

Documento programmatico: sindacato

1. Il SEV – la situazione attuale

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

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

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

Lo sviluppo del numero degli affiliati è e resta il tema centrale per il futuro. Negli ultimi due anni, il SEV ha potuto ridurre, ma non fermare, il calo degli iscritti. Il SEV è moderatamente cresciuto tra il personale attivo (saldo positivo tra nuove iscrizioni e dimissioni). Questo aspetto è comunque da valutare molto positivamente, ma purtroppo il SEV registra annualmente circa 1000 decessi, che nel computo totale portano ad un calo degli affiliati.

2. Il SEV – orientamento futuro

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

1. Verso l'esterno: un posizionamento più forte e cooperazione alla base con altri sindacati:
 - a) il SEV si presenta determinato alla lotta, rafforza ulteriormente il suo impegno nell'Unione sindacale Svizzera e consolida così la propria posizione come *il sindacato dei trasporti nel movimento sindacale*.
 - b) Le cooperazioni alla base con altri sindacati dovranno continuare ad essere esaminate approfonditamente e se del caso concordate. In primo piano non vi sono fusioni, ma collaborazioni a livello pratico che comportino sinergie.
2. Verso l'interno: strutture e reclutamento degli affiliati:
 - a) il SEV aumenta la propria efficienza ed efficacia tramite l'esame e l'adeguamento delle proprie strutture. La collaborazione tra il SEV, le sottofederazioni e le sezioni deve essere intensificata e rafforzata. In tal modo il SEV è più vicino ai suoi affiliati e aumenta la propria capacità di mobilitazione.

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

Documento programmatico: politica dei trasporti

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

1. Finanziamento dell'infrastruttura

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

2. L'iniziativa popolare sui trasporti pubblici e il controprogetto diretto

Il Consiglio federale ha presentato la propria visione sul finanziamento futuro dell'infrastruttura ferroviaria, concepita anche come controprogetto all'iniziativa popolare sui trasporti pubblici (Iniziativa TP). L'aspetto positivo del progetto del Consiglio federale di un fondo per l'infrastruttura ferroviaria è la sostituzione del fondo di finanziamento TP, che era a termine, con uno a tempo indeterminato e che può essere impiegato indipendentemente dall'oggetto. Positivo è anche che le fonti di finanziamento finora riservate alle NTFA e a Ferrovia 2000 vengano destinate ad alimentare il nuovo fondo, che non servirà più solo a garantire la costruzione, ma anche l'esercizio, la manutenzione, il mantenimento della sostanza e l'estensione dell'intera rete ferroviaria. Per questi ulteriori compiti i mezzi finanziari prospettati sono però chiaramente insufficienti e la riduzione dei debiti accumulati un gravame assurdo. Per questo, il SEV si impegnerà per sgravare il fondo dai debiti, per aumentare la quota dell'imposta sugli oli minerali in esso riversata e per far partecipare al finanziamento tutti i beneficiari.

3. Servizio pubblico

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

4. Personale e produttività

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

raggiunti unicamente grazie a collaboratori sufficientemente formati e pagati in modo corretto.

5. Dopo la costruzione anche la manutenzione

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

6. Cosa e dove?

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

7. Messa a concorso unicamente come eccezione

Il SEV ribadisce il suo sostegno al concetto di ferrovia integrata, che ha dimostrato la sua validità. È quindi favorevole alla creazione di un ufficio federale per l'assegnazione delle tracce e si oppone a misure di liberalizzazione più spinta. Una messa a concorso generalizzata nei settori ferrovia e bus è uno strumento sbagliato. Da questo punto di vista valuta positivamente la svolta che ha preso in Parlamento il pacchetto ferroviario 2 (secondo pacchetto parziale) che esprime a livello legale la volontà di limitare a pochi e ben definiti casi le messe a concorso.

8. Per le merci la ferrovia

L'obiettivo intermedio del trasferimento del traffico merci (al massimo un milione di autocarri nel 2011) e l'incarico costituzionale dell'Iniziativa delle Alpi (al massimo 650'000 autocarri dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo) devono essere imperativamente mantenuti. A tal fine deve venire messa in pratica al più presto la borsa dei transiti alpini. Questo strumento per limitare il traffico merci stradale attraverso le Alpi tramite la messa all'asta e lo scambio dei diritti di transito viene attualmente discussa nell'ambito della politica dei trasporti europea. Il SEV, in quanto membro dell'Iniziativa delle Alpi, sostiene questa idea guida per l'avvenire.

Documento programmatico: politica contrattuale

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

1. CCL

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

2. Estensione della rete dei Contratti collettivi di lavoro

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

3. Dichiarazioni di obbligatorietà generale

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

4. Cura e ampliamento dei CCL esistenti

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

La resistenza contro i peggioramenti non può restare l'unico obiettivo. Il SEV deve nuovamente in misura maggiore dare anche propri impulsi. Ad esempio la quinta settimana di ferie deve venire sancita in tutti i CCL, e devono venire introdotte anche nuove possibilità di pen-

sionamento anticipato o flessibile. Anche il tema dei posti di lavoro di nicchia è molto importante.

Documento programmatico: questioni sociali

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

1. Iniziativa sui salari minimi

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

2. AVS e AI

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

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

3. Previdenza professionale (Casse pensioni)

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

Anche molte Casse pensione delle altre imprese del trasporto pubblico sono costrette a onerose operazioni di risanamento. Il SEV appoggia le misure prese a livello federale e cantonale, dove queste sono necessarie e inevitabili, e lotta perché queste siano messe in

pratica in modo sostenibile e socialmente compatibile. La pretesa minima è quella della pariteticità di ogni possibile provvedimento: i datori di lavoro devono contribuire in misura maggiore che non al semplicemente adempiere agli obblighi di legge.

4. Modelli di pensionamento anticipato e parziale

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

Documento programmatico: tutela della salute e sicurezza sul lavoro

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

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

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

La partecipazione aziendale nel campo della sicurezza sul lavoro e della protezione della salute è sancita dalla legge federale sulla partecipazione, che attribuisce alle commissioni del personale un ruolo importante in questo ambito. Esse esercitano le competenze loro affidate dalla legge per mezzo della consultazione, sempre che non siano state concordate forme più estese di partecipazione.

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

- in modo del tutto diretto in collaborazione con le Commissioni del personale;
- tramite attività delle sezioni o dei settori (campagne di sensibilizzazione);
- per mezzo di trattative sindacali di regolamentazioni adeguate o l'ampliamento delle regolamentazioni nei CCL;
- in modo indiretto con la partecipazioni a diversi organi, come ad esempio la commissione LDL, il consiglio d'amministrazione della SUVA, così come in commissioni interne dell'USS;
- attraverso attività di Lobbying politico in caso di progetti o revisioni di leggi;
- mediante interventi nei media;
- ed infine anche con la denuncia di irregolarità alle autorità preposte, nel caso che nessun altro mezzo abbia avuto effetto.

Documento programmatico: Europa

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

1. Recast (conversione, ridefinizione) del primo pacchetto ferroviario UE

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

2. Libro bianco UE Trasporto 2050

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

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

3. Posti di lavoro e trasferimento merci in pericolo

Oltre all'economia d'esportazione e al turismo, anche il trasporto merci su rotaia soffre la svalutazione dell'euro. I prezzi vengono per lo più definiti in euro, ma i costi risultano generalmente in franchi. Ne consegue un pericolo molto forte per posti di lavoro in Svizzera. Se le

ferrovie dovessero adeguare i prezzi ai costi, occorrerà fare i conti con un ritrasferimento delle merci al trasporto su strada. Il SEV si impegna perciò affinché la banca nazionale e il Consiglio federale prendano provvedimenti efficaci per riportare nuovamente il tasso di cambio tra euro e franco in un equilibrio adeguato.