

IN QUESTO NUMERO

- *Verso il Congresso FAST*
- *Gruppo FS ancora latitante ...*
- *Rail Traction Company*
- *Accompagnamento Notte: L'ennesima FUMATA NERA*
- *Nuovo stop per la riforma del TFR!*

Nei giorni 11 e 12 ottobre si terrà a Roma il Congresso nazionale della nostra Federazione FAST/Conf.S.A.L.

La FAST Ferrovie si accinge ad affrontare questo congresso con la consapevolezza che, nonostante i sacrifici ed anche alcuni isolati tentativi sia interni che esterni di rallentare e mettere in difficoltà la nostra Federazione, il progetto del rafforzamento della presenza tra i lavoratori del trasporto e della nostra crescita politica è comunque andato nella direzione che ci eravamo dati sin dalla fondazione della FAST/Conf.S.A.L. Quindi, il progetto, anche a livello organizzativo, va avanti!

Dall'ultimo congresso FAST Ferrovie si è avuta la conferma, dalla nostra base associata, della bontà del nostro progetto federativo consegnando il futuro della nostra FAST, nelle mani di chi ha dimostrato di crederci con i fatti e non solo con le belle e vuote parole.

Ci piace ricordare che è stato proprio il nostro sindacato (che allora si chiamava SMA) ad iniziare questo percorso, pressoché da soli (ndr. con la convinzione e gli stimoli di chi già ha scritto la storia dello SMA), ed a lancia-

re l'idea di costruire una federazione di sindacati dei trasporti capace di inserirsi nel nuovo e complesso sistema delle relazioni sindacali con la stessa competenza che in 52 anni di storia ha contraddistinto lo S.M.A. nella tutela del personale di macchina prima ed in seguito di tutti i ferrovieri delle Ferrovie dello Stato.

Ai lavori di questo congresso vantiamo la rappresentanza di tutti i settori dei trasporti, molti dei sindacati associati al pari della FAST Ferrovie hanno costruito nei rispettivi settori una credibilità tra i lavoratori e una forza contrattuale tale da essere stipulanti dei rispettivi contratti nazionali.

Ai lavori di questo congresso vogliamo dare un'impronta di saper e di voler rappresentare i bisogni e le aspettative dei lavoratori impegnati nei vari comparti del trasporto: con la consapevolezza che la sinergia, la compartecipazione, il confronto interno, sono elementi necessari, tra i lavoratori, per traguardare risultati che vadano oltre la categoria rappresentata per costruire un sistema di rappresentanza sindacale più ampia che possa contemporaneamente le diversità tra

lavori diversi (che per noi sono elemento di ricchezza) e nello stesso tempo sostenere un progetto che ci coinvolga e ci dia la direzione di un miglioramento necessario delle condizioni dei lavoratori dei trasporti in un contesto socio/economico sostenibile e per questo maggiormente realizzabile: elementi questi che travalicano le singole imprese di trasporto e che hanno bisogno di un comune contenitore: un'Europa che diventi il vero ente regolatore di un libero ed unico mercato del trasporto delle persone e delle cose.

I sindacati, oggi associati alla FAST/Conf.S.A.L., hanno sposato il "Nostro Progetto" (almeno sembra) e come abbiamo fatto noi di recente stanno intraprendendo il percorso di riorganizzazione interna, a cominciare dal cambio del nome, che dia visibilità e concretezza del nostro senso di appartenenza, del nostro credere alla mutualità tra lavoratori e della indispensabile condivisione degli obiettivi politici anche attraverso un rafforzamento dei percorsi della nostra democrazia interna: valori che una grande e moderna federazione deve avere nel proprio DNA.

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
11/10	14:00	Inizio Congresso FAST
12/10	13:00	Termine Congresso FAST
12/10	15:00	Audizione Commissione Trasporti Camera e Senato
13/10	10:00	C.d.A Associazione SMA
13/10	14:00	TRENITALIA
13/10	14:30	R.T.C

Gruppo FS ancora latitante ...

Continua la latitanza del Gruppo FS nei riguardi dei sindacati nazionali mentre sembra che pian piano dalla prossima settimana dovrebbe riprendere il confronto sul territorio con la Direzione Generale Organizzativa Logistica.

Tralasciando per il momento se viene o meno rispettato l'articolo contrattuale nella parte relativa alle relazioni industriali, è invece importante evidenziare che da dopo la pausa estiva non si è andati oltre alle dichiarazioni di buoni intenti da parte del management FS e siamo costretti a rilevare la latitanza sul fronte delle relazioni sindacali.

Veniamo "casualmente" a conoscenza di provvedimenti aziendali che – sebbene di scarso rilievo economico (come quello relativo al pagamento di 1 o 2 euro per accedere ai treni IC Plus) – danno però l'impressione che il management FS sia orientato ad erodere lentamente e unilateralmente l'articolo contrattuale costringendo il sindacato a spendere risorse nel continuo contrastare queste iniziative estemporanee, mentre la deregolamentazione del lavoro sta superando ogni limite.

Tutto ciò mentre la nostra azienda è sulle pagine di tutti i giornali per le notizie della pessima pulizia dei treni; non è nostra intenzione rincorrere le campagne denigratorie della stampa nei riguardi del Gruppo FS, anche perché, a nostro avviso, ricorrono motivi da noi difficilmente individuabili.

Ricordiamo le campagne giornalistiche "denigratorie" nei confronti del Gruppo FS nel periodo in cui il dicastero dei Trasporti era retto dall'On. Burlando il quale veniva addita-

to come un "menagramo", le campagne altrettanto feroci nei confronti dei sindacati e dei ferrovieri negli anni 1999-2002; poi, superato il periodo della gestione dell'ing. Cimoli dove sembrava che andava tutto bene, si ritorna ad "attaccare" le FS con la gestione dell'ing. Catania responsabile – sempre secondo i giornali – di avere fatto qualche lieve gaffe nella promozione e rilancio dell'immagine del Gruppo.

Comunque, come dicevamo, sono problemi che interessano molto poco il sindacato, specialmente se non viene adeguatamente coinvolto nelle scelte che l'azienda sta facendo, sempre se qualche scelta la stia facendo...

Come O.S. responsabile non permettiamo a nessuno di metterci in stand by, quindi visto che non riusciamo più a dire la nostra nei tavoli negoziali, affrontiamo le problematiche mettendo per iscritto le nostre posizioni e questa settimana abbiamo iniziato con le interpretazioni contrattuali che continuano a creare frizioni fra il personale.

Certi che non è possibile abbassare la guardia neanche sulla vertenza Sicurezza e convinti anche che l'attenuazione del problema VACMA/SCMT passa solo attraverso la possibilità di separazione dei due sistemi, stiamo preparando un incontro con i nostri RLS del settore macchina per coordinare azioni omogenee sul territorio che non costringano i lavoratori ad esporsi in prima persona su un problema così delicato.

A seguito di un incontro avuto a Roma con i nostri attivisti del settore manutentivo di Trenitalia, abbiamo avuto la

conferma dei nostri timori riguardo l'aumento del processo di outsourcing in controtendenza a quanto condiviso nell'accordo del 23 giugno u.s..

Conferme come questa certamente non alimentano sentimenti di fiducia e riteniamo che sia ormai un'esigenza di tutto il sindacato quello di sedersi intorno ad un tavolo dove poter verificare la tenuta dell'accordo.

Il continuo movimento organizzativo di Trenitalia crea curiosità e i timori nel personale e ci porta spesso a tenere in ombra le problematiche presenti all'interno delle altre società del Gruppo FS che invece non sono da meno.

Infatti, il non riuscire a parlare con Italferr o con Ferservizi ci fa trovare davanti a problemi di gestione di esuberanti come nel caso del trasferimento di personale previsto dalla stessa Italferr dalla sede di Cosenza a quella di Reggio Calabria.

Pure il silenzio di RFI non ci sembra foriero di niente di buono; i problemi della manutenzione anche nel settore infrastruttura non sono da meno, l'avanzamento dei sistemi tecnologici ci dovrebbe costringere a gestire i relativi esuberanti anche nella direzione movimento, ma purtroppo sta diventando costume aziendale soddisfare esigenze ad personam che portano ad un graduale svuotamento degli impianti scavalcando il sindacato.

Questo atteggiamento porta da un lato a risolvere con metodi indolori le momentanee eccedenze, ma di converso depaupera il sindacato di un ruolo determinante nella tutela dei diritti collettivi dei lavoratori.

*...convinti anche
che l'attenuazione
del problema
VACMA/SCMT
passa solo
attraverso la
possibilità di
separazione dei
due sistemi...*

Rail Traction Company

Nella settimana appena trascorsa abbiamo registrato un passaggio importante con questa Società. La chiara posizione unitaria di Filt, Fit, Uilt e FAST di essere disposti al confronto solo se l'obiettivo comune è il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie, ha prima creato una rigidità per la posi-

zione della Società che intendeva fare un contratto aziendale, ma poi ci sono state fatte le necessarie aperture per proseguire verso il CCNL delle A.F..

Il confronto riprenderà in settimana.

Nei riguardi di questa Società, ma anche con altre tipo

la SERFER, ci ha colpito favorevolmente la chiarezza con la quale il management espone i Piani di Attività al Sindacato.

Chiarezza che non è altrettanto elogiabile nei riguardi del management del Gruppo FS.

Accompagnamento Notte: L'ennesima FUMATA NERA

Ennesima trattativa con AGENS riguardante l'accompagnamento notte (società interessate: CICLIT – WASTELL); il risultato delle trattative purtroppo è stato quello delle volte precedenti, ossia l'ennesima fumata nera.

La ricerca di un accordo soddisfacente tra le parti si sta rivelando più difficile del previsto ed ha impegnato i sindacati in un susseguirsi di trattative che si trascinano sin dalla firma dell'accordo siglato al Ministero del lavoro successivamente alle gare d'appalto del comparto.

Da allora l'unico risultato ottenuto è quello che le posizioni delle parti si avvicinassero ma non si è mai trovato il punto di incontro conclusivo.

I problemi che sono man mano emersi sul tavolo delle trattative sono stati sia di natura economica che di riorganizzazione del lavoro, anche se bisogna dire che l'ultimo argomento non è mai stato toccato in maniera concreta perchè non è mai stato possibile sciogliere

il primo punto.

Sul tavolo è stata ribadita con fermezza la forte richiesta dei lavoratori i quali hanno sempre sostenuto che nel passaggio dal contratto dell'indotto a quello delle attività ferroviarie veniva meno una certa quantità di soldi dovuta al fatto che nel prevedere una aliquota forfettaria al posto delle vecchie competenze erano stati fatti degli errori nel calcolo delle spettanze; difatti il contratto di confluenza prevedeva una verifica da tenersi entro lo scorso mese di aprile. Dalla suddetta verifica si accertava che in alcuni impianti i lavoratori venivano a perdere parte del salario dovuta all'errato calcolo della cifra forfettaria.

Questa problematica, dopo una serie di incontri, veniva in qualche modo risolta.

Ora sul tavolo si pone il problema più spinoso di tutta la trattativa, ossia come applicare i tre articoli del contratto delle attività ferroviarie sinora disattesi (Art. 70.1, 70.3, 72.2.1.C, 72.2.2.C.).

La soluzione prospettata dalla parte datoriale andava nella direzione di dare piena applicazione ai sopra menzionati articoli contrattuali in maniera graduale, mentre per i sindacati tale gradualità non poteva andare oltre il rinnovo del contratto, ossia entro il 31-12-2006.

Questa proposta dei sindacati è stata considerata insostenibile dalle aziende interessate per l'alto costo dell'applicazione degli articoli sopra menzionati nei tempi contrattuali richiesti dai sindacati.

Per l'azienda la prima data utile per poter verificare l'applicabilità di tali istituti è il settembre 2008, ossia in tempi successivi alla nuova gara d'appalto per il settore dell'accompagnamento notte.

Su tale posizione alle O.S. non è rimasto altro che considerare chiusa la trattativa.

Non riteniamo comunque accettabile che le aziende prima firmino i contratti e poi dichia-

(Continua a pagina 4)

*...ai lavoratori
debbono essere
assicurati agli
stessi i
corrispondenti
benefici
economici...*

(Continua da pagina 3)

rino la loro impossibilità ad applicare i benefici contrattuali per i lavoratori adducendo un imprevisto aggravio dei costi.

A fronte della maggior produzione richiesta ai lavoratori debbono essere assicurati agli stessi i corrispondenti benefici economici previsti dal contratto.

Il sindacato, prima di giunge-

re alla firma del contratto, si è ampiamente impegnato ad assicurare tutta la mediazione possibile con le aziende e solo dopo aver fatto la necessaria verifica delle conclusioni delle trattative ha siglato l'accordo contrattuale.

Le società, se avessero fatto lo stesso percorso, oggi non sarebbero messe nelle condizioni di non poter onorare gli accordi presi.

Essendo venuta meno la verifica dei costi contrattuali da parte delle aziende i lavoratori rivendicano giustamente i loro diritti e l'azienda dichiara la loro impossibilità a garantire questi diritti ai lavoratori stessi.

Siamo sempre disponibili a tornare sul tavolo delle trattative laddove ci sia proposta una soluzione che contempererà le aspettative dei lavoratori e la sopravvivenza delle società stesse.

Nuovo stop per la riforma del TFR!

...pressioni delle lobbies economiche sulla politica per bloccare la Riforma del TFR...

Le dichiarazioni del Ministro MARONI esaltano la valenza dei Fondi Complementari di natura negoziale come: Eurofer, Priamo, Cometa ...

Il nuovo rinvio sulla riforma del TFR è una nuova cocente delusione per i lavoratori, soprattutto quelli più giovani, che di fatto vedono di nuovo sfumare la possibilità del decollo vero del secondo pilastro pensionistico: il sistema complementare.

La nostra O.S. non smetterà mai di evidenziare la necessità di arrivare ad una "vera riforma" dell'istituto del TFR, ovviamente concordata con le parti sociali, atteso la compromissione intervenuta sul sistema pensionistico pubblico per effetto delle "deleterie riforme pensionistiche" approvate dal potere legislativo negli ultimi quindici anni.

Le pressioni delle lobbies economiche sulla politica per bloccare la Riforma del TFR, del Ministro Maroni sono inquietanti; il nostro Sindacato, in quanto autonomo, non giudica la politica, ma gli atti della politica ed allo stato la riforma del TFR ha subito un nuovo

inaspettato e indesiderato stop.

Non vogliamo entrare nella "querelle" con le società assicuratrici e tantomeno con gli istituti bancari che vendono legittimamente "prodotti assicurativi" o propugnano i "fondi previdenziali aperti" e che per forza di cosa perseguono fini di lucro, ripetiamo legittimamente, però se il blocco della riforma TFR è dovuto davvero al tentativo di parificare i fondi negoziali con i fondi aperti oppure con i prodotti assicurativi che il Ministro Maroni chiama "prodotti pseudo-previdenziali" un po' ci preoccupiamo, perché sappiamo che la partita del TFR vale annualmente circa 17 miliardi di Euro, tra accantonamenti e contributi dei datori di lavoro e questo dà la dimensione degli interessi in gioco.

Il nostro sindacato ha contribuito a costituire ed a far partire il fondo negoziale "Eurofer" al quale allo stato hanno aderito circa 30.000 lavoratori delle F.S. e ora stanno aderendo anche quelli dell'ANAS, altri siamo sicuri aderiranno soprattutto per effetto degli ottimi risultati ottenuti sugli investi-

menti.

Dalla riforma del TFR in atto ci aspettavamo e ci aspettiamo ancora un nuovo impulso sul piano delle agevolazioni fiscali e dei contributi che renderanno "Eurofer", il nostro secondo pilastro complementare, sempre più solido e rispondente alle necessità d'integrare la pensione pubblica dei lavoratori sia più giovani che meno giovani.

Il rinvio del testo del Decreto legislativo di Riforma del TFR alle competenti Commissioni parlamentari, permette di rinviare di trenta giorni la scadenza della delega al governo in materia previdenziale prevista per il 6 ottobre 2005, dopo con il Parlamento in scadenza di mandato non ci saranno più occasioni di chiudere in breve tempo la partita sul TFR e si dovranno aspettare i tempi lunghi della nuova legislatura....

Nel frattempo le pensioni future continuano ad essere sempre più erose.

allegato 1



Dott. Giuseppe De Paoli
Gruppo FS S.p.A.
Direttore
Relazioni Industriali sede

Dott. Luciano Carbone
Trenitalia S.p.A.
Direttore
Risorse Umane e Organizzazione sede

Dott. Sergio Maria Macciò
Agens
Direttore Area Relazioni Industriali sede

Oggetto: **Indennità per istruttori art. 39.5 accordo di confluenza**

La scrivente O.S. ha più volte sollevato la problematica sull'Indennità in oggetto, problematica nata a causa dell'errata interpretazione, da parte di alcuni Dirigenti locali, dell'art. 39.5 dell'Accordo di Confluenza.

Oggi, dopo due anni dall'entrata in vigore del C.C.N.L. delle A.F. e del già citato Accordo di Confluenza, giungono dal territorio notizie circa la definitiva ed omogenea interpretazione della Sede Centrale, che non riconoscebbe agli Istruttori di Linea l'Indennità per Istruttori nei corsi Professionali.

Non è certamente nostra intenzione sollevare una polemica, ma il fatto che la stessa Società senta il bisogno di emanare una specifica disposizione in materia, vista la non omogenea applicazione della norma da parte della Dirigenza locale, ci obbliga a ribadire la posizione da noi già espressa fin dalla stipula del CCNL delle AF e dell'Accordo di Confluenza del Gruppo FS.

La ratio di questo nuovo istituto contrattuale era quella di riconoscere il maggior impegno richiesto, in aggiunta, quindi, alle normali attività pretese dalla stessa Società, a quei dipendenti che svolgono saltuariamente l'attività di insegnamento in aula, impegno richiesto per la preparazione degli stessi alla didattica.

Se in tale contesto non rientrano gli Istruttori di Linea, troviamo difficile capire per chi è stata istituita questa Indennità.

Certamente non sfugge alle SSLL che l'attività prevalentemente svolta dagli I.d.L. è "il seguito delle competenze", che si può riassumere in:

1. Verifiche dirette:
 - a. scorte al personale assegnato;
 - b. controllo del raggiungimento degli obiettivi previsti;
 - c. monitoraggio per il mantenimento delle competenze di condotta;
2. Verifiche indirette:
 - a. Lettura e controllo delle zone tachigrafiche;
 - b. Valutazioni degli inconvenienti di esercizio (accudienze, richieste locomotive di soccorso, ecc.);

3. reperibilità per il servizio di carro attrezzi;
4. programma e prepara, con il Responsabile della Qualità, il materiale per i corsi di aggiornamento e scuole professionali e di abilitazioni supplementari;
5. Ogni volta che ci sono turbative all'esercizio ferroviario dovuto alla trazione si richiede l'intervento degli IdL, che effettuano oltre ad interventi tecnici anche gestione del personale e dei mezzi direttamente sul posto.

A completezza di informazione alleghiamo alla presente alcune slide informative che circolano tra i Capi Deposito Istruttori (vedi all. 1), che dimostrano, chiaramente, come l'istruzione in aula non sia l'attività prevalente degli I.d.L.

Inoltre, cogliamo l'occasione per evidenziare che gli I.d.L. restano a disposizione della Società tutto il tempo in cui hanno il telefono cellulare di servizio acceso, visto che il personale loro assegnato lavora su turni non cadenzati e che sovente chiede conforto in situazioni di lievi inconvenienti/imprevisti.

Non vorremmo che ci venga eccepito che la risposta alla presente è già inserita e definita al precedente punto 4. Un conto è programmare e preparare il materiale didattico, un'altro è preparare una lezione o un corso che viene fatto in maniera non sistematica.

Oltre a questo, è da sottolineare che il tempo per la preparazione a detti corsi, difficilmente può essere ricavato nel normale orario di lavoro.

In ultima analisi troviamo veramente singolare che venga istituita una competenza e che non sia possibile assegnarla, visto che gli unici a poter tenere corsi professionali, siano essi di formazione, aggiornamento o di abilitazione, sono gli Istruttori certificati dalla competente struttura presso il Gestore dell'Infrastruttura.

Pertanto a meno che l'art. 39.5 dell'accordo di confluenza non disciplini una competenza "virtuale" Vi invitiamo a rivedere la Vostra unilaterale interpretazione.

Chiaramente il perdurare dell'anomalia ci vedrà costretti a intraprendere azioni che tutelino il diritto dei lavoratori interessati.

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
FAST Ferrovie
Pietro Serbassi

FAST FERROVIE
Via del Castro Pretorio n° 42 00185 ROMA
TEL: 06 4457613 - 4454697 - 47307666 FAX: 0647307556
TEL.FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 E - MAIL sn@fastferrovie.it

allegato 2



Dott. Giuseppe De Paoli
Gruppo FS S.p.A.
Direttore
Relazioni Industriali sede

Dott. Luciano Carbone
Trenitalia S.p.A.
Direttore
Risorse Umane e Organizzazione Sede

Dott. Sergio Maria Macciò
Agens
Direttore Area Relazioni Industriali sede

Oggetto: **Interpretazioni Contrattuali**

Nonostante gli sforzi che congiuntamente cerchiamo di fare per interpretare univocamente le normative contrattuali, all'interno delle Società del Gruppo FS e con particolare riferimento nella gestione del personale di Condotta e di scorta continuano con regolare sistematicità a nascere contenziosi interpretativi.

Pertanto, dopo la necessaria premessa, siamo costretti a elencare con la presente alcune erronee interpretazioni che creano difficoltà nella gestione del personale dell'esercizio ferroviario.

1. Da una serie di quesiti posti al sig. Mauro Natali, ci risulta che alla seguente domanda:
"Un servizio di turno con flessibilità codice 70 inizio ore 15,30 termine ore 00,30 per ritardo treno (40 min) il PdM da che ora si accredita lo straordinario giornaliero cod. 85"
Ha risposto nel seguente modo:
"La flessibilità indicata consente di estendere le prestazioni diurne fino all'ora 1,00. Qualora tale limite orario venga superato, la durata massima della prestazione (ai soli fini economici) deve essere ricondotta a sette ore. Pertanto il compenso straordinario decorre dalle ore 22,00. Per quanto attiene l'abbandono del servizio, il limite è rappresentato dall'ora 1,00 in attività di condotta"

E lapalissiano che pur non essendo stato richiesto è stato volutamente risposto che l'abbandono del servizio è possibile alle ore 1,00 in attività di condotta. A nostro avviso è una erronea interpretazione contrattuale in quanto l'articolo 22 - Orario di Lavoro- punto 2.13.3 cita: "per servizi che terminano tra le ore 24,00 e le ore 1,00, concordati tra le parti in applicazione dei precedenti punti 2.6.1, 2.6.3 e 2.6.4, il limite di cui ai precedenti punti 2.13.1 e 2.13.2 è fissato non oltre le ore 1,00." Quindi precisare "in attività di condotta" quando il CCNL A.F. disciplina chiaramente il termine del servizio, ci fa pensare che sono figli di simili interpretazioni arbitrarie anche avvisi al PdM come quello allegato alla presente (all. 1) che nel terzo esempio comunica al PdM che ha diritto al completamento

corsa se è in condotta dopo la 12 ora di lavoro. Chiara violazione dell'articolo 22 - Orario di Lavoro- punto 2.13.4.

2. interpretazione art. 34 com. 8.4 del contratto aziendale di Gruppo FS e accordo di confluenza al CCNL Attività Ferroviarie. Premesso che tale articolo individua per il Personale di Macchina una indennità di utilizzazione professionale istinta in parte fissa e in parte variabile; al comma 8.3 esclude la possibilità di cumulo fra alcune indennità della sola indennità professionale parte variabile. Al comma 8.4 del medesimo articolo viene individuata una ulteriore specifica indennità per alcune tipologie di lavoro. Ci giunge notizia che in presenza di servizio di riserva, traghettamento se il personale viene comandato ad effettuare servizio di condotta, a secondo della prevalenza in ore dell'uno o dell'altro servizio vengono corrisposte le competenze di una sola fattispecie. Se tale notizia fosse confermata fin d'ora evidenziamo che a nostro avviso alcune tipologie di lavoro previste al comma 8.4 sono connesse e conseguenti alla tipologia di condotta anche se diverse, infatti non è prevista l'esclusiva utilizzazione in una tipologia di lavoro tanto che nella formazione dei turni tali tipologie sono concomitanti e conseguenti in ordine di tempo. Inoltre non è previsto nel CCNL delle A.F. la possibilità di non cumulare dette indennità. In questa fattispecie potremmo pensare che si fa riferimento a vecchie disposizioni che si riferivano ad altri CCNL, ma in quelle norme si prevedevano condizioni diverse e non indennità specifiche, tanto che, il traghettamento prevedeva un'aliquota fissa più la media delle competenze d'impianto, la riserva prevedeva solo la media competenza d'impianto e comunque in entrambi i casi veniva applicata l'aliquota più favorevole e per questo non è applicabile al CCNL delle A.F.. A conclusione ricordiamo che nel contratto vigente è possibile amministrativamente far coesistere nella stessa giornata solare diverse posizioni di utilizzazione tipo: presente in servizio con la posizione di ferie, la posizione di ferie con quella di riposo, ecc... quindi resta incomprensibile perché in ambito contabile pur essendoci indennità espressamente previste, non vengono corrisposte le dovute aliquote di economiche.

La presente per chiedere che quanto prima vengano riportate nei termini contrattuali le interpretazioni su esposte e si invita a un più lineare comportamento, da parte della dirigenza locale, nell'evitare estemporanee interpretazioni che creano solo scompiglio e provocano improduttivi momenti di contrasto.

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi

FAST FERROVIE
Via del Castro Pretorio n° 42 00185 ROMA
TEL: 06 4457613 - 4454697 - 47307666 FAX: 0647307556
TEL.FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 E - MAIL sn@fastferrovie.it

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

L'AUTONOMIA... UN VALORE PER
LA TUTELA DEL LAVORO E DELLA
SICUREZZA NEI TRASPORTI

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



Tesseramento 2005

Per la tutela del lavoro!

Per la salvaguardia del salario!

Per la centralità del vettore ferroviario!

Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo

ADERISCI

E DAI FORZA

ALLA

FAST FERROVIE

FAST - CONFSAL

Congresso Nazionale

11 – 12 ottobre 2005

Palazzo Del Seminario- Roma

L'AUTONOMIA... UN VALORE
PER LA TUTELA DEL
LAVORO E DELLA
SICUREZZA NEI TRASPORTI



FAST - CONFSAL

Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

con il patrocinio di HDI Assicurazioni S.p.A.