



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

Rapporto annuale 2019

della Sottofederazione

del personale di manovra

Indice

- 1. Preambolo del Presidente centrale**
- 2. Commissione centrale e Comitato centrale**
- 3. Raduno Manovra / Raduno Clean**
- 4. Seduta del Comitato centrale**
- 5. Assemblea dei delegati**
- 6. Conferenza dei presidenti**
- 7. Migrazione**
- 8. Commissione delle donne**
- 9. Comunicazioni del SEV**
- 10. Comunicazioni delle FFS**
- 11. Considerazioni conclusive**

1. Preambolo del presidente centrale

Lo sguardo retrospettivo sull'anno appena trascorso è molto particolare. Il SEV ha festeggiato i 100 anni dalla sua fondazione. E lo ha fatto in maniera estesa. Nel corso dell'intero anno un «Bus del Giubileo» ha attraversato tutta la Svizzera. L'interno del bus è stato trasformato ospitando diverse offerte ed esposizioni. Questo ha permesso di gettare uno sguardo retrospettivo sulla storia del SEV. La conclusione dei festeggiamenti è stata celebrata in maniera adeguata, esattamente a cento anni dal giorno della fondazione, il 30 novembre 2019 a Berna. Una conclusione molto divertente, organizzata dalla Gioventù del SEV. Grazie.

Normalmente nella retrospettiva annuale getto uno sguardo su quanto accaduto nelle Divisioni FFS. Mi è stato chiesto di tralasciare questa parte essendo spesso un doppione di comunicazioni già fornite. Sono d'accordo. I progetti vengono pubblicati sul giornale del SEV, ma anche nel corso delle riunioni vengo informato sulle vicende d'attualità. Perciò rinuncio a questo sguardo retrospettivo. Richiamerò solo brevemente l'attenzione sulle vicende che sono ancora attuali o che sono ancora oggetto di trattative.

Nel corso del 2019 ci siamo occupati del sistema di comunicazione via radio LISA. Sono a conoscenza del fatto che ci sono ubicazioni che non riscontrano problemi nel lavoro quotidiano. Ma ci sono anche ubicazioni che non rispettano gli standard di sicurezza richiesti. Ancora interruzioni della comunicazione, un apparecchio che si spegne e effettua un reset durante le prestazioni di lavoro. Questi i problemi che si riscontrano con l'apparecchio. Le proteste dei colleghi che lavorano con LISA non vengono sempre prese sul serio e sono in parte anche sminuite attribuendo gli errori a manipolazioni errate. Abbiamo potuto, dopo puntuali segnalazioni, respingere questa ipotesi. Nell'autunno 2019 è stata costituita una task force ed è stata introdotta una hotline telefonica. I collaboratori ai quali è accaduto un incidente con LISA possono così annunciarlo 24 ore su 24, l'incidente viene segnalato e direttamente chiarito e vengono adottati provvedimenti. Si svolgono incontri trimestrali tra la task force e il SEV. In queste occasioni vengono diffuse informazioni sulla situazione attuale. Si riferisce anche sulle misure di miglioramento elaborate dal team di progetto. Si adotta ancora prudenza nel lavoro quotidiano con questo apparecchio. Ad ogni interruzione vengono presi i necessari provvedimenti e le manovre di smistamento vengono interrotte.

Ancora su questioni d'attualità. Il progetto TRAFit di Cargo è il nuovo orientamento previsto nella superficie. Dopo 3 anni le ORS vengono eliminate. Le odierne ORS devono essere inserite nuovamente nella pianificazione e classificazione. Questo comporterà notevoli aggiornamenti nell'ambito della formazione. Le odierne ORL vengono sviluppate con la formazione e in futuro svolgeranno il lavoro delle odierne ORS. Ottengono una nuova denominazione professionale quali dirigenti dei turni. Per tutti gli interessati, che sono pronti ad aggiornarsi, in questo progetto ci sarà un posto. I dirigenti dei turni verranno classificati ora nel livello delle esigenze G. Questo significa che dovranno abbandonare il modello di prepensionamento Valida e attribuiti a Priora. Anche qui si sta ancora discutendo se sia eventualmente possibile mantenere Valida a partire da una certa età.

Nella Sottofederazione RPV siamo sempre alla ricerca di giovani colleghi che desiderano collaborare con noi. La piramide dell'età nel Comitato centrale di RPV è al limite e un ringiovanimento è assolutamente necessario. Il nostro obiettivo è insegnare il lavoro ai colleghi nell'arco di circa un anno, prima di affidare le nostre cariche nelle mani dei più giovani.

Colleghi, non abbiate nessun timore di fronte a questi compiti. Potreste collaborare con noi per un anno ed elaborare una visione d'insieme. Vi sosteniamo molto volentieri e ci ralleghiamo se ci vorrete contattare.

Vorrei ringraziare tutti i miei colleghi che si impegnano per il SEV e per la Sottofederazione RPV e che ci sostengono.

Grazie anche ai miei colleghi del Comitato centrale di RPV; purtroppo anche se non ancora con sufficiente continuità lavoriamo assieme in maniera molto costruttiva e svolgiamo il nostro lavoro coscienziosamente per i nostri membri. Per questo vi ringrazio.

Auguro a voi e alle vostre famiglie un 2020 senza incidenti.

Grazie di cuore e saluti

PC /RPV Hanspeter Eggenberger

2. Commissione centrale e Comitato centrale

Nell'anno in esame 2019 le cariche della Sottofederazione RPV sono così distribuite:

Commissione centrale:

Presidente centrale	Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG
Vice presidente	Danilo Tonina, Schaffhausen
Cassiere centrale	Heinz Schneider, Werdenberg
Segretario centrale	Bruno Kirchhofer, Münchenstein
Segretario centrale	Fabbio Winiger, Diessenhofen

Comitato centrale:

CVG-SEV	Werner Graf, Langnau fino all'AD
CVG-SEV	Richard Schlegel, Trübbach a partire dall'AD
Rappresentante Romandia	Frédéric Monnier, Lausanne
Rappresentante Ticino	Yuri De Biasi, Novazzano
Presidente Raduno Manovra Est	Roger Amsler, Staffelbach

Commissione verifica gestione:

CVG Membro:	Alexander Clemenz, Susten
CVG Membro:	Daniel Purtschert, Littau
CVG Membro:	Fritz Zimmermann, Adligenswil
CVG Membro:	Markus Schmid, Mettlen fino all'AD
CVG Membro:	Roger Amsler, Staffelbach a partire dall'AD

Comitato SEV:

Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG
Danilo Tonina, Schaffhausen

Sostituti:

Gebhard Hutter, Küsnacht fino all'AD
Daniel Purtschert, Littau a partire dall'AD

Migrazione:

Juan Jose Colomer Grau, Zürich fino all'AD
José Antonio Leis Martinez, Zürich a partire dall'AD

Rappresentante donne:

Guiditta Purtschert, Littau

Commissione centrale

La commissione centrale (CC) si è incontrata 9 volte nel corso dell'anno in esame nelle sue sedute a Buchs SG. Sono state trattate le tematiche dell'organizzazione dell'AD, del comitato centrale e della Conferenza dei presidenti, così come quelle delle FFS, delle CoPe e delle sezioni. La CC ha deciso di non occuparsi più da sola della homepage. Essa è stata da poco rilevata dal SEV, che ha già la propria, per cui da quest'anno non c'è più un webmaster.

Corsi di formazione

Nel 2019 non si è tenuto nessun corso di formazione.

Movimento membri

Questo il movimento dei membri in cifre:

Il 31 dicembre 2018 i membri RPV erano 1261.

Il 31 dicembre 2019 i membri RPV erano 1242.

Sono state registrate le adesioni di 46 nuovi membri. Alla testa la Sezione di Zurigo con 18, seguita dal Ticino con 10 e da Ginevra e Basilea con 4.

Decessi

Nel 2019 ci hanno lasciati per sempre questi colleghi:

<u>Nome Cognome:</u>	<u>Sezione:</u>	<u>Anno di nascita:</u>
Thomas Sgier	RPV Winterthur SH	1957
Peter Bartholdi	RPV Thurtal	1955
Markus Engetschwiler	RPV Aargau	1955

Di loro e di tutte le iscritte e di tutti gli iscritti al sindacato che sono deceduti nel corso dell'anno in esame vogliamo onorare la memoria.

3. Raduno Manovra Centro-Est / Raduno Clean

Raduno Manovra: il Raduno Manovra è stato annullato per mancanza di partecipanti. Alla Conferenza dei presidenti la maggioranza si è espressa per la continuità. Il luogo del congresso rimane per il momento Olten, nonostante che l'annullamento abbia generato una fattura dell'albergo Arte.

Raduno Clean: al primo raduno nazionale Clean Daniel Purtschert ha salutato 22 membri da Bellinzona, Chiasso, Lucerna, Zurigo. Sono stati ospiti il presidente centrale Hanspeter Eggenberger e Manuel Avallone.

Juan José Colomer ha mostrato cosa porterà CLEAN 4.0, che è entrato in vigore il 1° gennaio 2019. Questo sistema ha sostituito la vecchia visione della pulizia, e l'ha trasformata in una pulizia quotidiana. Purtroppo questo sistema di pulizia provoca grandi problemi in diverse regioni (Ticino, Zurigo, Lucerna), poiché viene eseguito e interpretato in maniera diversa. Per esempio il dirigente dei turni deve decidere da solo cosa fare e questo prestando attenzione al tempo rimanente, tenendo anche conto del ritardo all'arrivo.

L'organizzazione per il secondo raduno deve essere migliorata. Hanspeter Eggenberger si è chiesto se i raduni Clean e Manovra non debbano essere organizzati assieme. Con una votazione si è deciso che questo raduno Clean verrà svolto senza Manovra.

4. Seduta del Comitato centrale

Il Presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha salutato i membri della Commissione centrale, del Comitato centrale e della CVG intervenuti alla seduta del Comitato centrale svoltasi nel corso di due giorni a Studen presso Bienne. Ha fornito informazioni su temi d'attualità. Da gennaio Cargo è una società autonoma all'interno del gruppo. Le FFS hanno così posto le basi per realizzare ancora quest'anno la partecipazione di terzi a FFS Cargo SA. Il 19 febbraio FFS Cargo ha comunicato al personale, tramite «Cargoflash», che nei mesi successivi sarebbero stati controllati 140 punti di servizio in tutta la Svizzera. Per il SEV è chiaro che le forzature non favoriscono la sicurezza e la stabilità per la clientela e il personale, al contrario. La Comunità delle trattative (VG) ha presentato reclamo contro questa seconda mossa, che era stata prevista solo per il 2023 ed è stata avviata ora da Cargo senza l'accordo della VG, che ne chiede l'immediata interruzione.

Traffico viaggiatori: con la nuova pianificazione-comando-direzione-distribuzione Logik e la suddivisione della preparazione treni (ZBS), per i collaboratori Clean e Manovra cambiano i processi dell'impartizione degli ordini e della distribuzione dei turni. Poiché il supplemento per lavori sporchi 2 è ora inserito nella descrizione del posto, lo si vorrebbe abolire. Le descrizioni dei posti sono state discusse con la CoPe. Discussioni sul mantenimento del supplemento per lavori sporchi sono in corso. All'interno della Sottofederazione: nel 2018 si sono contati 40 nuovi membri, alla testa ancora una volta la sezione di Zurigo. Si è discusso che i conti annuali, il budget 2020 e il rapporto annuale vengano trattati all'assemblea dei delegati. Si cercano delegati supplenti per la CVG RPV, per la conferenza CCL di FFS Cargo e per il comitato del SEV. La nuova homepage della Sottofederazione del Personale di manovra viene gestita dal SEV.

5. Assemblea dei delegati

Il presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha salutato i delegati e gli ospiti presenti alla 122esima assemblea dei delegati (AD) e ha fornito informazioni sulle questioni che riguardano FFS, SEV e CoPe.

L'AD si è svolta completamente all'insegna del Congresso e delle elezioni interne della RPV.

Poiché il giorno seguente si sarebbe tenuto il Congresso, si è discusso sulle proposte e le imminenti elezioni.

Per il ruolo di membro supplente nel Comitato SEV si sono annunciati 3 interessati; si è imposto Daniel Purtschert, che è stato anche eletto con Roger Amsler nella CVG della Sottofederazione. Sono stati eletti Simon Müller quale delegato alla Conferenza CCL e José Antonio Leis Antonio alla Migrazione presso RPV. La commissione centrale si è congratulata di cuore con loro per l'elezione. Poiché vi sono state elezioni, vi sono state ovviamente anche dimissioni, da un lato per la scadenza del mandato e dall'altro per ragioni professionali. Il Presidente centrale ha consegnato un dono per il lavoro prestato a Werner Graf come membro CVG del SEV e a Markus Schmid quale membro CVG della Sottofederazione, così come a Richard Schlegel (nuovo membro CVG SEV) come responsabile della Homepage RPV. La commissione centrale ha augurato loro ogni bene e successo e li ha ringraziati per il loro impegno profuso negli anni.

È stata approvata una proposta della Sezione Winterthur-Sciaffusa, che chiedeva un accredito di 10 minuti sul conteggio dell'orario di lavoro per l'aggiornamento del mezzo digitale, che costituisce un obbligo.

I conti 2018, il budget 2020 e il rapporto annuale sono stati approvati.

Un sondaggio rappresentativo condotto presso Cargo per capire quale sia il fitness digitale dei collaboratori RCP mostra un quadro deludente. Più della metà degli intervistati non sanno come funzionano i programmi. A tutti è stato consegnato un tablet e/o un i-pad con i programmi e ci si aspetta che ciascuno sappia cosa significano. Lo stesso è accaduto anche nelle altre Divisioni.

La Commissione centrale ringrazia i traduttori Philip Schenker e Pietro Gianolli, che hanno portato a termine i loro non sempre facili compiti in maniera magistrale.

6. Conferenza dei presidenti

Il 7 ottobre il presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha salutato i presidenti di sezione e il comitato centrale, così come il traduttore Patrick Rouvinez, presenti alla Conferenza tenutasi, sull'arco di due giorni, presso il Seehotel Bönigen.

Come ospite e relatore è stato invitato il segretario sindacale Christoph Geissbühler, che ha trattato i temi della competenza nella presentazione, della retorica, dei media e del modo di presentarsi. La competenza nella presentazione è la capacità di presentare con successo persone e cose davanti ad altre persone. L'importanza della comunicazione non verbale con la regola 55-38-7 è sottovalutata. Il 55% lo si raggiunge con il linguaggio del corpo, il 38% con il registro vocale e solo il 7% con il contenuto della presentazione. Vi sono diversi media che possono essere utilizzati, come Powerpoint, Flipchart, lavagne, video, film, ecc. Grazie mille a Christoph per la visita e la presentazione.

Il presidente centrale ha fornito informazioni sui temi d'attualità che riguardano ciascuna Divisione.

Gruppo: il CEO Andreas Meyer lascerà le FFS a fine 2020, per nuove sfide professionali. Affinché il badge o il clip FFS restino al più alto livello tecnico, è necessario un aggiornamento. In questo modo si garantisce che si possa entrare in tutti gli edifici nei quali si è autorizzati all'ingresso. Per questo in diverse ubicazioni sono a disposizione stazioni per l'update.

Per la delibera 25 si è raggiunto un accordo per il 1° ottobre 2019. La lunga storia su questo tema si è conclusa decidendo che i conducenti di veicoli di trazione B100 nell'Infrastruttura manutenzione ricevano una compensazione di mercato.

CoPe: in tutte le Divisioni una gran parte sono stati eletti in maniera tacita. Per i restanti vi sono elezioni, che si svolgono elettronicamente.

RPV Interno: il raduno Manovra si svolgerà il 18 aprile 2020 ad Olten, i presidenti si sono espressi a maggioranza sul suo svolgimento il prossimo anno.

Sezioni: nelle sezioni si è manifestato malumore a proposito del fatto che gli effettivi insufficienti restano un tema permanente e che, per questo motivo, vengono sommate ore straordinarie e cresce il rischio di burnout. In merito a ciò è nata incomprensione per il fatto che, nonostante la mancanza di personale, nei piani viene accettato lavoro supplementare, senza che prima ci si interroghi sulla fattibilità.

7. Migrazione

La Migrazione ha deciso di non tenere alcun raduno, poiché si è data priorità alla festa per i 100 anni. José Antonio Leis Antonio è stato eletto come rappresentante RPV nell'assemblea dei delegati, succedendo al dimissionario Juan Jose Colomer Grau.

8. Commissione donne

Dopo lo sciopero delle donne, la più grande mobilitazione politica dai tempi dello sciopero generale, i sindacati portano le rivendicazioni espresse con tutte le forze nelle prossime trattative salariali e per il CCL. Salario. Tempo. Rispetto! Questo significa per esempio migliori salari per le donne, congedi per madri e padri così come provvedimenti contro le molestie sessuali e le discriminazioni sul posto di lavoro. Più di mezzo milione di donne e di uomini solidali il 14 giugno, a voce alta, in maniera vivace ed energica, hanno inviato una chiara richiesta alla politica: la Svizzera deve finalmente fare dei passi avanti sul terreno delle parità. Due settimane di congedo paternità e norme di genere sono un inizio, ma non bastano. Il Parlamento deve adottare altri provvedimenti efficaci. Lo sciopero delle donne ha mostrato che non si accettano più discriminazioni e sessismo e che necessita un cambiamento di mentalità. I sindacati daranno il loro contributo.

9. Comunicazioni del SEV

Ripartizione dell'utile: il SEV ha avanzato le proprie richieste alla direzione delle FFS già in marzo ed è rimasto fermo sulle proprie posizioni. Si è ottenuto che il personale partecipi ai buoni risultati finanziari che, soprattutto grazie alle sue prestazioni straordinarie, si sono potuti raggiungere. I collaboratori delle FFS con un grado di occupazione del 50% o più al 30 settembre 2019, hanno la possibilità di scegliere o due giorni supplementari di vacanza o un premio di 800 franchi o un giorno supplementare di vacanza e 400 franchi. I collaboratori con un grado di occupazione fino al 49% al 30 settembre 2019 hanno invece avuto la possibilità di scegliere o due giorni supplementari di vacanza o un premio di 400 franchi o un giorno supplementare di vacanza e 200 franchi.

Decisione 25: con l'accordo sul sistema dei salari ToCo nel 2011 si era giunti alla cosiddetta 'curva del macchinista', ossia ad un sistema salariale per il personale delle locomotive che comprendeva un aumento più veloce rispetto a quello previsto da ToCo. Nel corso delle trattative finali i rappresentanti delle sottofederazioni RPV e Lavori, presso le quali è organizzato anche del personale delle locomotive, avevano rivendicato di essere anch'essi inseriti nel sistema della 'curva del macchinista'. Poiché il tempo premeva, si giunse alla cosiddetta 'Decisione 25' del Protocollo CCL: le parti si impegnavano a trovare criteri comuni per altri gruppi di collaboratori, in base ai quali avrebbero potuto essere classificati nella 'curva del macchinista'. Dopo l'approvazione e l'entrata in vigore del CCL il 1° luglio 2011 si è entrati in trattativa con le FFS, che però non avevano evidentemente voglia di accordarsi con il SEV sui criteri respingendo più volte tutte le proposte. Per queste ragioni, nel giugno 2013, il SEV si è rivolto al tribunale arbitrale, presieduto da Franz Steinegger. Si sono svolte diverse sedute, e alla fine le FFS sono state obbligate a cercare con il SEV criteri accettabili per entrambe le parti. Nel 2015 è seguito un giudizio arbitrale, che ha obbligato le parti a sviluppare entro fine 2015, con un processo sviluppato tra partner, dei criteri per associare altri conducenti di veicoli di trazione alla 'curva del macchinista'. Si fissava che fosse data importanza ai punti relativi alla crescita di produttività e la compensazione delle regolamentazioni speciali. Nel 2017 Franz Steinegger propose di regolare la questione in occasione delle trattative per il CCL, fatto che le FFS salutarono con favore ma che il SEV respinse categoricamente. Con un lungo scritto il presidente del tribunale arbitrale nel 2018 constatò che il tribunale arbitrale dovesse eseguire il giudizio arbitrale del 2015. Le parti avrebbero dovuto elencare circa 100 collaboratori/posti che avrebbero potuto essere assegnati alla 'curva del macchinista', Se non avessero trovato un accordo, il tribunale arbitrale stesso avrebbe dovuto prendere una decisione. In questo quadro le FFS hanno segnalato una certa comprensione, per la quale il SEV mostrato interesse. Non da ultimo poiché di questa decisione non approfittano solo 100 collaboratori, come il tribunale arbitrale aveva prescritto, ma anche circa 300 conducenti di veicoli di trazione B100 della Manutenzione di Infrastruttura FFS. In questo modo si è potuto chiudere il procedimento arbitrale. Questo risultato non è soltanto il risultato di una trattativa. Si tratta di un accordo minimo nel quadro predefinito della trasposizione di un giudizio arbitrale.

Garanzia2011: I collaboratori che beneficiano di una garanzia di salario dal 2011 (ToCo) hanno ricevuto una lettera dalle FFS. L'accordo dello scorso anno avrà conseguenze per la prima volta nel maggio 2020: allora avrà luogo la prima metà della riduzione, mentre la seconda metà è prevista per il 1° gennaio 2022. È importante ricordare che queste garanzie di salario erano parte di un accordo, che era legato alla durata di validità del CCL e che le FFS non volevano prolungare. Una fine dell'accordo avrebbe significato immediate e massicce riduzioni per tutti. La soluzione concordata nel 2018 per le 3700 persone interessate non è più legata alla durata del CCL ma, invece, è valida oltre questa scadenza. Così queste garanzie non possono più essere utilizzate come strumento di pressione nelle trattative, in particolare quando toccano il nuovo sistema salariale.

Le garanzie di stipendio previste nel ToCo del 2011 valgono ora ad personam. Le garanzie al di sotto dei 5000 franchi non vengono toccate. Questo vale per circa 3000 persone. Per circa 700 persone vi è al contrario una riduzione in due tappe. La riduzione corrisponde al massimo al 5% del salario massimo del corrispondente livello delle esigenze. Se dunque qualcuno ha dal ToCo una garanzia di 6000 franchi e si trova nel livello delle esigenze A, potrebbe perdere fino a 2902 franchi, ossia il 5% del massimo del citato livello e che attualmente si situa a 58 037 franchi. In realtà la garanzia del ToCo viene ridotta solo di 1000 franchi e non di 2902, poiché la garanzia non può scendere sotto i citati 5000 franchi. La riduzione avviene in due tranches di 500 franchi. Attenzione: gli importi menzionati nella lettera agli interessati sono provvisori e si basano sullo stipendio annuale al 1.5.2020. La conferenza CCL FFS / FFS Cargo ha autorizzato questo accordo dopo un'accesa discussione, nel corso della quale sono stati posti a confronto i vantaggi e gli svantaggi.

Il SEV è a disposizione di tutti i membri, che sono interessati dalla riduzione delle garanzie del ToCo. Il SEV presta particolare attenzione al rispetto degli accordi raggiunti.

Festeggiamenti per i 100 anni del SEV: Circa 500 invitati hanno festeggiato al Kursaal di Berna i 100 anni del sindacato dei trasporti SEV alla presenza della ministra dei trasporti Simonetta Sommaruga e del presidente dell'Unione sindacale svizzera Pierre-Yves Maillard. Giorgio Tuti ha ricordato nel suo discorso le principali vicende del terzo sindacato della Svizzera per dimensioni. Cento anni fa, il 30 novembre 1919, dopo lo sciopero nazionale, le associazioni dei ferrovieri esistenti già da diversi anni si unirono nell'associazione svizzera dei ferrovieri SEV. La lotta unita portò diverse conquiste, come nel 1927 con lo statuto di funzionario, con la riduzione del tempo di lavoro e con i significativi miglioramenti delle condizioni salariali. Il sindacato unitario SEV diventò per le imprese di trasporto inevitabile partner al quale rivolgersi. Con la fine dello statuto del funzionario vent'anni fa è iniziata, anche nel settore dei trasporti pubblici, l'era dei contratti collettivi di lavoro. Oggi vi sono solo poche imprese di trasporto con concessione con le quali il SEV non ha ancora concluso alcun contratto collettivo di lavoro. Il presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS), Pierre-Yves Maillard, nel suo saluto ha lodato la forza e l'affidabilità del SEV nel movimento sindacale svizzero. In occasione del suo anniversario il SEV ha realizzato un bus espositivo che, dal 3 giugno al 30 novembre, ha effettuato un giro della Svizzera e che è stato al centro delle manifestazioni organizzate da oltre 60 sezioni in ricordo del giubileo.

Sabato 30 novembre 2019, esattamente a 100 anni di distanza dalla fondazione del SEV, l'anno dell'anniversario si è concluso nel miglior modo possibile, con una festa all'insegna del futuro organizzata dalla Gioventù SEV. Circa 250 persone si sono ritrovate al Bierhübeli, il centro della vita notturna bernese. L'ambiente era allegro e, assieme, si è gettato uno sguardo sul futuro della mobilità ma anche dei sindacati. Su questo tema vi è stato un intervento dal podio. Nel segno di SEV Young hanno animato la serata la segretaria di Gioventù SEV Xenja Widmer e MéliSSa Farine della Commissione giovani. Il poeta slam Renato Kaiser, con una brillante esibizione, ha entusiasmato tutto il pubblico, anche in francese. Il suo 'compito' era quello di presentare la mobilità nell'anno 2040. Per il segretario sindacale del SEV Martin Allemann era l'ultima serata nelle vesti di presidente del comitato organizzatore. Lo ha ampiamente ringraziato con il suo credo: «Un segretario sindacale non può fare nulla senza membri. Perciò prendetevi cura del SEV!». In conclusione Giorgio Tuti ha ringraziato tutti coloro che si sono impegnati per i festeggiamenti. Ne è seguita una standing ovation!

80. Congresso SEV 2019; Il presidente del Congresso Danilo Tonina ha aperto l'80esimo Congresso del SEV che, per le numerose proposte e prese di posizione, ha affrontato una giornata intensa. Le sue parole all'apertura del Congresso sono chiare: «La digitalizzazione non può disumanizzare. Dobbiamo anche in futuro difendere i nostri salari e lottare per le condizioni di lavoro, per la giustizia e per la parità di trattamento tra uomini e donne».

Dopo le questioni organizzative e aver rivolto un pensiero ai deceduti, il presidente del SEV Giorgio Tuti ha affrontato in un discorso infuocato le sfide del presente e del futuro. La Svizzera si sta occupando da quasi un anno dell'accordo quadro istituzionale con l'UE. I sindacati lottano in particolare contro il progetto di indebolire la sperimentata protezione dei salari e di lasciare decidere alla Corte di giustizia europea, in relazione ai sussidi statali, nel caso di azioni legali riguardanti situazioni di concorrenza. Se questo accordo dovesse essere approvato in questa veste, il SEV assieme all'USS lancerà il referendum!

Un altro tema centrale, di cui il SEV nel corso di quest'anno si è occupato in maniera particolare, sono i salari. Da una parte per la parità salariale tra uomini e donne, che nonostante l'articolo costituzionale e la legge, non è ancora stata adottata. In generale il presidente vede poi in Svizzera un problema di potere d'acquisto, provocato da un crescente rincaro e da un'insufficiente crescita dei salari. A questo si aggiunge l'enorme onere legato alla crescita dei premi di cassa malati e di cassa pensione. Per queste ragioni il SEV sostiene l'iniziativa per la riduzione di premi, affinché al massimo il 10% del reddito disponibile delle economie domestiche sia consacrato al pagamento dei premi di cassa malati.

Anche la situazione pensionistica è difficile, soprattutto nell'ambito delle casse pensioni le cui nuove rendite sono sempre più basse a causa della riduzione dei tassi di conversione. Per questo il SEV si

impegna per l'introduzione di una tredicesima mensilità dell'AVS, come prevede il progetto di iniziativa dell'USS.

La liberalizzazione in Europa ha portato alla deregolamentazione. Al posto della collaborazione domina la concorrenza tra le imprese pubbliche di trasporto che accresce la pressione sulle condizioni di lavoro e di assunzione. Oltre a questo anche in Svizzera si presenta la problematica dei falsi indipendenti e della crescita del lavoro temporaneo, che è un grande tema proprio in relazione alle FFS. Dopo le elezioni il responsabile della comunicazione del SEV Vivian Bologna ha presentato il Rapporto sociale 2019. Bologna ha focalizzato l'attenzione sulle numerose iniziative di mobilitazione degli ultimi due anni e passato in rassegna alcuni filmati su questi momenti.

Alcune azioni hanno contribuito anche al congresso di quest'anno di segnare dei momenti alternativi. Per esempio la simpatica azione di riconoscenza delle sottofederazioni, che hanno ringraziato con delle rose bianche l'intero team di professionisti del SEV per il lavoro e il sostegno quotidiani.

Come di consueto le prese di posizione del SEV sono state rivisitate e, dove necessario, adeguate. Le risoluzioni sono state discusse e approvate, gli statuti e i regolamenti sono stati rivisti e sono state discusse le proposte.

Giorgio Tuti ha salutato i membri della CVG del SEV che hanno lasciato il loro incarico e ha ringraziato tutti i membri, gli ospiti, i collaboratori e in particolare le organizzatrici del Congresso di quest'anno per il lavoro svolto in maniera professionale.

Apparecchio radio LISA: Da diversi anni Lisa è in fase di test presso le FFS; dal 2015 viene utilizzato. La sigla significa «Light and Integrated Shunting Accessory» (to shunt = manovrare). Si tratta di un dispositivo mobile per la comunicazione digitale nell'ambito della manovra, che deve sostituire l'apparecchio radio analogico SE-160 utilizzato in precedenza. Con Lisa si possono richiedere percorsi di manovra anche senza comunicazione verbale. Lisa è (presumibilmente) resistente agli urti, impermeabile e utilizzabile anche con i guanti. Ciononostante finora vi sono state interruzioni nei collegamenti radio che hanno portato a irregolarità con quasi incidenti e incidenti. Il fatto che finora non vi siano stati feriti gravi o addirittura morti è solo questione di fortuna. Come per esempio è accaduto nel mese di ottobre alla stazione di Buchs (SG), quando a causa di un'interruzione nella comunicazione vi è stato un incidente con gravi danni materiali. La causa è stata in maniera evidente un update automatico di un apparecchio. Per questo la commissione centrale RPV il 18 novembre ha deciso di comunicare uno stop ai responsabili delle FFS, chiaramente e pubblicamente: «Pretendiamo che le operazioni con il dispositivo Lisa vengano immediatamente interrotte fino a quando non ci siano più rischi per la sicurezza». La richiesta della RPV è stata sostenuta dalla sottofederazione TS, presso la quale vi sono pure dei manovristi iscritti quali membri, e dalla direzione del SEV.

La direzione di Cargo il 30 ottobre 2017 aveva già proclamato un divieto generale di utilizzo del dispositivo Lisa, dopo un avvenimento accaduto a Rümlang, ma il divieto è stato poi revocato il 1° febbraio 2018. Dopo il più recente avvenimento è chiaro che i problemi permangono, per cui è inaccettabile per il personale continuare a lavorare con Lisa. Che vi siano interruzioni nelle comunicazioni radio è un fatto. L'indicazione dei responsabili su come procedere in caso di interruzione delle comunicazioni radio, secondo le prescrizioni di servizio (FDV), significa attribuire tutte le responsabilità sul manovratore rispettivamente sul macchinista.

«Nel caso dovesse verificarsi un incidente con l'apparecchio Lisa, cosa che tutti noi non ci auguriamo e che causasse dolore alle persone, la commissione centrale RPV escluderebbe da ogni responsabilità tutti i colleghi che devono lavorare con questo dispositivo. La responsabilità spetta al 100% alla dirigenza aziendale», come sottolinea la commissione centrale RPV nel suo verbale della seduta. E avverte tutti i collaboratori interessati: «Colleghe e colleghi, nel vostro lavoro quotidiano siate molto

prudenti, poiché potrebbe accadere che l'apparecchio si blocchi. Voi che lavorate tutti i giorni con questo apparecchio, che l'azienda vi mette a disposizione, siate consapevoli che questo apparecchio non rispetta le norme di sicurezza».

La tematica è stata trattata da diverse riviste da boulevard, ecco un estratto; la serie di panne alle FFS non è ancora terminata: dopo le porte aperte in piena corsa e difetti nel dispositivo che deve evitare lo schiacciamento delle persone tra le porte, l'azienda ha reso noto di aver abbandonato LISA. Il sistema radio digitale nel 2015 aveva sostituito quello analogico. In estate dovrebbero arrivare nuovi apparecchi.

Ci sono posti di lavoro dove il collegamento radio è instabile e in certe zone di manovra insufficiente. D'altro lato vi sono anche luoghi dove il collegamento è buono. Per questo le FFS hanno esaminato, sulla base delle risposte dei collaboratori, l'affidabilità del collegamento radio per area di utilizzazione, come viene detto in un comunicato delle FFS di venerdì. Al momento più possibilità sono allo studio e potrebbero portare alla decisione che, in certe aree geografiche, temporaneamente non vengano più effettuate manovre. Inoltre i lavori arretrati della rete radio analogica verrebbero momentaneamente fermati.

Le FFS stanno testando un sistema telefonico di comunicazione interno in aggiunta al canale esistente per le comunicazioni rilevanti per la sicurezza. A media scadenza verrà anche verificato l'utilizzo di apparecchi radio alternativi.

Stop alle riorganizzazioni: Le riorganizzazioni in corso presso le FFS, dannose per l'attività, devono essere interrotte. Questa è la principale richiesta del personale delle FFS alla sua direzione. Come simbolo in questo senso oltre 100 collaboratori membri del SEV hanno consegnato alla direzione del gruppo una scarpa d'arresto. Sul loro striscione hanno scritto chiaramente: «Fate finalmente il vostro lavoro – e lasciate fare a noi il nostro!».

Concretamente i dimostranti hanno chiesto una «pausa di riflessione per tutte le riorganizzazioni», «concentrazione sulla stabilizzazione dell'attività e sulle necessarie assunzioni di personale» così come «una comunicazione interna aperta e leale della direzione del gruppo con i collaboratori. Per questo bisogna in primo luogo ascoltare e prendere sul serio chi si ascolta». Questo sta scritto nella risoluzione che la Conferenza CCL del SEV ha approvato il 7 novembre e che è stata consegnata al CEO Andreas Meyer. «È peccato che non costruiamo mai su qualche cosa che già abbiamo. Cerchiamo sempre di cambiare la direzione verso cui il mondo gira». «Ci urta specialmente il fatto che una riorganizzazione insegua un'altra e qualche volta addirittura la superi».

Le cifre rese pubbliche della nuova «indagine sulla motivazione del personale» lo confermano: la direzione delle FFS deve riconquistare la fiducia del personale. Dal 2014 la fiducia nella direzione continua a diminuire, anche quest'anno di un punto toccando i 46 punti (2014: 52 punti).

La nuova ministra dei trasporti: Il nuovo tono con il quale i vertici delle FFS si sono confrontati potrebbero presto avvertirlo anche gli altri gruppi statali: la Posta, la Swisscom e anche la SSR, anche se questa come associazione indipendente non appartiene alla Confederazione. Con il cambiamento da Doris Leuthard a Sommaruga gli scambi sono stati posizionati in una nuova direzione. Questo provoca sentimenti misti: gli amici delle strade tremano, gli ambientalisti festeggiano e i produttori di energia sperano in correzioni. Sul controllo delle aziende di Stato al contrario la maggior parte è d'accordo e parla di una «chance» o addirittura – dopo l'annuncio delle dimissioni di Andreas Meyer - di una «doppia chance». Negli ultimi anni troppe cose sono andate storte. Sommaruga è in ogni caso intenzionata ad avviare una correzione di rotta. «Le FFS non devono fare tutto, ma le cose più importanti devono farle nel modo giusto», sottolinea Sommaruga. «La popolazione vuole treni sicuri e affidabili.

È necessario rafforzare la focalizzazione sul cuore dell'attività e sul servizio pubblico». Le aziende dovrebbero di nuovo riflettere sul loro senso e scopo, sull'essenziale, sui loro valori centrali.

Buoni Reka: Il Comitato del SEV ha deciso che i buoni Reka dalla vendita dell'Hotel Brenscino vadano in parte nell'assortimento delle prestazioni di servizio e in parte alle sottofederazioni. Ogni membro ha diritto a due buoni al massimo per anno.

10. Comunicazioni FFS

Gruppo:

Il risultato del Gruppo è cresciuto del 42,5% rispetto all'anno precedente a 568 milioni di franchi. Anche FFS Cargo ha registrato nell'ultimo anno, dopo le cifre pesantemente rosse del 2017, nuovamente un utile di 12,9 milioni di franchi. Ciononostante la situazione resta tesa, poiché dal 2019 l'azienda non riceverà più sovvenzioni.

Andreas Meyer ha comunicato le sue dimissioni. Dal gennaio del 2007 è CEO delle FFS e responsabile per 33'000 collaboratori. Nel corso del suo incarico le FFS hanno potuto aumentare la propria offerta. Pietre miliari sono state il nuovo posizionamento di FFS Cargo, che è stata portata nelle cifre nere, e FFS Immobili, che come divisione autonoma è stata sviluppata sino a diventare un pilastro portante delle FFS. Tra i momenti difficili va ricordato lo sciopero delle Officine di Bellinzona del 2008, che ha fortemente ritardato la messa in funzione del nuovo FV-Dosto, e infine le questioni relative alla sicurezza, in particolare con l'incidente che ha provocato la morte di un capotreno. Nuovo CEO delle FFS è il 57enne friborghese Vincent Ducrot, fino ad aprile 2020 direttore generale dei Trasporti pubblici friborghesi (TPF). Ducrot conosce ottimamente il trasporto pubblico svizzero. Ha già lavorato per le FFS dal 1993 al 2011, in particolare per dieci anni come responsabile del traffico a lunga percorrenza. È nel settore del trasporto pubblico, in politica e ha contatti molto buoni con i partner sociali.

All'indagine sulla motivazione del personale quest'anno si è registrata una partecipazione del 72% (+2%). I risultati mostrano, dal punto di vista delle FFS, un quadro stabile. La soddisfazione del personale si situa, come nel 2018, a 66 punti. Hanno raggiunto una valutazione alta l'impegno personale (82; risultato immutato), il piacere per il lavoro (76; +1 punto) e il contributo al raggiungimento degli obiettivi del gruppo (78; immutato). Se la cavano bene i diretti superiori: la fiducia in essi è leggermente cresciuta (79; +1 punto). I collaboratori attestano di essere trattati in maniera corretta dai loro capi (83; +1 punto) e che questi comunicano apertamente e lealmente (80; +1 punto). Come prima, bassa è la fiducia nella direzione del gruppo (46; -1 punto). Allo stesso modo si registrano valori bassi per la tematica dei cambiamenti, la cui condivisione è scesa a 56 punti (-2 punti) mentre l'affermazione «convivo bene con i cambiamenti all'interno delle FFS» raggiunge i 61 punti (-1 punto). L'energia organizzativa sale di un punto e si situa ora a 64 punti, l'energia produttiva sale (67; +2 punti), l'inerzia per rassegnazione scende (33, -1 punto), l'energia gradevole mantiene il punteggio (66; immutato) così come l'energia corrosiva (44, immutato).

Cargo:

Nel febbraio 2019 ha preso avvio il processo per la seconda fase di verifica dei punti di servizio poco frequentati. In precedenza FFS Cargo ha informato la politica e le autorità nei cantoni interessati. La

vendita discute con i clienti e cerca assieme a loro alternative ai servizi fissi quotidiani. Queste soluzioni dovrebbero essere implementate con il cambiamento d'orario 2019/2020. FFS Cargo riassume tutte le tappe di verifica programmate. Queste accorciano quindi il processo e danno sicurezza e stabilità ai clienti e al mercato. In una prima fase lo scorso anno erano stati verificati 35 punti di servizio nell'Oberland bernese e nel Giura. Con le soluzioni trovate in quelle regioni circa l'80% delle merci viaggiano sui binari. Attualmente il 90% dei trasporti passano, per la metà circa, attraverso i 344 punti di servizio. Verranno chiusi 59 punti di servizio. In parte, sono state concordate soluzioni con treni completi o l'attribuzione dei trasporti ad altri punti di servizio.

La decentralizzazione di FFS Cargo SA dal gruppo FFS nel 2019 ha avuto luogo gradualmente. FFS Cargo è dall'inizio dell'anno una società indipendente del gruppo; la base per questa operazione è stata la fondazione della società anonima di diritto privato FFS Cargo SA, avvenuta nel 1999.

Al 1° aprile a 129 locomotive su 305 erano stati sostituiti i tubi rigidi dei freni con altri più flessibili. Per quanto riguarda i carri merci, attualmente ne sono stati adattati 127 su circa 1240. Al restante materiale rotabile sono stati rafforzati, come prima, gli originali tubi flessibili dei freni. Entro la fine del 2019 tutte le locomotive sono state adattate secondo i piani, mentre per i carri merci questo avverrà entro la fine del 2020.

Gli odierni incarichi dell'ORS, della pianificazione RCP, della pianificazione operativa compresa la divisione RCP devono essere riuniti nella superficie per la metà del 2020 ed essere trasferiti ai posti di servizio dei team. Il progetto porta il nome TRAFit.

Il nuovo partner di FFS Cargo è Swiss Combi SA, costituita dai fornitori di servizi logistici Planzer Holding SA (40%), Camion Transport SA (40%), Bertschi SA (10%) e Galliker Holding SA (10%). Swiss Combi rileverà il 35% delle azioni di FFS Cargo SA. Questo significa che FFS SA resta l'azionista di maggioranza con una quota del 65%. Ed è bene che sia così, poiché poco dopo è stata pubblicata un'intervista con le quattro imprese famigliari in cui si diceva (citazione dal giornale): "Swiss Combi SA con il suo impegno vuole accrescere la capacità competitiva e la redditività di FFS Cargo e anche fornire un sostanziale contributo a una divisione del lavoro, sostenibile e rispettosa del clima, tra rotaia e strada nel trasporto svizzero delle merci. Allo stesso tempo deve però anche essere rafforzata la capacità competitiva del trasporto merci su ferrovia nella catena logistica dei clienti. Swiss Combi con il suo know-how vuole rendere FFS Cargo più efficiente e più snella e allinearla meglio alle esigenze del mercato". È stata annunciata prudenza, specialmente nelle trattative CCL, poiché non vogliamo accelerare il tramonto di una grande azienda statale.

Nicolas Perrin ha deciso di rinunciare alla sua carica in occasione dell'assemblea generale nella primavera del 2020, dopo 32 anni di lavoro nelle FFS e 12 anni come CEO di FFS Cargo. Nicolas Perrin in futuro entrerà a far parte del consiglio d'amministrazione e in questo modo si occuperà della stabilità e della continuità nello sviluppo aziendale di FFS Cargo. Désirée Baer rileva il 1° marzo 2020 la conduzione di FFS Cargo SA.

Jürgen Mues lascia FFS Cargo dopo oltre 13 anni. A inizio 2018 aveva assunto la conduzione della Divisione Produzione. Dal 1° luglio 2019 è Isabelle Betschart la nuova direttrice della Produzione di FFS Cargo. I molti cambiamenti in questo ruolo di responsabile della Produzione sollevano una

serie di domande: dopo Ruedi Buechi, sono arrivati Urs Gähwiler, Jon Bisaz, Jürgen Mues e attualmente Isabelle Betschart, e questo in soli 5 anni.

Traffico viaggiatori:

Con il progetto WEP (Sviluppo traffico viaggiatori), che ha preso avvio il 1° aprile 2019, l'organizzazione si sta sviluppando in maniera caotica. Nella struttura di direzione della manovra vi sono cambiamenti, ora sono attribuiti alla conduzione treni (ZF) e il personale di pulizia al personale treno. La direzione comune RCP/macchinisti è in realtà rappresentata solo nell'organigramma della struttura della direzione. Nella pratica i collaboratori RCP vengono sostenuti troppo poco, la prestazione e la qualità ne soffrono. Sul tablet non si possono leggere le distribuzioni e le procedure. I collaboratori vengono allettati con 80 franchi a lavorare nei loro giorni liberi, così l'esercizio può essere mantenuto. L'indennità per lavori pesanti per i collaboratori Clean rimane e continuerà ad essere pagata.

A fine dicembre il SEV ha incontrato il personale di manovra del traffico viaggiatori a Ginevra (che simbolicamente rappresenta molte ubicazioni), che da molto tempo soffre per la cronica mancanza di personale. Questo rende impossibile lo svolgimento di compiti che per la qualità dell'offerta ferroviaria sono importanti e mette in pericolo la salute dei collaboratori e la sicurezza. Ad aggiungere ulteriori problemi vi sono i difetti del sistema di trasmissione radio Lisa e del programma di pianificazione Sopre. La mancanza di personale è frutto di prognosi troppo basse sul futuro fabbisogno di personale, poiché alle FFS si vuole risparmiare a qualsiasi livello. Un'altra ragione è lo smantellamento delle riserve che vengono giudicate non produttive. Così i collaboratori della manovra devono svolgere sempre più ore straordinarie, senza poterle compensare; molti sono sfiniti, e la loro salute e sicurezza ne soffrono. Prima o poi il corpo non regge più la continua pressione e il tasso di assenze sale. Casi di malattia e dimissioni riducono ulteriormente gli effettivi di personale, e per chi resta la pressione cresce ulteriormente, insomma un vero e proprio circolo vizioso. Bisogna temere che lo stato d'emergenza lentamente diventi la nuova normalità. Non solo le condizioni di lavoro peggiorano, ma anche le prestazioni e l'immagine delle FFS. I risparmi, che un'unità porta avanti per rispettare il proprio budget, vengono così a costare molto all'azienda. Già in aprile il SEV è intervenuto presso i responsabili, e questi hanno annunciato provvedimenti che dovrebbero distendere la situazione. Se le FFS veramente vogliono fare di tutto per ristabilire una situazione di normalità, ora lo devono dimostrare.

11. Considerazioni conclusive

Care colleghe, cari colleghi

In conclusione vorrei ringraziare di cuore tutti coloro che in qualsiasi modo si sono impegnati per la nostra causa, ma in particolare la Commissione centrale e i membri del Comitato centrale per il loro lavoro e sostegno nell'anno trascorso.

Non vorrei dimenticare tutti i comitati di sezione, che per lo più in silenzio svolgono il loro lavoro per noi manovratori. Un grande e caloroso „grazie“.

Per la collaborazione e il valido sostegno desidero ringraziare, a nome della Sottofederazione RPV, il SEV, la direzione del SEV, le segretarie e i segretari e tutte le collaboratrici e i collaboratori del SEV, per il loro impegno a favore dei nostri membri e di tutti i lavoratori.

A nome della Commissione centrale RPV

Per il rapporto annuale;
Vice presidente della commissione centrale RPV
Danilo Tonina