delle FFS;
- la parità di diritti sancita nel contratto;
- la durata lavorativa settimanale di 39 ore;
- il divieto di salari inferiori ai 3000 franchi mensili e del lavoro su chiamata;
- un congedo sindacale sino a 7 giorni in 3 anni;
- un congedo di maternità di 16 settimane;
- il pagamento del 100% del salario per i primi 6 mesi in caso di malattia o d'infortunio e del 90% per i 18 mesi seguenti;

- facilitazioni per l'uso di mezzi di trasporto pubblici almeno equivalenti a quelle concesse al personale delle FFS.

La cassa pensioni FFS si è inoltre impegnata a rinunciare a licenziamenti per motivi di ordine economico, durante tutta la durata del contratto.

Riforme a ripetizione, dall'eccesso alla carenza di personale ...

Le FFS sono in una fase di costante e sistematica verifica delle proprie strutture aziendali, di continuo cambiamento della loro organizzazione e, in qualche caso, anche degli organi dirigenti. Il SEV è sempre stato molto critico nei confronti di una prassi che assume sempre più le caratteristiche della destabilizzazione. Le ristrutturazioni, in particolare quelle conseguenti alla divisionalizzazione, vengono poi per lo più applicate senza coinvolgere il personale interessato. I responsabili di questo processo non tengono conto in modo sufficiente dell'ansia e delle paure che questi grandi cambiamenti provocano nell'individuo. Se nel 1999 si trattava solo di ridurre il costo del lavoro tramite ristrutturazioni, razionalizzazioni e soppressione di posti di lavoro, nel 2000 le FFS si sono rivelate incapaci di padroneggiare la situazione, dovuta in buona parte a effettivi di personale insufficienti per far fronte alla ripresa dei traffici. Questa situazione è poi ancora peggiorata dall'introduzione a giugno della settimana di 39 ore, così che nel mese di agosto si erano accumulate 350 00 giornate di riposo arretrate. Ciò ha portato a decisioni estremamente impopolari, come quella di limitare drasticamente le ore di lavoro compensabili. Alla fine del 2000 si era ormai giunti al limite e quasi tutti i servizi hanno imposto al loro personale di prendere due settimane di vacanza nel periodo delle festività. Inoltre, vi sono stati diversi tentativi di compensare i giorni arretrati in soldi anziché come il SEV ha sempre raccomandato in tempo libero. Il la-

voro supplementare deve infatti essere compensato in tempo, per garantire le condizioni di lavoro e di qualità di vita indispensabili e il momento della compensazione deve ovviamente sempre essere concordato con gli interessati.

I ferrovieri difendono le proprie opinioni.



Conflitto salariale

In seguito al nuovo statuto giuridico delle FFS e alle modifiche che ne sono seguite, anche i rapporti fra partner sociali sono mutati. In futuro, le questioni salariali saranno oggetto di trattativa fra i sindacati e la Direzione dell'impresa. Le prime esperienze sono state però assai dolorose: la Direzione delle FFS era del parere che le richieste del SEV fossero state soddisfatte con la messa in vigore del CCL l'1° gennaio 2001 ed ha quindi respinto le nostre richieste. Il 4 novembre del 2000, si è svolta sulla Schützenmatte di Berna una significativa manifestazione. Più di 6000 ferrovieri d'ambo i sessi non hanno lasciato alcun dubbio sulla determinazione del personale di non volersi accontentare di quell'1% di aumento dei salari, computato quale compenso per la riduzione della durata del lavoro a 39 ore settimanali. Ciononostante, le FFS si sono rifiutate di entrare in materia sulle rivendicazioni del SEV. La seduta del consiglio d'amministrazione FFS era stata fissata per il 24, mentre l'ultima tornata di trattative per il 29 novembre 2000. La dirigenza sindacale ha allora deciso di aumentare la pressione sulle FFS e il 23 novembre si è svolta un'azione di volantinaggio alla stazione di Berna. Gli utenti sono così stati informati sul reale contenuto della vertenza e sulle conseguenze che ne sarebbero derivate, qualora le FFS non avessero fatto concessioni. In un incontro straordinario in relazione alla seduta del consiglio d'amministrazione, il 24 novembre i partner contrattuali si sono accordati per una soluzione accettabile, che prevedeva un aumento dei salari del 2,6% (l'1% per il finanziamento della riduzione della durata del lavoro in vigore da giugno 2000, l'1% quale indennità unica da versare in dicembre 2000, lo 0,3% per adeguamenti individuali di salario e un altro 0,3% per le promozioni di carriera). Si è trattato di un evidente successo per il sindacato. Una vittoria però che è stata conquistata duramente e che lascia prevedere con quali problemi saremo confrontati nelle prossime trattative salariali.

Cooperazione FFS-BLS

Queste dovranno avvenire d'ora in poi ogni anno, poiché nel CCL non è stato possibile ancorare il principio dell'automatica compensazione del rincaro. Per contro, gli articoli 7 e 66 del CCL prevedono l'istituzionalizzazione di una trattativa annua sui salari.

Alcuni reputano che il credito per il raddoppio della linea del Lötschberg sia da considerare un debito, altri invece che sia necessario per dar seguito al mandato della Confederazione e che pertanto non possa essere considerato un debito. Non sono neppure chiare le modalità di finanziamento della galleria di base del Lötschberg, né a chi verrà affidata la gestione. Infine, la legge sul libero passaggio fra le casse pensioni ha generato un importante disavanzo di copertura presso l'istituto di previdenza. Negli ultimi tempi, la pressione sulla BLS è aumentata a dismisura, tanto da indurre il presidente del consiglio d'amministrazione delle FFS Lalive d'Epinay a provocatoriamente proporre la fusione con la BLS. Mentre i media pubblicavano le ripetute botte e risposte delle parti, rappresentanti della Confederazione, del canton Berna, delle FFS e della BLS hanno elaborato un progetto di organizzazione comune atto a rafforzare a lungo termine il trasporto pubblico e a chiarirne tutti gli aspetti importanti. Secondo la dichiarazione congiunta d'intenti, la BLS gestirà il traffico regionale viaggiatori e l'autostrada viaggiante, mentre il traffico viaggiatori a lunga distanza e quello a carri completi singoli verranno assunti dalle FFS. Le due aziende saranno infine libere di farsi concorrenza nel settore dei treni merci completi. Il personale è ovviamente coinvolto, ragion per cui il SEV ha preteso garanzie in materia di sicurezza dell'impiego, di qualità del posto di lavoro e di retribuzione. Sotto la guida del segretariato SEV, e con la partecipazione di tutte le categorie di personale, con le aziende verranno elaborati i «principi relativi ai trasferimenti di personale, a seguito della futura collaborazione tra BLS e FFS».

Regionalbahn Ostschweiz RBO (ferrovie regionali della Svizzera orientale)

L'affidamento della linea del lago Bodanico alla MThB e la situazione di concorrenza nel traffico merci avevano reso piuttosto tese le relazioni con le FFS. L'annuncio fatto all'inizio di novembre da parte delle due imprese di voler creare una nuova società comune per il traffico regionale nella Svizzera orientale, chiamata RBO, ha pertanto creato una certa sorpresa. I rappresentanti delle due imprese hanno poi spiegato il progetto al personale nel corso di un'assemblea organizzata dal SEV, rispondendo pure alle domande dei 150 partecipanti. Il SEV ha poi presentato le sue rivendicazioni: un CCL almeno equivalente a quello delle FFS, l'approfondimento di possibili alternative al passaggio di personale da un'azienda all'altra e un'organizzazione che eviti perdite di produttività come quelle riscontrabili presso le FFS a seguito delle divisionalizzazioni. Il SEV si sta adesso preparando alle imminenti trattative.



Chi oltrepassa i limiti della decenza, viene punito.

Joint Venture FFS-FS, Cargo SI

Dal nostro congresso del 1999 e dal nostro ultimo rapporto sociale, questa questione ha vissuto alti e bassi. Nel corso dell'estate 1999, il SEV ha ottenuto dalle FFS un contratto preliminare che garantiva al personale della Cargo condizioni di lavoro almeno equivalenti a quelle previste dal CCL FFS, realizzando così la condizione indispensabile per garantire il nostro sostegno al progetto.

Il contratto preliminare è stato rispettato e i due CCL attuali sono equivalenti. Per quanto riguarda le condizioni di lavoro, il SEV ha svolto perfettamente il proprio incarico. Il rapporto tra FFS e FS attraversa però una crisi, dovuta alle difficoltà riscontrate nel processo d'integrazione tra le due società e ai cronici dissavanzi delle FS, le quali incontrano inoltre importanti difficoltà nel realizzare le necessarie riforme interne.

Securitrans

Le FFS vogliono svolgere un ruolo determinante nel settore «sicurezza e controllo» nel trasporto pubblico ed hanno pertanto deciso di fondare una nuova azienda, in unione con la Securitas, mantenendo nelle proprie mani il 51% delle azioni. Il SEV, dopo aver verificato tutti gli aspetti economici, sociali e legali, si è dichiarato d'accordo di entrare in materia, a condizione che siano negoziate condizioni di lavoro almeno equivalenti a quelle delle FFS anche per il personale di questa nuova ditta. In particolare, questa ristrutturazione interesserà gli agenti della polizia ferroviaria, che verranno coinvolti nelle trattative. L'obiettivo è di elaborare un CCL sul modello di quelli negoziati con la Cassa malati o con la Cassa pensioni delle FFS, che risulti equivalente a quello delle FFS e della Cargo e che garantisca la parità di trattamento tra agenti provenienti dalle FFS e nuovi assunti. La dichiarazione d'intenti sottoscritta dai dirigenti della Securitas il 22 dicembre 2000 conferma questi obiettivi, aprendo così la strada alle trattative che potranno iniziare nel corso del primo trimestre 2001. Il CCL, che dovrebbe poter essere concluso entro fine marzo, entrerà in vigore con effetto retroattivo il 1° gennaio 2001.

La FFS in Inghilterra

Le FFS hanno deciso di concludere un'alleanza con la John Laing Ltd., proprietaria della Chilternd Railways, per partecipare alla gara d'appalto per l'esercizio di alcune linee in Gran Bretagna. Questa notizia del settembre 2000 ha scatenato la dura protesta del SEV, per il quale questa decisione non tien conto della situazione economica e politica ed è strategicamente sbagliata. Il SEV raccomanda invece alla direzione FFS di concentrarsi maggiormente sui propri compiti principali. Invece, fino ad ora gli investimenti in Inghilterra sono serviti più che altro a giustificare la mancata concessione dell'indennità di rincaro ai pensionati e un aumento generalizzato di stipendio al personale. Il SEV ha rapporti con i colleghi dei sindacati inglesi e sarebbe auspicabile che le relazioni tra gli organi dirigenti delle FFS e quelli delle compagnie ferroviarie britanniche fossero della stessa qualità di quelli esistenti fra le organizzazioni del personale.



Le attività del KSC richiedono la massima concentrazione.

Divisionalizzazione del personale loc

Le riforme aziendali del 1997 e del 1999 hanno portato a cambiamenti molto profondi alle FFS. Nel 1997, i macchinisti erano stati attribuiti all'unità TZ. Nel 1999 è poi arrivata la divisionalizzazione, con la suddivisione della loro categoria nelle due divisioni P e M portata avanti con molta determinazione da parte delle FFS, tanto da generare una stizzita reazione alla pubblicazione dei piani di servizio al cambiamento d'orario 2000. Solo grazie all'intervento del SEV e della LPV è stato possibile rimediare, almeno parzialmente, alle principali lacune.

Centro di servizi alla clientela KSC Friburgo

Il KSC di Friburgo costituisce l'unico punto di contatto tra la Cargo FFS e la propria clientela. Una volta completamente funzionale, esso occuperà 200 dipendenti. Le nostre maggiori preoccupazioni riguardano il piano di migrazione, ossia il trasferimento a Friburgo del personale e delle attività attualmente svolte sul territorio.

Il KSC funziona bene e il personale è soddisfatto delle condizioni e dell'ambiente sul e attorno al posto di lavoro. Adesso si tratta di creare le strutture sindacali necessarie al mantenimento e al miglioramento, dove occorre, di queste condizioni.

Un lavoro non privo di pericoli: il servizio di manovra.



Il pieno e via...



Servizio di manovra

Negli ultimi anni, nel servizio di manovra si sono registrate gravi carenze di personale. In un settore dove il rispetto delle disposizioni di sicurezza è essenziale e quindi irrinunciabile, non vi è di fatto più la possibilità di lavorare in condizioni normali. Per il SEV è poi inaccettabile che i manovratori debbano assumersi dei rischi unicamente per permettere un corretto funzionamento dell'esercizio. Questo è provato anche dalle più recenti inchieste sulla sicurezza. Il SEV e la sottofederazione RPV si stanno impegnando a fondo per far rispettare le prescrizioni di sicurezza e per un riequilibrio degli effettivi e chiedono risposte concrete.

Vendita della Sensetalbahn AG STB

All'inizio del 1999, alla Sensetalbahn AG – che gestisce una linea ferroviaria e un servizio di bus tra Flamatt e Laupen – si è riflettuto sulle possibili opzioni strategiche per la continuazione dell'attività. A fine 1999 era ormai chiaro che l'azienda avrebbe cambiato proprietà, in quanto canton Berna e Confederazione, intendevano cedere le loro parti del capitale azionario del 58%, rispettivamente del 35%. FFS e Posta hanno quindi presentato una loro offerta per rilevare l'azienda, che è stata accolta. Il SEV giudica positivamente questo passaggio, in quanto alla popolazione viene garantita una valida offerta di trasporti pubblici e al personale condizioni retributive e di lavoro almeno equivalenti a quelle odierne.

Ristrutturazione della manutenzione del materiale rotabile (RSR)

La strategia RSR, approvata a fine 1999, ha definito gli scopi della divisionalizzazione, la riduzione dei costi e l'ottimizzazione dell'apparato di produzione. Da allora, un gruppo di coordinamento e una commissione d'accompagnamento hanno seguito il rapido sviluppo del progetto. Entro il 2005, è prevista la soppressione, senza licenziamenti, di 1060 posti, che porterà l'effettivo del settore a 3630 persone. IL SEV ha raccolto 4278 firme in favore di un piano sociale. Manifestazioni a Olten, Zurigo e Bellinzona, nonché una sospensione dal lavoro a Yverdon, hanno preceduto la consegna di queste firme alla direzione generale delle FFS e l'elaborazione di un accordo sui problemi del personale. La nuova organizzazione prevede la costituzione di team di manutenzione, di quattro sezioni in altrettanti stabilimenti industriali e la riorganizzazione della manutenzione decentrata con il servizio in due o tre turni giornalieri. Una prima fase di prova analizzerà sei progetti, i compiti dei verificatori e dei guardiani interruttori, nonché le modalità della loro formazione e degli esami di idoneità.



Spesso vi sono dei limiti allo sviluppo personale.

New Baggage

Il progetto di «New Baggage» era ormai pronto per essere applicato: il bagaglio avrebbe dovuto essere trasportato per ferrovia solo tra 25 centri e la ripartizione da questi sarebbe avvenuta unicamente via strada, senza coinvolgere il personale FFS. Il SEV ha però saputo ottenere che l'attuale personale venisse occupato sul posto per la consegna del bagaglio secondo i criteri di qualità tipici delle FFS, nonostante la rinuncia della Posta quale partner stradale. Ciò non esclude però la possibilità di cambiamenti, che il nuovo progetto di «Rail Baggage» intende riproporre sulla falsariga di quello precedente.

Dal macchinista in carriera (LiA) al macchinista Z 140

Alcuni anni fa, le FFS intendevano creare, nell'ambito di un progetto denominato «Star Trek», una nuova categoria di macchinisti il cui impiego era limitato a determinate linee del traffico regionale viaggiatori. SEV e LPV hanno però potuto parare questo colpo. L'importante mancanza di personale ha indotto le FFS a creare il nuovo progetto di «macchinisti in carriera LiA», in seguito ribattezzato «Z 140». SEV e LPV hanno sempre respinto la creazione di una categoria di macchinisti a buon mercato e hanno pertanto potuto, al termine di lunghe e dure trattative, correggere la portata del progetto, giungendo a fine gennaio di quest'anno ad una conclusione positiva sulla questione della classificazione dei macchinisti Z 140.

EasyRide

Easy Ride è un progetto estremamente ambizioso, suscettibile di aprire enormi possibilità, a condizione di essere accettato dall'utenza dei trasporti pubblici. Le prove pratiche in corso a Basilea e a Ginevra dovrebbero permettere di saperne di più. Una volta realizzato completamente, Easy Ride comprenderà tutte le possibilità date dalla vendita elettronica di titoli di trasporto, come l'accesso a sportelli virtuali via Internet, il caricamento di biglietti sul telefonino, oppure la ricarica di tessere magnetiche. Le imprese del trasporto urbano appaiono maggiormente orientate verso il biglietto elettronico, da caricare prima della corsa. Lo scopo delle imprese ferroviarie è invece di giungere, magari a tappe, all'introduzione di una carta d'accesso a tutta la rete dei trasporti pubblici con successiva fatturazione periodica. Questa novità comporterà anche notevoli cambiamenti a livello professionale. Per questo motivo il SEV si sta impegnando per preparare al meglio collaboratrici e collaboratori interessati da questi cambiamenti.

Settore d'attività del Brünig

Le prospettive per i prossimi tre o quattro anni sono chiare: la linea del Brünig, che è stata attribuita alla divisione viaggiatori, verrà ammodernata tecnicamente, con la messa in funzione di telecomandi, di dispositivi di sicurezza per i treni e con l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le tratte di pianura. Vi saranno senz'altro conseguenze anche per il personale e per il SEV è pertanto importante che esso venga preparato al meglio per affrontarle.

Accompagnamento dei treni transfrontalieri

Dal 28 maggio 2000, il personale del treno FFS accompagna le composizioni Eurocity da Zurigo fino ad Innsbruck, quello austriaco fino a Zurigo, rispettivamente Basilea. Il personale delle due ferrovie è stato appositamente istruito sui diversi sistemi d'esercizio e tariffari e messo in condizioni di svolgere servizio transfrontaliero. Dopo circa un anno di espe-

rienza, i colleghi coinvolti si sono espressi in modo sostanzialmente positivo su questa prova, che è stata vista in modo favorevole dal SEV e dai suoi partner tedesco ed austriaco.

Il potenziale del traffico viaggiatori internazionale.

Ora, nell'ambito del progetto «TEE Rail Alliance» delle ferrovie tedesche, austriache e delle FFS, altre destinazioni vengono prese in considerazione per l'accompagnamento transfrontaliero dei treni. Il posto di lavoro del ferroviere diventa quindi sempre più internazionale, e l'impiego all'estero di ferrovieri d'ambosessi diventa cosa quotidiana. Protezione giuridica e questioni relative al diritto del lavoro tra i partner sindacali vengono in prima linea.

Sicurezza e tutela della salute

I gravi infortuni sul lavoro verificatisi negli ultimi mesi hanno indotto le FFS ad intensificare il loro impegno a favore della sicurezza e della tutela della salute. Il programma STOP RISK per la promozione della sicurezza dovrebbe permettere di migliorare la conduzione e l'autoresponsabilizzazione in modo tale da raggiungere, nel 2003, l'ambizioso obiettivo di 3 infortuni al massimo ogni 100 dipendenti (nel 2000 vi sono stati 5 infortuni ogni 100 dipendenti). Per garantire la sicurezza nel proprio settore, i superiori a tutti i livelli devono:

- creare le necessarie premesse organizzative;
- far passare il messaggio;
- applicare e far applicare un comportamento adeguato e
- utilizzare i metodi di gestione a disposizione.

Tutela della salute nel contatto con le traversine di legno.

Lo scorso anno, numerosi quotidiani hanno parlato dei pericoli per la salute insiti nella manipolazione delle traversine in legno. Il SEV è immediatamente intervenuto presso il Corporate Risk Management delle FFS, chiedendo chiarimenti. Le FFS hanno preso posizione come segue: «Neppure dopo molti anni di lavoro a contatto con le traversine di legno, non sono stati notati o provati casi di malattia, né vi sono studi scientifici che dimostrano che vi sia un chiaro pericolo per la salute generato dal contatto di vecchie traversine con la pelle». Dal canto suo, il SEV ha chiesto ai diretti interessati del servizio della linea se vi fossero stati casi concreti, ma le risposte sono state negative.

Estensione dell'obbligo di portare l'abbigliamento di protezione e di sicurezza.

L'obbligo di portare le scarpe di sicurezza ha coinvolto anche i macchinisti (che avevano numerosi casi di distorsioni). Nel corso del-



Grande esperienza con le tecniche più moderne.

l'estate 2000, ai partner sociali sono state presentate le nuove scarpe di sicurezza, tra le quali vi un è modello leggero da trekking, in grado di soddisfare le norme europee di sicurezza anche senza la placca di protezione. Le prime prove pratiche hanno avuto luogo in autunno e i loro risultati verranno presentati all'inizio del 2001 alla sottocommissione sicurezza dei partner sociali. SEV e FFS sono coscienti delle difficoltà che i macchinisti possono avere nel portare queste scarpe (per esempio a causa del grande calore estivo sulle loc) ma i risultati delle prime prove appaiono incoraggianti.

Evidentemente, anche in questo settore il continuo progresso tecnologico si fa sentire, ed è pertanto possibile che i materiali utilizzati per queste scarpe possano essere ulteriormente migliorati.

Obbligo di porto nelle officine e nei depositi.

L'obbligo di portare gli abiti arancione in questi luoghi di lavoro ha suscitato grande sorpresa, in quanto si è giornalmente a contatto con olii e grassi. Il contingente di punti per le comande deve quindi essere aumentato. Gli abiti arancione devono infatti essere sostituiti molto più frequentemente. In questo campo, le CoPe saranno chiamate a far valere tutta la loro influenza.

SIDI: una nuova categoria di personale.

Per lottare contro la violenza nelle stazioni e sui treni – un fenomeno in crescita – le FFS hanno pensato di istituire un nuovo servizio di sicurezza, i cui membri sarebbero stati reclutati fra i ferrovieri. Esso avrebbe dovuto operare a sostegno della polizia ferroviaria e del personale del treno. Il SEV ha però fatto presente i contrasti che si sarebbero verificati con la prospettata Joint venture tra Polfer FFS e Securitas e il progetto è stato abbandonato.

Traffico transfrontaliero.

Le nuove disposizioni di liberalizzazione dell'accesso alle reti ferroviarie (Open Access) previste dalla direttiva UE 91/440, hanno indotto il SEV ad allacciare contatti con i sindacati dell'estero, per concordare con loro strategie e modalità d'intervento.

Gli alti stipendi dei capi suscitano alte ondate...

Le reazioni più critiche all'aumento degli stipendi deciso per i dirigenti delle FFS non sono venute dal SEV (sebbene abbia reagito con sconcerto a questo affare), bensì da due giornalisti. Questo non cambia nulla al fatto che la discussione pubblica sul modo veramente inadeguato con cui si è proceduto ad adeguare al mercato le retribuzioni dei manager delle FFS, sia da molto tempo necessaria. La trasparenza del sistema retributivo applicato da aziende che sono ancora proprietà della Confederazione in modo maggioritario è una richiesta legittima da parte dell'opinione pubblica. L'argomentazione fatta valere dal presidente del consiglio d'amministrazione FFS Thierry Lalive d'Epinau, beneficiario di un mandato di consulente al 50% profumatamente retribuito, secondo la quale le FFS siano costrette ad affrontare la concorrenza dell'industria privata e ad adeguare perciò alle leggi del mercato gli stipendi dei propri dirigenti – ossia ad aumentarli massicciamente – è poco sostenibile. Anzitutto perché gli alti stipendi non garantiscono assolutamente di poter disporre di collaboratori qualificati (si veda quanto successo nel settore merci) e secondariamente si deve considerare che un'azienda federale deficitaria non può permettersi di fare un uso così disinvolto dei soldi dei contribuenti. A ciò si aggiunga poi che negli ultimi tempi ai dipendenti delle classi inferiori di stipendio sono stati chiesti molti sacrifici: con la scusa dei risultati di gestione, hanno dovuto rinunciare alla compensazione del rincaro, prendere vacanze forzate per ridurre le ore supplementari prestate e lavorare di più per un salario che, al netto del rincaro, era diminuito. Facendo buon viso a cattiva sorte, essi si sono rimboccate le maniche ed hanno fatto in modo che la «loro impresa» potesse continuare a funzionare in modo impeccabile. Onorare così questo incondizionato e lungo impegno dei dipendenti delle FFS, significa dare uno schiaffo. Il vertice delle FFS deve seriamente chiedersi se ha operato una scelta intelligente, difendibile e giusta. E deve pur accettare che venga anche messo in discussione se il fatto di avere ora un termine di disdetta più breve (ossia minor sicurezza del posto di la-

voro) valga effettivamente così tanto denaro. In questo contesto occorre ricordare che la sicurezza del posto di lavoro non è mai stata assoluta neppure nelle classi basse di stipendio (riduzione dei posti di lavoro, ristrutturazioni ecc.). E per questa gente non c'è neanche la compensazione del rischio che è stata concessa agli alti burocrati. E a proposito di responsabilità: forse che uno di questi «top manager», rivelatosi palesemente incapace, al momento di lasciare il suo posto deve rendere conto alle FFS, alla Confederazione e all'opinione pubblica di quanto ha fatto? Soltanto in rari casi anche nell'economia privata i responsabili dei fallimenti devono assumersi le loro responsabilità. È perciò più che giusto che anche il nostro Parlamento, a seguito di un'interpellanza socialista al Consiglio nazionale, abbia finalmente deciso di aprire la discussione. Noi attendiamo con molto interesse di vedere come il signor Lalive renderà conto, in questo processo di formazione dell'opinione pubblica, della sua incompetenza politica, sociale ed umana.

Dal Consiglio federale si esige la pubblicazione di direttive sugli stipendi massimi, al fine di impedire simili abusi.

Anche a Romont, le imprese dei trasporti pubblici collaborano strettamente.



Concorrenza quale sfida e opportunità

La nuova legge sulle ferrovie attribuisce ai cantoni un ruolo trainante nel traffico regionale. Assumendo il compito di mandanti previsto dalla legge, essi possono ordinare le prestazioni di trasporto da compiere a imprese di loro scelta. Elemento centrale di valutazione, nella scelta dell'impresa cui affidare il mandato, sarà il rapporto prezzo/prestazione, in considerazione delle conseguenze della politica finanziaria praticata dai vari cantoni (oneri finanziari causati dagli anni della recessione, rovinosa concorrenza fiscale fra i vari cantoni, riduzione delle sovvenzioni federali finalizzate).

La tendenza dovrebbe comunque essere quella per cui i cantoni puntano allo sviluppo del trasporto pubblico regionale. Ma il ristretto margine di manovra finanziario ci fa temere però che non vi siano i mezzi necessari ad un aumento dell'offerta. Con meno soldi si dovrebbe offrire maggior trasporto pubblico e questo porterebbe proprio ad un'accesa concorrenza fra le imprese di trasporto e a provocare pressione sui costi. Ciò potrebbe anche essere realizzato attraverso l'ottimizzazione delle

procedure d'esercizio, un miglior impiego dei mezzi a disposizione, maggior cooperazione ed altri provvedimenti organizzativi. Senza un'efficace strategia, è facile immaginare che la pressione sui costi finisca per scaricarsi essenzialmente sugli oneri del personale: con meno personale, assunto a condizioni peggiori, si dovrebbero effettuare maggiori prestazioni.

Qui occorre mettere in atto una controstrategia sindacale. Noi diciamo sì alla concorrenza delle buone idee, dell'organizzazione d'esercizio ottimale e fra le offerte favorevoli all'utenza. Ma diciamo chiaramente no alla concorrenza sulla pelle dei dipendenti e a danno della sicurezza. La concorrenza in campo sociale e sulla sicurezza non deve trovar spazio nel settore dei trasporti pubblici!

Vista la costante tendenza alla deregolamentazione e alla liberalizzazione, non bisogna illudersi di poter ottenere aiuti da parte dello Stato; i dipendenti dei trasporti pubblici devono cercare di farcela da soli. Con il fondamentale strumento dei contratti collettivi di lavoro (che, se del caso, devono essere dichiarati d'applicabilità generale) si devono fissare i livelli da rispettare in ogni caso nella procedura di assegnazione dei mandati. Soltanto così si potrà ottenere il rispetto di condizioni minime da parte delle imprese di trasporto, nei cantoni oggetto di pressione risparmistica.

Al nostro sindacato spetta un grosso lavoro, allo scopo di garantire condizioni di lavoro corrette attraverso i contratti collettivi. Ma questa grande sfida rappresenta pure una grande opportunità: a tutti i dipendenti dei trasporti pubblici sarà così chiaro che soltanto procedendo insieme si potrà raggiungere l'obiettivo, ciò che costituisce per il movimento sindacale, e in particolare per il nostro sindacato, una nuova legittimazione. E questo non sarà mai ricordato abbastanza al momento di reclutare nuovi membri!

Pronta all'impiego: la scialuppa del SEV.



Un CCL per i trasporti pubblici?

Nel settore dei bus si è già proceduto o si sta procedendo alla messa a concorso di singole linee o di intere reti e alla loro attribuzione in appalto. Per evitare fenomeni di dumping sociale e salariale bisogna adesso cautelarsi per mezzo di contratti collettivi. Nel corso del mese di dicembre, abbiamo discusso con l'Unione dei trasporti pubblici l'elaborazione di un contratto collettivo nazionale per il settore dei bus. Le posizioni delle due parti si sono però rivelate molto distanti: i sindacati sono infatti orientati verso le ottime soluzioni applicate nel settore dei trasporti urbani, mentre l'Unione dei trasporti pubblici, che del resto non è ancora abilitata all'elaborazione di un CCL, si vuole allineare alle disposizioni minime applicate dalle aziende operanti nelle regioni rurali. Al momento, non sappiamo se sarà possibile trovare una via d'uscita da questo vicolo cieco. IL SEV intende convocare la sua conferenza CCL solo quando si delinea una possibilità di accordo. La posizione di partenza del SEV è contenuta nel documento di politica contrattuale per le ITC.

Società di navigazione Untersee und Rhein: tempi difficili

Per la URh le corse regolari e speciali sono possibili soltanto durante cinque – sei mesi all'anno, a causa del livello dell'acqua molto instabile e del passaggio dei ponti. In questo breve lasso di tempo, essa deve riuscire a realizzare incassi sufficienti a coprire l'esercizio di un anno. L'adeguamento della struttura 2000 dovrebbe permettere la sopravvivenza della URh, ciò che però potrebbe avere conseguenze pesanti per il personale. Vi sono comunque segni che indicherebbero che la direzione dell'impresa sarebbe finalmente intenzionata a migliorare il rapporto di fiducia con il personale, messo a dura prova negli anni passati.

Superare le frontiere? – Mettiamo le ali!

Secondo questo motto, rappresentanti del SEV hanno preso contatto con la neocostituita associazione del personale «Groundstaff Aviation Technic and Administration GATA» della Crossair, allo scopo di sviluppare una struttura sindacale comune per il personale amministrativo e di terra della compagnia di voli regionali «Crossair», leader europeo del settore.

Nel corso di queste discussioni, abbiamo segnalato il nostro interesse ad una stretta collaborazione con la GATA e, nello spirito del motto del congresso, le abbiamo sottoposto un'offerta di cooperazione, per cui GATA diventerebbe membro associato al SEV, beneficiando così della sua esperienza sindacale.

La commissione direttiva del SEV ha accolto all'unanimità questa proposta di collaborazione. La decisione sul contratto di collaborazione tocca adesso all'assemblea generale della GATA. Se verrà approvato, costituirà un primo passo in direzione di un sindacato dei trasporti multisetoriale. Il SEV amplierebbe ulteriormente la sua attività di sindacato del personale dei trasporti che, oltre a membri attivi su rotaia, nella navigazione e sulla strada, potrebbe essere presente anche nei cieli.

Risanamento GFM, fusione con TF

Dopo che la nuova direzione della GFM ha dato seguito al mandato ricevuto dall'Autorità, anche la Confederazione e il cantone hanno messo in atto l'accordo di risanamento, come previsto. Dopo aver verificato l'attuale contratto di collaborazione fra GFM e TF, i rispettivi consigli di amministrazione hanno deciso che le due aziende dovevano procedere alla loro fusione, in questo sostenuti dalle autorità politiche regionali e locali, una decisione giustificata anche dall'evoluzione della politica dei trasporti a livello regionale. A partire dal 1° gennaio 2000 esiste con la denominazione «TPF – transports public fribourgeois» una nuova azienda di trasporto polivalente. Le condizioni di impiego sono state e saranno ulteriormente armonizzate, con vantaggi sociali in particolare per il personale della GFM, nei confronti di quello della TF, che già ne beneficiava. Questa fusione per fortuna non ha avuto alcuna conseguenza negativa sugli impiegati e sui posti di lavoro.

BLS – nuovo sistema salariale

La BLS ha introdotto un nuovo sistema salariale, che non ha però ancora nessuna ripercussione diretta sugli stipendi. Mancano infatti ancora numerosi approfondimenti, tra i quali quello fondamentale riguardante la valutazione delle prestazioni. Terminata l'elaborazione di un nuovo progetto, rimane da compiere la parte più difficile: tutti, collaboratori e i superiori devono riconoscere la portata della valutazione delle prestazioni ed essere consapevoli che non è possibile applicare concretamente un sistema salariale prima di aver definito questo elemento fondamentale.

Lugano: Scompare l'ultima azienda comunale

Con il 1° gennaio 2000, l'ultima – ma anche l'unica – azienda di trasporti pubblici a gestione comunale del Ticino, è stata sostituita da una società anonima, la Trasporti pubblici luganesi S.A. Effettivamente, tutte le altre aziende di trasporto del Ticino sono da sempre enti di diritto privato, con partecipazione maggioritaria al capitale sociale del Cantone e dei comuni. Non si tratta quindi di un «novum», bensì di un allineamento anche del Luganese al resto del cantone il quale, in base alla nuova legge cantonale sui trasporti pubblici, assume il ruolo guida e copre i costi per le linee di interesse regionale, sgravandone il comune di Lugano, che finora si assumeva la maggior parte del deficit.

Da parte sua, la città di Lugano – che può possedere al massimo il 49% del capitale sociale – «acquista» dalla TPL i servizi di trasporto sulle linee urbane, concordando con la società la quantità delle prestazioni e il loro prezzo. La maggior autonomia di gestione di cui dispone ora la società ha permesso di recuperare i ritardi accumulati nel rinnovo del parco veicoli, a causa dei contrasti sorti fra municipio e consiglio comunale, come pure di colmare il divario retributivo con le altre aziende di trasporto, dovuto ai tagli salariali praticati dal Comune negli anni di crisi. Nel corso del 2001 il regolamento organico per i dipendenti comunali sarà sostituito da un contratto collettivo di lavoro, negoziato fra sindacati e direzione, mentre si sta pure riesaminando l'affiliazione alla cassa pensione comunale.

Sicurezza sui TP in Romandia

La lotta contro l'insicurezza e la violenza nei mezzi pubblici di trasporto è l'obiettivo perseguito da questa carta, che è stata firmata il 16 novembre 2000 dalle direzioni delle imprese urbane di trasporto romande e il sindacato SEV / GATU che ne è stato l'iniziatore. Così le direzioni si impegnano a creare un ambiente che riduca la violenza e l'insicurezza per i viaggiatori del personale. I sindacati contribuiscono da una parte garantendo il servizio

alla clientela e, d'altra parte, con la formazione per una corretta gestione dei conflitti. Inoltre, una mozione parlamentare dovrebbe assicurare che gli aggressori vengano perseguiti legalmente. Poiché la violenza non si ferma alle frontiere linguistiche, questa carta dev'essere estesa a tutte le imprese di trasporto svizzere.

Ristoro sui treni

Per decenni, la sigla SSG è stata sinonimo di ristorazione sui treni. Dal novembre 2000, la SSG è diventata la «Passaggio Rail SA» la quale, con una rinnovata presenza, intende proporre offerte alla clientela nel settore delle carrozze ristorante e dei Minibar. La Passaggio Rail SA fa parte della «Passaggio Holding», che gestisce altri gruppi, per esempio una catena di ristoranti autostradali e che appartiene a sua volta al gruppo «Bon appétit», una delle imprese leader nel settore del commercio di alimentari in Svizzera. Alla fine dell'anno, la possibilità di una cessione della «Passaggio Holding» al gruppo italiano «Autogrill», leader mondiale della ristorazione per viaggiatori appartenente alla famiglia Benetton, aveva suscitato un certo scalpore. Questa possibilità non dovrebbe però influire in alcun modo sulla strategia aziendale della Passaggio Rail, né sui rapporti con i dipendenti o con la clientela.

Nel corso dell'anno, vi sono state compagnie che si sono inserite nel settore della ristorazione ferroviaria, mentre altre lo hanno lasciato, come per esempio la «Mini Buffet» o la «McDonald». Attualmente, oltre alla Passaggio Rail, sulle rotaie sono presenti la MITROPA Suisse e la COOP.

Il 2000 ha fatto registrare importanti novità nel settore delle carrozze ristorante, con la sostituzione, sulle linee principali est-ovest, della tradizionale concezione di Wagon Restaurant Catering« (WRC) da parte di due sistemi completamente nuovi. La MITROPA gestisce modernissime carrozze ristorante e minibar sui nuovi treni ICN della linea Losanna-Bienne-

Zurigo–San Gallo e la Passaggio Rail gestisce sulle diverse linee i «Bistro» dei treni a due piani (servizio al piano inferiore con possibilità di asporto) e un servizio di Railbar. I tradizionali WRC sono impiegati soprattutto sulla linea del Gottardo. Nel settore dei Minibar, la Passaggio Rail ha elaborato un nuovo tipo di servizio, con un'offerta più ampia di prodotti freschi e piccoli Snacks.

Presso la Passaggio Rail vige tutt'ora il CCL della SSG, ma sono in corso trattative per il suo adeguamento in diversi settori, che dovrebbero potersi concludere entro il 2001, in modo da disporre al più presto di un CCL aggiornato alle attuali esigenze. I due cambiamenti alla testa della MITROPA hanno invece ritardato ancora una volta le trattative per il CCL, che si vuole però concludere entro la fine del 2001.

A favore della cremagliera

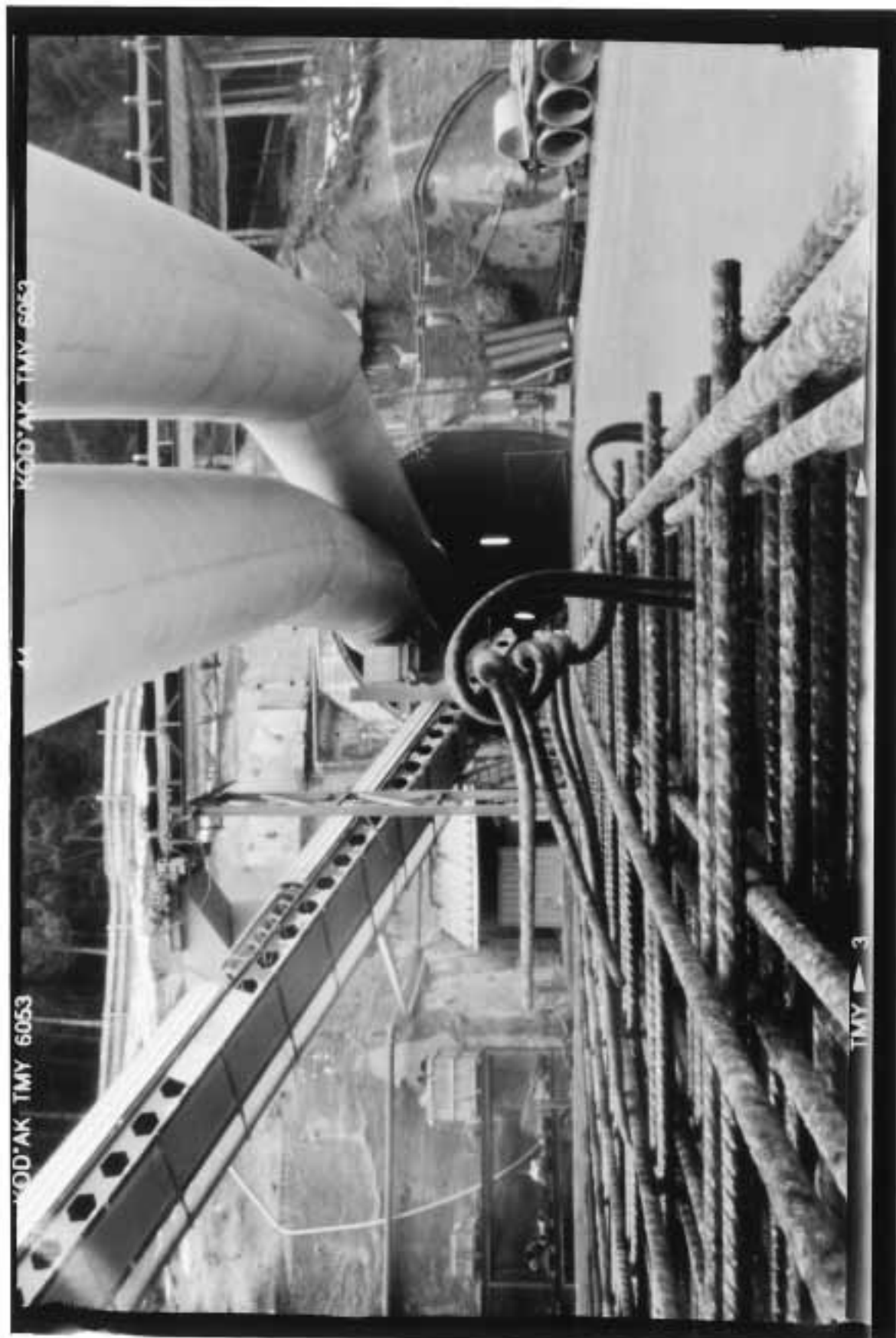
La direzione della ferrovia della Jungfrau ha messo in discussione apertamente la capacità concorrenziale della tratta a cremagliera WAB Grindelwald–Kleine Scheidegg a media e a lunga scadenza, in raffronto con una funivia ed ha avviato nella primavera 2000 i colloqui con i proprietari dei terreni, dove avrebbero dovuto essere costruiti i tralicci. I responsabili sezionali hanno immediatamente fondato l'associazione «Pro Zahnradbahn» (www.zahnradbahn.ch) e nel novembre 2000 il CdA della JB-Holding ha deciso di continuare a gestire la ferrovia a cremagliera. Questo anche grazie all'influsso indiretto dell'associazione, di cui un terzo degli oltre 2300 membri sono originari di Grindelwald.

Conferenza dei presidenti dei trasporti urbani SEV/VPOD

Peter Vollmer, direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) è intervenuto nella discussione sul CCL, esprimendosi a favore di un contratto quadro. La VPOD ha parlato della necessità di meglio regolamentare le modalità di messa a concorso delle linee nella Svizzera tedesca, grazie a soluzioni uniformi a livello regionale e il SEV vuole che si mantengano le attuali normative dei rapporti di lavoro applicate in Romandia. Questo riassunto dimostra la difficoltà di conciliare i diversi punti di vista, ai quali si aggiunge la necessità di ottenere il riconoscimento della professione di autista di bus. Un intervento congiunto di SEV e VPOD presso l'UFT dovrebbe almeno permettere di definire meglio le disposizioni sulle pause per gli autisti del trasporto urbano.

Le frontiere della politica dei trasporti

Nodi da sciogliere per le NTFA?



Riforma delle ferrovie = riforma delle ITC?

La grande riforma delle ferrovie è entrata in vigore il 1° gennaio 1998. Da allora vige il principio del libero accesso alla rete e le FFS sono una società anonima di diritto pubblico. Il processo di riforma, pesantemente influenzato dalle riforme intraprese dall'Unione europea, non è però destinato a fermarsi. Per il SEV vi sono di conseguenza alcuni punti prioritari di cui bisognerà tener conto nell'ambito delle future riforme:

1. La conduzione integrata delle FFS dovrà essere messa al riparo da ulteriori suddivisioni, come vorrebbero i paladini del libero mercato.
2. Per conservare la capacità concorrenziale nei confronti della strada e salvaguardare la proprietà pubblica, si dovrà garantire il mantenimento, rispettivamente il rafforzamento, del forte grado di integrazione del nostro sistema di trasporti pubblici.
3. Il finanziamento delle infrastrutture delle imprese concessionarie di trasporto (ITC) dovrebbe ricalcare il più esattamente possibile il sistema applicato per le FFS (accordo di prestazioni).
4. Infine, laddove necessario, si dovrà procedere al risanamento finanziario delle ITC.

La precaria situazione finanziaria dei cantoni non è infatti l'unica causa delle difficoltà delle ITC. La nuova situazione creata dopo il 1° gennaio 1998 con l'apertura dell'accesso alla rete e l'applicazione del principio di committenza ai cantoni ha sensibilmente modificato il settore d'attività delle ITC. Per questi motivi, il SEV intende ribadire le proprie posizioni nel corso delle discussioni future: i prossimi passi della riforma devono favorire la cooperazione tra le varie imprese, invece di una insensata e brutale concorrenza. I proprietari dovranno sostenere le ITC nei loro sforzi di recupero di quote di mercato nei confronti della strada. Uno scopo che non può essere raggiunto tramite la riduzione dei contributi finanziari. Per questi motivi e sulla base di queste considerazioni, il SEV sostiene le cooperazioni tra FFS e BLS e tra FFS e MThB.

Tavola rotonda e principio della committenza

I cantoni risparmiano sul trasporto pubblico. I cantoni hanno un notevole influsso sulla qualità dell'offerta del trasporto pubblico e sfruttano il margine di manovra che il nuovo principio di committenza gli permette. Inoltre, i partecipanti alla tavola rotonda hanno concordato una riduzione di 150 milioni di franchi dei contributi federali alle spese di esercizio. Il SEV si è sempre opposto a questa riduzione, in quanto i numerosi anni di recessione hanno vuotato le casse di diversi cantoni, che non sono più in grado di compensare questa perdita con mezzi propri. Questi fattori mettono il trasporto pubblico sotto pressione: costringere le aziende a farsi concorrenza con le offerte di prestazioni, causa una drastica compressione dei costi interni, ciò che alla fine si ripercuote sulle condizioni di impiego e retributive del personale.

Nuova perequazione finanziaria: progetto rinviato

Il progetto di nuova perequazione finanziaria (NPF) della Confederazione subisce ritardi. Il Consiglio federale ha infatti rinviato la decisione sul relativo messaggio da fine 2000 all'autunno 2001, anche in seguito alle numerose proteste suscitate. La NPF prevede un'ulteriore riduzione dei contributi alle spese d'esercizio del traffico regionale di almeno 270 milioni. A medio termine, la Confederazione vorrebbe liberarsi completamente di quest'onere, con una riduzione di uscite di 820 milioni. Per il traffico regionale la situazione si farebbe molto critica, considerando i tagli già concordati alla tavola rotonda.

Commissione d'esperti per il finanziamento del trasporto urbano e suburbano

Il problema del finanziamento del trasporto urbano e suburbano è tutt'ora irrisolto e la Confederazione ha pertanto deciso di far ricorso ad una commissione di esperti per elaborare proposte in merito. Essa sarà diretta dal consigliere agli stati di Zugo Peter Bieri, presidente della Litra, e raggruppa rappresentanti di UTP, TCS, dell'associazione delle città e della conferenza dei direttori cantonali dei trasporti. La commissione sta discutendo diverse possibilità, come l'allentamento delle disposizioni sulla destinazione dei dazi sui carburanti o l'introduzione di tasse per l'utilizzazione delle strade. Per il SEV, la ricerca di nuove fonti finanziarie per il trasporto urbano e suburbano è assolutamente prioritaria, in quanto si dovrà a tutti i costi evitare di ridurre ulteriormente i contributi al traffico regionale.

Passi avanti nella politica dei trasporti e dell'integrazione

Nel maggio 2000, il popolo è stato chiamato ad esprimersi sugli accordi bilaterali con l'Unione europea e li ha accettati. Nel quadro dell'esame parlamentare dei sette accordi e delle misure accompagnatorie il SEV, unitamente all'Unione sindacale, si è battuto per limitare le conseguenze negative per la ferrovia dell'accordo sui trasporti terrestri. La situazione era analoga anche per l'accordo sulla libera circolazione delle persone, per il quale l'Unione sindacale ha chiesto strumenti per evitare fenomeni di dumping salariale nel nostro paese. Dopo aver valutato le misure accompagnatorie, SEV e USS si sono espressi di parere favorevole.

FinTP

L'accettazione del messaggio sul finanziamento delle infrastrutture del trasporto pubblico ha permesso di rispettare le scadenze previste per i progetti delle NTFA, della seconda tappa di ferrovia 2000, del risanamento fonico

e dei collegamenti alla rete europea ad alta velocità. I lavori per la realizzazione delle due gallerie di base e delle nuove tratte di ferrovia 2000 avanzano velocemente. Il risanamento fonico avviene principalmente grazie al miglioramento del materiale rotabile. Laddove occorre, vengono inoltre realizzati ripari fonici. In questo ambito, la Svizzera sta assumendo un ruolo pionieristico. L'accesso alla rete ad alta velocità europea è infine stato assicurato da un accordo sottoscritto dal Consigliere federale Leuenberger con Francia, Germania e Italia.

Applicazione della TTPP e accordi bilaterali

Nonostante gli sforzi profusi dalla lobby stradale svizzera ed estera per convincere il Consiglio federale a ritardarne la messa in vigore, la TTPP, votata dal popolo nel 1998, viene percepita dal 1° gennaio 2001. Essa migliora così leggermente la situazione concorrenziale delle ferrovie, anche se il limite di peso degli automezzi è stato aumentato da 28 a 34 tonnellate. Nel quadro degli accordi bilaterali, la Svizzera si è poi impegnata ad accettare il limite delle 40 tonnellate entro il 2005.

La lobby automobilistica a velocità proibita

Il 29 novembre 2000 le associazioni automobilistiche, l'associazione dei commercianti e quella dei distributori dei prodotti petroliferi hanno consegnato alla cancelleria federale le firme a sostegno dell'iniziativa Avanti, che chiede l'ampliamento a 6 corsie delle autostrade Ginevra-Losanna e Zurigo-Berna, nonché il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo. Il SEV ritiene che questa iniziativa sia un vero siluro lanciato contro la politica dei trasporti voluta da camere e popolo e che compromette di nuovo l'equilibrio a favore della strada. Inoltre, l'ampliamento di singoli tronchi autostradali appare un controsenso, se si pensa che la rete autostradale non è ancora stata completata. Eliminando alcune strettoie, le colonne verrebbero semplicemente spostate verso gli agglomerati di Ginevra, Losanna, Zurigo e Berna. La posizione della sezione urana del TCS, che non ha partecipato alla raccolta delle firme, e di quella del Mendrisiotto, che ha espresso numerose perplessità, dimostrano infine che nemmeno tutti i promotori credono che il raddoppio della galleria del Gottardo sia la panacea di tutti i mali.

Premio per l'innovazione nei trasporti pubblici

Il 23 novembre 1999 è stato consegnato per la prima volta il «premio per l'innovazione nei trasporti pubblici», istituito da SEV e ATA (Associazione traffico e ambiente) per promuovere e premiare le innovazioni nel settore dei trasporti pubblici. Al concorso hanno partecipato 50 aziende, con 76 progetti. La giuria ha rimesso il primo premio alla comunità tariffale della svizzera nordoccidentale (TNW) di Basilea, per il progetto di nuovi canali di distribuzione e di soluzioni tariffarie alternative. I sette diplomi sono invece andati al traffico regionale delle FFS per il progetto di rete suburbana di

Basilea (linea verde Frick-Basilea-Mulhouse); ai trasporti regionali di Neuchâtel per il progetto Mobival sulla linea Couvet-Verrières; al trasporto regionale Berna Soletta per l'offerta a portatori di handicap su treni e bus; alla Aare Seeland mobil AG per la composizione articolata e a piano ribassato Be2/6; alle autopostali per il «PubliCar»; all'infrastruttura delle FFS per il progetto di stazioni «Avec» e alla Bremgarten-Dietikon-Bahn BD per il progetto «il cliente è re».



Idee brillanti...

Politica sociale senza frontiere

Yverdon - nuove funzioni presso le ferrovie.



Niente panico per l'AVS

Nel febbraio 2000, il Consiglio federale ha licenziato il messaggio sull'11^a revisione dell'AVS. Oltre al finanziamento supplementare tramite il progressivo innalzamento dell'imposta sul valore aggiunto, contribuiscono al consolidamento dell'AVS anche un maggior gettito dei contributi e risparmi sulle prestazioni (innalzamento dei limiti di età per le donne, nuova regolamentazione delle rendite per vedove, rallentamento del ritmo di adeguamento delle rendite). Ancora una volta tocca alle donne sopportare il peso maggiore delle misure di risparmio, cosicché il confronto che si avrà in Parlamento sarà certamente molto vivace.

Il 26 novembre 2000 il popolo ha respinto due iniziative popolari relative all'età di pensionamento: la prima era stata lanciata dalla Società svizzera degli impiegati di commercio e dalla Federazione delle società svizzere degli impiegati; la seconda dal Partito ecologista svizzero. Entrambe chiedevano di abbassare a 62 anni l'età di pensionamento. L'iniziativa dei verdi ha ottenuto il 46% dei consensi, ciò che rappresenta comunque un successo notevole, di cui si dovrà tener conto al momento di fissare l'età di pensionamento e la sua flessibilizzazione, nell'ambito dell'11^a revisione dell'AVS.

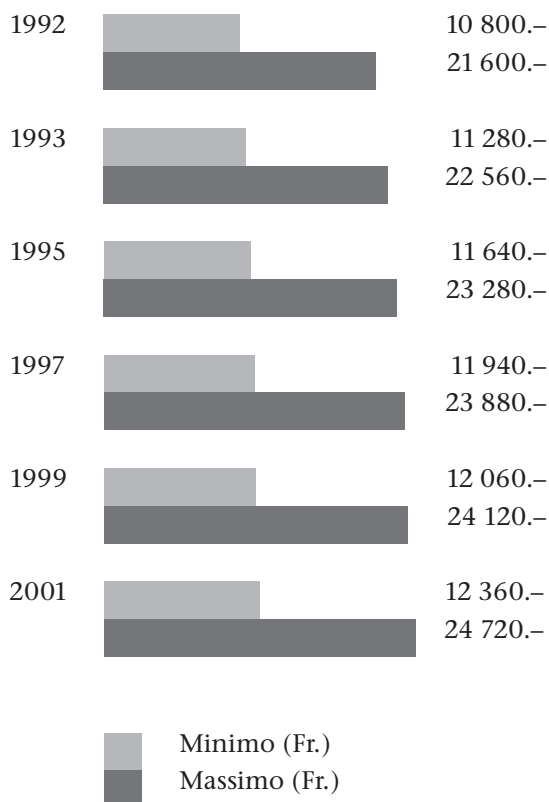
Dopo tre anni di cifre rosse, in cui era venuta a trovarsi l'AVS in seguito al periodo di crisi, ora si denota un chiaro miglioramento: la ripresa congiunturale permette di incassare nettamente più contributi, cosicché già con il consuntivo 2000 l'AVS fa registrare un'eccedenza di entrate di 700 milioni di franchi.

Per l'assicurazione di maternità il discorso non è chiuso

Il 13 giugno 1999, il popolo ha respinto la legge federale sull'assicurazione di maternità con 1 286 824 no, contro 822 458 sì. Quattordici settimane di congedo di maternità pagato erano certamente una soluzione moderata e il suo rifiuto ha profondamente deluso il movimento sindacale. La Svizzera rimane così, per il momento, l'unico paese in Europa che rifiuti

Evoluzione delle rendite AVS/ AI

Rendita semplice



La rendita semplice (100%) rappresenta la base di calcolo per la rendita per vedovi e vedove (80%), per i figli e per gli orfani (40%) e per il plafonamento delle rispettive rendite dei coniugi (150% della rendita massima).

alle donne che partoriscono una minima sicurezza finanziaria. L'introduzione dell'assicurazione di maternità non è soltanto un principio costituzionale irrealizzato, bensì da decenni una rivendicazione fondamentale del movimento sindacale, sia dal profilo della sicurezza sociale e della protezione delle lavoratrici, sia da quello dell'uguaglianza dei diritti. Intanto, sono già state presentate nuove proposte per tentare di realizzare comunque un'assicurazione di maternità.

Non dimenticare i pensionati

I pensionati delle FFS hanno ricevuto l'ultima volta il 1° gennaio 1996 un adeguamento delle loro rendite al rincaro dell'ordine dello 0,8%. Già nell'autunno 1999 il SEV rivendicava alle FFS il versamento della compensazione del rincaro analogamente a quanto fatto per il personale federale, basandosi sull'allora valida legge sullo statuto dei funzionari e su una perizia dell'Ufficio federale di giustizia. Vista però la rigida posizione assunta dalle FFS, il SEV ha fatto eseguire una nuova perizia giuri-

dica e soltanto dopo aver minacciato di ricorrere alle vie legali, le FFS hanno ammorbidito la loro posizione: il principio del diritto alla compensazione del rincaro è ora riconosciuto, ma non è ancora chiaro a chi tocchi pagare e le FFS stanno perciò chiarendo la cosa con la Confederazione.

La nuova cassa pensione FFS

La fondazione «Cassa pensione FFS» ha iniziato l'attività il 1° gennaio 1999 ed ha chiuso il primo anno di esercizio con un ottimo risultato, grazie al successo fatto registrare dagli investimenti sul mercato dei capitali. Gli 8 miliardi ricevuti dalla Confederazione in diversi versamenti a partire dal 1° gennaio 1999 (copertura del deficit tecnico e dei buoni di deposito FFS che costituiscono impegni globali per 11,1 miliardi di franchi) sono stati investiti sul mercato dei capitali, sulla base della strategia decisa dal consiglio di fondazione. Concluso il lungo lavoro preparatorio in seno alla commissione paritetica per i regolamenti, il consiglio di fondazione ha deciso di applicare a partire dal 2001 il nuovo regolamento, che mantiene in vigore il precedente sistema della primato di prestazioni (piano di prestazioni). Esso è applicato tuttavia soltanto fino ad un salario assicurato di 100 000 franchi, oltre il quale viene applicato il primato dei contributi (piano di capitale). Il pensionamento flessibile è ora possibile già a partire dal 58° anno d'età, ma con riduzioni di rendita fra i 58 e i 60 anni. La rendita transitoria viene d'ora in poi versata indipendentemente dallo stato civile e fissata in modo unitario al 90% della rendita semplice massima AVS. Pure nuova la possibilità di prelevare il 30% al massimo della pensione di vecchiaia capitalizzata, sotto forma di prelevamento in contanti. Inoltre, è stato introdotto il capitale di morte anche per il partner convivente non sposato, corrispondente ad un versamento unico pari a tre rendite annue per coniuge.



Un po' di ottimismo non guasta mai...



Sindacati oltre le frontiere

Foto di gruppo: il terminal di Aarau.



Collaborazione internazionale ITF/ETF

Con l'istituzione della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF (Bruxelles) si è dovuto riesaminare la cooperazione e la ripartizione dei compiti a livello internazionale con la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti ITF (Londra). L'ITF ha trasferito le sue attività a livello europeo al suo partner di Bruxelles. Il SEV è convinto che la sua attività sindacale nell'ambito europeo sia più di una realtà, bensì una necessità. Non si tratta soltanto di esercitare un influsso sindacale laddove sono prese le decisioni da parte del consiglio europeo e della commissione, bensì prima ancora di una collaborazione intensa con i sindacati dei paesi confinanti. Negli ultimi due anni, il SEV ha allacciato numerosi contatti e scambiato esperienze professionali con le colleghe e colleghi di Francia, Germania, Austria, Italia ma anche di Belgio, Lussemburgo ed Inghilterra. All'ordine del giorno vi era la collaborazione transfrontaliera (accordo TEE fra CH-D-A nel traffico viaggiatori), i nuovi progetti pianificati dalle ferrovie, ma anche i trasporti urbani nel nostro paese. Un esempio dell'efficacia di questa collaborazione è la firma di un accordo sulla concessione della protezione giuridica con i sindacati dei ferrovieri tedeschi, austriaci e lussemburghesi. Il SEV conta di poter concludere un accordo analogo anche con i colleghi francesi e i colloqui in questo senso sono già iniziati.

Un sindacato dei servizi pubblici per la Svizzera?

La decisione presa al congresso del maggio 1999 permette un certo margine di manovra e non fissa termini di tempo, pur indicando chiaramente la direzione. Il SEV deve tendere con la VPOD e con il Sindacato della comunicazione ad una «stretta collaborazione». Questo significa in un primo tempo un'augmentata cooperazione, più tardi la messa in comune delle strutture sindacali. Al termine di questo processo dovrebbe intervenire l'istituzione di un'organizzazione sindacale comune del servizio pubblico.

Dopo il SEV, anche i congressi degli altri due sindacati hanno praticamente preso la stessa decisione, quello della VPOD nel giugno 1999 e quello della Sindacato della comunicazione nel novembre 2000. Così la strada è aperta per iniziare questo processo, che dovrà portare ad una miglior utilizzazione delle sinergie ed avere maggior forza nell'azione politica e sindacale.

Già è stata costituita una commissione per organizzare la collaborazione e seguire l'evoluzione del processo. Essa è composta da tre persone per ogni sindacato coinvolto, come pure da rappresentanti dell'APC e delle Associazioni di personale di dogana, con lo statuto di osservatori. L'orizzonte temporale per questo progetto ambizioso spazia sull'arco di cinque anni, termine entro il quale si dovrà verificare se sia possibile una sua completa realizzazione. Va detto che qualsiasi rafforzamento della collaborazione intersindacale, di fronte alle attuali sfide nel servizio pubblico, sarebbe comunque un successo.

Istituto di formazione dei sindacati dell'USS

I sindacati che fanno parte dell'Unione sindacale svizzera hanno deciso di fondare un'istituzione di formazione comune per i loro membri e quadri dirigenziali. Finora, la formazione intersindacale avveniva attraverso la centrale di educazione operaia (CEO), la scuola sindacale svizzera oppure singole unità di formazione delle due istituzioni. Il nuovo istituto intende riunire le competenze nei singoli settori, in modo da permettere un miglioramento della pianificazione delle esigenze e l'organizzazione di corsi di comune interesse. La decisione di principio sulla costituzione del nuovo istituto di formazione è stata ratificata dalla commissione direttiva dell'USS lo scorso mese di agosto, mentre le decisioni sul finanziamento vi hanno poi fatto seguito in ottobre. Un'apposita commissione ha adesso l'incarico

di dar vita alla nuova istituzione entro l'estate del 2001. Il SEV è rappresentato in questa commissione dal vicepresidente Benoît Rohrbasser.

Sottofederazione lavori

La sottofederazione lavori con i suoi 2947 membri esiste dal 1° gennaio 2000. Essa è composta dalle sezioni professionali Servizio della linea, FUB, PSA, PNF e PKW – i cui membri sono ripartiti in tutta la Svizzera – e dalla sezione BW Hägendorf. La sezione Servizio della linea, a causa delle sue dimensioni, è suddivisa in cinque gruppi regionali. Dalla ristrutturazione UE 2001 sono state toccate soprattutto le sezioni Servizio della linea, FUB, PSA e PNF. Ma anche nella sezione PKW (personale delle centrali) si sono sentiti gli effetti della riduzione massiccia del personale.

Nuova sottofederazione del materiale rotabile RM

Già da tempo, le strutture delle quattro sottofederazioni APV, VAS, VPV e WAV erano oggetto di discussioni. Le rapide trasformazioni nella struttura del nostro lavoro e la necessità di approfondire la collaborazione nel campo della manutenzione del materiale rotabile hanno reso necessaria una verifica delle nostre strutture di base, integrando in una nuova sottofederazione i membri che prima erano organizzati a seconda dell'attività professionale e delle specificità tecniche. In una votazione consultiva svoltasi nella primavera del 1998, il 71,6% degli interrogati ha approvato questa soluzione.

EOLIA

EOLIA: «Un vento nuovo spira sulla SBV!»
Questo è lo slogan che ha accompagnato i lavori del gruppo di riflessione costituito dalla sottofederazione SBV. L'evoluzione della società, i cambiamenti nei rapporti tra gli interlocutori sociali e la rivoluzione nelle strutture delle FFS hanno provocato un intenso dibattito alla conferenza dei presidenti del 1998, che

ha a sua volta generato il riesame più approfondito delle nostre strutture dalla revisione degli statuti del 1930... In linea di massima, il progetto prevede sezioni organizzate più su un piano regionale che per categorie, demandando la cura delle questioni specificatamente professionali a strutture funzionanti sul modello delle nostre attuali associazioni di categoria. Questo riesame dovrebbe terminare nell'autunno 2001 e i suoi risultati messi in pratica a partire dal 1° gennaio 2002.

Donne nel SEV

L'effettivo delle donne nel SEV resta stabile. Se consideriamo la massiccia riduzione di personale operata alle FFS, possiamo però affermare che la loro quota-parte è aumentata. La commissione femminile è attiva da ormai dieci anni e in questo lasso di tempo ha saputo ottenere molto, sia sul piano interno al sindacato, sia nei confronti dell'azienda e vi sono le premesse per concretizzare altre giustificate rivendicazioni con forza ancora maggiore.

Revisione delle strutture dell'organizzazione femminile SEV.

Negli ultimi due anni, la commissione femminile si è occupata molto intensamente del proprio futuro, ridefinendo la politica del SEV nei confronti delle donne, elaborando una nuova presentazione e rivedendo le direttive della struttura organizzativa. Nel contempo, il convegno delle donne 2000 ha trattato il tema dei contatti tra le organizzazioni femminili interne al SEV e quelle degli altri sindacati.

Parità nel CCL.

Al termine di lunghe e dure trattative, il SEV ha saputo ancorare nel CCL una regolamentazione della parità tra uomo e donna tra le migliori in Svizzera, che obbliga le FFS a perse-

guire attivamente questa parità in tutti i settori dell'azienda.

Rappresentanza femminile nelle commissioni del personale (CoPe).

Lo scopo dichiarato era di avere due rappresentanti femminili in ogni commissione. Purtroppo, esso ha potuto essere raggiunto solo a metà e solo le commissioni V e I possono contare donne tra i loro membri.

Marcia mondiale delle donne 2000.

«**Contro la povertà** e le violenze subite dalle donne» è stato il motto della marcia mondiale 2000 delle donne. Donne che, con l'appoggio di numerose rappresentanti del SEV, hanno organizzato manifestazioni di sensibilizzazione in tutto il paese, da marzo a ottobre dello scorso anno.

La commissione giovanile SEV

Chi è:

- da 6 a 8 giovani dei due sessi, sotto i 30 anni;
- che possono contare sul sostegno del sindacato
- che rappresentano (quasi) tutte le regioni e settori dell'azienda
- impegnati attivamente nell'interesse di tutti i giovani
- per fargli prendere coscienza dei loro problemi

Cosa fa:

- organizza convegni semestrali per scambiare opinioni ed elaborare prese di posizione da presentare e difendere davanti agli organi decisionali
- collabora in seno ai vari gruppi di lavoro del SEV



Un solo scopo: più donne al sindacato!



I giovani non vedono le frontiere...

- difende le rivendicazioni dei giovani grazie a due suoi rappresentanti al congresso e due suoi membri nel comitato federativo
- si fa sentire anche fuori dal SEV, con due rappresentanti in seno alla commissione giovanile dell'USS
- i suoi canali multimediali sono:
 - il sito SEV (www.sev-online.ch)
 - il MEMO bulletin board (BB JUGEND)
 - la pagina dei giovani (solo su «arbeit &verkehr»)
 - la rivista semestrale MEGaphon
- presenta l'attività del SEV e la sua alle giornate sportive degli apprendisti
- organizza manifestazioni ricreative e di formazione per i giovani

Ti interessa? Contattaci subito!
 Mike Farr, tel. 032 365 31 45

Il futuro delle ferrovie è nella formazione dei giovani.



Reclutamento di membri

Il SEV ha sempre privilegiato i contatti diretti, con i responsabili delle 235 sezioni che avvicinano nuovi potenziali membri, sostengono quelli attuali e contattano gli insoddisfatti per discutere i motivi del loro malcontento, evitando così la loro uscita dal sindacato. I professionisti del segretariato, dal canto loro, forniscono la documentazione, consigliano e, a richiesta, partecipano alle manifestazioni. Un sistema che ha successo, come dimostrano l'elevato grado di organizzazione presso numerose ITC e il fatto che oltre tre quarti del personale delle FFS è organizzato presso il SEV!

«Lavoro & trasporti»

Nonostante gli alti costi, il SEV si preoccupa che i propri membri vengano regolarmente informati sull'attualità ferroviaria, sindacale e sociale nella loro lingua madre e per questo pubblica ogni settimana «Arbeit & Verkehr», «Travail et transport» e «Lavoro e trasporti».

L'evoluzione costantemente in atto nel mondo dell'informazione ci deve però stimolare a migliorare i nostri mezzi di informazione, sia approfittando delle innovazioni che la tecnologia mette a disposizione, sia approfondire se e quali possibilità esistono di collaborare con altri sindacati nel settore della stampa, senza però perdere la nostra identità, poiché i nostri giornali sono il collegamento regolare con i nostri membri e anche un po' la nostra bandiera.

SEV online

L'entrata del SEV in Internet è riuscita e molti oggi «cliccano» <http://www.sev-online.ch>, usufruendo così di una rapida fonte di informazione. È quindi essenziale saper gestire al meglio questo servizio: le notizie e i commenti devono essere «caricati» il più presto possibile e aggiornati costantemente. Ne è responsabile André Neuhaus, segretario di redazione di «travail & transport».

Finalmente in vacanza!

La destinazione prediletta rimane il nostro **Parkhotel Brenscino** a Brissago, diretto da Hanni e Max Dolder, dove i nostri ospiti hanno la scelta tra vacanze attive e il «dolce far niente», mentre i palati fini possono disporre di un'eccellente cucina e di una cantina ben rifornita. Gli sportivi possono disporre di piscina, campi da tennis, escursioni guidate, minigolf, viale di bocce e pista da bowling computerizzata. Il tutto a prezzi veramente invitanti, sui quali i membri SEV beneficiano oltretutto ancora del 20% di sconto.

Chi preferisce l'indipendenza dell'appartamento di vacanza, può rivolgersi alla Cooperativa di vacanza e di sci dei ferrovieri, che offre ai patiti della montagna proposte a Bluche/Montana, Grindelwald e Samedan e agli amanti del mare gli appartamenti della residenza Beausoleil a Giens/Hyères nel sud della Francia. I membri SEV beneficiano di uno sconto del 10% e i membri singoli della cooperativa del 20%.

La nostra offerta è poi completata dalle cooperazioni con la **Reka** (Cassa svizzera di viaggio) e con l'associazione di vacanze **Posta/Swisscom**, che offre un ampio ventaglio di proposte, dai confortevoli alberghi in Svizzera agli appartamenti in Francia e in Spagna.

Altre prestazioni

Per ovviare a momenti di difficoltà finanziaria, offriamo prestiti e crediti sino ad un massimo di fr. 5000. I tassi d'interesse del 4% per i prestiti a scopo sociale e del 9% per crediti di consumo sono particolarmente convenienti.

Oltre il 70% dei membri SEV gode della copertura dell'assicurazione di protezione giuridica SEV-Multi che, a soli 54 franchi all'anno, completa in modo ideale l'assistenza giuridica professionale compresa nella quota sindacale, estendendola ai settori della circolazione o del consumo personale.



Finalmente un po' di relax.

Le agende elettroniche non hanno ancora intaccato la popolarità dell'agenda tascabile SEV, che comprende anche un'assicurazione in caso di morte o invalidità a causa di infortunio di fr. 5000.-. Con il suo astuccio in pelle, utilizzabile per diversi anni, e l'esclusiva penna in omaggio, per 15 franchi l'agenda è un'offerta sempre molto apprezzata.

Malgrado l'avvento dei mezzi di pagamento elettronici, gli chèques Reka godono sempre dei favori del pubblico. I membri SEV possono ritirarne fino a 600 franchi ogni anno, con uno sconto del 7%.

Le altre prestazioni del SEV

- buoni sconto per vacanze per i membri dai redditi modesti
- numerose offerte della SEV Assicurazioni
- assicurazioni per beni materiali e veicoli a motore Coop a premi vantaggiosi e con uno sconto esclusivo del 10% per i membri SEV
- sconti per l'acquisto di elettrodomestici e altri articoli

75 anni di esperienza – sempre in forma! Senza solidarietà, un'organizzazione sindacale è inconcepibile. Solo una comunità organizzata può offrire una protezione e buone prestazioni. Questo principio vale pure per le assicurazioni. I sindacati e gli istituti assicurativi possono avere successo soltanto se sono strutturati in modo solidale. È con questo spirito che l'11 dicembre 1926 è stata fondata una società autonoma sotto il nome di «Cassa d'assicurazione della federazione svizzera dei ferrovieri», che il SEV ha riconosciuto come sua istituzione sociale.

Con sforzi costanti, quella che all'inizio era una semplice «cassa di decesso» si è sviluppata fino a diventare l'attuale SEV Assicurazioni. Verso la fine degli anni ottanta, il servizio esterno è stato sistematicamente ampliato, con l'impiego di consiglieri regionali in tutto il paese. Essi collaborano con i fiduciari delle sezioni, che costituiscono la spina dorsale dell'organizzazione, così da rappresentare un importante servizio per i nostri membri.

SEV Assicurazioni persegue una sana e costante crescita. La sua strategia prevede di concentrare il suo sviluppo prioritariamente nel

settore dei sindacati. Essa vuole essere un partner privilegiato nella previdenza privata dei sindacalizzati e dei lavoratori in generale. Trattative sono in corso con varie associazioni di personale, con buone prospettive circa la rapida estensione del suo campo di attività.

L'offerta di SEV Assicurazioni

I nostri prodotti di punta nell'anno del giubileo

L'assicurazione a premio unico.

Si tratta di un interessante investimento di capitale e previdenza di vecchiaia in uno, con privilegi fiscali, sempre che l'assicurazione venga conclusa per un minimo di 5 anni, con scadenza successiva al compimento dei 60 anni. Durante l'anno del giubileo (fino al 30 novembre 2001) **la SEV Assicurazioni prende a suo carico la tassa di bollo del 2,5%**, un regalo quotidiano per i membri SEV! L'assicurazione a premio unico può inoltre essere concessa fino al compimento dell'80° anno di età.

La previdenza vincolata.

La disparità di trattamento in campo fiscale è ormai superata ed ora si può di nuovo investire nel terzo pilastro, senza remore. Grazie a questa forma di previdenza si può risparmiare in modo pianificato, così da poter raggiungere con sicurezza gli obiettivi prefissati. I salariati possono dedurre dal reddito imponibile i premi fino ad un massimo di Fr. 5933.–.

Previdenza membro/figlio.

È il risparmio ideale per i figli in crescita, che si tratti di finanziare la loro formazione, acquisti importanti o costituire un capitale iniziale per la vita. Si può scegliere liberamente la durata fra 5 e 25 anni. In caso di morte del membro l'assicurazione è liberata dal pagamento dei premi fino alla scadenza. Durante l'anno del giubileo per ogni conclusione di un'assicurazione in questa forma si riceve un regalo di 50 franchi.



A disposizione con cortesia: il team della SEV Assicurazioni.

Le nostre novità

Assicurazione mista.

Un'assicurazione mista per giovani e per persone sensibili alla previdenza, con bassi premi iniziali, per un periodo di tre anni. In seguito, il titolare dell'assicurazione pagherà fino alla scadenza, un premio solo leggermente più alto rispetto alla tariffa normale.

Fondi di investimento.

In futuro i nostri membri potranno scegliere fra le assicurazioni tradizionali e i fondi di investimento. Per investitori amanti del rischio e senza obblighi di previdenza, offriamo questa nuova forma di risparmio.

I nostri prodotti tradizionali

Previdenza per attivi.

L'assicurazione di risparmio con libera scelta della durata fra 5 e 45 anni, che permette di realizzare il risparmio voluto nel tempo stabilito.

Previdenza per la moglie.

Uguali condizioni come per la previdenza per attivi. Pure libera scelta della durata fra 5 e 45 anni. È il complemento ideale della previdenza per la moglie, in modo che in caso di morte o di invalidità le conseguenze economiche siano attenuate.

Previdenza per anziani.

Al giorno d'oggi, gli anziani vivono più a lungo in modo attivo. Perciò è importante offrire loro una buona possibilità di risparmio. Contemporaneamente, desiderano avere una buona previdenza, per dare sicurezza alla moglie o ai figli. Per gli anziani i vantaggi fiscali ed ereditari sono ancora più importanti.

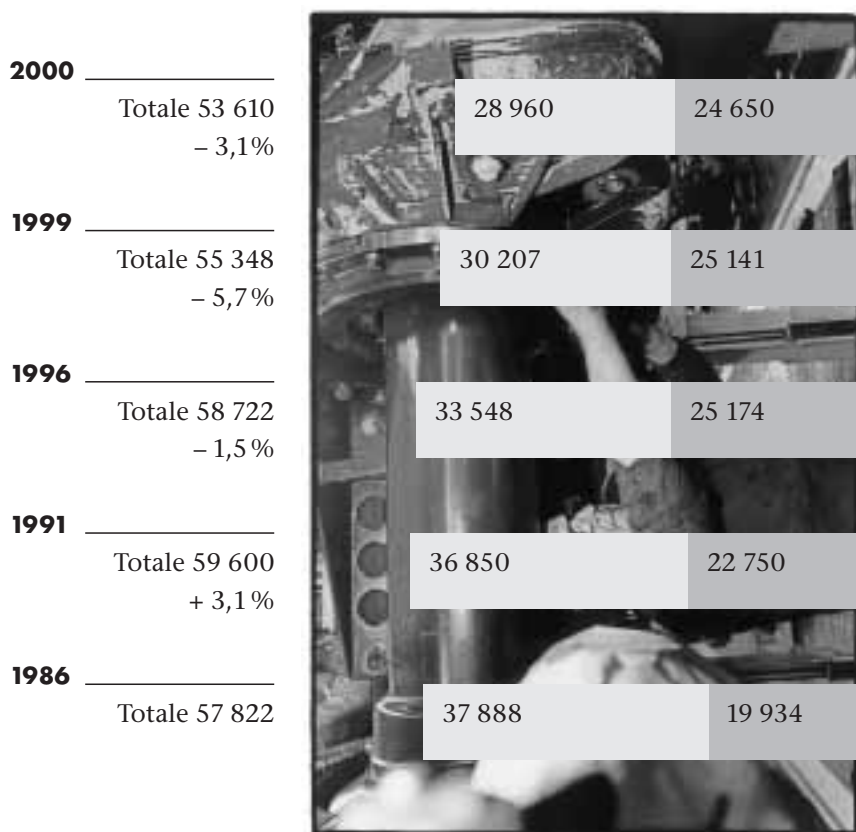
Per tutte queste offerte assicurative, la persona assicurata beneficia sin dall'inizio della piena protezione assicurativa.

Il SEV in cifre

Effettivo dei membri in calo - aspetto negativo dell'elevato grado di organizzazione

È un fatto che il SEV rimane chiaramente la più importante organizzazione di lavoratori del settore dei trasporti pubblici. Le FFS hanno razionalizzato le loro strutture praticamente solo a spese del personale. La soppressione di migliaia di posti di lavoro dall'inizio degli anni 90 ha pertanto avuto gravi ripercussioni anche per il SEV.

Evoluzione dell'effettivo dei membri



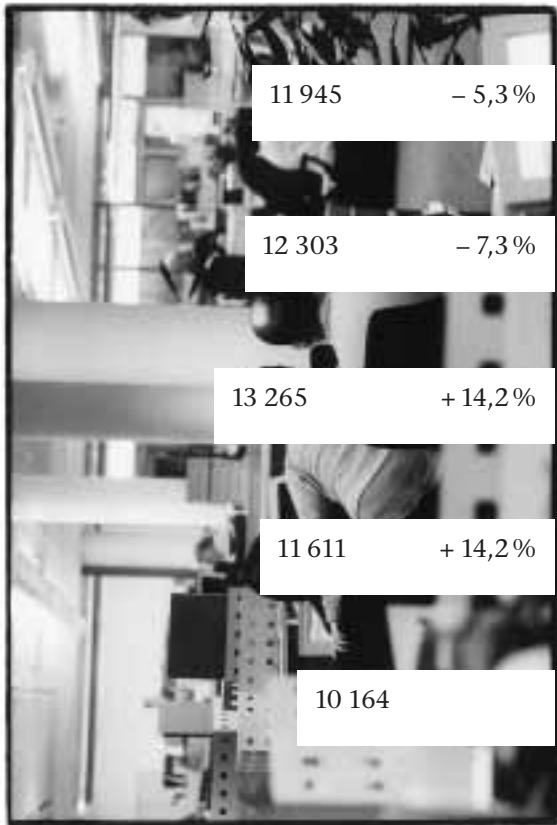
■ Attivi ■ Pensionati

Riduzione delle entrate a seguito della diminuzione dei membri



La rinuncia a nuove assunzioni da parte delle FFS e la sensibile riduzione del numero degli apprendisti hanno portato anche al calo dei nuovi membri del SEV.

Adesioni



In mio. di fr.

Conti 2000

Spese totali d'esercizio	Fr.	13 766 334.09
Introiti totali d'esercizio	Fr.	12 207 980.55
Disavanzo d'esercizio	Fr.	1 558 353.54
Ø per membro a quota intera	Fr.	40.65
Introiti da capitale	Fr.	1 660 205.20

Oneri del personale in % delle quote dei membri	%	51.30
Dipendenti (a tempo pieno e parziale)	Numero	49.15

Como vengono spese le quote dei membri?

Compiti sindacali generali/assoc. Mantello **25%**

Organi e strutture del SEV **17%**

Amministrazione/imposte **15%**

Stampa SEV **15%**

Prestazioni particolari **10%**

Pubblicità **7%**

Formazione/reclutamento **6%**

CCL FFS **4%**

Altri CCL **1%**

E in futuro?

È chiaro che il SEV non può limitarsi ad assistere passivamente alla continua erosione dei propri effettivi. Il numero di membri non è importante solo per la forza finanziaria, ma anche, e soprattutto, per la forza sindacale. Il SEV non potrà quindi limitarsi ai suoi tradizionali settori di attività, ma dovrà rivolgersi anche a nuovi segmenti di reclutamento.

Novità dalla Steinerstrasse

Il segretariato SEV verso l'alto.



Novità alla presidenza

Benoît Rohrbasser (1958). Il secondo uomo al primo colpo. Il congresso del 1999 ha brillantemente eletto Benoît Rohrbasser alla vicepresidenza del SEV. Questo friburghese di lingua madre francese conosce molto bene le FFS, avendovi lavorato dal 1987 nel campo della formazione dei quadri, dopo aver seguito una formazione di maestro ed essersi laureato in storia e geografia. Benoît Rohrbasser ha sempre avuto il pallino della politica e si è impegnato già agli inizi degli anni '80 nella gioventù socialista, per poi presiedere per molti anni la sezione del suo comune, dove è stato eletto municipale. Benoît Rohrbasser è sposato e padre di due bambine.



Novità nella commissione direttiva

Heinz Burkhard (1960). È entrato alle dipendenze delle FFS nel 1980, quale collaboratore del servizio merci a Langenthal. Già nel 1982 è stato eletto segretario della sezione APV Langenthal. Cinque anni dopo è passato al servizio di manovra e nel 1987 è stato eletto presidente della sezione RPV Langenthal-Burgdorf-Herzogenbuchsee, carica che ha ricoperto sino al 1996. Nel frattempo, anche la sottofederazione RPV si è accorta di aver bisogno di Heinz Burkhard, designandolo nel 1989 alla carica di segretario della commissione centrale e, due anni dopo, a quella di vicepresidente centrale. Dal 7 maggio, in seguito all'improvviso decesso di Beat Borer, Heinz Burkhard ha ripreso ad interim la presidenza della sottofederazione, per poi esservi eletto ufficialmente dall'assemblea straordinaria dei delegati del 23 ottobre 2000. Da allora, egli fa anche parte della commissione direttiva SEV.





Novità al segretariato

Manuel Avallone (1962). Ha iniziato la sua attività di funzionario sindacale il 1° agosto 1999. Le sue variegata esperienze professionali, dal muratore al disegnatore edile, al funzionario presso il sindacato edilizia e industria (SEI) passando per una formazione di insegnante, gli permettono di disporre di un bagaglio estremamente utile per i contatti al fronte, dove egli opera in prevalenza.

Daniela Grünig. Attiva da noi dall'agosto 1999 nel settore amministrativo per la formazione e il reclutamento, Daniela, che è nata nel 1974 e ha seguito una formazione commerciale, dal 2000 è passata al settore finanziario, della contabilità e dei servizi.

Alberto Cherubini (1951). Era già un volto noto quando, il 1° gennaio 2000, ha ripreso la redazione dell'edizione francese del nostro giornale, avendo già seguito «travail&transport» per un certo tempo quale sostituto del redattore. Tipografo di formazione, non si limita a conoscere molto bene il mondo della carta stampata, ma ha lavorato anche diversi anni quale redattore presso il sindacato FCTA.

Roberto Zanetti. Il neoeletto consigliere nazionale del canton Soletta, nato nel 1954, è passato alle dipendenze del SEV il 1° giugno 2000, con un rapporto di lavoro al 60%. Egli dispone senz'altro del fiuto e della conoscenza politica necessari al suo compito di responsabile della politica contrattuale per le ITC, grazie anche ad una notevole esperienza politica maturata nei 10 anni in cui è stato sindaco di Gerlafingen. In precedenza è stato consulente legale per l'Unione sindacale del canton Soletta.

Sandra Sax (1972). Dal 1° giugno 2000 si occupa dell'assistenza ai giovani. La sua assunzione porta una ventata di aria fresca. Sandra è venuta in «prestito» dalle FFS. Il suo posto di lavoro è presso il suo domicilio a Aadorf, oppure al posto di lavoro dei giovani.

Udo Michel. Questo giovane attivista sindacale, nato nel 1971, è convinto di aver sempre bisogno della costante pressione da parte degli affiliati. Egli ha aderito al sindacato FLMO già quando era apprendista elettricista. In seguito è passato al SEI come responsabile del movimento giovanile ed ha seguito una formazione ulteriore quale specialista della gestione del personale. Egli ha adesso l'incarico di gestire progetti di carattere sindacale, in particolare nel settore del reclutamento e dell'assistenza di membri dei settori scorporati dalle FFS e per la sindacalizzazione di nuovi settori.

Anita Trachsel (1960). Dalla banca al sindacato – un passo osato da Anita Trachsel che, dopo anni, il 1° dicembre 2000 ha lasciato la sua attività presso la banca Coop per assumere una nuova sfida professionale alla redazione della stampa sindacale.

Marcel Maurer (1980). Il più giovane dei nostri collaboratori ha seguito una formazione commerciale prima di iniziare, il 1° dicembre 2000, la sua attività al SEV. Egli si occupa dei lavori amministrativi nel settore del reclutamento e della formazione e, in parte, delle ferrovie private.

Peter Lauener. Già nel dicembre del 2000, Peter Lauener (1969) ha cominciato ad aggirarsi al segretariato SEV, sebbene la sua entrata in servizio fosse stata stabilita a metà gennaio. Egli dispone di una multiforme esperienza giornalistica, acquisita presso diverse radio locali e come libero giornalista al «Bund» di Berna e presso il «Bieler Tagblatt», dopo una breve capatina quale redattore all'Agenzia telegrafica svizzera. Assume la funzione di addetto all'informazione.



Partenze dal segretariato

Alla fine di agosto del 1999, Jimmy Erard ha lasciato il SEV. Questo valido segretario sindacale ha infatti voluto intraprendere una nuova carriera professionale. Lavorando presso la cassa pensioni ASCOOP non ha però troncato tutti i rapporti con il SEV, dove ha lavorato dal 1987.

Lo scorso **mese di settembre**, la nostra collaboratrice **Jacqueline Mäder** ha dato alla luce un bambino. Impiegata alla divisione amministrativa dal 1985, si dedicherà a tempo pieno al suo nuovo compito di mamma al termine del congedo di maternità.

A fine dicembre 2000, Stephan Appenzeller ha lasciato il SEV per un nuovo incarico in seno alla SPF di Zurigo. Addetto all'informazione dal 1996, ha contribuito a rilanciare positivamente le nostre pubbliche relazioni.

Hanno pure lasciato il SEV la centralinista **Patricia Beck**, le collaboratrici **Kathrin Melzani** e **Helen Gisi** e l'aggiunta di redazione **Corinne Aeberhard**.

Quasi alla meritata quiescenza

Il 1° luglio 2000, Robert Karlen avrebbe potuto passare al beneficio della pensione. Le conseguenze sul personale dei numerosi e profondi cambiamenti operati dalle FFS esigevano però una certa cautela nella sostituzione di chi era incaricato di seguire questa complessa problematica, per cui la grande esperienza da lui accumulata risultava estremamente preziosa. Egli ha pertanto accettato di continuare la sua attività al 20% per un anno.



Decessi

Beat Borer. Costernati e sgomenti, abbiamo appreso dell'improvvisa morte del nostro collega Beat Borer, presidente centrale RPV e membro della commissione direttiva, avvenuta a 52 anni domenica 7 maggio 2000, mentre effettuava una passeggiata in bicicletta con la sua compagna Beatrice.

Beat Borer era entrato alle dipendenze delle FFS nel 1968, svolgendo un apprendistato d'esercizio ed aveva aderito al SEV il 1° dicembre 1973. Nel 1982, la sezione RPV di Basilea lo eleggeva in comitato, dove ha dapprima svolto per tre anni l'incarico di segretario e poi per sette anni quello di presidente. L'assemblea dei delegati RPV del 1984 lo eleggeva poi in comitato federativo, del quale ha fatto parte sino alla sua nomina a presidente centrale nel 1991. Durante gli anni della sua presidenza, la RPV è stata confrontata con processi di razionalizzazione che si sono succeduti a ritmo sempre più serrato e che hanno comportato perdite di posti e peggioramenti delle condizioni di lavoro. Tutto ciò ha messo a dura prova Beat, che si è sempre sforzato di spiegare ai suoi membri le ragioni che stavano dietro questi cambiamenti e di trovare soluzioni praticabili. Purtroppo, ciò non è sempre stato possibile.

Noi siamo grati a Beat Borer per il suo esemplare impegno a favore del SEV e dei suoi membri e di lui serberemo un imperituro ricordo.



Beat Borer, compagno di mille battaglie, ci ha lasciati.

La posizione del SEV sulla Legge sul personale federale

Necessari altri miglioramenti!

La nuova Legge sul personale federale (LPF), che dovrebbe entrare in vigore il 1° gennaio 2001, è attualmente all'esame del Parlamento.

Nel corso di una lunga serie di trattative con l'Ufficio federale del personale, l'Unione federativa e il SEV sono riusciti ad ottenere sensibili miglioramenti rispetto al progetto originale e costruire così un consenso minimo.

Per principio il SEV accetta il passaggio alla Legge sul personale federale. Molto importante è che il personale FFS sia soggetto a questa legge e che i rapporti fra i partner sociali, tramite la conclusione di un contratto collettivo di lavoro di diritto pubblico per il personale FFS, siano posti su nuove basi.

Il SEV chiede al Parlamento di fare in modo che la Confederazione e le sue imprese FFS e Posta continuino ad essere un datore di lavoro progressista e sociale.

Il SEV chiede pure al Parlamento di migliorare il progetto di LPF nei seguenti punti:

- maggiore protezione dai licenziamenti, in particolare per il personale delle professioni di monopolio
- stralcio puro e semplice dell'effetto sussidiario del codice delle obbligazioni
- inclusione di una disposizione che vieti esplicitamente i licenziamenti per motivi economici o d'esercizio
- garanzia del diritto di sciopero senza limitazioni

Il SEV deciderà la sua posizione definitiva al momento della conclusione dei dibattiti parlamentari.

La posizione del SEV sulla Joint-venture FS-FFS

Via libera al precontratto – precontratto per la via libera

Le opportunità: Il sindacato del personale dei trasporti SEV ha appoggiato sin dall'inizio l'idea di una cooperazione tra le FFS e le ferrovie dello stato italiano FS per considerazioni di ordine strategico. Nel traffico internazionale con l'Italia, è infatti possibile aumentare le quote di mercato delle ferrovie risolvendo con maggior efficienza e semplicità l'ostacolo doganale.

I rischi: L'obiettivo della fusione integrale, al quale mirano entrambe le ferrovie, comporta però anche notevoli rischi. Per questo motivo, il SEV ha sempre insistito affinché si strutturi il procedimento in modo che un eventuale insuccesso non comprometta la sopravvivenza di tutto il trasporto merci per ferrovia in entrambe le nazioni. Ciò si ripercuoterebbe infatti sul traffico svizzero a carri completi, che rappresenta una parte importante degli introiti e minaccerebbe direttamente oltre 4000 posti di lavoro qualificati in Svizzera.

Le filiali svizzere e italiane della Joint-venture devono pertanto poter rimanere autonome il più a lungo possibile. Le FFS hanno considerato seriamente le nostre preoccupazioni, modificando la loro tabella di marcia iniziale, che prevedeva la fusione completa entro il mese di luglio di quest'anno, con un procedimento a tappe che giungerà a termine verso il 2003/2004.

Per riuscire occorre la collaborazione di tutti i partner sociali. Entrambi i partner, FFS e SEV, sono d'accordo che la riuscita di questo delicato progetto necessita di personale altamente motivato. Ciò presuppone a sua volta il chiarimento di importanti questioni di ordine materiale.

Per questo motivo, il SEV esige che non ci si limiti ad elaborare dettagliati piani aziendali, ma che si sottoscrivano anche accordi impegnativi sulle future condizioni di lavoro presso

la Cargo FFS SA (dal 2001) rispettivamente presso la Joint-venture (dal 2003/2004).

Gli elementi del precontratto. In concreto, il SEV esige dalle FFS la sottoscrizione di un precontratto che stabilisca il principio minimo dell'equivalenza delle condizioni d'impiego presso la futura società affiliata a quelle previste dal CCL della casa madre FFS SA.

- In particolare, il SEV esige l'equivalenza:
- del salario e dei sistemi salariali, indennità comprese, secondo il principio del salario uguale a lavoro uguale
 - della durata annuale del lavoro, secondo l'accordo raggiunto per l'introduzione delle 39 ore settimanali
 - delle disposizioni di protezione dal licenziamento
 - nei confronti della cassa pensione
 - nei confronti delle assicurazioni sociali
 - per le disposizioni del contratto sociale, la garanzia occupazionale e di salario
 - delle facilitazioni per il personale

I primi contatti hanno già avuto luogo.

Il SEV è fiducioso di poter trovare una soluzione concordata, contribuendo a far sì che entrambe le ferrovie possano cogliere in pieno le opportunità rappresentate da questo ambizioso progetto.

La posizione del SEV sulla concorrenza nel settore dell'autotrasporto

La legge sulle ferrovie del 1996 e la concorrenza

Il principio dell'ordinazione e della messa a concorso

La nuova legge sulle ferrovie del 1996 ha introdotto il principio dell'ordinazione nel trasporto regionale viaggiatori. Numerosi cantoni hanno aggiunto a questo principio quello della messa a concorso, pubblicando il bando di concorso per le diverse prestazioni di trasporto in modo da stimolare la concorrenza e deliberare al miglior offerente. In questo modo, il trasporto pubblico regionale, rispettivamente le aziende interessate e il loro personale vengono messe in balia del mercato.

Dumping sociale e salariale

Questa concorrenza comporta l'aumento della pressione sulle condizioni di lavoro del personale e spiana la strada a fenomeni di dumping sociale e salariale. Inoltre, essa compromette la qualità e l'efficacia dei trasporti pubblici, in quanto l'azienda che trascura i criteri di qualità può spesso offrire a prezzi inferiori della ditta che punta su un servizio impeccabile ed efficiente.

A scapito delle aziende serie

La concorrenza si è molto accentuata, segnatamente tra le imprese di autobus. La comunità dei trasporti di Zurigo si è assunta il ruolo di precursore nell'introdurre questa concorrenzialità tra le aziende a scapito del personale. Il metodo applicato è il seguente: il servizio delle linee viene tolto alle aziende serie e affidato all'offerente a miglior mercato, che offre alla propria clientela un servizio peggiore, retribuendo meno il personale e facendolo lavorare più a lungo.

Argini necessari

I sindacati del settore dei trasporti pubblici si stanno impegnando per evitare che il personale venga stritolato dalla concorrenza tra le

aziende, elaborando argini per incanalare gli effetti di questa concorrenza entro limiti accettabili.

Scopi e rivendicazioni del SEV

1. Intensificazione dell'attività di Lobby

Per salvaguardare gli interessi dei membri SEV, è indispensabile svolgere una profonda attività di lobby e di presenza nei mezzi pubblici a livello nazionale, cantonale e comunale. Questo dovrà servire a contrastare ulteriori provvedimenti di deregolamentazione.

2. Conclusione di contratti collettivi di lavoro

Il SEV invita tutte le aziende di trasporto serie a voler sottoscrivere contratti collettivi di lavoro con lui e con gli altri partner sindacali. Questi CCL devono rifarsi alle condizioni di assunzione e di lavoro usuali nel settore dei trasporti pubblici.

Questo è l'unico modo per evitare che i bandi di concorso comportino distorsione di concorrenza e dumping salariale. Le aziende di trasporto serie sono interessate a questo modo di procedere almeno quanto il SEV.

3. Esclusione degli offerenti che praticano il dumping

Il SEV esige che i Cantoni, rispettivamente gli enti committenti, esigano perentoriamente il rispetto dei contratti collettivi di lavoro o di condizioni di impiego analoghe, per poter partecipare al concorso. Le leggi di appalto, rispettivamente quelle sui trasporti pubblici dovranno essere adattate di conseguenza. Le aziende che contravvengono a queste disposizioni devono invece essere escluse dal concorso.

4. Associazione dei datori di lavoro del settore

Il SEV invita le aziende a voler fondare un'associazione dei datori di lavoro delle imprese di autotrasporto, rispettivamente delle imprese di trasporto concessionarie. Questa associazione dovrebbe avere quale primo e principale scopo l'elaborazione di CCL con i sindacati, a livello nazionale o regionale.

5. L'esempio della ZVV

La comunità sindacale del ZVV (composta dai sindacati SEV/VPOD/Comunicazione e FCTA) sta attualmente trattando con la ZVV per fare un primo passo verso una soluzione settoriale, con l'elaborazione di norme minime riguardanti il salario e le condizioni di assunzione, che dovranno essere prescritte in modo tassativo alle ditte offerenti nel corso di futuri bandi di concorso.

Questo postulato sindacale intende evitare i tentativi di dumping sociale e salariale. Oltre ai nostri membri, anche i datori di lavoro dovrebbero essere interessati a condizioni di concorrenza trasparenti ed eque, collaborando pertanto all'elaborazione di un accordo valido per tutto il settore.

La posizione del SEV sulla 11^a revisione AVS

Non a danno delle donne!

Ancora una volta a proposito della struttura della futura previdenza in materia di vecchiaia e superstiti (AVS) si prospetta una dura battaglia. Il Consiglio federale nell'agosto 1998 ha pubblicato il progetto di 11^a revisione e lo ha posto in consultazione. Il 6 aprile 1999 ha apportato al progetto originale incomprensibili tagli. I punti centrali di questa revisione sono:

- basi finanziarie assicurate per il futuro
- uguale età che dà diritto alla rendita per uomo e donna (65)
- flessibilizzazione dell'inizio al diritto alle rendite
- fissazione di criteri unitari delle rendite per vedovi e vedove
- provvedimenti nel settore dei contributi (indipendenti, importi liberi)
- coordinazione con la previdenza professionale (LPP)

Unitamente all'USS e all'UF, il SEV è favorevole all'innalzamento dell'IVA dell'1,5% a favore di un finanziamento a lunga scadenza dei costi dovuti alle conseguenze demografiche sull'AVS. Solo così e nonostante la crisi economica sarà possibile garantire il livello delle prestazioni dell'AVS. Pure salutiamo la soppressione dell'importo libero per beneficiari di rendite ancora attivi economicamente, come pure l'equiparazione del tasso di contributo degli indipendenti a quello dei dipendenti.

Per contro respingiamo l'ulteriore innalzamento del limite d'età delle donne da 64 a 65 anni per motivi di uguaglianza di trattamento e di politica del mercato del lavoro. Invece di un nuovo peggioramento a danno delle donne, si dovrebbe abbassare l'età per le rendite degli uomini a 64 anni.

La prevista flessibilizzazione dell'età limite per le rendite a 62 anni è insufficiente e insostenibile finanziariamente per i redditi medi e

bassi. Chiediamo la concessione di una rendita AVS non decurtata a partire da 60 anni, qualora si disponga di un periodo di contributi minimo di 40 anni.

L'equiparamento delle condizioni per le rendite di vedovi e vedove viene da noi respinto. Il massiccio peggioramento comporterebbe gravi problemi finanziari per le donne più anziane, dato che una loro integrazione nella vita professionale è praticamente impossibile. Se del caso va esaminata la possibilità di una riforma delle rendite per orfani.

Così come presentata, l'11^a revisione dell'AVS assume i contorni di un inaccettabile programma di risparmio del Consiglio federale, che colpisce in prima linea le donne. Il SEV chiede pertanto alle Camere federali di respingere questa revisione e di trovare una soluzione più equilibrata e sociale.

La posizione del SEV sulla revisione parziale dell'assicurazione contro le malattie

Questa revisione non basta!

1. In merito alla revisione parziale della LAMAL

1. Per principio il SEV è favorevole, ma costata che soprattutto per quanto riguarda il contenimento dei costi (estensione dell'offerta, sovracapacità, ecc.) questa revisione non è sufficiente.

2. In particolare il SEV denuncia il fatto che non venga risolto il problema dell'inuguaglianza delle tariffe mediche. Il SEV chiede che vengano introdotte tariffe mediche cantonali uniformi, sia nell'assicurazione di base, sia in quella complementare.

3. Il SEV sostiene decisamente l'introduzione di budget globali di spesa per le cure ambulatorie e parzialmente stazionarie. Ma per questo occorre che siano create condizioni quadro valide per tutta la Svizzera, mantenendo inalterato l'attuale catalogo delle prestazioni. Il SEV denuncia il tentativo del Consiglio degli Stati di stralciare a posteriori quest'aspetto positivo della revisione.

2. Diminuzione dei premi/contributi federali

1. Il SEV ha preso atto che i contributi federali per la diminuzione dei premi dovrebbero essere aumentati dell'1,5%, ossia di 134 milioni, entro il 2003, per raggiungere i 2,314 miliardi di franchi. Ma per ottenere veramente una riduzione dei costi, questo aumento dovrebbe comportare il 3%. Il SEV si rammarica che la proposta del Consiglio federale si fermi a metà strada.

2. Per il fatto che alcuni cantoni l'anno scorso non hanno completamente utilizzato i contributi federali, la cassa federale ne ha approfittato in misura considerevole. La parte di sussidi federali non utilizzata, sa-

rebbe in pratica sufficiente per aumentare i contributi federali fino al 3% entro il 2003.

3. Inoltre il SEV si dice dispiaciuto per il fatto che non siano stati messi a punto criteri e un sistema unitario a livello svizzero per l'applicazione della riduzione (diritto alla prestazione).

3. Struttura delle future franchigie

È prevedibile che già il prossimo anno i premi di cassa malati tenderanno nuovamente ad aumentare. Il SEV si esprime perciò decisamente contro possibili aumenti delle franchigie.

Appello

L'unica possibilità per ridurre i costi della salute e i premi delle casse malati è quella di firmare l'iniziativa popolare lanciata in questo settore e partecipare attivamente alla campagna per farla riuscire. Le liste devono essere rispedite ancora oggi. Solo così possiamo vincere!

La posizione del SEV sull'assicurazione di maternità

La Svizzera non deve più essere il segnale di coda!

Dopo 53 anni dalla sua accettazione, l'articolo costituzionale sull'assicurazione di maternità dev'essere finalmente concretizzato, senza se e ma.

Nel dicembre 1998, le Camere federali hanno approvato la legge federale sull'assicurazione di maternità. Essa contiene due tipi di prestazione:

- un'indennità per perdita di guadagno dell'80% durante 14 settimane per la madre che lavora
- una prestazione di maternità (prestazione di base) per tutte le madri di al massimo 4 020 franchi, che viene versata completamente fino ad un reddito familiare annuale di 36 180 franchi. Per redditi superiori, questa prestazione viene gradualmente ridotta. A partire da franchi 72 360 decade.

Il finanziamento tramite il fondo di compensazione delle indennità per perdita di guadagno, che alleggerisce persino i datori di lavoro, è assicurato. Le donne da anni pagano contributi a questo fondo e non sarebbe perciò giusto che le sue eccedenze non possano essere utilizzate per l'assicurazione di maternità.

È incomprensibile che ambienti borghesi abbiano lanciato il referendum. Ma ora tocca al popolo decidere.

Occorre tener presente che le prestazioni dell'assicurazione di maternità saranno sensibilmente inferiori a quelle versate negli altri paesi europei. Non comprometteranno certamente la nostra economia e neppure danneggeranno i datori di lavoro, come da parte della destra viene affermato.

Il 13 giugno 1999 si voterà sull'assicurazione di maternità. Il SEV sostiene questo progetto incondizionatamente e raccomanda il sì.

Con l'approvazione dell'assicurazione di maternità la Svizzera in questo settore non porterà più il segnale di coda!

La posizione del SEV sugli accordi bilaterali

Situazione iniziale

Significato degli accordi. Gli accordi bilaterali fra la Svizzera e l'Unione Europea sono per noi di grande importanza. Un loro fallimento significherebbe rinviare di anni l'integrazione della Svizzera nell'Europa e danneggerebbe considerevolmente la capacità concorrenziale dell'economia svizzera.

Conseguenze sul traffico ferroviario merci. L'accordo nazionale sui traffici, uno degli elementi centrali degli accordi bilaterali, ha effettivamente conseguenze molto dirette sui trasporti pubblici. Il SEV, sindacato leader nel trasporto pubblico, è perciò chiamato ad esaminare attentamente le possibili conseguenze sui posti di lavoro (qualità e sicurezza dei posti di lavoro) in particolare nel traffico ferroviario merci.

Con l'accordo nazionale sui trasporti la Svizzera si impegna ad aumentare i limiti di peso ammessi nel traffico stradale in due fasi da 28 a 40 tonnellate. A partire dal 2001 saranno ammessi i veicoli fino a 34 tonnellate, a partire dal 2005 e nell'intero paese gli autocarri da 40 tonnellate.

La contemporanea introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP) compenserà questo effetto soltanto in parte, poiché i tassi presi in considerazione per la conclusione dell'accordo sono semplicemente troppo bassi.

Fase transitoria. Fino al 2005 la Svizzera accorderà permessi fino a 800 000 passaggi di veicoli da 40 tonnellate e fino a 440 000 cosiddetti trasporti leggeri (fino a 28 tonnellate), contro una TTPP ridotta. Fino all'apertura della galleria ferrovia di base del Lötschberg, ma a al più tardi nel 2007, in base al testo dell'accordo vi sarà inoltre una generale riduzione della TTPP del 10%.

Il saldo dell'operazione Acontratto nazionale dei trasporti sarà un generale peggioramento della posizione concorrenziale della fer-

rovia rispetto alla strada. Nella fase transitoria la strada godrà di ulteriori vantaggi concorrenziali.

Misure accompagnatrici. Il Consiglio federale propone di conseguenza nel messaggio sugli accordi bilaterali misure accompagnatrici interne, che dovrebbero compensare gli effetti negativi dell'accordo sul traffico per le ferrovie.

Mentre l'accordo è concluso e non può più essere modificato, spazio di manovra esiste per contro con le misure accompagnatrici. Il SEV si è perciò impegnato nei mesi trascorsi, insieme con altre organizzazioni, per il miglioramento di queste misure.

Atteggiamento del SEV

Il SEV valuterà gli accordi bilaterali sulla base degli effetti complessivi, ossia dell'accordo in sé più le misure collaterali, nel senso di valutare se miglioreranno o meno la composizione concorrenziale delle ferrovie. Nel complesso questi provvedimenti – accordo più misure fiancheggiatrici – dovranno essere strutturati in modo tale da non minacciare i posti di lavoro nel traffico ferroviario merci.

Posizione definitiva in novembre 1999. Il SEV definirà nel prossimo autunno la sua posizione definitiva, dopo la votazione finale da parte delle Camere federali, in occasione della seduta del suo comitato federativo il 4 e 5 novembre.

Richieste del SEV. In considerazione di quanto precede il SEV chiede:

- l'accordo sui traffici di per sé accorda alla strada in modo unilaterale nuovi ed importanti vantaggi concorrenziali. Senza efficaci misure accompagnatrici il SEV non potrà accettare questo accordo
- Le misure accompagnatrici proposte dal Consiglio federale sono insufficienti;

— La commissione dei trasporti del consiglio nazionale ha deciso che occorrono sensibili miglioramenti di queste misure, che vanno nella giusta direzione. Ciò vale in particolare per il quadro finanziario (300 milioni di franchi all'anno), l'uguaglianza di trattamento del traffico a carri completi e del traffico combinato, come pure l'inserimento nella legge sulla circolazione stradale del divieto di circolazione notturno e domenicale per il traffico pesante.

— Il SEV reputa irrinunciabili ulteriori misure, in particolare l'elaborazione di una clausola di protezione di politica interna. Questa deve avere il carattere di un'assicurazione a protezione dell'ambiente e dei posti di lavoro nel settore del trasporto merci delle ferrovie svizzere. Il meccanismo potrebbe essere illustrato così: qualora, nonostante tutti i provvedimenti decisi, il trasporto merci dovrebbe ulteriormente passare dalla ferrovia alla strada, anziché il contrario, e non si dovesse conseguire l'obiettivo di trasferimento del traffico transalpino, allora – e solo allora – si dovranno mettere a disposizione ulteriori mezzi finanziari (fino a 200 milioni all'anno) per permettere provvedimenti più incisivi.

In considerazione dei vantaggi miliardari che gli accordi bilaterali consentono all'economia svizzera, questo è un prezzo sopportabile per ottenere il consenso nazionale su una questione che è essenziale per il futuro della Svizzera.

Grazie per la fiducia accordataci!



Dovete ottenere giustizia. I nostri giuristi lavorano al conseguimento di questo obiettivo con efficacia, competenza e lealtà, seguendo l'esempio dei più grandi lottatori di aikido. Il nostro team può far capo a un'estesa rete di esperti specializzati in tutti i campi legali.

Ci preme ringraziarvi di cuore per la fiducia accordataci. Una fiducia che ci stimola a continuare a sviluppare per voi soluzioni assicurative innovative e ad assistervi al meglio nella difesa dei vostri diritti.

Volete saperne di più?
Chiedeteci altre informazioni per telefono o via e-mail (con la menzione «SEV»):

Coop
Protezione Giuridica

Coop Protezione Giuridica
Viale Stazione 31
6500 Bellinzona
Telefono: 091 825 81 80
Telefax: 091 825 95 15
E-mail: info@cooprecht.ch
Internet: www.cooprecht.ch

Risparmio e previdenza

Tutte le persone esercitanti un'attività lucrativa dipendente hanno la possibilità di investire fino a Fr. 5933.- nella loro previdenza personale (pilastro 3A).

A secondo del cantone e del reddito il risparmio fiscale oscilla tra il 15% e il 30% dei premi investiti. Interessato?

Basta una telefonata.

E noi prenderemo il tempo di parlare della vostra previdenza.

SEV Assicurazione
Arnold Böcklin-Strasse 41
Casella postale, 4011 Basel
Telefono 061-225 22 22
Telefax 061-225 22 52
E-mail info@sevbasel.ch



Coordinate e impressum

Segretariato SEV Berna

Steinerstrasse 35
Casella postale 186
CH-3000 Berna 16
Telefono 031 357 57 57
Telefax 031.357 57 58
E-Mail info@sev-online.ch
<http://www.sev-online.ch>

SEV Bellinzona

viale stazione 31
Casella postale 1469
CH-6501 Bellinzona
Telefono 091 825 01 15
Telefax 091 826 19 45
E-Mail sev-ticino@bluewin.ch

SEV Losanna

Avenue Ruchonnet 2
CH-1003 Losanna
Telefono 021 321 42 42
Telefax 021 321 42 49

SEV Segretariato regionale di Zurigo

Sonnenbergstrasse 83
Casella postale 188
CH-8030 Zurigo
Telefono 01 266 52 90
Telefax 01 266 52 53
E-Mail sev-zuerich@bluewin.ch

Assicurazioni SEV

Arnold-Böcklin-Strasse 41
Casella postale 14
CH-4011 Basilea
Telefono 061 225 22 22
Telefax 061 225 22 52

Cooperativa delle case di vacanza SEV

Casella postale
CH-3001 Berna
Telefono 031 911 46 88

Albergo Brenscino

CH-6614 Brissago
Telefono 091 793 01 21
Telefax 091 793 40 56
E-Mail hotel@brenscino.ch
<http://www.brenscino.ch>

Casa della gioventù SEV

CH-1833 Les Avants
Telefono 021 964 55 01

Editore

Sindacato del personale dei trasporti SEV

Redazione

Urs Laederach, Laederach TEXT, Berna

Traduzione

Segretariato SEV Bellinzona

Composizione

Laszlo Horvath, Visueller Gestalter HFG, Berna

Fotografie

Alexander Egger, Berna

KEYSTONE Lukas Lehmann, pagina 43



Stampa

Bubenberg Druck- und Verlags-AG, Bern

Riproduzione autorizzata citando la fonte. Inviare per favore copia di controllo a SEV Berna.

Copyright

Sindacato del personale dei trasporti SEV

Berna, aprile 2001