



Strategia della categoria trasporti pubblici

Contenuto

| | |
|--|----|
| Strategia della categoria trasporti pubblici | 1 |
| I trasporti pubblici come colonna portante del servizio pubblico..... | 4 |
| Copertura delle spese..... | 7 |
| Il ruolo della Confederazione | 9 |
| Lavorare nel settore dei trasporti pubblici | 10 |
| Conciliazione tra vita professionale e familiare | 12 |
| Necessità di buone offerte di formazione e perfezionamento professionale | 13 |
| La previdenza: una sfida da affrontare..... | 14 |
| I trasporti pubblici: una sfida per il futuro! | 15 |

L'obiettivo di queste misure è garantire alla Svizzera una rete di trasporto efficiente. Chiaramente, si potrebbe spendere meno costruendo meno. A mio avviso, però, ciò non coincide con il volere della popolazione. Se un domani vogliamo continuare a disporre di buoni collegamenti, dobbiamo fornire già oggi sufficiente ossigeno alle arterie vitali del nostro Paese. In caso contrario, il sistema subirà un tracollo.

(Citazione della Consigliera federale Doris Leuthard nella newsletter del PPD del 24 febbraio 2011)

I trasporti pubblici come colonna portante del servizio pubblico

I trasporti pubblici dispongono di una fitta ed estesa rete ferroviaria, stradale, aerea e nautica su tutto il territorio nazionale. Con un percorso ferroviario complessivo pari a 5.180 chilometri, 25.087 fermate del traffico pubblico stradale, più di 580 stazioni funicolari e 1.226 chilometri di vie nautiche, i mezzi pubblici trasportano 1,8 miliardi di viaggiatori, il che equivale a 235 corse per ogni singolo cittadino, e 64 milioni di tonnellate di merci. Le prestazioni totali annue ammontano a ben 35,1 miliardi di chilometri, una lunghezza che equivale a 878.000 volte quella della circonferenza terrestre o a 235 volte la distanza tra la terra e il sole. Il 21 per cento dei passeggeri-chilometro e il 39 per cento di tutte le tonnellate-chilometro viene dunque effettuato dai trasporti pubblici.

Le prestazioni fornite dal settore sono notevoli e per lo sviluppo economico e sociale del Paese sono di valore inestimabile. I trasporti pubblici collegano tra loro le regioni periferiche e gli importanti centri urbani della Svizzera, portano a destinazione i numerosi pendolari e trasportano merci, attraversando tutto il Paese lungo la trasversale alpina. Inoltre, sgravano la rete stradale, fornendo così un importante contributo a livello ecologico. Senza le misure adottate nel quadro della legge sul trasferimento del traffico, le strade delle Alpi sarebbero attraversate da 500.000-600.000 autocarri in più ogni anno. La strada per raggiungere l'obiettivo di trasferimento aspirato, che prevede un massimo di

650.000 corse di mezzi pesanti all'anno attraverso le Alpi (attualmente ancora di 1,257 milioni all'anno), è ancora molto lunga e richiede un riconoscimento più forte nei confronti dei trasporti pubblici e del trasferimento su rotaia del traffico merci da parte dei Paesi europei confinanti. Non da ultimo è necessaria anche una certa lungimiranza da parte della classe politica svizzera nell'attuazione delle decisioni politiche in materia di trasporti. Il tempo stringe: la legge sul trasferimento del traffico merci impone il raggiungimento degli obiettivi di trasferimento entro due anni dall'apertura della galleria di base del San Gottardo. Per potere ancora raggiungere questa meta, sono indispensabili misure d'accompagnamento.

Con provvedimenti unilaterali ed efficaci in termini di costi a spese della rotaia, si rischia ben presto di mettere a repentaglio la politica di trasferimento, riconosciuta democraticamente in occasione di varie votazioni. Tutti i lavori di costruzione sull'asse di transito nord-sud devono inoltre essere portati a termine il più presto possibile. La messa in servizio della galleria di base del San Gottardo avverrà con tutta probabilità dopo il 2016. Gli ingenti investimenti in questa costruzione hanno senso soltanto se in seguito il tunnel potrà essere utilizzato come previsto. Per raggiungere questo obiettivo, in Ticino e nella Svizzera centrale vanno completati i raccordi mancanti e accelerata la pianificazione del corridoio di 4 metri. Tramite un accordo nei confronti dei Paesi confinanti la Svizzera si è impegnata a completare la nuova linea ferroviaria transalpina (NFTA) sull'asse nord-sud da confine a confine. Soltanto se il nostro Paese sarà in grado di adempiere i suoi obblighi, sarà possibile gestire in modo efficiente la NFTA. Queste prestazioni infrastrutturali garantite per contratto sono pertanto vincolanti e gli accordi stipulati devono essere osservati.

L'articolo 92 della Costituzione federale (Cost.) impone alla Confederazione che [...] *in tutte le regioni del Paese vi siano servizi postali e di telecomunicazione di base sufficienti e a prezzo ragionevole*. Questo principio può essere applicato anche nell'ambito dei trasporti pubblici. La Confederazione è tenuta a garantire servizi di trasporto di qualità elevata. L'accesso a queste offerte deve essere assicurato a tutte le classi sociali in tutte le regioni del Paese, incluse ovviamente le regioni periferiche. L'articolo 92 Cost. recita inoltre: *le tariffe sono stabilite secondo principi unitari*. I tratti fondamentali di questo principio assai importante dovrebbero valere anche per i trasporti pubblici. È giusto che i prezzi dei biglietti dipendano dalla lunghezza del tratto di viaggio percorso. Altrettanto giusto è che vi siano differenti categorie di prezzo che tengano conto della situazione finanziaria di singoli gruppi di persone, come ad esempio di studenti e pensionati che beneficiano di agevolazioni.

Se tuttavia il dibattito ora inizia a spostarsi su sistemi di prezzi che dipendono dalle fasce orarie giornaliere, transfair vede violato il principio dei prezzi unitari. Non bisogna dimenticare che una gran parte degli utenti dei trasporti pubblici utilizzano i mezzi per motivi professionali: la Svizzera è un Paese di pendolari. Ciò si riflette anche sulla legislazione: l'art. 16 lett. f della legge sull'assicurazione contro la disoccupazione definisce adeguato un tragitto fino a due ore per recarsi sul posto di lavoro. Inoltre, i casi in cui le ditte trasferiscono uffici e unità di produzione non sono affatto una rarità. Mentre alle lavoratrici e ai lavoratori viene richiesta mobilità geografica, la flessibilità sul luogo di lavoro in termini di tempo molto spesso è limitata. È contraddittorio che questa disponibilità allo spostamento pretesa dai datori di lavoro ora venga punita tramite l'introduzione di sistemi di prezzi basati sulle fasce orarie. In questo caso va tenuto fede al principio dei prezzi unitari. L'economia, che esige dai propri dipendenti questa mobilità e flessibilità, deve assumersi la propria responsabilità e aumentare il contributo alla copertura dei costi che ne derivano.

La mobilità pretesa dall'economia deve inoltre essere integrata nella pianificazione transfrontaliera della politica dei trasporti.

È evidente che le prestazioni dei trasporti pubblici non possono essere offerte a costo zero. Questa situazione risulta particolarmente problematica nell'ambito del trasporto ferroviario. Stando a calcoli effettuati dalla Confederazione, in futuro nell'infrastruttura mancherà 1 miliardo di franchi all'anno per i lavori di manutenzione, rinnovo e ampliamento della rete ferroviaria. Uno dei problemi prioritari dei trasporti pubblici nell'imminente futuro sarà quello di stabilire il modo con cui può essere colmato questo gap finanziario.

Copertura delle spese

Attualmente, il finanziamento dei trasporti pubblici viene garantito da diverse fonti. Il bilancio federale ordinario partecipa alle spese con 3,3 miliardi di franchi all'anno, il Fondo FTP con 1,6 miliardi e il Fondo per l'infrastruttura contribuisce con un importo approssimativo pari a 320 milioni di franchi. Nel complesso, il 14 per cento del preventivo federale affluisce nei trasporti pubblici. Nonostante questi ingenti flussi di denaro, a medio termine incombe un disavanzo finanziario di oltre 1 miliardo di franchi. Il settore è vittima del proprio successo. Entro il 2030 il trasporto di persone e merci aumenterà probabilmente del 60 o 70 per cento. Con l'infrastruttura attuale le impasse sono inevitabili; la capacità della rete ferroviaria è sfruttata al massimo. Per la manutenzione e il rinnovo si stimano costi supplementari pari a circa 500 milioni di franchi all'anno. Al contempo sono necessari ulteriori mezzi finanziari per adeguare la rete ferroviaria alla crescente richiesta. Questi provvedimenti di ampliamento causeranno costi per ulteriori 500 milioni di franchi.

Per la Svizzera una rete ferroviaria funzionante ed efficiente è di fondamentale importanza. Il nostro Paese non può pertanto permettersi di non colmare questa lacuna finanziaria il più presto e nel modo più duraturo possibile. La rete ferroviaria elvetica non collega infatti soltanto centri urbani e paesi, ma garantisce anche la coesione tra le diverse regioni della Svizzera, lo sviluppo economico e culturale di queste ultime e non da ultimo l'accesso del nostro Paese all'Europa. Per il modello di successo della piazza economica elvetica e per garantire in modo sostenibile i posti di lavoro, un rifinanziamento sufficiente in termini di manutenzione, rinnovo e ampliamento della rete ferroviaria e del materiale rotabile è pertanto un principio di base di inestimabile importanza. Tuttora in sospenso sono l'iniziativa "Per i trasporti pubblici" dell'ATA (iniziativa TP) nonché il progetto sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) come controprogetto della Confederazione.

Mentre l'iniziativa per i trasporti pubblici prevede l'assegnazione di una quota più elevata dei proventi derivanti dall'imposta sugli oli minerali, rischiando così una carenza dei mezzi finanziari destinati alla rete stradale, con il progetto FAIF s'intende attuare vari provvedimenti. I mezzi finanziari provenienti dalle risorse generali della Confederazione e dal Fondo FTP (a tempo determinato) saranno inoltre fatti confluire nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) istituito per un periodo di tempo indeterminato. Il progetto prevede che i costi supplementari vengano assunti sia dai consumatori che dai Cantoni, sia dalla rotaia che dalla strada. Inaccettabile è invece il fatto che la Confederazione tenti di sottrarsi dalla propria responsabilità. transfair esorta pertanto il Governo a sostenere il progetto con il proprio contributo. Dal punto di vista di transfair, questo importo è da considerarsi una rinuncia alla restituzione del versamento anticipato nel Fondo FTP, che consente in tal modo al nuovo fondo di iniziare l'attività privo di debiti e di mettere a disposizione dei trasporti pubblici il totale dei mezzi finanziari. Considerando la fondamen-

tale importanza dei trasporti pubblici per il bene comune del Paese, un tale pacchetto di misure finanziarie è del tutto giustificato.

Il ruolo della Confederazione

Nell'ambito dei trasporti pubblici la Confederazione assume vari ruoli. È proprietaria delle FFS, legislatrice, finanziatrice e regolatrice. Svolgere queste funzioni senza finire in un conflitto d'interessi non è semplice. Al contempo l'affinità tematica di questi vari ruoli permette di perseguire una politica in materia di trasporti molto coerente. Dal punto di vista di transfair, il sistema globale "trasporti pubblici" è soddisfacente. Tuttavia, i progetti del settore, come ad esempio l'attuale riforma delle ferrovie, evidenziano una pressione crescente da parte dell'Unione Europea, che tende a liberalizzare e separare maggiormente i diversi ruoli. Con la seconda tappa della riforma delle ferrovie 2 è prevista una nuova regolamentazione per quanto concerne l'assegnazione dei tracciati. Una soluzione confacente sarà sottoposta a notevole pressione. In questo caso, per transfair è importante trovare la giusta misura. È evidente che per i viaggiatori una rete ferroviaria può svilupparsi nel modo giusto soltanto se collegata oltre confine alle principali vie di comunicazione dell'Europa. Un'armonizzazione delle regolamentazioni legislative e dell'accesso alla rete è pertanto necessaria, senza però sostituire il sistema stabile ed efficiente vigente in Svizzera con la mania di liberalizzazione dell'Unione europea. Nel Vecchio continente ci sono abbastanza esempi negativi che danno dimostrazione degli effetti di questi provvedimenti. La Confederazione fa quindi bene a difendere con determinazione i propri interessi e a prendere in esame con la dovuta cura ulteriori misure di liberalizzazione. In linea di massima, transfair non intende intralciare tali provvedimenti che mirano a un'apertura. Tuttavia, essi devono essere in grado di portare a un valore aggiunto per

la popolazione e l'economia, senza mettere a repentaglio le condizioni di lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori.

Nel proprio ruolo di proprietaria delle FFS e legislatrice, la Confederazione ha la responsabilità di vegliare sullo sviluppo dell'offerta del servizio pubblico nel settore dei trasporti pubblici. transfair critica soprattutto il fatto che l'ampliamento avviene soltanto in base a criteri di redditività. Tutta la popolazione in tutte le regioni del Paese ha diritto di usufruire delle offerte del servizio pubblico allo stesso modo e ciò include anche l'accesso ai trasporti pubblici. La Confederazione è chiamata ad assumere un ruolo attivo al fine di adeguare periodicamente i servizi alle esigenze. L'ampliamento dei trasporti pubblici è un processo lungo e complicato che richiede molta capacità di anticipazione e lungimiranza. Il terreno per il futuro del settore deve pertanto essere preparato già oggi.

Lavorare nel settore dei trasporti pubblici

L'attività nell'ambito dei trasporti pubblici richiede molti sforzi, come ad esempio elevate capacità di concentrazione e qualità sociali nel continuo scambio con i viaggiatori. Il lavoro richiede inoltre grandi sforzi fisici. Insieme ai circa trenta partner sociali, l'obiettivo di transfair è pertanto di provvedere all'attuazione di condizioni di lavoro eque in imprese nazionali quali le FFS, la BLS, la Ferrovia retica (RhB), la Ferrovia Cervino-Gottardo (MGB), presso i gestori nell'ambito del traffico d'agglomerato come i Transports publics genevois (TPG) o i Verkehrsbetriebe di Zurigo (VBZ) e quelli delle ferrovie montane come la Ferrovia del Gornergrat (GGB) e le società di navigazione come quella del Lago dei quattro cantoni (SGV). transfair conduce sempre con grande impegno le negoziazioni sui contratti collettivi di lavoro o accordi aziendali ed esercita un influsso a livello locale al fine di tutelare gli interessi dei propri membri.

Il sindacato rappresenta i suoi iscritti con grande determinazione e si adopera per buone condizioni di lavoro e prestazioni sociali, nonché salari equi. Per transfair il partenariato sociale deve basare sul rispetto reciproco e su un dialogo alla pari. Anche se i punti di vista molto spesso divergono notevolmente l'uno dall'altro, transfair cerca in ogni momento soluzioni pragmatiche, costruttive e sostenibili, rimanendo un partner affidabile anche in tempi difficili. Nelle aziende in cui le trattative si svolgono nel quadro di una comunità di negoziazione, transfair molto spesso assume un ruolo di conciliazione tra le diverse associazioni e i vari sindacati, impegnandosi così in favore di una posizione comune ed efficace. In questo modo transfair riesce a fornire un contributo decisivo per ottenere risultati concreti.

Al sindacato del servizio pubblico sta particolarmente a cuore anche la situazione delle regioni periferiche, perché secondo transfair non soltanto le offerte del servizio universale vanno garantite su tutto il territorio nazionale: un'impresa che offre questi servizi ha anche l'obbligo di mantenere e promuovere in modo innovativo i posti di lavoro. Le sedi situate in regioni periferiche e montane offrono impieghi importanti in zone che a causa della loro posizione geografica devono accettare svantaggi dovuti all'ubicazione. È importante mettere a disposizione un'infrastruttura di base tramite il servizio pubblico, ma è altrettanto importante mantenere i posti di lavoro in queste regioni.

Oltre alla problematica relativa alla situazione d'impiego nelle regioni periferiche, le lavoratrici e i lavoratori rischiano di andare incontro a svantaggi a causa di un'ulteriore apertura del mercato. transfair non si oppone all'idea di concorrenza, ma ritiene inaccettabile che quest'ultima sia vissuta a spese del personale e influenzando negativamente sulle condizioni di lavoro. Attraverso la concorrenza è possibile promuovere l'innovazione e aumentare la qualità dei servizi. Nel momento in cui essa viene praticata soltanto tramite

una determinata politica dei prezzi e un'acquisizione di appalti vincolata alla pressione sulle condizioni di lavoro, tutto ciò non giova alle vere esigenze del settore. Per transfair è pertanto chiaro che ulteriori misure di liberalizzazione, come ad esempio quelle previste nel quadro della seconda tappa della riforma delle ferrovie 2, devono essere valutate con attenzione e adottate con i necessari provvedimenti a tutela del personale interessato. Un ulteriore passo verso la liberalizzazione del mercato deve consentire di generare un valore aggiunto per un vasto pubblico (inclusi i dipendenti), di modo che il tutto non si riduca a una mera operazione di facciata.

Conciliazione tra vita professionale e familiare

Per mantenere l'efficienza sul posto di lavoro è necessario un sano equilibrio tra lavoro e tempo libero. transfair s'impegna pertanto a favore di più vacanze e misure specifiche per conciliare la vita professionale con quella familiare. L'accento va posto soprattutto sull'organizzazione dei piani di servizio, che influenzano notevolmente la vita del personale nell'ambito dei trasporti pubblici.

Necessità di buone offerte di formazione e perfezionamento professionale

Nell'ambito dei trasporti pubblici il perfezionamento professionale assume un ruolo di grande importanza. Per le collaboratrici e i collaboratori i costanti e rapidi cambiamenti in campo tecnologico e le continue modifiche legislative rappresentano una grande sfida. In questo contesto, transfair richiama al dovere le imprese che oltre a esercitare la loro professione in modo serio, devono dare ai propri dipendenti anche la possibilità di frequentare corsi di perfezionamento, apprendere bene la materia e affrontare i rispettivi esami. A questo scopo l'azienda deve offrire corsi di formazione continua e concedere ai suoi dipendenti il tempo necessario per seguirli. Anche il personale che lavora da molti anni in una professione di monopolio e non ha conseguito un attestato professionale deve avere la possibilità di formarsi nonché di ampliare e mantenere la sua competitività sul mercato del lavoro. Sono necessarie ulteriori offerte, come i cicli di formazione disponibili da poco per diventare Specialista dei trasporti pubblici a livello terziario, che permettono di colmare la lacuna tra la formazione professionale di impiegato/a di commercio TP e l'esame professionale superiore di Manager TP. Non solo il personale beneficerebbe di tali offerte in materia di perfezionamento professionale: grazie all'elevato livello di formazione conseguito in tal modo dai loro collaboratori e il conseguente miglioramento delle prestazioni ci guadagnerebbero anche le imprese del settore.

La previdenza: una sfida da affrontare

Le imprese di trasporto concessionarie (ITC), in primo luogo le FFS, si trovano davanti a un grave problema. Le rispettive casse pensioni si trovano da anni in condizioni finanziarie precarie. Nel momento in cui la cassa delle FFS è stata resa indipendente il rifinanziamento è stato insufficiente. Inoltre, non ha ottenuto le necessarie riserve di fluttuazione. A causa della bolla internet nel 2001 e delle recenti crisi finanziarie il grado di copertura della cassa è diminuito in modo significativo. Il contributo federale pari a 1,148 miliardi di franchi, che sarà versato alla fine del 2011, secondo transfair non è che una goccia nel mare. Il personale e l'impresa continuano da anni a sborsare denaro sotto forma di contributi per il risanamento della cassa. Ma non finisce qui: le turbolenze sui mercati finanziari a causa del debito pubblico di vari Paesi dell'UE e la forza del franco che risulta da questa situazione hanno fatto precipitare un'ennesima volta il grado di copertura. A queste si aggiunge il cambiamento delle basi tecniche che mantiene bassi gli interessi versati sui capitali di vecchiaia e che tiene conto della speranza di vita in crescita degli assicurati e dei pensionati. Tutto ciò costerà assai caro alle collaboratrici e ai collaboratori delle FFS. transfair rivendica pertanto misure di ammortizzazione al fine di evitare perdite sulle rendite. Le FFS dovranno prendersi a carico eventuali costi o spese del personale nel quadro delle decisioni relative alla cassa pensioni FFS. transfair mira a un risultato che garantisca agli assicurati di non uscirne svantaggiati, senza però escludere un'eventuale situazione di disparità per quanto concerne i premi. Andranno inoltre concesse anche in futuro le garanzie già accordate in occasione del passaggio dal primato delle prestazioni a quello dei contributi.

Molte imprese di trasporto concessionarie (ITC) di piccole dimensioni, i cui dipendenti sono assicurati presso la cassa pensioni ASCOOP, si trovano in situazioni ancora più drammatiche. A causa delle agitazioni sui mercati finanziari, anche questo istituto di previdenza ha subito ingenti perdite che all'inizio del 2011 hanno portato alla liquidazione della cassa. La maggior parte delle ITC assicurate presso la ASCOOP nel frattempo sono passate alla fondazione collettiva Symova. Le pendenze annose generate dal fallimento della ASCOOP sono tuttora irrisolte. Il risanamento delle casse di previdenza durerà presumibilmente ancora fino al 2020 e continuerà a gravare in modo incisivo sia sulle imprese che sul personale. Anche in questo caso, gli effetti negativi sulle lavoratrici e sui lavoratori devono poter essere ammortizzati il più possibile.

I trasporti pubblici: una sfida per il futuro!

I trasporti pubblici rappresentano un modello di successo. Ciononostante o proprio per questo motivo, per il futuro si profilano nubi nere all'orizzonte. Lo spostamento del trasporto merci sulla rotaia come anche i trasporti pubblici per i viaggiatori non sono a costo zero. Anche la sicurezza ha il suo prezzo. Per continuare a garantire anche in futuro l'elevato livello di sicurezza e la qualità dei servizi attuali e al contempo ampliare l'offerta e renderla più competitiva per la concorrenza intermodale, sono necessarie ingenti somme di denaro. In questo campo, nel prossimo futuro saremo chiamati a trovare soluzioni innovative per permettere a questa colonna portante dell'economia elvetica di fronteggiare la crescita pronosticata. Allo stesso tempo bisogna evitare un aumento della pressione già assai elevata sulle condizioni di lavoro. La pressione sui costi e i crescenti flussi di passeggeri e merci non possono e non devono portare a un peggioramento delle condizioni d'impiego per il personale occupato nel settore dei trasporti pubblici. La sfida che si è posto il sindacato transfair è di superare con successo queste due problematiche.