

6

## Regione Veneto: integrativo per 2.600

I circa 2.600 dipendenti della Regione Veneto che occupano posizioni non dirigenziali dalla scorsa settimana hanno un nuovo contratto integrativo. L'intesa è stata sottoscritta dal neo assessore al personale Luca Bellotti e dai vari sindacati. «È uno dei primi contratti di questo tipo siglati da una Regione in Italia - ha sottolineato con soddisfazione Bellotti - Abbiamo fatto presto e bene - aggiunge Bellotti - ma, ciò che più conta,

sono state inserite importanti novità che puntano tutte al raggiungimento di un obiettivo ambizioso, ma irrinunciabile: portare l'apparato amministrativo all'altezza delle necessità della società e dell'economia veneta». Un punto qualificante riguarda ad esempio la possibilità di passaggio ad un trattamento economico superiore: viene superato il vecchio meccanismo fondato su 8 qualifiche, sostituendolo con 4 nuove categorie nell'ambito delle quali la progressione economica non sarà più legata al classico concorso, ma su una combinazione di diversi fattori (esperienza acquisita, valutazione delle prestazioni, percorsi di formazione professionale). Novità assoluta anche l'introduzione del telelavoro, che sarà oggetto di uno specifico progetto sperimentale.



il documento

## Il documento

# Ferrovie al capolinea, la ricetta dei sindacati per uscire dalla crisi

Publichiamo il testo del documento del 29 ottobre col quale le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL, SMA-CONFSAI, FISAFS e COMU, hanno avviato il dibattito all'interno della categoria e sul quale è in corso il confronto con i vertici delle Ferrovie dello Stato.

FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL, SMA-CONFSAI, FISAFS, COMU Segreterie Nazionali

UN NUOVO CONTRATTO PER: CAMBIARE CONTARE PARTECIPARE LE PROPOSTE DEL LAVORO PER USCIRE DALLA CRISI E REGOLARE IL CAMBIAMENTO

## PREMESSA

Le Segreterie Nazionali, al fine di superare l'attuale situazione di crisi in cui versa FS, che per la particolare gravità rischia di depotenziare un sistema fondamentale di mobilità per il Paese nonché di scaricare sul lavoro insostenibili effetti in termini di condizioni e di perdita di livelli occupazionali, evidenziano la necessità che Governo, Impresa e Lavoro, ognuno per la sua parte, si impegnino in una azione congiunta e tempestiva.

La necessità di avviare concretamente tale processo nasce anche dalla profonda trasformazione in atto nel mercato del trasporto ferroviario nel Paese ed in Europa e la conseguente apertura dei mercati di riferimento verso un sistema concorrenziale, che comporta la necessità di migliorare efficienza, competitività e qualità dei servizi di FS.

Le Segreterie Nazionali giudicano altresì determinante l'adozione di scelte politiche, storicamente carenti, di programmazione e di sviluppo delle diverse modalità di trasporto e, in particolare, di quella sufero.

Allo stesso modo, ritengono inoltre fondamentale il recupero di una gestione aziendale positiva capace finalmente di invertire una conduzione che, nel tempo, ha concorso in maniera determinante ad accentuare la crisi di FS.

È altresì necessario realizzare più avanzate relazioni sindacali che superino i limiti esistenti.

Le Segreterie Nazionali ritengono che il processo di necessario risanamento indispensabile sviluppo dell'Azienda debba essere regolato da un percorso negoziale che, attraverso il coerente utilizzo di tutte le leve disponibili, accompagni, favorisca e sostenga il cambiamento, tutelando, contestualmente, il lavoro ferroviario.

A tale scopo è indispensabile che Governo, Impresa e Sindacato, ognuno per la propria parte e per le proprie competenze, intraprendano uno straordinario sforzo coerente, rigoroso e coeso che dia visibilità al contributo di ciascuno per la costruzione di una soluzione concreta, realistica ed equilibrata alla crisi di FS.

## LE CONDIZIONI PER IL NUOVO CONTRATTO

Le Organizzazioni Sindacali considerano il documento proposto dal Governo il 2 settembre '99 la base per la definizione di un accordo fra le parti.

In questo senso, nella duplice qualità di azionista di FS e di soggetto regolatore delle scelte di politica dei trasporti, il Governo può e deve contribuire al processo di determinazione, a partire, coerentemente con la propria Direttiva dello scorso marzo, dalle questioni di sua competenza:

a) chiarendo ed identificando con certezza i tempi e gli strumenti che intende adottare, sul versante legislativo e su quello normativo, per il sostegno al riequilibrio modale;

b) posizionando gli assetti societari di riferimento in due Società, una per le attività di infrastruttura e l'altra per le attività di trasporto, collocando come articolazione della seconda l'attuale Unita Tecnologie Materiale Rotabile, definendo la configurazione e la natura dell'ipotizzata alleanza con le Ferrovie Svizzere sulle merci nell'ambito delle attività di trasporto e chiusura di ITF.

La questione degli assetti societari, quindi, riveste particolare importanza per delineare un assetto certo e duraturo all'interno del quale sia possibile salvaguardare la stessa dimensione del-

## WEB

## Per saperne di più

Per avere altre informazioni sulla vertenza Fs, per consultare tutti i documenti, le circolari ed i comunicati, consigliamo la consultazione del sito Web della Filt-Cgil nazionale al seguente indirizzo: [www.uni.net/filtinz](http://www.uni.net/filtinz).

**F**ilt Cgil, Fit Cisl, Uil trasporti, Fisafs, Sma e Comu hanno raggiunto un'intesa su un documento che contiene le linee guida per il primo contratto dei lavoratori delle attività ferroviarie, documento che pubblichiamo integralmente in questa pagina, un contratto che potrà essere applicato anche agli altri eventuali soggetti che in futuro faranno trasporto su ferro.

Questo documento viene discusso in questi giorni nelle assemblee dei lavoratori che continueranno sino a dopodomani, intanto in parallelo procede il confronto sull'intesa vertenza con i vertici delle Fs.

È bene però fare un po' di chiarezza e riassumere i temi principali della vertenza che riguarda vari aspetti.

**Piano d'impresa.** Il piano d'impresa quadriennale 99-2003 per risanare e rilanciare le Ferrovie dovrà essere approvato dal ministro direttamente interessato che, in questo caso è Amato come ministro del Tesoro e azionista unico delle Ferrovie. **Nuovo assetto organizzativo e societario.** Dal primo gennaio del 2000 le Fs si dovranno costituire in due società distinte, una per l'infrastruttura (diventerà società infrastruttura) e una società trasporto che sarà suddivisa in tre divisioni: una divisione per il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza,

una per passeggeri a breve percorrenza, quindi trasporto metropolitano regionale e la terza divisione per il trasporto merci (divisione cargo).

Questo era un atto dovuto, perché le delibere comunitarie, proprio in vista delle liberalizzazioni e per dare modo ad altri soggetti di fare trasporto su ferro nel nostro paese, hanno dato indicazioni di distinguere le società di infrastrutture dalle società che poi fa l'esercizio. Attualmente questa distinzione non c'era perché le ferrovie hanno sempre operato in regime di monopolio. Quindi il primo passo era dividere le infrastrutture dalla società che farà trasporto su ferro.

Anche questi nuovi assetti organizzativi e societari che l'azienda si sta dando hanno creato qualche problema, perché come rilevano i sindacati, coinvolgono anche l'organizzazione del lavoro e sono state oggetto di trattative sindacale.

**Nuovo contratto.** Il contratto, punto centrale della vertenza, scade il 31 dicembre '99 ed è - a detta della Filt-Cgil, lo strumento necessario per intervenire, non solo sul costo del lavoro, nel rispetto della politica dei redditi, ma anche e soprattutto sulla riorganizzazione del lavoro che deve rispondere al nuovo assetto societario. Chiudere il contratto significa anche rendere più efficiente l'azienda in termini di produttività e di rilancio. A questo si aggiunge che,

per evitare vertenze in pieno Giubileo, si era concordato di anticipare il rinnovo dei contratti di alcuni settori entro il '99 e, su questo punto, era stato firmato anche un protocollo d'intesa.

«I tre aspetti sono legati - sostengono alla Filt - Per chiudere la vertenza si deve arrivare ad un accordo unico che comprenda tutti e tre i punti».

Le Fs, dal canto loro, nei giorni scorsi, per bocca del direttore centrale per le risorse umane Francesco Forlenza, ha fatto sapere di aver letto con attenzione la proposta elaborata da Filt, fit, Uilt, Sma, Fisafs e Comu, proposta che però presenterebbe dei «chiaroscuri». Di qui la decisione di approfondire le varie questioni ed i vari punti al tavolo negoziale con la non-stop tra Ferrovie dello Stato e sindacati avviata la scorsa settimana e destinata a durare ancora diversi giorni. L'obiettivo, condiviso dalle controparti, è quello di arrivare ad una sintesi e ad un accordo finale. Su nessun punto della proposta avanzata dai sei sindacati, infatti, le Fs si sono dichiarate «indisponibili» per la discussione e questo fa ben sperare per la conclusione della vertenza. Anche sulle richieste di «internalizzazione» c'è disponibilità a discutere, «a patto di realizzare queste attività a costi di mercato».

N. R.

## L'AMBITO DI ATTIVITÀ DI FS:

c. attivando tutte le iniziative necessarie alla semplificazione ed alla accelerazione delle procedure per la realizzazione degli investimenti;

d. fissando tempi e modalità di intervento relativamente ai problemi di sviluppo infrastrutturale del Mezzogiorno; e. consentendo, in tema di riequilibrio di bilancio, un arco temporale di riferimento coerente con la graduale attuazione concreta dei previsti piani di investimento e potenziamento in atto sull'infrastruttura e sul materiale rotabile che, come noto, produrranno gli effetti più significativi dopo il 2003.

Per quanto riguarda l'Impresa, il concreto contributo alla definizione delle questioni deve venire da:

a. la graduale distribuzione temporale delle azioni di risanamento, raccogliendo con gli investimenti, il potenziamento dell'infrastruttura e del parco rotabili e con la espansione della produzione e del fatturato conseguente anche allo sviluppo di attività complementari;

b. tempi diversi del riequilibrio di bilancio delle due Società, in ragione della diversa natura, funzione e ruolo di dette Società;

c. concreta definizione delle fondamentali scelte commerciali e di offerta nelle varie articolazioni di mercato e dei conseguenti e coerenti piani industriali, caratterizzati da adeguate risorse tecniche ed organizzative orientate all'espansione dei volumi e del fatturato e al significativo miglioramento della qualità del servizio;

d. forte decentramento decisionale aziendale in termini di responsabilizzazione sui risultati ed autonomia gestionale.

Per quanto riguarda il Sindacato e i lavoratori, l'impegno è finalizzato a fare del nuovo Contratto lo strumento del cambiamento che realizzi e regoli il contributo e il ruolo del lavoro al processo di riorganizzazione, risanamento e sviluppo di FS, costruendo, in un quadro contrattuale unitario, le tutele per il lavoro nel cambiamento profondo che il mercato del trasporto ferroviario sta vivendo a livello nazionale ed internazionale.

Su tali obiettivi deve orientarsi l'ela-

borazione sindacale per realizzare, nell'ambito delle azioni convergenti per il contenimento di tutti i costi: le condizioni organizzative e produttive alternative alla esternalizzazione di attività e tali da favorirle, al contrario, l'internalizzazione: il riordino della struttura retributiva che realizzi la revisione dei costi sostenuti da FS sul versante del lavoro tutelando il reddito dei lavoratori.

È in questo quadro di riferimento che va costruita una soluzione che inverta l'attuale situazione dell'Impresa ed avvii la vertenza verso una conclusione positiva nell'interesse del Paese, dell'economia nazionale, dell'Azienda e del lavoro ferroviario.

Una soluzione positiva che: per la difficoltà della situazione attuale e per la complessità del processo da attivare, richiede la collocazione del lavoro in un ruolo centrale di reale ed attiva partecipazione, valorizzandone le capacità, le conoscenze ed il contributo attraverso modalità e sedi appropriate ed innovative; per la gravità della crisi di FS, impone uno stretto collegamento temporale fra concretizzazione dei necessari impegni e delle decisioni che il Governo si ap-

presta ad assumere sulle Fs, di un nuovo Piano di Impresa e di un nuovo Contratto di lavoro e, quindi, un percorso di elaborazione della piattaforma sindacale che renda compatibili i tempi della democrazia e del dibattito in categoria con quelli necessari al negoziato;

per la necessità di porre in stretta relazione il miglioramento di tutti i costi - quindi non solo quelli da lavoro - con ricavi, fatturato, bilancio e investimenti, nell'ambito del nuovo sistema delle relazioni industriali e della partecipazione, venga attivata, anche in relazione alla straordinarietà dei processi in atto, una apposita sede bilaterale per la costante verifica e controllo della dinamica dell'insieme di tali interventi, anche come sede utile a favorire eventuali azioni correttive.

## A. Un nuovo sistema contrattuale

Il nuovo CCNL deve essere lo strumento che, nella prospettiva del cambiamento in atto, garantisca una adeguata tutela del lavoro ferroviario.

A tale scopo, è necessario definire un nuovo CCNL il cui ambito di applicazione contenga anche quello attuale, oggi limitato alla sola Azienda FS, e che rappresenti la "clausola sociale" prevista dal Patto del

23.12.1998, impegnando, in tal senso, insieme alle parti sindacali proponenti, le controparti datoriali ed il Governo.

## B. Il nuovo CCNL delle attività ferroviarie

Il nuovo CCNL proposto è rivolto, nella prospettiva, ad una pluralità di aziende del comparto ferroviario e dovrà assumere forma compiuta di vero e proprio Contratto collettivo nazionale delle attività ferroviarie disciplinando, nel suo ambito, le materie previste dal 1° livello del Protocollo del 23 luglio 1993, in particolare quelle relative a: diritti individuali e collettivi di carattere generale; sistema delle relazioni sindacali; sistema della classificazione, degli inquadramenti e delle relative corrispondenze professionali; trattamento economico (retribuzione base e retribuzione di carattere accessorio); orari di lavoro e regole generali sulle normative e sui regimi di orario.

## a. FS nel nuovo CCNL

Nel quadriennio 2000-2003, il CCNL delle attività ferroviarie appena descritto si applica ai dipendenti del Gruppo FS.

I lavoratori attualmente compresi nel Contratto FS transitorio, con le modalità di seguito descritte, nel nuovo CCNL.

Il transito dal Contratto FS al nuovo CCNL delle attività ferroviarie avrà luogo, nell'ambito dell'accordo, garantendo la continuità degli istituti contrattuali in essere non innovati dall'accordo aziendale.

In particolare, per quanto riguarda il trattamento economico attuale e gli attuali inquadramenti, le eventuali differenze individuali derivanti dall'inquadramento nel nuovo sistema di classificazione saranno attribuite a favore dei lavoratori in forma di "ad personam" non riasorbibile e pensionabile.

In relazione al nuovo inquadramento, il raccordo dovrà avvenire nei tempi e nei modi che saranno definiti garantendo inoltre i diritti in corso di maturazione.

Gli aspetti normativi non innovati dall'accordo aziendale si confermano nell'attuale formulazione.

## b. L'accordo FS

Il raccordo fra l'attuale Contratto FS in tutte le sue parti, col nuovo CCNL avverrà, nella prospettiva della costruzione del 2° livello del Protocollo del 23 luglio 1993, tenendo presente le esigenze descritte in premessa di azione delle parti volta al risanamento ed al rilancio di FS e di tutela della condizione e del reddito dei lavoratori.

## Tutela del lavoro e del reddito

Nell'ambito dell'accordo si dovrà procedere ad una semplificazione e un riordino della retribuzione accessoria e ripristinare, anche superando situazioni di discrezionalità salariale, una precisa corrispondenza fra la retribuzione contrattuale e quella di fatto.

Determinare le condizioni alternative alla esternalizzazione di attività, per internalizzarle, invece, di nuove, e, più in generale, riaffermare complessivamente l'attuale ambito di attività di FS e favorire possibili processi di diversificazione, richiede una articolazione della contrattazione che sappia costruire ed applicare nuovi modelli di organizzazione del lavoro ed attuare regimi di orario che, nel loro insieme, siano riconducibili agli obiettivi complessivi di impresa, nazionalmente definiti, di crescita della produzione e del fatturato.

Il conseguente contenimento dei costi consente di legare quote di salario agli obiettivi.

Va quindi individuata una prima quota economica, riconosciuta a tutti e consoli-

## LA SCHEDA

## Una vertenza iniziata nel '97

Sono tre i momenti fondamentali della vertenza-Fs che ormai si trascina da diverso tempo e che ha prodotto in questi ultimi due-tre anni moltissime ore di sciopero.

## DIRETTIVA PRODI (30 gennaio '97)

Un primo tentativo di intervenire sulle Fs è la direttiva Prodi, un progetto osteggiato da tutte le forze sindacali, perché presentato senza confronto alcuno. Ci furono scioperi ai quali parteciparono tutte le organizzazioni sindacali.

## RELAZIONE TREU (11 gennaio '99)

Dopo il 1997, anno di transizione con l'avvicendamento tra Necci e Cimoli alla guida della società, anche il '98 si andava chiudendo con una perdita di esercizio di quasi 3700 miliardi di lire, poi contenuta in poco più di 2400 miliardi. A metà gennaio '99, il ministro dei trasporti Treu invia alle camere una Relazione sugli indirizzi del nuovo piano di impresa. Il documento viene discusso in Parlamento a livello di Commissioni alla Camera e al Senato e le organizzazioni sindacali vengono ascoltate più volte. Si sviluppa un ampio confronto «concertato» sui contenuti della direttiva in preparazione.

## DIRETTIVA D'ALEMA (16 marzo '99)

A distanza di quattro mesi, il 16 marzo '99 il Consiglio dei ministri emana la nuova Direttiva, mentre il Governo promuove una trattativa triangolare con Azienda e sindacato presso il ministero dei Trasporti per applicarne i contenuti che sono quelli in discussione ancora oggi tra le parti.

data, legata al conseguimento dei risultati complessivi di Impresa concordati a partire dall'anno 2000 e una base per gli anni successivi.

Il decentramento e lo sviluppo della contrattazione, sulla base del nuovo sistema di relazioni industriali, deve poi collegare ai risultati in modo diretto, efficace e trasparente, una seconda quota di salario variabile.

Nell'accordo FS, perciò, gli incrementi retributivi a tutela del reddito si realizzano attraverso il salario legato al raggiungimento di obiettivi di efficientamento d'impresa e territoriale nelle misure determinate dalle somme delle due quote economiche descritte.

Il contributo del lavoro al risanamento dovrà trovare successivamente adeguate forme di riconoscimento che saranno negoziate fra le parti al realizzarsi delle condizioni di risanamento.

## Relazioni industriali e partecipazione

La complessità del processo da affrontare richiede la definizione di un nuovo sistema delle relazioni industriali e della partecipazione del lavoro al processo.

Per quanto riguarda le relazioni industriali, nella ridefinizione delle materie, delle fasi e dei livelli va disegnato un quadro di corrispondenza certo e responsabilizzato fra le articolazioni territoriali aziendali, definendo connessi tra i reali punti strategici e decisionali nel territorio, i luoghi negoziali ed i soggetti negozianti, caratterizzando l'insieme del sistema con il decentramento.

La costruzione del nuovo sistema di relazioni industriali deve altresì individuare sedi e strumenti che rafforzino l'informazione, la partecipazione, la negoziazione e la verifica congiunta tra le parti anche su materie relative ad assetto ed organizzazione di impresa e di gruppo.

In questo ambito, fra l'altro, va prevista l'istituzione di un Comitato bilaterale quale sede di consultazione tra Azienda e Organizzazioni Sindacali stipulanti l'accordo, nel rispetto delle competenze dei soggetti istituzionali e degli organi societari nonché della autonomia delle organizzazioni partecipanti, chiamato ad esprimere il proprio parere preventivo, di natura obbligatoria e non vincolante, su temi aventi rilevanza strategica di impresa e di gruppo.

Roma, 29 ottobre 1999

