

1 Dicembre: Sciopero Autoferrotranvieri

In allegato il volantone (documento powerpoint)



Nazionale, 11/11/2008

Sciopero di 24 ore per il rinnovo del CCNL 2008/2011 (fasce garantite 6/9 - 16.30/19.30)

Contro i pesanti attacchi alle condizioni di vita e di lavoro susseguitesì, dall'accordo del luglio '93 ad oggi, da parte di tutti i governi che si sono succeduti.

A sostegno della piattaforma rivendicativa presentata dalla CUB Trasporti ad ASSTRA e ANAV sui seguenti punti:

* UN AUMENTO DEL SALARIO

che adegui le retribuzioni alle nostre esigenze reali, che vada oltre alla inflazione programmata (il misero ed offensivo 1,7% del governo), che – comunque – tenga conto del reale aumento dei prezzi dei beni di prima necessità, che sia retroattivo cioè calcolato dal mese di gennaio 2008;

*** BASTA**

all'una tantum a copertura del periodo di vacanza contrattuale;

*** AUMENTO**

per il biennio 2008/2009 di 100 € = per tutti e 80 € prendendo come parametro medio il 158;

*** ADEGUAMENTO**

automatico dello stipendio LEGATO AGLI AUMENTI DEI PREZZI DI PRIMA NECESSITA'!!!!

Realizzando un reale aumento della paga base con un recupero salariale sulla retribuzione base, formato dalla differenza tra l'inflazione programmata e l'inflazione accertata definendo i parametri di riferimento (esempio: energia, trasporti, ecc.) che pesano sui bilanci familiari.

Introducendo "un'indennità di carovita" che rivaluti, all'inizio di ogni anno solare, la retribuzione almeno del valore dell'inflazione programmata. La rivalutazione deve riguardare le voci che compongono la "retribuzione normale" di cui all'art. 6 CCNL 23/07/76 e s.m.i. La nuova indennità deve essere erogata per 14 mensilità e deve essere utile ai fini dell'incidenza su tutti gli istituti contrattuali e utile anche ai fini del TFR.

> Confermare il ruolo fondamentale del Trasporto Locale che deve rimanere PUBBLICO;

> Ripristinare e rivendicare il ruolo dei lavoratori e del sindacato non più in chiave concertativa, ma protagonista e partecipe nelle scelte;

> Pretendere l'unicità contrattuale del TPL superando la divisione contrattuale ASSTRA e ANAV;

> Confermare i due livelli negoziali: nazionale e aziendale, con la reintroduzione della contrattazione di integrativi aziendali non più limitati dall'accordo del 23 luglio '93;

> Invertire permanente il ricorso alle esternalizzazioni e sub-affidamenti;

> Definire in modo stringente la sicurezza e tutela della salute dei lavoratori;

> Rivedere l'accordo del 19 settembre 2005 sul trattamento di malattia;

> Definire il percorso e le regole per il riconoscimento dei lavori usuranti;

RETRIBUZIONE GIORNALIERA ED ORARIA: Al fine di eliminare le attuali difformità derivanti dalla discordanza giurisprudenziale formatasi, la retribuzione giornaliera deve essere calcolata con il divisore 26/160 anziché 30/180.

SCATTI DI ANZIANITA' : cadenza biennale al valore del 5% del minimo tabellare e con la progressione di carriera o di avanzamento parametricale, ricalcolo degli stessi sul nuovo livello parametricale.

INDENNITA' LAVORO DOMENICALE: deve subire una maggiorazione economica media pari a 2 ore di retribuzione normale, da considerarsi anche sulla media settimanale di lavoro. Tale indennità è aggiuntiva rispetto alla corresponsione dell'attuale indennità di lavoro domenicale.

PARIFICAZIONE TRATTAMENTI: Unificazione contrattuale della categoria, superando le attuali differenze tra le aziende associate ASSTRA e ANAV; Riallineamento dei trattamenti economici- normativi al livello ASSTRA per tutti i lavoratori della categoria TPL – Mobilità, con mantenimento, ove esistenti, di trattamenti di migliore favore.

INQUADRAMENTO La riparametrazione imposta dal CCNL 2000/2003 ha introdotto veri e propri salari d'ingresso, producendo disuguaglianze, disattendendo le aspettative dei lavoratori. Va ridotta la forbice parametricale con riallineamento dei livelli retributivi.

- Orario di lavoro: non può prescindere dal fine sociale e dal contesto del servizio pubblico del trasporto collettivo e deve essere legato alla sicurezza del personale.
- Si rivendica la sua riduzione con l'obiettivo del graduale raggiungimento delle 35 ore per tutti i lavoratori del settore, sia al fine della tutela della salute, sia allo scopo di favorire nuova occupazione. La categoria ha già orari molto, troppo flessibili per questo va rigettato ogni suo inasprimento.
- Per il P.V. la media lavorativa (compresi i tempi accessori) va calcolata su una turnazione non superiore alle 7 (sette) settimane, con il superamento dei 52 riposi costituzionalmente previsti, per un ottimale recupero psicofisico, salvaguardando le migliori condizioni aziendali già contrattate.
- L'orario ordinario di lavoro settimanale per i lavoratori turnisti deve essere di 38 ore.
- La riduzione dell'orario di lavoro può essere attuata con la riduzione da 39 ore a 38 ore

entro il primo biennio di valenza (2008/2009), con l'obiettivo del raggiungimento delle 35 ore che sarà oggetto di confronto in occasione del rinnovo del secondo biennio contrattuale (2010/2011).

- LA DURATA DELLA PRESTAZIONE lavorativa giornaliera deve essere fissata in massimo h 6,30 per i servizi urbani, e in massimo h 7,00 per i servizi extraurbani. La prestazione settimanale deve essere calcolata nell'arco delle 7 settimane.

- La massima flessibilità del turno deve essere prevista in non più di 1 ripresa per turno nell'arco di una giornata. Il nastro lavorativo non deve superare, comprensivi dei tempi di trasferimento, le 12 ore per le linee extraurbane e le 8 ore per quelle urbane puntando all'unificazione sia per le linee urbane che extraurbane al fine di avvicinarsi alle direttive Europee in materia per il settore trasporto pubblico non recepite dalla legislazione italiana. (Salvaguardando le condizioni di miglior favore).

TRATTAMENTO DI MALATTIA (visto l'infausto accordo del 2005 firmato da FILT, FIT, UILT, UGL e FAISA) rideterminare il periodo di comporto per la conservazione del posto, elevandolo ulteriormente a 60 mesi nei casi di malattie gravi (oncologiche, sclerosi multipla, distrofia muscolare, morbo di Cooley, periodi di degenza e convalescenza determinati da interventi chirurgici, debitamente certificati secondo l'attuale normativa INPS) con una indennità nella misura del 100% per i primi (36) mesi computata sulla retribuzione normale e al 60% per gli ulteriori mesi.

L'indennità di malattia spetta al 100% per 12 mesi e al 60% per ulteriori 12 mesi.

MALATTIE PROFESSIONALI Il riferimento da utilizzare è l'articolo 32 della Costituzione che tutela il diritto alla salute. Nello specifico per il lavoratore dei trasporti i principali fattori di rischio sono: idrocarburi aromatici, polveri sottili (PM10; PM2,5; PM 1), inquinamento acustico, esposizione ai campi magnetici, vibrazioni (tutto il personale viaggiante).

SUI LAVORI USURANTI E' necessario intervenire riducendo l'usura: Riducendo il nastro lavorativo; garantendo le "cerniere" pasti e la fruizione del pasto stesso; riorganizzando il lavoro notturno; riconoscendo i tempi di sosta, i tempi di "trasferimenti" e di "viaggio", i tempi di "cambio tuta/divisa" come orario effettivo di lavoro; alternando periodi di guida con lo svolgimento di mansioni alternative, ad esempio la verifica dei documenti di viaggio, l'assistenza di linea, informazioni all'utenza (tutor) l'addestramento dei neo-assunti ecc.

PERSONALE INIDONEO modifica della normativa vigente, prevedendo la riqualificazione a pari parametro di provenienza o, attraverso corsi di formazione, al parametro superiore. Vanno individuati e garantite, a livello aziendale, fasce di ricezione (valvole di sfogo) del personale inidoneo nell'ambito degli organici funzionali.

A livello istituzionale, vanno definiti percorsi per tutelare il lavoratore inidoneo causa lavoro in casi gravi e nell'impossibilità di ricollocamento all'interno dell'Azienda al pensionamento anticipato.

PER TUTTO QUESTO SCIOPERA CON LA CUB TRASPORTI IL 1° DICEMBRE!!!

TUTTE LE NOTIZIE SUL SITO CUB Trasporti. CLICCA QUI

CUB TRASPORTI

VIA Camporese 118, 30173 Mestre-Ve Tel/Fax 0415312250 info@venezia.rdbcub.it