

Riprende il confronto per il CCNL della Mobilità Continuano gli estenuanti tatticismi

IN QUESTO NUMERO

- *Riprende il confronto per il CCNL*

L'anno è iniziato all'insegna della ripresa del confronto sul CCNL della Mobilità. Il 4 gennaio, presso la sede di Asstra, si è svolto l'incontro per la prosecuzione del negoziato tra le associazioni datoriali Federtrasporto - Asstra - Anav - Ancp e le delegazioni delle segreterie nazionali Filt - Fit - Uilt - Ugl - Orsa - Faisa - Fast.

Come era prevedibile, non ha portato grandi avanzamenti sulla condivisione dei testi presentati, ma è stato possibile programmare una serie di incontri per i giorni 18, 19 e 20 gennaio scorsi.

Il sindacato riteneva necessario che la ripresa del confronto sui 4 punti previsti dal Protocollo ministeriale del 14 maggio 2009 - campo di applicazione, sistema delle relazioni industriali, mercato del lavoro, decorrenza e durata - dovesse avere come documenti di confronto quelli presentati unitariamente, che elaboravano la prima proposta fatta dalle imprese lo scorso 15 giugno 2009. Tale confronto avrebbe reso possibile per la sera del 20 gennaio 2010 una prima sintesi di valutazioni e di misura delle distanze fra le parti, ritenendo inoltre finita la fase di tatticismo che ha fin troppo stressato il confronto in atto.

Il fatto che la valutazione del sindacato fosse stata troppo generosa e costruttiva per andare verso una svolta positiva del negoziato è stato subito smenti-

to o meglio, messo in discussione dalla nota congiunta inviata da Asstra e Anav ai ministri competenti, dando una vera e propria spallata al tavolo del nuovo CCNL della Mobilità.

Ritenevamo infatti che tale atto avesse compromesso il prosieguo del confronto, invece la tre giorni negoziale è iniziata con una controproposta delle associazioni datoriali per certi versi provocatoria, che però non è riuscita a far saltare il tavolo grazie al buon senso messo in atto dalle delegazioni dei sindacati presenti. Certamente ci sono state espresse posizioni di forte critica ed è stato stigmatizzato il comportamento dilatorio messo sistematicamente in atto, ma è stato possibile proseguire il confronto.

Il nuovo testo presentato è stato la base di discussione, visto che il sindacato ha accettato che la delegazione datoriale lo illustrasse e descrivesse le novità inserite nei 4 capitoli che il nuovo CCNL della Mobilità dovrà disciplinare, nel rispetto degli impegni presi dalle parti con il protocollo del 14 maggio 2009.

Come abbiamo scritto nel nostro volantino fatto a caldo:

"ANNO NUOVO, VECCHIE DIFFICOLTÀ!".

Con questa frase ci sembra di riuscire a rendere l'immediatezza del problema di fondo che sta dividendo il fronte sindacale da quello delle parti datoriali: la dignità e l'identità

che si vuole dare al nuovo CCNL della Mobilità.

Riteniamo necessario ricordare che il protocollo del 14 maggio 2009, a

PROTOCOLLO D'INTESA CCNL MOBILITA'

Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono incontrati FEDERTRASPORTO in rappresentanza di AGENS; ANAV; ANCP; ASSTRA; FILT CGIL; FIT CISL; UIL TRASPORTI; UGL TRASPORTI; FAISA CISAL; ORSA; FAST.

Le parti firmatarie del presente protocollo,

Premesso che:

1. Il quadro di riferimento dei settori del trasporto pubblico e privato su ferrovia, su gomma e per via navigabile, i cui rispettivi CCNL sono scaduti, è connotato da rapide e profonde trasformazioni riconducibili, da una parte, alle modifiche in corso dei rispettivi quadri regolatori e, dall'altra, alla progressiva apertura del mercato a nuovi operatori nazionali ed esteri;
2. L'accelerazione di tali cambiamenti, l'accentuata segmentazione della clientela e la conseguente diversificazione della domanda comportano la necessità per tutti i settori di una maggiore certezza di regole e di adeguatezza di risorse in armonia con i principi comunitari e nazionali in materia di liberalizzazione e di obblighi di servizio pubblico, tenuto anche conto della riforma del federalismo fiscale;
3. Nell'incontro del 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro, il Governo e le parti sociali hanno condiviso "l'obiettivo di attivare - nell'ambito di una ampia strategia atta a garantire regole certe ed efficienza, sicurezza e sostenibilità del servizio - un confronto che persegue l'obiettivo di pervenire ad un nuovo CCNL unico per il settore del trasporto pubblico locale e delle attività ferroviarie";
4. Nel corso delle riunioni fra le parti, tenutesi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nei giorni 19, 21 e 26 novembre, 4, 17, e 27 dicembre, 8 e 29 gennaio, 18 febbraio, 10, 16, e 25 marzo, 01, 08, 23, 29 aprile u.s., nonché nelle riunioni del tavolo tecnico appositamente costituito, è stata riconfermata la necessità di pervenire ad una rivisitazione del quadro di riferimento contrattuale dei singoli settori, tenuto conto delle difficoltà derivanti dalle oggettive eterogeneità delle diverse discipline contrattuali.

Tutto ciò premesso le parti convengono che:

- A. La contrattazione relativa al contratto della mobilità e quella dei singoli settori, dovrà puntare ad accrescere i livelli di competitività, di flessibilità, di efficienza e produttività esistenti in tutte le imprese, nonché la qualità e l'affidabilità dei servizi erogati ed i livelli di tutela e sicurezza sul lavoro; fermo restando che non deve in ogni caso comportare un costo complessivo superiore a quello che avrebbe comportato il tradizionale rinnovo contrattuale.
- B. La contrattazione dovrà contribuire a modernizzare il quadro regolatorio dei settori per accompagnare i processi di liberalizzazione e privatizzazione.
- C. Il contratto della mobilità, al momento, può essere riferito ai seguenti istituti, convenendo sin d'ora che la definizione degli stessi non dovrà comportare oneri aggiuntivi per tutte le aziende interessate:
 1. Campo di applicazione;
 2. Decorrenza e durata;
 3. Disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali;

nostro avviso, è già frutto di una mediazione, visto che il primo protocollo condiviso dalle stesse parti sociali in merito al CCNL della Mobilità era stato stipulato il 17 novembre 2007, sebbene Asstra e Anav lo abbiano subito minato e fatto superare speculando sulle vicende politiche del cambio di maggioranza politica al governo

del Paese.

Pertanto, la limitazione a soli 4 capitoli è stata accettata dal sindacato a patto che essi garantiscano al nuovo CCNL della Mobilità la sovrannità di primo livello alle materie individuate (campo di applicazione - sistema delle relazioni industriali - mercato del lavoro - decorrenza e durata), presentando rimandi molto chiari e inequivocabilmente individuati ad appositi istituti di secondo livello negoziale (Contratto Aziendale).

Come principio riteniamo che nei contratti di categoria - identificabili negli attuali CCNL delle Attività Ferroviarie e nel CCNL degli Autoferro - non sia possibile trovare norme che raccolgono rimandi diretti dalle materie normate nel CCNL della Mobilità. Certamente a fronte di insormontabili difficoltà e a puro titolo di eccezionalità potremmo vedere soluzioni temporanee che facilitino il percorso.

Il timore che stiamo rischiando di finire impantanati nelle paludi delle rigidità che ci sembra vengano con cadenza scientifica create *ad hoc* soprattutto da una parte datoriale, è davvero forte.

Nei due incontri giorni programmati per il 25 e 26 gennaio 2010 valuteremo se ancora esistono le condizioni e i reciproci interessi alla stipula del nuovo CCNL della Mobilità.

**Analisi al documento presentato dalle associazioni datoriali
il 19 gennaio 2010**

Premessa

Riteniamo che già nella premessa vada chiarita la struttura che deve avere il nuovo contratto, con una parte comune identificata nei quattro istituti stabiliti nel proto-

collo del 14 maggio 2009:

Campo di applicazione;

Decorrenza e durata;

Disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali;

Mercato del lavoro.

Per il resto va confermato il percorso condiviso dei due CCNL della Attività Ferroviarie e degli Autoferro, con l'obiettivo di avviare il percorso di unificazione al primo livello contrattuale di tutti gli istituti.

Ogni rimando strumentale a creare confusione di priorità, ruolo e applicativo va rigettato perché superato appunto nel protocollo del 14 maggio 2009. Anche dover citare che lo stesso protocollo è stato definito prima il 30 aprile e ufficializzato davanti al Ministro il 14 maggio 2009 non ci sembra motivo di chiarezza ma di confusione, perché se veramente si cercava chiarezza forse era più giusto citare il protocollo del 17 novembre 2007.

Campo di applicazione

Ogni elocuzione che permetta la possibilità ad ogni nuovo soggetto industriale di scegliere a quale contratto o parte contrattuale fare riferimento renderebbe inutili gli sforzi che si stanno mettendo in atto per realizzare il contratto unico, il cui obiettivo principale è proprio l'eliminazione di quel dumping sociale oggi possibile. Il testo condiviso nella proposta sindacale ci sembra ancora oggi il più coerente con tali principi, anche perché comincia a essere poco sostenibile la posizione che tenta di escludere il settore degli appalti ferroviari, mentre sembra sempre più evidente la volontà di permettere alle imprese ferroviarie di navigare fra le norme dei

due contratti attuali senza l'auspicio - o meglio la necessità - delle imprese di trovare la norma univoca.

4. Mercato del lavoro:

Il confronto per la definizione di tali istituti comuni sarà immediatamente avviato e dovrà concludersi entro 45 giorni.

D. Dalla data di sottoscrizione del presente protocollo le parti stipulanti i singoli contratti, che hanno già provveduto a definire gli aspetti economici relativi all'anno 2008 secondo gli accordi per i singoli settori che si allegano al presente protocollo, provvederanno agli ulteriori adempimenti per la definizione dei contratti medesimi.

E. Definiti i precedenti punti C e D, sarà costituito un gruppo di lavoro avente l'obiettivo di verificare la praticabilità di ampliare progressivamente i contenuti comuni, senza comunque comportare oneri aggiuntivi per le aziende interessate al di là di quelli previsti dai rinnovi dei contratti di settore.

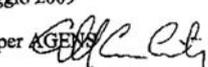
In particolare per quanto riguarda le clausole sociali, ferme restando le attuali discipline contrattuali dei singoli settori e nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel condividere l'importanza, si impegna a proporre in sede governativa la definizione della problematica nei casi di affidamento per gara dei servizi di trasporto e nei processi di liberalizzazione.

F. Per quanto riguarda le problematiche relative al comparto dei servizi accessori del settore ferroviario, Federtrasporto, in rappresentanza del Gruppo FS, dichiara che i contratti di appalto dei servizi di pulizia del materiale rotabile e degli impianti industriali prevedono due precisi obblighi nei confronti degli appaltatori:

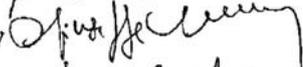
1. la garanzia, in caso di cambio appalto, del passaggio diretto di tutti i lavoratori occupati all'atto della pubblicazione del bando di gara delle attività oggetto dell'appalto dall'impresa cessante all'impresa subentrante;
2. il mantenimento della normativa e del trattamento del CCNL delle attività ferroviarie attualmente in essere e delle integrazioni che scaturiscono dal presente protocollo, nei confronti dei lavoratori impegnati per gli appalti di cui trattasi.

Il mancato rispetto di tali obbligazioni impedisce l'affidamento o la prosecuzione dell'appalto.

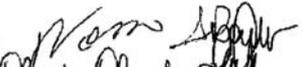
ROMA, 14 Maggio 2009

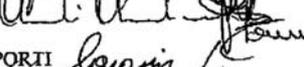
FEDERTRASPORTO per AGENS 

ASSTRA 

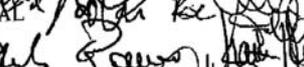
ANAV 

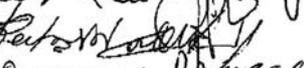
ANCP 

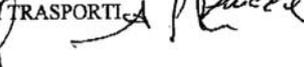
FILT CGIL 

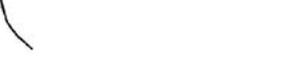
FIT CISL 

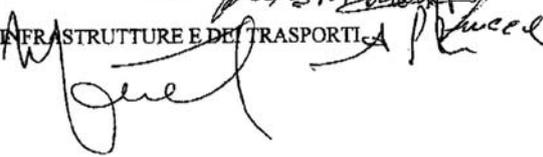
UIL TRASPORTI 

UGI TRASPORTI 

FAISA CISAL 

ORSA 

FAST 

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 

Durata e decorrenza

È evidente che su questo istituto pesa sul fronte sindacale la spaccatura creatasi in merito all'accordo sulla riforma dei contratti dello scorso anno, ma una volta raggiunta un'intesa sulla triennialità contrattuale è evidente che la partenza del nuovo contratto non può essere successiva alla

[...]
In questa società le relazioni industriali hanno raggiunto uno stato di degrado inaccettabile; come vedremo nelle informative specifiche, il minimo comun denominatore delle Direzioni è quello di voler usare il sindacato come un notaio delle iniziative aziendali

[...]

PAGINA 4

fine del vecchio. Nel tentativo di fare maggiore chiarezza il 2009 non può e non deve passare come un anno di moratoria contrattuale, quindi durata e decorrenza devono comunque iniziare sanando l'anno appena trascorso, senza sconti per nessuno.

Disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali

In coerenza con quanto più volte dichiarato, FAST FerroVie ritiene che è necessario definire i vari livelli negoziali: nazionale di primo livello e aziendale di secondo livello. Detto ciò, va tenuto conto anche della necessità di un secondo livello territoriale che potrebbe diventare utile, se non indispensabile, per permettere un riassetto delle imprese nel territorio, anche alla luce dei processi riorganizzativi in atto. Del resto su tale tema la proposta datoriale si è presentata molto rigida, limitando il negoziato di secondo livello al solo Premio-Risultato, glissando su eventuali altre voci di carattere retributivo.

In merito alle dinamiche salariali è stata evidenziata la necessità di dare una modalità coerente di dinamiche economiche di competenza del primo livello negoziale.

Sui diritti sindacali FAST FerroVie pretenderà almeno il rispetto dei dettami della legge 300/70 per il riconoscimento delle OS firmatarie i contratti collettivi nazionali di lavoro, per le RSU/RSA e RLS. Purtroppo le eccessive precisazioni danno più l'idea di voler escludere che di voler normare.

Mercato del Lavoro

Necessità di definire il rapporto di lavoro a tempo indeterminato come rapporto di lavoro prioritario

nel settore.

Nelle varie forme d'impiego è necessario chiarire i diritti d'informazione alle rappresentanze sindacali al fine di evitare situazioni discriminatorie e dare chiarezza sui meccanismi esigibili che disciplinano i diritti individuali.

Necessità di definire le attività che devono essere escluse da determinate tipologie di rapporti di lavoro che non garantiscono la necessaria continuità, mettendo in discussione il mantenimento delle competenze di sicurezza e determinando così un elemento fondamentale per l'abbattimento degli standard di sicurezza del sistema della mobilità.

Trenitalia

In questa società le relazioni industriali hanno raggiunto uno stato di degrado inaccettabile; come vedremo nelle informative specifiche, il minimo comun denominatore delle Direzioni è quello di voler usare il sindacato come un notaio delle iniziative aziendali. In questo notiziario non parliamo della direzione Passeggeri Nazionale/Internazionale, perché nel 2010 ancora non abbiamo avuto modo di fare nessun incontro, ma resta comunque quella che esprime maggiore arroganza negoziale e spregio delle relazioni industriali.



Resta aperta ancora la vertenza in merito alla modifica dell'assegnazione ai turni avendo questa direzione in maniera iniqua e unilaterale emanato nuove norme.

Direzione Passeggeri Trasporto Regionale

La direzione passeggeri trasporto regionale, il giorno 22 gennaio 2010, ha convocato i sindacati Filt – Fit – Uilt- Ugl e FAST per illustrare il progetto aziendale denominato "Impianti Equipaggi DPR".

Come in molti avranno avuto modo di constatare, il progetto ha già trovato concretizzazione in più di qualche realtà d'impianto.

Nel disegno aziendale vengono accorpate le responsabilità di capo impianto unico, di un solo responsabile della produzione e di un solo responsabile della qualità, oltre ad una sola gestione della produzione con un solo banco di gestione dell'intero equipaggio treno e non più uno per il personale di macchina e uno per il personale di bordo. Nelle buone intenzioni aziendali è stato dichiarato che i nuovi responsabili saranno *"altamente formati e qualificati"*, con una professionalità e una preparazione tale da poter avere sia le competenze sulle problematiche del bordo che del macchina. In prima applicazione il progetto si avvia solo su sette direzioni regionali.

La finalità dichiarata è quella di ottimizzare il numero di risorse, creare omogeneità nella gestione dei servizi

supporto e rendere più efficienti le varie gestioni.

Un'eccezione che FAST FerroVie, congiuntamente alle altre OO. SS., ha denunciato prima ancora che la riunione entrasse nel merito, dimostrando tangibilmente come il processo d'attuazione del progetto fosse assolutamente indipendente dall'incontro che andava ad avviarsi.

Due riscontri innegabili del degrado delle relazioni industriali esistenti con la DTR che trovano conferma, a più di un mese dal cambio orario, nella sostanziale impossibilità di giungere, nella stragrande maggioranza delle Direzioni Regionali, ad accordi sui turni del macchina e del bordo, malgrado lo sforzo compiuto dal sindacato per agevolare tali confronti con la ri-

PER CONTARE DI PIU' **FAST**
FerroVie

... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE

[...]
Nel disegno aziendale vengono accorpate le responsabilità di capo impianto unico, di un solo responsabile della produzione e di un solo responsabile della gestione della produzione con un solo banco di gestione dell'intero equipaggio treno

[...]

PAGINA 6

nuncia a trattare la ripartizione dei servizi in sede nazionale.

Venendo ora al progetto presentatoci possiamo dire, in estrema sintesi, che consta di due parti distinte e quindi indipendenti per quanto concerne tempi e modi d'applicazione; evidenzia gli impianti che costituiranno il punto di partenza ma si guarda bene dal chiarire il punto d'arrivo:

- Unificazione dell'Impianto Primario di Condotta e Bordo, che si traduce con l'unificazione delle due figure distinte di Capo Impianto nella funzione unica di Capo Impianto Equipaggi e, con un processo analogo, la creazione di due nuovi profili quali il Responsabile della Gestione Personale Equipaggi e il Responsabile Qualità e Formazione Equipaggi;
- Unificazione dei due uffici di distribuzione dei servizi del Macchina e del Bordo in un solo ufficio, presenziato, a seconda del turno, da un quadro proveniente indifferentemente da una delle due strutture, che fino ad oggi sono state ben distinte in tutto.

Un progetto ambizioso che, anche se trova spunto da necessità e obiettivi comprensibili e parzialmente condivisibili, non può essere disgiunto da tutto il contesto della Divisione e, soprattutto, non può trovare concretizzazione in maniera unilaterale, lasciando ai lavoratori e ai loro rappresentanti il compito di spettatori passivi o di semplici notai.

Ragion per cui FAST FerroVie, insieme a tutte le altre OO. SS., ha diffidato l'impresa dal proseguire sull'attuazione unilaterale di tale

progetto, invitandola a sospenderlo e, contestualmente, ad aprire un tavolo di confronto sia su questo tema - magari iniziando dall'esame dei valori degli attuali organici nei vari impianti, anche periferici e dall'individuazione delle varie fasi d'applicazione e delle loro ricadute - sia su:

- Disgregazione delle Direzioni Regionali e compartecipazione nella costituzione di nuove Società di Trasporto Regionale;
- Manutenzione DTE, in particolare internalizzazioni, esternalizzazioni e programma di assunzioni nel rispetto dell'accordo del 15 maggio 2009;
- Turni PdM e PdB e le connesse problematiche logistiche ancora irrisolte;
- Tutor & Istruttori.

Direzione Cargo

Lo stallo che a livello centrale stiamo vivendo con questa direzione, spesso cozza con l'attività che invece si sta sviluppando sul territorio. Pertanto anche qui possiamo denunciare un sistema di relazioni industriali degenerato, che tende ad evitare il confronto centrale per rompere a spallate l'assetto della direzione sul territorio. Del resto lo stop imposto dall'AD del Gruppo FS, che pretende strumentalmente l'Agente Solo sui treni merci pena la dismissione della direzione, sta creando il più grosso disorientamento sia a livello sindacale che societario. Nel frattempo chi paga tutto questo disordine? Certamente in primis i ferrovieri che continuano a lavorare in una struttura che non lascia intravedere nessuna prospettiva di futuro.

Rete Ferroviaria Italiana

Nella serata del 7 gennaio 2010 si è svolto l'incontro tra le segreterie

nazionali Filt – Fit – Uilt – Ugl – Fast e la società RFI S.p.A. che ha portato alla sottoscrizione dell'accordo per la nuova articolazione territoriale delle strutture della DTP, dei COER e di Personale e Organizzazione.

[...]
Lo stallo che a livello centrale stiamo vivendo con questa direzione, spesso cozza con l'attività che invece si sta sviluppando sul territorio.

Pertanto anche qui possiamo denunciare un sistema di relazioni industriali degenerato

[...]

L'accordo firmato, in coerenza con quanto stabilito nell'accordo del 15 maggio 2009, stabilisce per ciascuna struttura l'organizzazione "tipo" in base alla quale la contrattazione territoriale, che avrà inizio su tutto il territorio dal corrente mese di gennaio e la cui titolarità farà capo ai responsabili delle strutture interessate (DTP/Coer) con il supporto della struttura di Personale e Organizzazione, potrà rendere il nuovo modello organizzativo il più calzante possibile alle esigenze locali.

In merito alla formazione "Tecnico-Professionale" (abilitativa e specialistica d'esercizio), l'accordo precisa che la stessa continuerà ad essere assicurata dalle strutture interessate (DTP-Coer); per quanto concerne la mobilità o lo sviluppo professionale gli avvisi al personale saranno rivolti contestualmente a tutti i lavoratori appartenenti sia alla DTP che ai Coer.

L'accordo contiene poi una parte specifica per la **Manutenzione Infrastruttura** nella quale:

- vengono confermati i contenuti e le previsioni dell'accordo nazionale del 21 maggio 2004;
- vengono definite le condizioni per il consolidamento delle attività di manutenzione attualmente svolte e per l'acquisizione, attraverso una graduale riduzione delle attività affidate all'esterno, di nuove quote di lavorazioni;
- vengono confermate e implementate le dotazioni dei cantieri meccanizzati armamento;
- viene formalizzata la struttura dei cantieri meccanizzati TE;

HDI riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.

Conto Bancom: per accrescere i risparmi.

Valore Auto: un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri

la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.



Per informazioni visita il sito www.inlinea-hdi.it
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

HDI Assicurazioni, nata nel 2001, è parte di una grande realtà assicurativa tedesca operante in 150 paesi nel mondo: il Gruppo **Talanx di Hannover**.

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

- viene evidenziata la necessità di presidiare - con ulteriori risorse - i grandi impianti della rete (Zone IS) nelle fasce di più intensa circolazione;

noltre programmati e calendarizzati tre incontri di cui uno per risolvere le problematiche specifiche dei Coer (21 gennaio 2010), gli altri due per l'organizzazione delle Zone SCC e per le problematiche relative al settore manovra (22 e 28 gennaio 2010).

La verifica complessiva dell'accordo avverrà entro il mese di febbraio 2010.

Si è convenuto infine che al termine dei confronti territoriali verranno evidenziate, sia in termini qualitativi che in termini quantitativi, nuove necessità di personale da assumere.

Nell'accordo, sono stati i-

Comitato di Redazione:

Direttore **Pietro Serbassi.**

Responsabile **Antonio Scalise.**

Redazione **Vincenzo Multari, Samuel Porcella.**

Hanno collaborato a questo numero: **Carlo Nevi, Vincenzo Notarnicola .**

Responsabile Grafico **Luca Vitali.**

**VERBALE DELL'INCONTRO TRA
IL MINISTRO DEL LAVORO E LE PARTI SOCIALI
DEI SETTORI DEL
TRASPORTO SU FERRO E DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Il giorno 21 novembre 2007 si è tenuto un incontro presso il Ministero del Lavoro, presenti la Presidenza del Consiglio dei Ministri, i Ministeri del Lavoro e dei Trasporti, la Confindustria, la Confservizi, le Confederazioni sindacali dei lavoratori e le rispettive rappresentanze nazionali di categoria dei settori interessati.

Pertanto il Governo e le parti sociali condividono l'obiettivo di attivare - nell'ambito di una più ampia strategia atta a garantire regole certe ed efficienza, sicurezza e sostenibilità del servizio- un confronto che persegua l'obiettivo di pervenire ad un nuovo CCNL unico per i settori del Trasporto pubblico locale e delle Attività ferroviarie.

Le parti sociali, nel prendere atto delle indicazioni del Governo e nel dichiararsi disponibili al perseguimento dei suddetti obiettivi convengono circa la necessità di attivare in tempi rapidi il confronto ed a tal fine indicano il giorno 5 dicembre 2007 per l'avvio del confronto di merito.

CONFINDUSTRIA
Confederazioni
ASSIRIA - CONF SERVIZI
AGENS
ATAV

FAST FerroVie
FAISA - CISAL

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

FAST-FERROVIE

Via prenestina 170 00177 ROMA

Tel.: 06 89535974

Tel 06 89535975

Fax: 06 89535976

E-mail: sn@fastferrovie.it