

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO PER I LAVORATORI ADDETTI AL SETTORE DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE

Accordo di rinnovo del biennio economico scaduto il 31 dicembre 2004
del CCNL 16 aprile 2003 delle Attività Ferroviarie

Addì 23 giugno 2005, in Roma

fra

l'AGENS, Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Luigi M. Manti
spes. r/f

FILT-CGIL

Nono

FIT-CISL

U. Peders

UILTRASPORTI

Agostini

FAST Ferrovie

Berke

UGL A.F.

[Signature]

OR.S.A Ferrovie

Carlo Roca

si è convenuto il seguente accordo di rinnovo del biennio economico 1° gennaio 2005-31 dicembre 2006 del CCNL 16 aprile 2003 delle Attività Ferroviarie, secondo i principi del Protocollo 23 luglio 1993.

Le parti stipulanti convengono che il contratto nazionale di settore resta uno strumento fondamentale del sistema delle relazioni industriali, in quanto consente di coniugare le diverse esigenze dei lavoratori e delle imprese.

1. INCREMENTI SALARIALI

Le parti convengono che i Minimi contrattuali vigenti al 31 Dicembre 2004, di cui al punto 4 dell'art. 63 (Retribuzione) del CCNL 16 aprile 2003, saranno incrementati degli importi mensili lordi di cui alla seguente Tabella, con le decorrenze nella stessa indicate:

Livello/Parametro	Incrementi dal 1/9/2005	Incrementi dal 1/1/2006	Incrementi dal 1/9/2006	Incremento totale
A	51,82	38,86	38,86	129,54
B	44,55	33,41	33,41	111,37
C	42,73	32,05	32,05	106,83
D1	41,82	31,36	31,36	104,54
D2	40,00	30,00	30,00	100,00
E	38,48	28,86	28,86	96,20
F1	37,88	28,41	28,41	94,70
F2	36,06	27,05	27,05	90,16
G1	35,45	26,59	26,59	88,63
G2	33,64	25,23	25,23	84,10
H	30,30	22,73	22,73	75,76

Pertanto i nuovi Minimi contrattuali assumeranno i valori mensili lordi di seguito indicati:

Livello/Parametro	nuovi Minimi dal 1/9/2005	nuovi Minimi dal 1/1/2006	nuovi Minimi dal 1/9/2006
A	1.801,82	1.840,68	1.879,54
B	1.548,94	1.582,35	1.615,76
C	1.485,72	1.517,77	1.549,82
D1	1.454,10	1.485,46	1.516,82
D2	1.390,88	1.420,88	1.450,88
E	1.338,19	1.367,05	1.395,91
F1	1.317,12	1.345,53	1.373,94
F2	1.253,90	1.280,95	1.308,00
G1	1.232,82	1.259,41	1.286,00
G2	1.169,61	1.194,84	1.220,07
H	1.053,69	1.076,42	1.099,15

W


2. UNA TANTUM

Ai lavoratori in forza nelle aziende alla data di sottoscrizione del presente accordo, a copertura del periodo 1° gennaio 2005 - 31 agosto 2005, viene riconosciuto un importo pro-capite *una tantum* nelle misure di seguito indicate:

Livello/Parametro	Importo "una tantum"
A	414,54
B	356,36
C	341,82
D1	334,54
D2	320,00
E	307,88
F1	303,03
F2	288,49
G1	283,64
G2	269,09
H	242,42

Gli importi dell'*una tantum* di cui sopra non avranno riflessi su nessun istituto contrattuale o di legge.

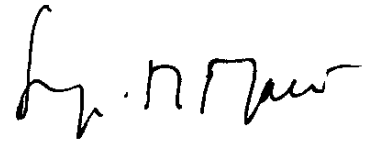
Detti importi saranno corrisposti con la retribuzione del mese di agosto 2005 in proporzione ai mesi di servizio prestati nel periodo di riferimento, arrotondando a mese intero la frazione di mese superiore a 15 giorni, nonché in proporzione alla durata dell'orario di lavoro per i rapporti di lavoro a tempo parziale.

Non
FIT/cisc vs 







Addì 23 giugno 2005, in Roma,

FS S.p.A. e Trenitalia S.p.A.

e

le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAST Ferrovie, UGL Attività Ferroviarie e ORSA Ferrovie,

nel quadro delle azioni necessarie per il sostegno al piano di sviluppo, convengono sulla definizione di quanto di seguito riportato in relazione alle priorità emerse nel corso del negoziato.

Manutenzione Rotabili

Il processo manutentivo assume un ruolo centrale nel concorrere al miglioramento della qualità e puntualità del servizio erogato da Trenitalia nei confronti della clientela e rappresenta un elemento di criticità rispetto ad uno scenario di aumento del 12% del traffico di Trenitalia previsto al 2008.

L'attuale situazione dell'intero ciclo della manutenzione (corrente e ciclica) evidenzia consistenti aree di miglioramento, in particolare, in termini di crescita della disponibilità dei treni e di contenimento del valore delle scorte e dei costi complessivi per unità di prodotto.

Nel contesto citato, le principali leve che l'Azienda intende attuare e che saranno oggetto di specifico confronto con le Organizzazioni Sindacali, riguardano:

- il ridisegno del sistema produttivo attraverso la riallocazione delle attività – ad esempio nei periodi di minore utilizzo della flotta – e l'analisi della rete degli stabilimenti in una prospettiva di integrazione dell'attività complessiva, sia ciclica che corrente, in ambito Trenitalia, finalizzata a consolidare e incrementare gli attuali livelli di produzione e produttività;
- la revisione delle logiche di gestione e pianificazione che garantiscano, all'interno, il miglioramento del rapporto tra manutenzione preventiva e correttiva, l'ampliamento dei sistemi di diagnostica, l'aumento dell'affidabilità dei componenti critici, il ridisegno dei flussi produttivi negli impianti anche mediante la revisione delle procedure di manutenzione e il miglioramento delle procedure di assegnazione dei lavori.

Nell'ambito di tale confronto le parti concorderanno le soluzioni alle questioni riguardanti le problematiche del lavoro.

Il ricorso agli strumenti sopra descritti consentirà di pervenire nell'arco di piano ad una riduzione del 30% della indisponibilità del materiale rotabile; ad una corrispondente contrazione delle riserve/accudienze; ad un contenimento dei costi operativi e del 20% delle scorte.

Le parti si danno reciprocamente atto della complessità del processo avviato e convengono sulla opportunità che venga accompagnato da un efficace sistema di relazioni tra le parti, in grado di verificare l'avanzamento e lo sviluppo dei cambiamenti dei processi industriali nelle diverse sedi in cui si realizza.

Con riferimento alla situazione in atto, l'Azienda non procederà ad ulteriori esternalizzazioni.

Le parti convengono, sia con il fine del rientro delle esternalizzazioni effettuate negli ultimi mesi, sia con quello di garantire da subito l'adozione di azioni in grado di rispondere nella fase transitoria agli impegni produttivi della manutenzione dei rotabili, di avviare una serie di confronti da concludersi entro la prima decade di luglio 2005, a livello di unità operativa, nei quali si

[Handwritten signatures and initials]

individuano le esigenze di ampliamento e potenziamento dell'efficacia operativa dei siti, da realizzare attraverso la contrattazione di modifiche dell'articolazione dei regimi di orario.

In relazione all'applicazione delle nuove articolazioni di orario, l'azienda ricondurrà al proprio interno le attività esternalizzate dal 1° gennaio 2005. In tali sedi saranno verificate le situazioni occupazionali e gli eventuali adeguamenti.

Tale confronto riguarderà:

- per la manutenzione ciclica gli impianti di Foligno, Bologna, Rimini, Napoli S. Maria La Bruna e Verona;
- per la manutenzione corrente gli impianti di Roma Sm.to, Torino, Bologna C.le, Milano Farini, Genova Brignole e Napoli Campi Flegrei della B.U. Passeggeri locale e gli impianti di Roma Omav e Milano Martesana della B.U. Passeggeri nazionale e internazionale.

Le parti stipulanti verificheranno a livello nazionale, entro i 15 gg. successivi, gli esiti dei confronti territoriali.

Le parti, nel confermare la strategicità dell'attività manutentiva all'interno dei processi industriali di Trenitalia, entro il mese di ottobre 2005 avvieranno uno specifico confronto sulla perimetrazione delle attività svolte a salvaguardia delle capacità produttive e sul riassetto del reticolo manutentivo. In questo ambito concorderanno tempi e modalità di rientro delle attività esternalizzate nel 2005 e verificheranno le condizioni necessarie per il rientro di ulteriori attività.

Logistica

Il business cargo, rappresentando un'area di ampio miglioramento e di sviluppo delle opportunità di rilancio di Trenitalia e del Gruppo FS, va considerato in una prospettiva di riposizionamento strategico in grado di assegnare a Trenitalia una più ampia capacità di intervento quale operatore logistico continentale, con prevalente attività nei settori merceologici ad alta intensità ferroviaria, senza con ciò disperdere la propria vocazione trasportistica su ferro. Il ridisegno del proprio contesto operativo si sostiene con lo sviluppo di capacità competitive sia sul versante interno sia su quello internazionale.

- **Nazionale** – La riconfigurazione del servizio coerente con l'evoluzione della domanda e della redditività si innesta sulla conseguente necessità di operare una razionalizzazione e specializzazione dei reticoli logistici (ferro/gomma/mare).
- **Internazionale** – Condizione prioritaria per operare efficacemente a livello europeo è quella di sviluppare adeguatamente un network ferroviario alternativo con la creazione di alleanze con spedizionieri/caricatori europei e con partner industriali su rotte ritenute dall'Azienda allo stato non competitive, sulla base di presidi di vendita indipendenti nei principali paesi.

In sintesi, gli obiettivi centrali del piano 2005/2008 riguardano:

- uno sviluppo dei ricavi nell'arco di piano, pari mediamente a circa il 10%;
- un miglioramento degli indicatori fondamentali di efficienza e redditività, con un MOL positivo a partire dal 2006;
- un accentuato impulso agli investimenti in impianti di carico/scarico (infrastrutture, attrezzaggio, raccordi), nell'introduzione di tecnologie innovative, nel rinnovamento del parco locomotive e carri, a partire dalla progressiva dismissione delle locomotive E636, E645 ed E646, fatta salva una limitata riqualificazione delle locomotive E645, E646;
- la riduzione dell'età media del parco locomotive di trazione da 31 a 22 anni.

Al fine di supportare le linee strategiche sopra individuate, le parti convengono di avviare entro la prima decade del mese di luglio 2005 un confronto a livello nazionale finalizzato ad individuare appropriate soluzioni, idonee ad incrementare sia la capacità di trasporto che di efficienza complessiva di Trenitalia, attraverso la definizione condivisa di sperimentazioni in grado di: elevare i livelli di efficienza, realizzare condizioni di utilizzo e di impiego del personale correlate e commisurate a specifiche tipologie di servizio/prodotto e/o a specifici ambiti territoriali/direttrici, nonché di prevedere nuovi modelli di organizzazione del lavoro che considerino la polifunzionalità del personale operativo.

A partire dal prossimo mese di settembre, le parti stipulanti avvieranno un confronto sul piano complessivo che la Trenitalia presenterà, con riferimento sia al versante dell'organizzazione commerciale sia a quello dell'assetto produttivo.

In tale ambito le parti esamineranno gli aspetti/azioni gestionali inerenti i casi nei quali, in esercizio, il RFR programmato deborda dalla fascia oraria 0.00-5.00, per ricercare le soluzioni. Tali soluzioni saranno utilmente considerate anche per la Direzione Generale Operativa Passeggeri.

SCMT/VACMA

In relazione alle problematiche connesse all'introduzione di nuovi sistemi di sicurezza, il Gruppo FS conferma il programma di attrezzaggio di tutte le linee attualmente in esercizio o con il sistema SCMT o, in alcune aree geografiche e/o linee, con il sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta).

Il completamento di tale piano di attrezzaggio è previsto entro la fine del 2007.

Nell'ambito del confronto le parti hanno convenuto sull'obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell'operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina. In tal senso le parti realizzeranno, attraverso la costituzione di una commissione mista, un monitoraggio costante sull'evoluzione tecnologica anche in ambiti diversi dal settore ferroviario.

Le parti concordano che l'adozione operativa delle disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura che possono produrre effetti sulla organizzazione del lavoro costituirà oggetto di preventivo specifico confronto.

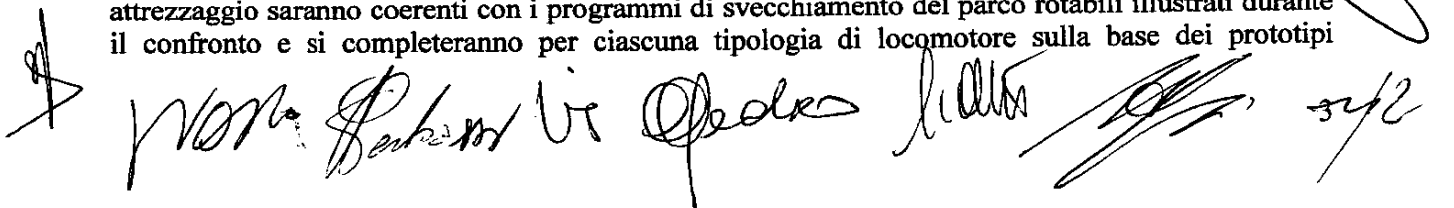
Per quanto riguarda il verbale d'incontro del 19.4.2005 le parti proseguiranno il confronto sulle tematiche ivi richiamate.

Verranno tra l'altro esaminati gli interventi di attrezzaggio che dovranno:

- intervenire sui sistemi di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione. Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre;
- adottare le soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi;
- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tale confronto si concluderà entro il 31 luglio 2005.

Qualora, a seguito di tali verifiche si dovesse pervenire ad una diversa determinazione normativa in ordine alla separazione tra VACMA e SCMT, le parti si danno atto fin d'ora che gli interventi di attrezzaggio saranno coerenti con i programmi di svecchiamento del parco rotabili illustrati durante il confronto e si completeranno per ciascuna tipologia di locomotore sulla base dei prototipi



individuati dalle parti, secondo i tempi e le modalità indicati nell'allegata tabella. Nell'ambito della tempistica di cui alla tabella stessa verrà data priorità ai mezzi conformi alla normativa UIC 651. Per il restante parco saranno ricercate soluzioni appropriate e condivise.

In relazione all'avanzamento dei piani di attrezzaggio, e comunque non prima di gennaio 2006 le parti concorderanno l'avvio di sperimentazioni.

Verranno altresì concordate le tratte sulle quali effettuare le sperimentazioni nonché modalità e tempi delle verifiche.

Sull'attrezzaggio di ciascuna tipologia di locomotore verificato tra le parti, l'Azienda adotterà le procedure previste dal D.Lgs. n. 626/1994.

In relazione al grado di avanzamento dei piani di attrezzaggio sopra individuati, le parti condividono che costituirà comunque oggetto di negoziazione la transizione verso nuove organizzazioni dell'equipaggio sulle linee attrezzate in esercizio con sistema SCMT o SSC. In relazione a ciò verranno esaminate le problematiche relative a:

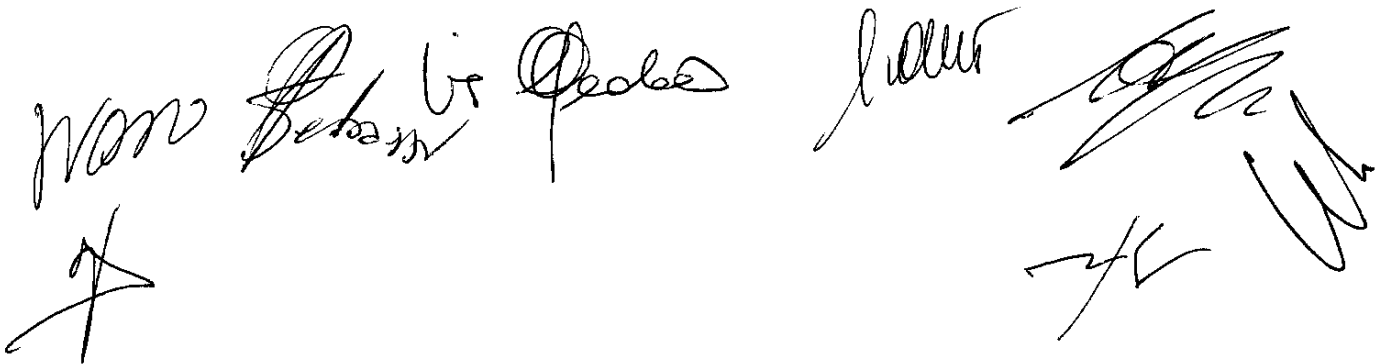
- soccorso all'equipaggio in caso di malore;
- orario di lavoro;
- formazione e aggiornamento professionale;
- logistica di sostegno agli equipaggi (alberghi, dormitori, ecc.).

Passeggeri

Nel quadro delle azioni necessarie per il sostegno del piano di sviluppo 2005-2008 e dei relativi obiettivi di incremento del traffico, qualità del servizio e aumento del fatturato, ed a seguito degli incontri già realizzati, le parti hanno convenuto sulla necessità di proseguire il confronto, in relazione alla nuova struttura organizzativa, in ordine alle tematiche relative a:

- processi di condotta e scorta;
- processi di vendita e assistenza (a terra e a bordo);
- attività di formazione treno;
- attività tecnico-amministrative;
- formazione.

Inoltre, le parti hanno convenuto di incontrarsi entro il prossimo 30 giugno per individuare le soluzioni idonee a rispondere alle esigenze di produzione tipiche del periodo estivo.



The block contains several handwritten signatures in black ink. On the left, there is a large signature that appears to be 'Mario De Biasi'. To its right, there are several other signatures, including one that looks like 'L. De Luca' and another that is more stylized. There are also some smaller, less legible signatures scattered around.

Addì 23 giugno 2005, in Roma,

FS S.p.A. e RFI S.p.A.

e

le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAST Ferrovie, UGL Attività Ferroviarie e ORSA Ferrovie,

nel quadro delle azioni necessarie per il sostegno al piano di sviluppo ed a seguito degli incontri tenutisi nei giorni 14, 15 e 16 giugno u.s. nei quali hanno iniziato il confronto sulle seguenti tematiche:

Direzione Movimento

- evoluzione organizzativa dei RTM
- evoluzione organizzativa dei RGC
- evoluzione organizzativa delle attività amministrative

Direzione Manutenzione

- articolazione organizzativa delle DCI e del "Tecnico",

si danno atto che nei prossimi incontri il confronto proseguirà a partire dalle tematiche relative a:

Direzione Tecnica

- assetto organizzativo

Direzione Manutenzione

- completamento verifica dell'accordo del 21.5.2004
- evoluzione organizzativa delle attività amministrative
- attività dei Cantieri di lavoro

Direzione Movimento

- applicazione dell'istituto della reperibilità.

In relazione a quanto sopra, le parti convengono di proseguire il confronto secondo il seguente calendario:

martedì 5 luglio p.v.: Direzione Manutenzione – approfondimento organizzazione DCI e "Tecnico"

mercoledì 6 luglio p.v.: Direzione Movimento – prosieguo del confronto sulle tematiche aperte.

A collection of handwritten signatures in black ink, arranged in two rows. The top row contains several signatures, including one that appears to be 'Mazzini'. The bottom row contains more signatures, including one that looks like 'R.' and another that looks like 'U.'. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized hand.

Addi 23 giugno 2005, in Roma,

il Gruppo FS, costituito dalle Società FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr e Ferrovie Real Estate

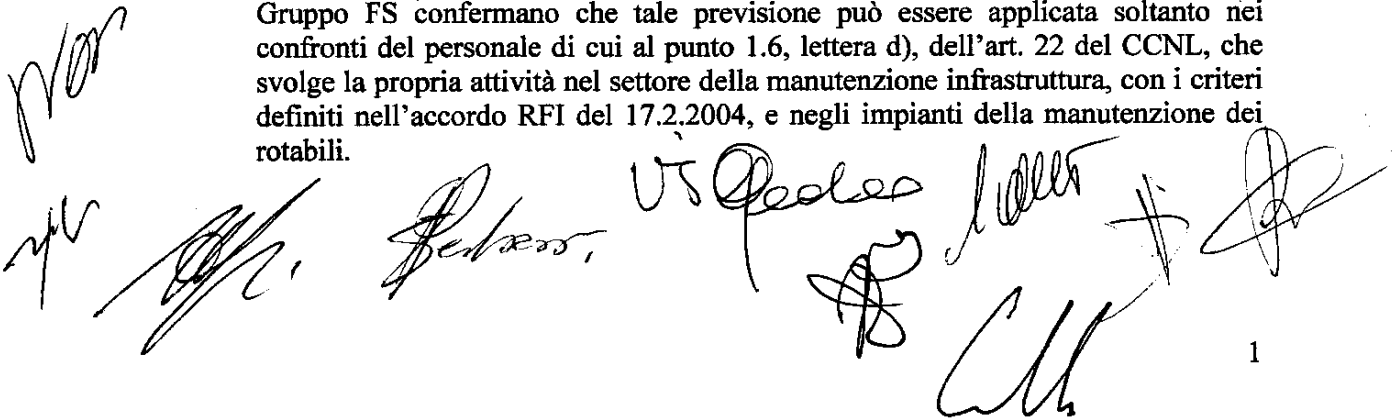
e

le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAST Ferrovie, UGL Attività Ferroviarie e ORSA Ferrovie,

convengono sulla definizione delle seguenti questioni relative all'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie e del Contratto di Gruppo FS del 16.4.2003:

- 1) ferma restando la durata del periodo di permesso per matrimonio definita al punto 2, lettera b), dell'art. 36 del CCNL, i giorni di riposo settimanale di cui al punto 1.1 dell'art. 24 del CCNL e le festività di cui al punto 2.1 dello stesso art. 24 cadenti in tale periodo non vengono assorbiti;
- 2) al personale del settore sanitario che svolge in via continuativa e prevalente l'attività di addetto ad apparecchiature radiologiche, l'indennità giornaliera di cui al punto 1.6 dell'art. 77 del CCNL viene altresì corrisposta anche nelle giornate di assenza per malattia;
- 3) nei turni avvicendati nelle 24 ore (turni in 3^a) o nei turni avvicendati su due periodi giornalieri (turni in 2^a) i riposi a recupero delle prestazioni giornaliere eccedenti la prestazione media giornaliera rispetto alla prestazione programmata da turno, previsti nel turno teorico, non subiscono variazioni per effetto delle seguenti assenze:
 - ferie di cui all'art. 25 del CCNL,
 - ex festività soppresse di cui al punto 4 dell'art. 24 del CCNL,
 - permessi di cui all'art. 15 del Contratto di Gruppo FS,
 - permessi ex L. 104/92 di cui ai punti 3, 4 e 8 dell'art. 30 del CCNL
 - permessi retribuiti di cui al punto 3 dell'art. 17 del Contratto di Gruppo FS,
 - infortuni sul lavoro e assenze per malattia, fermo restando che i riposi a recupero che cadano in uno di tali periodi di assenza sono assorbiti dalle assenze stesse;
 - riposi a recupero delle festività, di cui al punto 2 dell'art. 24 del CCNL;
 - permessi di cui al punto 2, lettera a), dell'art. 36 del CCNL;
 - permessi per donatori di sangue e di midollo osseo di cui all'art. 37 del CCNL.

Le parti, con riferimento a quanto previsto all'art. 39, punto 2, del Contratto di Gruppo FS confermano che tale previsione può essere applicata soltanto nei confronti del personale di cui al punto 1.6, lettera d), dell'art. 22 del CCNL, che svolge la propria attività nel settore della manutenzione infrastruttura, con i criteri definiti nell'accordo RFI del 17.2.2004, e negli impianti della manutenzione dei rotabili.



Handwritten signatures of the parties involved in the agreement, including representatives of the Group FS and the unions.

Le parti confermano, inoltre, la piena applicazione dell'istituto di cui al punto 5 dell'art. 39 del Contratto di Gruppo FS nei termini stabiliti nello stesso.

A decorrere dalla data del presente accordo, al personale della manutenzione dei rotabili, qualora per esigenze produttive sia necessario il passaggio da attività svolta su prestazione unica giornaliera di cui all'art. 22, punto 1.6, lettera d), del CCNL ad attività svolta su turni avvicendati di cui alle lettere a) e c) dello stesso punto 1.6 dell'art. 22, verrà riconosciuta una indennità giornaliera dell'importo di:

- € 6,00 per ogni giornata di lavoro effettivamente prestata, nei casi dei turni di cui alla lettera a) del punto 1.6 dell'art. 22 del CCNL che sviluppino teoricamente, su base annua, almeno n. 78 notti;
- € 3,00 per ogni giornata di lavoro effettivamente prestata, nei casi dei turni di cui alla lettera c) del punto 1.6 dell'art. 22 del CCNL.

Tale indennità non ha alcun riflesso sugli altri istituti di legge e di contratto e non verrà più erogata qualora vengano meno le condizioni di lavoro che l'avevano originata.

A decorrere dal prossimo mese di luglio 2005, ferma restando a carico delle Aziende la corresponsione dei trattamenti economici previsti nei periodi di malattia, cessa la "ritenuta assegno malattia" a carico dei lavoratori operata con il c.v. 0405.

Wano
pl
Sebastian
Gi. Peders
Alh
J. Allis
A

Addì 23 giugno 2005, in Roma

tra

il Gruppo FS costituito dalle Società FS S.p.a., RFI S.p.a., Trenitalia S.p.a., Ferservizi S.p.a., Italferr S.p.a. e FRE S.p.a.

e

le organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAST Ferrovie, UGL attività ferroviarie e ORSA Ferrovie

considerato che

- le parti confermano l'efficacia del Fondo per il perseguimento di politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale del Gruppo FS, costituito ai sensi dell'art. 59, comma 6, della legge n.449/97, quale strumento di gestione degli impatti sul versante occupazionale determinati dalle esigenze di riorganizzazione e di sviluppo delle Società del Gruppo FS;
- in base ai dati risultanti dal bilancio 2004 del suddetto Fondo, approvato dal Comitato amministratore del medesimo, risultano accantonate risorse sufficienti a fronteggiare eventuali esigenze di intervento ordinario previsto dalla regolamentazione del Fondo;

si conviene quanto segue:

- di sospendere, a partire dal 1° luglio 2005, la contribuzione a carico delle aziende e dei lavoratori prevista all'art. 6 dell'accordo 21 maggio 1998 di costituzione del Fondo per le prestazioni previste;
- di riattivare la contribuzione corrente qualora le disponibilità del Fondo dovessero risultare inferiori al 70% rispetto a quelle complessivamente evidenziate nel bilancio consuntivo di gestione al 31.12.2004, da verificarsi a cura del Comitato amministratore del medesimo in sede di approvazione dei bilanci del Fondo, ovvero all'atto dell'erogazione delle prestazioni ordinarie previste dall'art. 7 dell'accordo 21 maggio 1998.

A collection of handwritten signatures in black ink, arranged in two rows. The top row contains five signatures, and the bottom row contains five signatures. The signatures are stylized and vary in length and complexity, representing the representatives of the companies and unions mentioned in the text.

TRENITALIA

Segreterie Nazionali

FILT/CGIL
FIT/CISL
UILTRASPORTI
FAST Ferrovie
UGL Attività Ferroviarie
ORSA Ferrovie

LORO SEDI

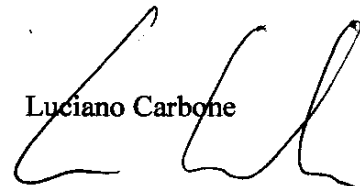
Roma, 23 giugno 2005

In relazione ai chiarimenti richiesti nel corso degli incontri dei giorni scorsi Vi confermiamo che per il computo del periodo di assenza ai fini dell'erogazione del compenso per assenza dalla residenza si considera l'orario di partenza programmato del treno effettuato.

Considerato inoltre che l'assenza dalla residenza costituisce trattamento sostitutivo della trasferta, si conferma che il compenso in questione compete nel caso di sosta del treno nella località di dimora abituale del lavoratore purché non coincidente con la sede di lavoro.

Distinti saluti

Luciano Carbone



TRENITALIA

Segreterie Nazionali

FILT/CGIL
FIT/CISL
UILTRASPORTI
FAST Ferrovie
UGL Attività Ferroviarie
ORSA Ferrovie

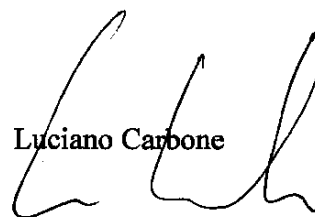
LORO SEDI

Roma, 23 giugno 2005

A seguito degli affidamenti intervenuti tra le parti nel corso del confronto sui piani industriali, Trenitalia comunica che nelle giornate di sabato che non siano immediatamente precedenti le festività di cui al punto 2.1 dell'art. 24 del CCNL, il diritto di ammissione sui treni Eurostar di cui al punto 8 dell'art. 23 del Contratto di Gruppo FS è fissato in € 12,00. L'adeguamento dei sistemi avverrà nei tempi tecnici strettamente necessari, che saranno tempestivamente comunicati a codeste OO.SS..

Distinti saluti

Luciano Carbone



DGG.RU/

Segreterie Nazionali

FILT/CGIL

FIT/CISL

UILTRASPORTI

FAST Ferrovie

UGL Attività Ferroviarie

ORSA Ferrovie

LORO SEDI

Roma, 23 giugno 2005

In relazione ai chiarimenti richiesti nel corso degli incontri dei giorni scorsi Vi confermiamo che a decorrere dalla data odierna, i permessi ex legge 104/92, di cui ai punti 3, 4 e 8 dell'art. 30 del CCNL, riconosciuti al personale delle Società del Gruppo FS cui si applica il CCNL delle Attività Ferroviarie non decurtano le ferie annuali e la 13^a mensilità. Dalla stessa data si opererà analogamente anche per le assenze retribuite di cui all'art. 28 del CCNL e all'art. 17 del Contratto di Gruppo FS, per i permessi di cui al punto 2, lettera a), dell'art. 36 del CCNL e per i permessi per donatori di sangue e di midollo osseo di cui all'art. 37 del CCNL.

Distinti saluti

Francesco Forlenza