

NTV IO NON HO FIRMATO

- 1. Perché non hanno voluto riconoscere le competenze accessorie relative alla condotta e ai chilometri e/o alla scorta, rifiutandosi così di pagare in modo oggettivo e coerente la produttività del PdM e del PdB;**
- 2. Perché prevedere per un macchinista, il pagamento di un'aliquota di 5€ per ogni ora di assenza dal distretto successiva alla sesta ora di lavoro, oltre che a penalizzarlo ogni volta che deve ricoverare il materiale in arrivo (lavoro nel distretto di residenza estraneo al computo), in una turnazione che, in caso di saturazione dell'orario settimanale, sviluppa una media di lavoro giornaliero pari a 6 h e 20' (con un solo giorno di riposo settimanale) o 7 h e 36' (in caso di riposo doppio), incide in maniera marginale sulla sua retribuzione mensile;**
- 3. Perché prevedere per un TM o un TS, il pagamento di un'aliquota di 2€ per ogni ora di assenza dal distretto successiva all'ottava ora di lavoro, in una turnazione che sviluppa una media di lavoro giornaliero pari a 6 h e 20' (con un solo giorno di riposo settimanale) o 7 h e 36' (in caso di riposo doppio), è una doppia presa in giro o un'elemosina;**
- 4. Perché le giornate di PDT sono graficate dall'azienda a costo zero e non sono inserite nei turni anonimi, non presentando, così, alcuna garanzia di equa distribuzione tra il personale. Inoltre, perché l'indennità riconosciuta è sola quella di PDT tardiva che, tra l'altro, è attribuita anche a chi, di riserva su PDT, è comandato a un servizio con riposo fuori distretto (un'ipotesi di utilizzo finora non prevista e gravemente pregiudizievole sulla qualità della vita sociale del lavoratore);**
- 5. Perché le provvigioni previste per tutto il PdB nell'accordo sono, nella sostanza, addirittura inferiori a quelle attualmente riconosciute allo stesso personale. In più, perché l'accordo lascia campo libero all'azienda su come disciplinare l'attività di vendita e controlleria e quindi su chi e come, tra TM, TS e H/S potrà aver titolo alle provvigioni.**
- 6. Perché le provvigioni al personale di stazione sono erogate, mese per mese, come se fossero un premio di produttività sulla base dell'incremento del fatturato annuo. Oltre a ciò, perché le aliquote sono attribuite individualmente alle figure operanti nell'impianto e, anche in questo caso, l'accordo lascia campo libero all'azienda su come disciplinare l'attività di vendita e/o assistenza e quindi su chi e come, tra SM, SS e H/S potrà aver titolo alle provvigioni. Infine, perché le aliquote sono fisse e collegate a ogni titolo di viaggio venduto e non in percentuale sulla cifra incassata (così com'è per il PdB);**
- 7. Perché tutte le criticità organizzative, contrattuali e operative del PdM e del PdB, sulle quali l'azienda ha fatto fino a oggi "orecchie da mercante", in buona compagnia, continuano a essere accantonate e irrisolte.**